



Junta de Andalucía
Consejería de Agricultura,
Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

ECO-CICLE
Interreg Europe



Informe de estado de las actuaciones incluidas en el Plan de Acción del Proyecto ECO-CICLE

Diciembre de 2021

1	INTRODUCCIÓN.....	3			
2	OBJETIVO.....	4			
3	ACCIONES.....	6			
4	SEGUIMIENTO DE ACCIONES.....	7			
4.1	Promoción de la bicicleta en áreas naturales.....	7			
1.1.1	Perfil en la APP “Wikiloc”	7			
1.1.2	Inclusión del cicloturismo en el portal “Ventana del Visitante” ...	8			
1.1.3	Elaboración y redacción de la Estrategia de Cicloturismo del PN Sierra de Aracena y Picos de Aroche.....	10			
1.1.4	Ruta “Dehesas de Sierra Morena”	13			
1.1.5	Elaboración y diseño de Ruta de Gran Recorrido en los espacios naturales protegidos de las provincias de Granada y Almería.....	14			
4.2	Ruta EuroVelo 8.....	16			
1.1.6	Cádiz.....	16			
1.1.7	Málaga.....	18			
1.1.8	Granada.....	18			
1.1.9	Almería.....	19			
4.3	Ruta Conexión EuroVelo 1–8.....	20			
4.4	Ruta EuroVelo 1.....	23			
5	ANÁLISIS DAFO.....	28			
5.1	Debilidades.....	29			
5.2	Amenazas.....	29			
5.3	Fortalezas.....	30			
5.4	Oportunidades.....	31			

1 INTRODUCCIÓN

En las últimas dos décadas se ha producido un fenómeno de incremento del uso de la bicicleta como medio para acceder al conocimiento del territorio a través de una actividad física cómoda y poco lesiva. En sus diferentes vertientes, el cicloturismo supone una actividad que posee variadas ventajas, todas coincidentes con el uso compatible entre la actividad recreativa, el conocimiento del entorno y la conservación de la naturaleza.

Estas ventajas que aporta la bicicleta pueden ser también aprovechadas para articulación territorial mediante una red de itinerarios de transporte no motorizado, cuya vocación de utilidad puede ser multidimensional y multiescalar.

Así, el cicloturismo es un ámbito de desarrollo turístico de singular importancia y potencial. No ya porque el uso de la bicicleta sea una actividad agradable, divertida y no contaminante, sino porque los servicios asociados a su práctica y la infraestructura necesaria permiten un desarrollo turístico sostenible, de bajo impacto

ambiental y de una repercusión muy positiva en los ámbitos social y económico.

Adicionalmente, el cicloturismo permite desestacionalizar el turismo, dado que nuestro clima es benigno en otoño y primavera, incluso en invierno, precisamente en las temporadas donde la actividad turística tradicional se contrae, debido a su concentración estacional en las épocas de verano.

El cicloturismo es, por lo tanto, un ámbito de desarrollo potencialmente muy beneficioso, que cumple con casi todos los objetivos de turismo sostenible y que necesita un bajo nivel de inversiones y recursos para ser impulsado. Como consecuencia, el cicloturismo, como negocio y como actividad de ocio, supone ya un medio de creación de riqueza en muchos países de Europa donde ya genera miles de millones de euros en actividad económica, siendo además una actividad turística que reparte enormemente sus beneficios a lo largo y ancho del territorio.

Sin embargo, los beneficios económicos y sociales de la bicicleta van mucho más allá de las cifras de negocio directo que produce. En efecto, si se consideran adecuadamente los beneficios indirectos de la utilización de la bicicleta como medio de transporte y de ocio, los beneficios indirectos multiplican por cien los beneficios directos.

Efectos positivos en la salud, en la disminución de la contaminación atmosférica, en la mejora de las condiciones psicológicas de la población, en el ahorro de creación y mantenimiento de infraestructuras, etc., suponen, en suma, un notable ahorro de recursos y su utilización más eficiente¹.

La bicicleta, además, es el medio de transporte energéticamente más conveniente que existe y es un instrumento de ocio de características muy atractivas, pero necesita su espacio y su consideración. Por ello, es pertinente priorizar su desarrollo, y que esa priorización se haga patente en los medios que se utilizan, en los diseños físicos de su infraestructura, en la gestión diaria y en las aplicaciones y desarrollos normativos.

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía está participando como socio en el proyecto Eco-Cicle "European network for the promotion of cycle tourism in natural areas". El objetivo de este proyecto es movilizar recursos y actores con el propósito de crear un caldo de cultivo adecuado para el fomento del cicloturismo, desde la fase de

¹Existen, al respecto, estudios que afirman que por cada km recorrido en coche el coste socioeconómico directo e indirecto se eleva a unos 60 céntimos de euro. Por el contrario, si ese mismo kilómetro se realiza en bicicleta ese coste se convierte en un retorno positivo de unos 20 céntimos de euro.

creación de diseño de productos y su infraestructura, hasta la generación de un producto turístico en el que se incluyen activos de comunicación y servicios complementarios, tales como alojamiento o restauración. Además, el Proyecto Eco-Cicle se centra en la potencialidad que los espacios naturales tienen para albergar actividades y servicios cicloturísticos dado su atractivo natural y su carácter de reservorio de actividades socioeconómicas tradicionales.

En este sentido, se realizó un plan de acción como tarea esencial de dicho proyecto, en el que se incluyeron una serie de acciones dirigidas a generar una oferta de cicloturismo adecuada en estos espacios, aplicando una serie de criterios generales comunes y atendiendo también a aspectos de segmentación del uso de la bicicleta como elemento recreativo y de ocio.

2 OBJETIVO

El objetivo de este documento es evaluar los avances y el estado actual de las acciones incluidas en el Plan de Acción del Proyecto INTERREG Europe Eco-Cicle, en lo relativo a las actividades correspondientes a la Junta de Andalucía.

Además de ello, se realizan, hacia el final de este documento, una serie de recomendaciones para el correcto desarrollo del Plan,

utilizando para ello la elaboración de una matriz DAFO que dé forma a un diagnóstico actual del grado de progreso de las acciones y de las dificultades, o potencialidades, que se están encontrando en los meses en los que el Plan lleva activo.

3 ACCIONES

Las acciones incluidas en el Plan son las siguientes²:

- Inclusión de la actividad cicloturística como actividad en la planificación y oferta de uso público de los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (Cycling Promotion in Natural Areas). A su vez, esta acción se dividía en las siguientes:
 - Generación de un perfil de Wikiloc del Proyecto Eco-cycle al objeto de recopilar rutas de cicloturismo ya existentes.

² Las acciones recogidas en el presente informe se corresponden a aquellas cuya responsabilidad de ejecución recaen en la Junta de Andalucía. Además de estas, el otro socio participante en el Proyecto, la Diputación Provincial de Huelva, incluyó la puesta en marcha de una Iniciativa Territorial Integrada (ITI) en la Provincia, la redacción de un Plan Provincial de la Bicicleta para la Provincia y la construcción, recuperación u puesta en marcha de la Vía Verde del Tinto. La construcción de la Ruta EuroVelo 1 correspondía formalmente también a la Diputación Provincial de Huelva, si bien, finalmente, será la Junta de Andalucía, a través de la Agencia de Obra Pública, quien se haga cargo de tales actuaciones. Es por ello por lo que se incluyen en el presente informe.

- Inclusión del cicloturismo en la “Ventana del Visitante”
 - Elaboración y redacción de la Estrategia de Cicloturismo del PN Sierra de Aracena y Picos de Aroche.
 - Diseño de la Ruta de cicloturismo de gran recorrido “Dehesas de Sierra Morena” en la Reserva de la Biosfera homónima
- Construcción y puesta en marcha de la Ruta EuroVelo 8 a su paso por Andalucía.
 - Construcción y puesta en marcha de la Ruta de Conexión entre la EuroVelo 1 y la EuroVelo 8.
 - Construcción y puesta en marcha de la Ruta EuroVelo 1.

Seguidamente se realiza un repaso del grado de cumplimiento de cada una de ellas.

4 SEGUIMIENTO DE ACCIONES

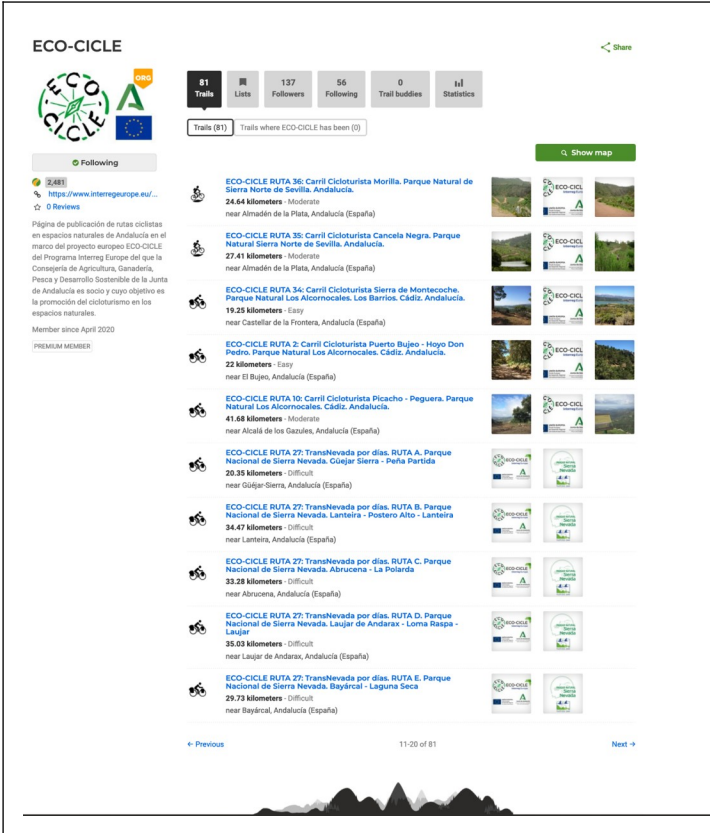
4.1 Promoción de la bicicleta en áreas naturales

1.1.1 Perfil en la APP “Wikiloc”

Como primera acción más inmediata, se generó un perfil del Proyecto en la APP de grabación y seguimiento de rutas Wikiloc. Esta APP es una de las más utilizadas, no únicamente por aficionados al ciclismo, sino también a todas las actividades en la naturaleza que requieren la realización de una ruta como base de su desarrollo. Se generó, así, un perfil profesional que permite subir rutas a conveniencia y también realizar un cómputo de estadísticas referentes a los usuarios que acceden, descargan y utilizan las rutas. Los datos básicos del perfil son los siguientes:

- 81 rutas subidas
- 137 seguidores
- 3.087 km recorridos (2.308 en rutas de cicloturismo y 779 en rutas de BTT).
- 66.090 metros de elevación superados.

En general, las rutas subidas pueden clasificarse en dos grupos: rutas de cicloturismo de alforjas y rutas de BTT. Así, sus características son sensiblemente diferentes, dado que las primeras tienden a ser rutas lineales de gran recorrido y menos dureza e intensidad y las segundas son rutas normalmente circulares, más cortas e intensas.



The screenshot shows the Wikiloc profile for 'ECO-CICLE'. At the top, there are statistics: 81 Trails, 137 Lists, 56 Followers, 0 Following, 0 Trail buddies, and 1 Statistics. Below this, there is a search bar and a 'Show map' button. The main content area displays a list of trails with their names, distances, difficulty levels, and locations. The trails listed include:

- ECO-CICLE RUTA 36: Carril Cicloturista Morilla. Parque Natural de Sierra Norte de Sevilla. Andalucía. 24.64 kilometers - Moderate near Almadén de la Plata, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 35: Carril Cicloturista Canceña Negra. Parque Natural Sierra Norte de Sevilla. Andalucía. 27.41 kilometers - Moderate near Almadén de la Plata, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 34: Carril Cicloturista Sierra de Montecóche. Parque Natural Los Alcornocales. Los Barrios. Cádiz. Andalucía. 19.29 kilometers - Easy near Castellar de la Frontera, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 2: Carril Cicloturista Puerto Rujos - Hoyos Don Pedro. Parque Natural Los Alcornocales. Cádiz. Andalucía. 22 kilometers - Easy near El Rujos, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 10: Carril Cicloturista Picacho - Peguera. Parque Natural Los Alcornocales. Cádiz. Andalucía. 41.68 kilometers - Moderate near Alcalá de los Gazules, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 27: TransNevada por días. RUTA A. Parque Nacional de Sierra Nevada. Cújar Sierra - Peña Partida near Cújar Sierra, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 27: TransNevada por días. RUTA B. Parque Nacional de Sierra Nevada. Lanteira - Postero Alto - Lanteira near Lanteira, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 27: TransNevada por días. RUTA C. Parque Nacional de Sierra Nevada. Abrucena - La Polarada near Abrucena, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 27: TransNevada por días. RUTA D. Parque Nacional de Sierra Nevada. Lajjar de Andara - Loma Basga - Lajjar near Lajjar de Andara, Andalucía (España)
- ECO-CICLE RUTA 27: TransNevada por días. RUTA E. Parque Nacional de Sierra Nevada. Bayárcal - Laguna Seca near Bayárcal, Andalucía (España)

Los datos referentes a visualizaciones del perfil y de rutas, así como su distribución entre la web y la APP, son los siguientes:

Mes (2021)	Visualizaciones (web+app)	Web (%)	App (%)	Visualizaciones de rutas (web+app)	Web (%)	App (%)
Enero	290	44	56	474	55	45
Febrero	408	59	41	546	57	43
Marzo	329	50	50	564	63	37
Abril	329	53	47	592	56	44
Mayo	248	41	59	535	62	38
Junio	308	56	44	419	60	40
Julio	254	50	50	382	64	36
Agosto	288	44	56	420	68	32
Septiembre	355	44	56	670	56	44
Octubre	343	51	49	653	64	36
Noviembre	18	28	72	53	74	26
Diciembre	0	0	0	0	0	0
Total 2021	3170	50	50	5308	60	40

Como puede observarse, el uso con respecto a la visualización del perfil con respecto a las rutas difiere, siendo en el caso de las rutas más utilizada la web que la App. Esta tendencia venía igualmente produciéndose desde 2020.

En cuanto al país de origen de las visualizaciones, aproximadamente el 75% eran usuarios españoles, repartiéndose el resto entre aproximadamente un 10-12% de usuarios estadounidenses y, el

resto, entre diferentes países de la UE, destacando el 3% de usuarios suecos producido durante 2021. El acceso desde el resto del mundo es prácticamente testimonial.

Las rutas fueron descargadas 331 veces, principalmente a través de web (66% de los casos) y fueron marcadas como favoritas en 133 ocasiones, en este caso, el 71% a través de la App.

1.1.2 Inclusión del cicloturismo en el portal “Ventana del Visitante”

El cicloturismo está incluido en el Portal bajo la ruta de acceso:

https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-actividad/-/asset_publisher/QYwm8uHC3ojh/content/cicloturismo-1/255035

El modo de acceso a través de la página principal del portal es: actividades/cicloturismo. Este acceso lleva a una página con un logo que hace referencia a una bicicleta BTT, aunque el material gráfico de bienvenida hace referencia también a otros tipos de ciclismo, como el de largo recorrido y alforjas.

El texto explicativo en la pestaña “Datos de Interés” incluye asimismo mucha información y orienta adecuadamente al potencial visitante sobre los recursos presentes en el territorio, dado que ofrece información de rutas, Vías Verdes e incluso de las rutas

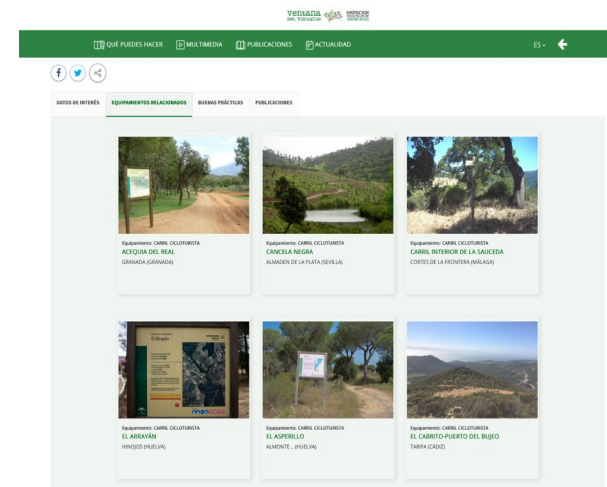
EuroVelo, remitiendo al visitante a portales que contienen información detallada sobre dichos productos.

La pestaña “Publicaciones” remite a productos desarrollados por el Programa Eco-Cicle (Catálogo de Buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos), pero no al perfil de Wikiloc.

En efecto, se observa que las rutas incluidas en la Ventana no están todas en el perfil y viceversa. La razón es que la filosofía con la que se incluyen los recursos es diferente: mientras en Wikiloc el énfasis se pone en la Rutas existentes y recomendables que discurren por espacios naturales con el fin de promocionar el uso de la bicicleta para conocer dichos espacios, en la Ventana del Visitante, el acento se sitúa en los carriles cicloturistas que promueve la CAGPDS, es

decir en las rutas ciclistas que son “equipamientos de uso público” como recurso infraestructural determinado, al mismo nivel que un área recreativa o un centro de visitantes.

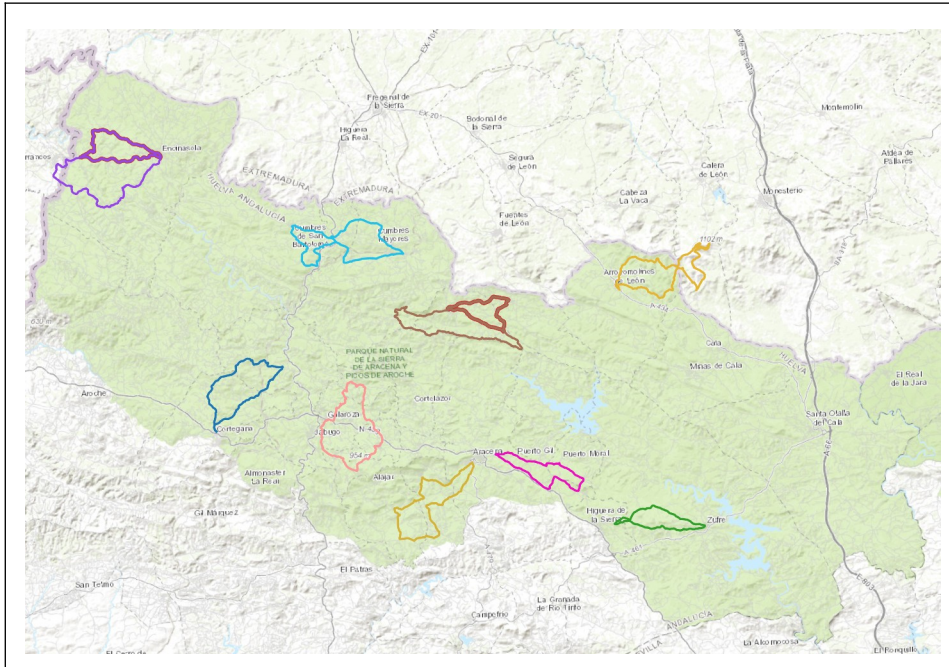
En la pestaña de “buenas prácticas”, finalmente, se incluyen una serie de consejos para circular en bicicleta, que están, mezclados con consejos de carácter genérico sobre actividad al aire libre.



1.1.3 Elaboración y redacción de la Estrategia de Cicloturismo del PN Sierra de Aracena y Picos de Aroche.

La redacción de la estrategia se realizó al término de la fase uno del Proyecto, por lo tanto, dando cumplimiento al hito marcado en el Plan de Acción. No obstante, se realiza un repaso de las acciones llevadas a cabo para su implementación:

- Red de cicloturismo del Parque: no se ha realizado ningún avance sustancial, si bien la mayoría de las rutas propuestas sobre carreteras secundarias dependen de la acción de la Diputación Provincial, que está redactando en la actualidad su propio Plan de la Bicicleta de ámbito provincial. Sí puede afirmarse, no obstante, que la propuesta vertida en la Estrategia está incluida completamente en dicho Plan Provincial, con lo que es posible que se hayan asentado las bases para el desarrollo integral de la red en los próximos años. En los tramos correspondientes a la Junta de Andalucía, no existe contacto alguno a nivel coordinativo entre las Consejerías de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible y la Consejería de Fomento.
- Rutas de BTT (ver figura adjunta): se está realizando una inspección por parte del personal del Parque de las Rutas de BTT para proceder a su señalización y oferta como equipamiento de uso público; si bien, dicha inspección se está realizando con escasos medios y va lenta. El objetivo en el medio plazo es ofertar estas rutas como equipamiento del Parque, pero no hay previstos recursos adicionales, ni humanos ni materiales, para ello.



- Camino/carretera Presa del Embalse de Aracena – Cala: cuyo trazado está previsto que acoja la EuroVelo 1 en esta zona. Está previsto un arreglo básico del trazado para evitar las zonas con más baches. En todo caso, existe una presión popular candente, sobre todo por habitantes de Cala, para que la carretera se abra al tráfico de manera habitual, para crear una conexión directa con Aracena. Este hecho ha sido constatado por el consultor mediante una conversación con la alcaldesa de Cala, que además no conocía el proyecto

EuroVelo, ni el posible arreglo básico de la vía acometido con recursos del proyecto transfronterizo INTERREG POCTEP CicloSend_Sur.

- Vías ciclistas en Carreteras Nacionales: por parte del consultor, se ha enviado la información al Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana, al objeto de coordinar las acciones que implican a vías de su titularidad, que son:
 - Vía ciclista separada del tráfico en la N-433, desde el cruce de Puerto Moral hasta el inicio de la plataforma de la antigua carretera en las inmediaciones de la localidad de Higuera de la Sierra.
 - Vía ciclista separada del tráfico en la N-433 desde Aracena al cruce con los Marines.
 - Vía ciclista separada del tráfico en la N-435 desde el cruce de la carretera H-435 hacia Encinasola, al inicio de la plataforma de la antigua carretera N-435.
 - Recuperación y adecentamiento como activo de Vía Verde de la antigua Carretera N-435 hasta la localidad de Cumbres de Enmedio. Existe la posibilidad de iniciar conversaciones con la alcaldesa de dicha localidad por parte del Consultor.

- Recuperación de la Vía Verde de Cala: incluida en la estrategia como acción a largo plazo, en los últimos meses se ha reactivado sustancialmente este asunto a resultas de una acción conjunta entre la asociación ciclista Acontramano y todos los municipios de la zona por la que discurre la Vía Verde. En concreto, en la zona del Parque Natural, se han realizado las siguientes gestiones:
 - Estudio de la normativa relacionada con la titularidad de la plataforma ferroviaria, en el que se concluye que los suelos de la antigua vía son del Estado.
 - Conversaciones con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y Emasesa, al objeto de trazar un camino por la playa del Embalse de Zufre, dado que el antiguo trazado del ferrocarril se encuentra sumergido.
 - Aclaración de la usucapión por parte del Ayuntamiento de Santa Olalla del Cala del trazado ferroviario de las Minas de Téuler, cuyo titular catastral es en la actualidad el Ayuntamiento de Santa Olalla del Cala.
 - Determinación del trazado en el tramo Junta de los Ríos hasta las Minas de Cala, con parte de la

plataforma ocupada bien por propietarios, bien por la plataforma de la carretera procedente de la Presa del Embalse de Aracena.

- Determinación del trazado desde Santa Olalla del Cala a la confluencia con el tramo que procede de las Minas de Cala, que actualmente se encuentra usurpado en casi su entera totalidad.

1.1.4 Ruta “Dehesas de Sierra Morena”

La ruta cicloturista “Dehesas de Sierra Morena” se plantea como una iniciativa conjunta entre los tres espacios naturales que integran la reserva de la Biosfera “Dehesas de Sierra Morena”: PN Sierra de Aracena y Picos de Aroche, PN Sierra Norte de Sevilla y PN Sierra de Hornachuelos. Tiene una longitud de algo más de 280 km, desde la población portuguesa de Barrancos hasta la población de Posadas en la provincia de Córdoba. Está planteada en 7 etapas de entre 20 y 55 km de longitud cada una.

En estos momentos la Ruta se encuentra diseñada y se ha redactado un proyecto de ejecución de las obras necesarias para su puesta en marcha por la empresa pública TRAGSATEC. El presupuesto de ejecución material y de licitación estimados ascienden respectivamente a 500.655,67 € y 720.894,10 €.

La ejecución de estos trabajos se encuentra incluida en las acciones previstas en el proyecto de cooperación transfronteriza INTERREG POCTEP CicloSend_Sur.

Aunque, en principio, se iba a ejecutar la recuperación de tramos enteros de la ruta, se ha decidido acometer aquellas actuaciones

más urgentes, de modo que la ruta se encuentre operativa en un menor plazo.

En concreto, los cuatro tramos más necesitados de intervención son los siguientes:

- Camino de la Papúa o de la Vertedera: se acometerá el acondicionamiento de los tramos más deteriorados, que coinciden con los que poseen mayor pendiente. Es un camino de zahorra compactada.
- Camino desde Cala a Minas de Téuler: es un camino de tierra en el que se acometerá una actuación de consolidación y mejora del firme. Coincide con un tramo de EuroVelo 1.
- Camino de Minas Cala a la presa de Aracena: es una antigua carretera que tiene en la actualidad zonas muy bacheadas que pretenden arreglarse puntualmente para permitir el paso más cómodo de bicicletas. Coincide con un tramo de EuroVelo 1.
- Camino del Cerro del Hierro al radar militar de Constantina: es un camino de tierra que necesitará una mejora del firme. En la actualidad su firme varía entre zahorra y tierra compactadas. Es necesario actuar sobre todo en las zonas aledañas al Cerro del Hierro.

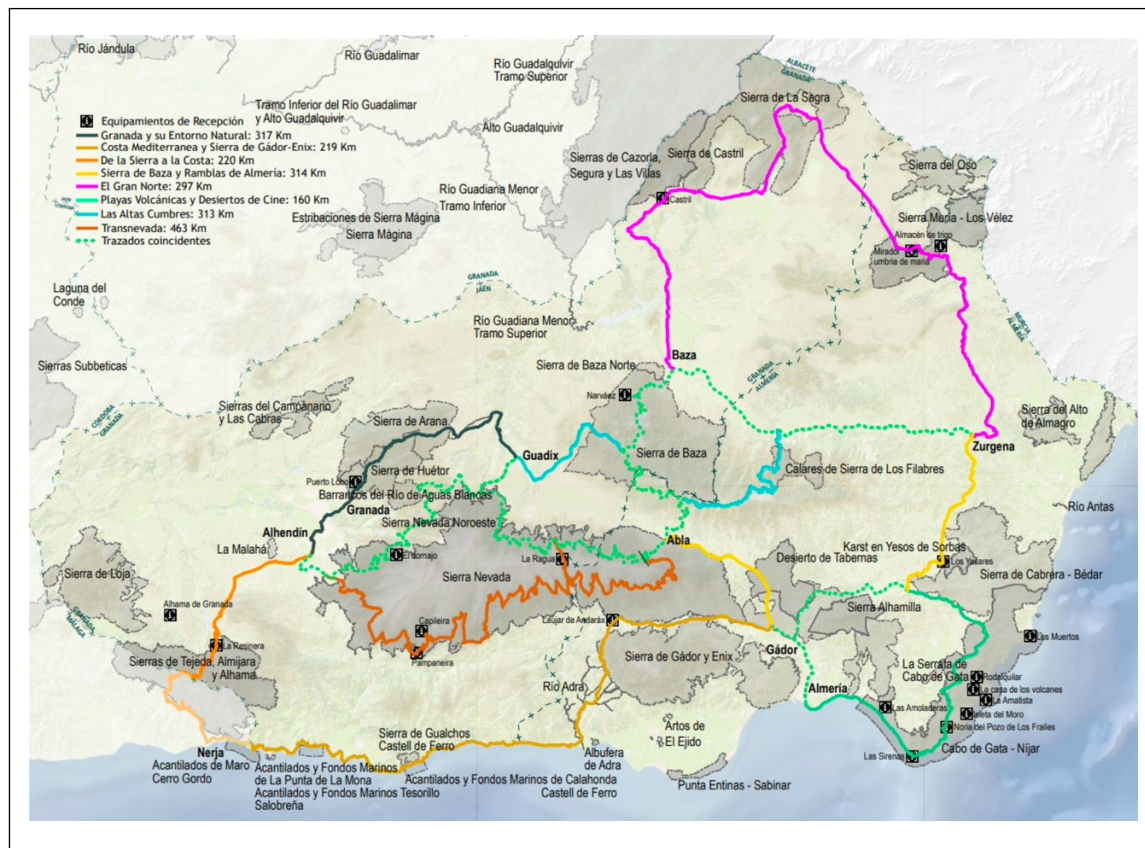
- Camino desde el Real de la Jara hasta el cruce con la carretera del embalse de El Pintado, donde será necesaria la mejora con una capa de zahorra.

1.1.5 Elaboración y diseño de Ruta de Gran Recorrido en los espacios naturales protegidos de las provincias de Granada y Almería

Para la cumplimentación de esta acción se realizó un encargo a la Agencia de Medio Ambiente y Agua (AMAYA) que ha estado trabajando en las provincias de Almería y Granada para diseñar una

ruta cicloturista de gran recorrido que uniera los espacios naturales de ambas provincias.

En un primer momento se planeó una ruta de unos 800 km de longitud, pero finalmente se ha diseñado una ruta de más de 2.000 km. La ruta se muestra en la siguiente figura:



La ruta diseñada ha resultado finalmente ser una red de itinerarios divididos en los siguientes productos:

- Granada y su entorno natural (circular): que atraviesa el área metropolitana de Granada y el PN Sierra de Huétor.
- Costa Mediterránea y Sierra de Gádor (lineal): que articula toda la Costa Tropical (coincidente con la EuroVelo 8) y conecta con la Sierra de Gádor.
- Granada – Nerja (lineal): que conecta Grana y su área metropolitana con Nerja, atravesando el PN Sierra de Tejeda, Almijara y Alhama, incluyendo en el trazado territorios pertenecientes a la Provincia de Málaga.
- Sierra de Baza y Ramblas de Almería (circular): conectando el PN Sierra de Baza con los espacios naturales del interior de la provincia de Almería y también su costa.
- Ruta Castril – Los Menas (circular): articular todo el Norte de las provincias de Granda y Almería y une los PN Sierra de Castril y Sierra de María Los Vélez.
- Ruta de las playas volcánicas y desiertos de cine: que conecta a la costa del Cabo de Gata y los desiertos interiores de la Provincia de Almería, así como la propia capital.
- Ruta de Lugros circular: conecta el PN Sierra de Baza con la cara Norte del PN Sierra Nevada.

- Transnevada: ruta ya en uso que circunda el PN Sierra Nevada en su integridad.

Se ha realizado asimismo un trabajo de identificación de recursos turísticos complementarios, así como de servicios de alojamiento, restauración y servicios específicos de bicicletas (reparación, asistencia, etc.).

Igualmente, se ha propuesto un plan de acción para poner en valor la ruta, incluyendo incluso propuestas de imagen corporativa y una memoria económica, con una inversión total de 119.894 euros, destinados principalmente a cuestiones relacionadas con la promoción, la cartelería y estaciones de auto reparación de bicicletas en equipamientos de recepción de visitantes y otras localizaciones estratégicas, así como un planificador de rutas a incluir en la Ventana del Visitante.

4.2 Ruta EuroVelo 8

Se resumen a continuación el estado de la Ruta a su paso por cada una de las provincias:

1.1.6 Cádiz

En Cádiz la EuroVelo 8 se está realizando prácticamente mediante la construcción de una nueva vía ciclista de uso exclusivo, con fondos acogidos al Programa de la Iniciativa Territorial Integrada que, con un presupuesto cercano a los treinta millones de euros, pretende mejorar la base infraestructural de la Provincia para optimizar las posibilidades de desarrollo territorial.

En este sentido, La Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura, Pesca, Ganadería y Desarrollo Sostenible está elaborando y coordinando la planificación del trazado, el diseño de las vías ciclistas y supervisando su ejecución.

En la ejecución del trazado previsto también participa la Consejería de Fomento en el desarrollo de ciertos tramos vinculados a vías de su competencia.

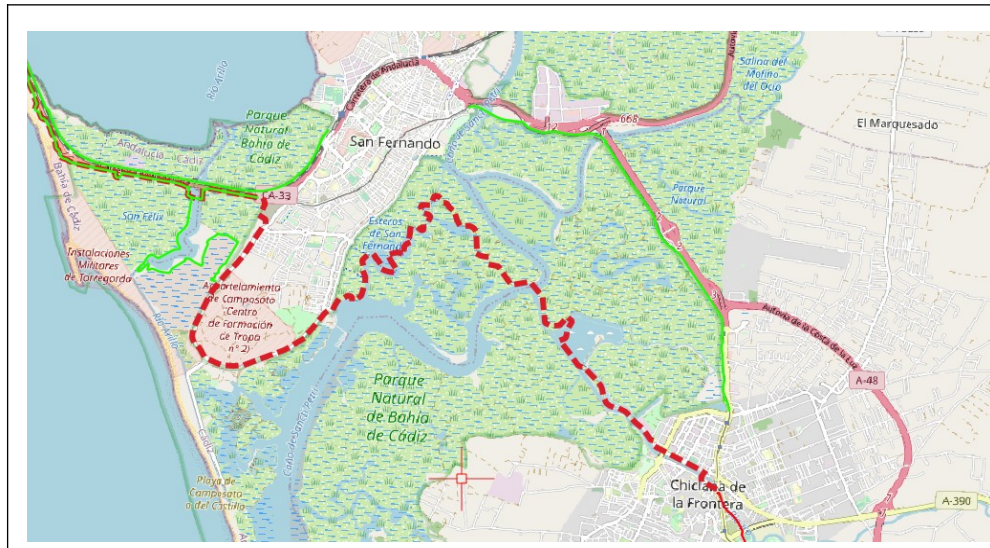
El desarrollo, estado y decisiones tomadas con respecto a ellos en los diferentes tramos se muestra a continuación:

- En el termino de Cádiz se está ejecutando una pasarela para poder franquear el río Arillo y darle continuidad al paseo marítimo de poniente.



- En San Fernando, la ruta transita por las calles atravesando el núcleo urbano para desembocar en la senda de los Esteros de San Fernando. Dicha senda será íntegramente rehabilitada también con la ejecución de varias pasarelas

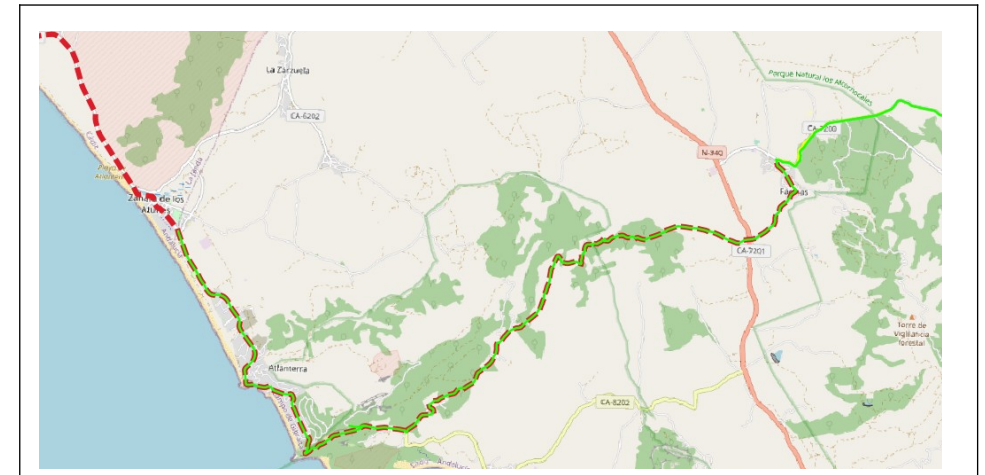
para darle continuidad. No obstante, este trazado llevará tiempo con lo que, mientras se ejecuta, se habilitará el camino verde paralelo a las vías de comunicación actuales en



la entrada de Cádiz y el camino de servicio de la vía del tranvía entre San Fernando y Chiclana.

- La entrada por Chiclana se hará por al Norte del casco urbano y, tras atravesarlo, utiliza la vía ciclista existente hasta Sancti Petri.
- La conexión entre Sancti Petri y Roche se hará mediante una nueva vía ciclista para utilizar, a partir de Roche, una vía pecuaria existente. Ya en Conil de la Frontera, la ruta utilizará

una nueva vía ciclista en su travesía, continuando hasta Caños de Meca por vía ciclista actualmente ya en servicio a



lo largo de la carretera autonómica que une ambos núcleos.

- Ya en Barbate, la ruta cruzará el río mediante la ejecución de un nuevo puente de formato icónico.
- La entrada en Zahara de los Atunes se realizará también mediante un nuevo puente sobre el río del Cachón.
- Entre Zahara de los Atunes y el núcleo de Facinas la ruta transcurre por el Valle del Arroyo del Acebuchal, desechándose la opción de realización de la conexión por la Silla del Papa debido a la afección a un anidamiento de una pareja de Alimoche.

- A partir de Facinas, la ruta utiliza la carretera CA-221, de muy poco tráfico, llegando a la A-381, donde la ruta seguirá por el Valle hacia Los Barrios mediante la ejecución de una nueva vía. Ello implica que no seguirá el trazado actualmente señalizado, acción que se realizó a cargo de fondos procedentes del Proyecto MedcycleTour y que transcurre por la CA9207.
- Tras Los Barrios, la ruta utiliza el camino de servicio de un canal de riego hasta la estación de Taraguilla.

1.1.7 Málaga

La Ruta EuroVelo 8 utiliza la Senda Litoral de Málaga para atravesar la provincia. Esta solución fue la inicialmente ideada por el Proyecto MedCycle Tour, atendiendo al carácter multifuncional de dicha vía.

Sin embargo, en los últimos años, y dada la saturación por la alta ocupación de la Senda, han surgido problemas relacionados con las prohibiciones de circulación con bicicletas derivadas de la interacción entre peatones y ciclistas en tramos de paseos marítimos de carácter urbano en varios de los municipios. La alternativa para los ciclistas es utilizar la N-340 que es una vía de varios carriles de tráfico denso, lo que no supone una solución



plausible para el público objetivo del proyecto EuroVelo (ver fotos adjuntas).

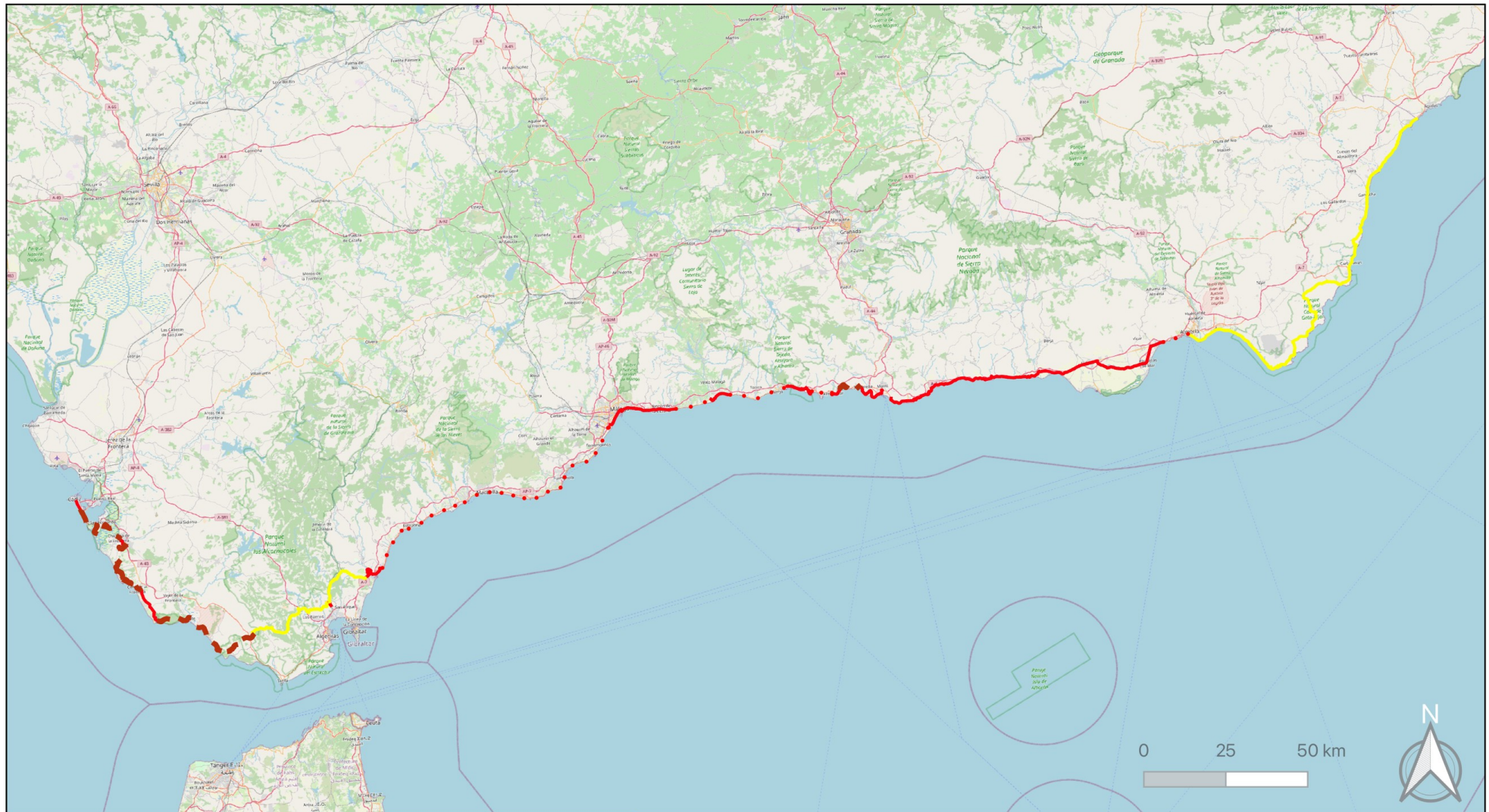
1.1.8 Granada

Para el paso por la Provincia de Granada, la EuroVelo utiliza fundamentalmente el trazado de la antigua N-340 que actualmente soporta muy poco tráfico debido a la construcción de una autovía alternativa.

La Diputación Provincial de Granada ha informado de la disposición del Ministerio de Transportes y Agenda Urbana de ceder la titularidad de la vía, lo que incrementaría las posibilidades de conversión de la carretera en una vía multimodal, perfectamente adaptada a la circulación de bicicletas.

1.1.9 Almería

La EuroVelo 8 está prácticamente señalizada en toda su longitud, si bien se han detectado recientemente algunos problemas en la zona de Cabo de Gata debido al deterioro de las señales instaladas con cargo al Proyecto MedCycle Tour y al mal estado del firme por causa de la acumulación de arenas.



Estado EuroVelo 8 Andalucía

- Ruta desarrollada
- Ruta desarrollada y señalizada
- Ruta en desarrollo
- Ruta en fase de planificación

PROYECTO ECO- CICLE

Mapa general del estado de la ruta EuroVelo 8 Andalucía

Diciembre 2021



ECO-CICLE
Interreg Europe



Junta de Andalucía
Consejería de Agricultura, Ganadería,
Pesca y Desarrollo Sostenible

4.3 Ruta Conexión EuroVelo 1–8

La Ruta de Conexión entre la EuroVelo 1 y la EuroVelo 8 se encuentra en este momento planificada. La sucesión de infraestructuras presentes y de zonas de bajo tránsito de tráfico permiten que sea una ruta prácticamente disponible en la actualidad.

Sólo reviste cierta dificultad la conexión de diferentes tramos que circundan la Bahía de Cádiz, conectando diferentes tramos de infraestructuras presentes y de estado aceptable presentes ya en la zona.

Para ello, se plantean las siguientes opciones:

- Conexión Puerto de Santa María – Rota:
 - Salida hacia el Norte desde el Puerto de Santa María, pasando por la Reserva Natural del Complejo Endorreico del Puerto de Santa María, mediante un camino y vía pecuaria existentes, hasta conectar con el camino paralelo a la A-491 hasta conectar finalmente con la Vía Verde Entrerríos, tras superar la base aérea.
 - Continuación de la Vía Verde de Entrerríos, que superaría la base aérea por su flanco Sur, hasta conectar con el núcleo del Puerto de Santa María.
 - Ejecución de nueva vía ciclista, adosada a un futuro desdoble de la carretera A-491, rodeando por entero el perímetro de la base aérea.
- Conexión Puerto de Santa María y Puerto Real: en esta conexión existen la posibilidad, bien de utilizar los senderos del Parque de los Toruños o bien la Vía Verde de Matagorda que acompaña a la Autovía
- Conexión hasta Sanlúcar de Barrameda:
 - Continuando el trazado de la vía Verde de Entrerríos desde su final actual (en el Camino de la Reyerta), hasta el casco urbano.
 - Continuando por el Camino de la Reyerta hacia el Sur, y continuando por camino adosado a la A-480 o bien utilizando la A-2077.
 - Desde Costa Ballena, abandonarían el trazado de la Vía Verde para utilizar la vía ciclista actual adosada a la A-2077 hasta Sanlúcar.

- Conexión Cádiz – Rota mediante la utilización del servicio de Transporte Marítimo del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz.



Trazado de conexión EV1-EV8

Recuperación trazado Vv. Conexión Sanlúcar de Bda

Conexión por vía ciclista existente

Trazado Vv en mal estado

Alternativa de conexión por caminos y Vía pecuaria

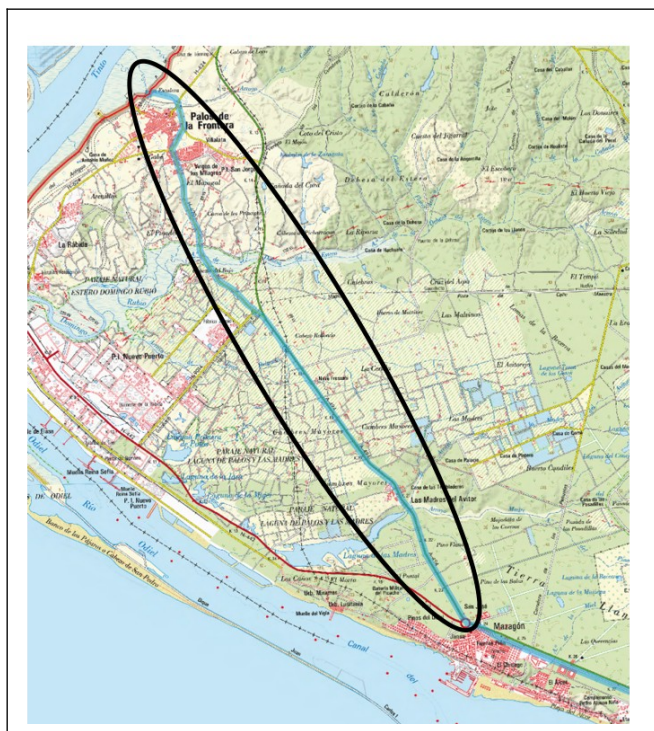
Ampliación Vv por Base Aérea

Desdoble y vía ciclista en A-491

Conexión Puerto Sta Mª-Puerto Real por Vv

La ruta utilizaría la playa del Parque Nacional de Doñana, donde sería preciso poner en marcha un sistema de información sobre mareas, ya que este tramo sólo es transitable en marea baja. Al llegar a Matalascañas, la ruta utiliza la vía ciclista del Asperillo hasta Mazagón.

A partir de esta localidad, es necesario ejecutar una vía ciclista hasta Palos de la Frontera a lo largo de la carretera A-494.



El principal problema detectado en la ejecución de esta ruta es la ausencia de algún ente encargado de su ejecución y puesta en marcha. Las opciones de trazado expuestas en el presente documento proceden de la opinión de personal de la Delegación de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, pero se constata la ausencia de responsable alguno que proceda a tomar decisiones al respecto de las alternativas presentadas y de la asignación de recursos técnicos y económicos para la ejecución de los tramos e infraestructuras necesarias.

4.4 Ruta EuroVelo 1

La ruta EuroVelo 1 está siendo objeto de un proyecto de ejecución integral por parte de la Agencia Andaluza de Obra Pública de la Junta de Andalucía, a través del Proyecto INTERREG POCTEP CicloSend_Sur de cooperación transfronteriza entre España y Portugal, actualmente en ejecución del que dicha Agencia es socio líder. El resto de socios son las Cámaras Municipales de Castro Marim y Alcoutim, la Asociación de Defensa del Patrimonio de Mértola, por parte de Portugal, la Junta de Andalucía, a través de la Agencia de Obra Pública, la Empresa de Turismo y Deporte de Andalucía, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y la

Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesa y Desarrollo Sostenible, y las Diputaciones Provinciales de Huelva, Badajoz y Cáceres. El presupuesto total del Proyecto es de casi siete millones ochocientos cincuenta mil euros.

El Proyecto CicloSend_Sur dispone de fondos para la ejecución de la reforma integral de varios tramos previstos de la EuroVelo 1, si bien, los fondos se concentrarán mayoritariamente en los trabajos necesarios para la recuperación del tramo correspondiente a la Vía Ver Litoral.

En todo caso, es preciso señalar que el tramo onubense de la EuroVelo 1 es el único en España que, en estos momentos, no es transitable en toda su longitud, dado que el resto de la ruta está ejecutada y señalizada hasta la frontera francesa a la altura de Irún.

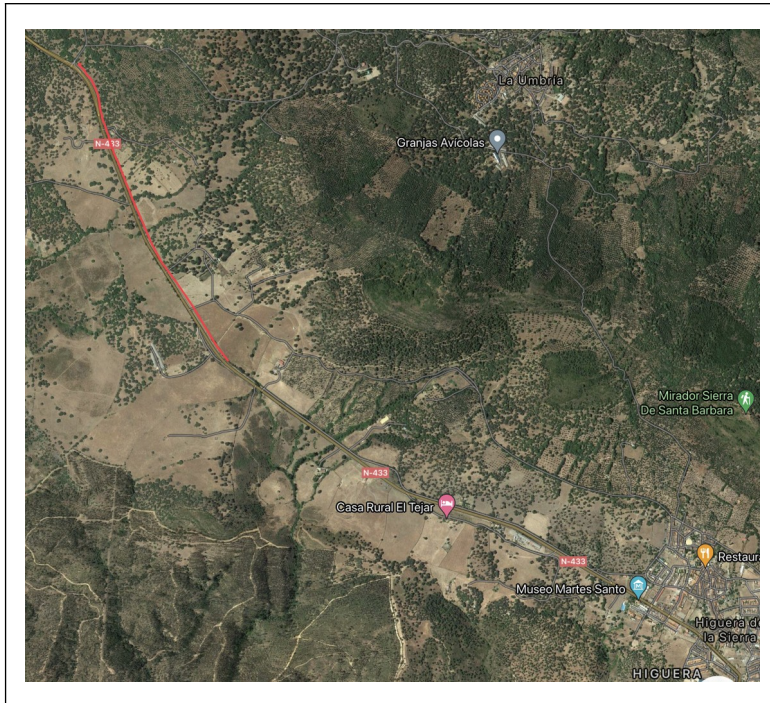
A continuación, se enumeran cada uno de sus tramos en referencia a su ciclabilidad y su estado de ejecución:

- Desde su entrada en Andalucía, a la altura de la localidad sevillana del Real de la Jara, la ruta utiliza carreteras de bajo tráfico para llegar a la localidad onubense de Santa Olalla del Cala. A partir de aquí, la ruta utiliza el trazado del antiguo ferrocarril de las Minas de Téuler. Todo este tramo es perfectamente ciclable, dado que además el tramo de vía

verde está actualmente mantenido y gestionado por el Ayuntamiento de Santa Olalla del Cala, que es, además, titular catastral de la plataforma.

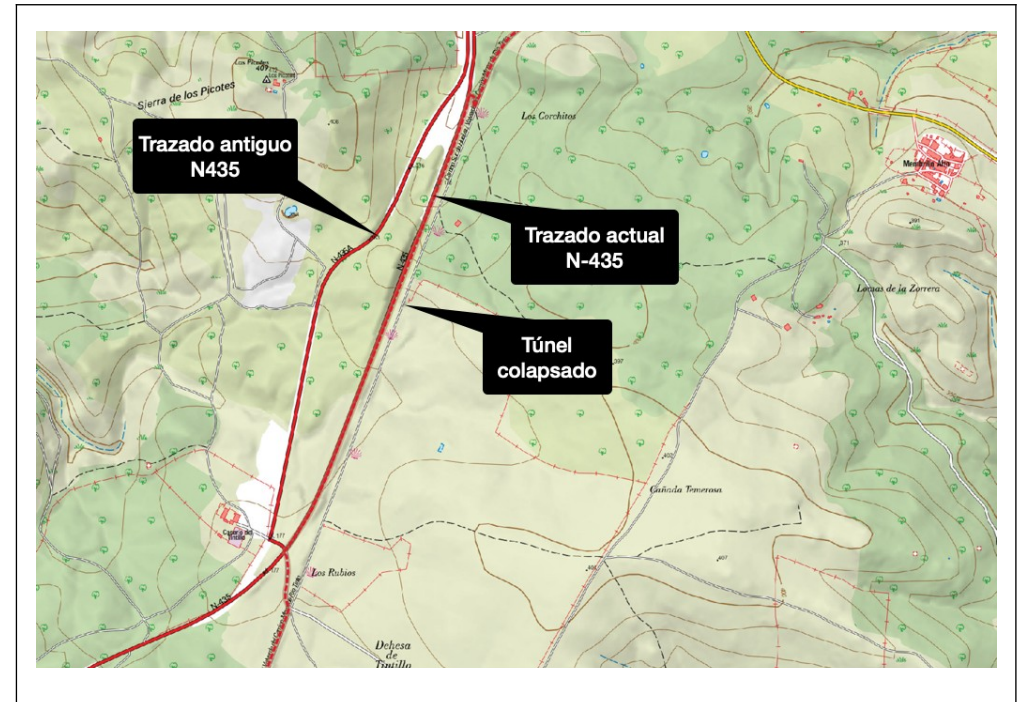
- A partir de la mina, la ruta transita por un camino hasta Cala. Este camino es actualmente transitable, pero requeriría de algún arreglo. A partir de Cala, la ruta utiliza la carretera que une dicha localidad con las Minas y, más allá, utiliza una antigua carretera que será arreglada con cargo al proyecto CicloSend_Sur, hasta la Presa del Embalse de Aracena.
- Desde el Embalse, la ruta utiliza la carretera que sube a Puerto Moral y, más allá, hasta el Cruce con la N-433. Este tramo constituye, quizás, el tramo de mayor pendiente de toda la ruta por Huelva.

- Desde este cruce, sería necesario la ejecución de una vía ciclista exclusiva que lo conectara con la plataforma antigua de la carretera que se encuentra operativa uno 1,5 kilómetros antes de llegar al núcleo de Higuera de la Sierra.



- Después de superar el núcleo de Higuera de la Sierra, se utiliza las carreteras HU-8133 y la A-461, ambas de muy bajo tráfico, hasta llegar a la Granda de Río Tinto.

- Desde esta localidad, la ruta utiliza un camino en buen estado hasta conectar con Nerva.
- A partir de Nerva, la ruta transita por la Vía Verde de Río Tinto que actualmente se encuentra recuperada sólo en

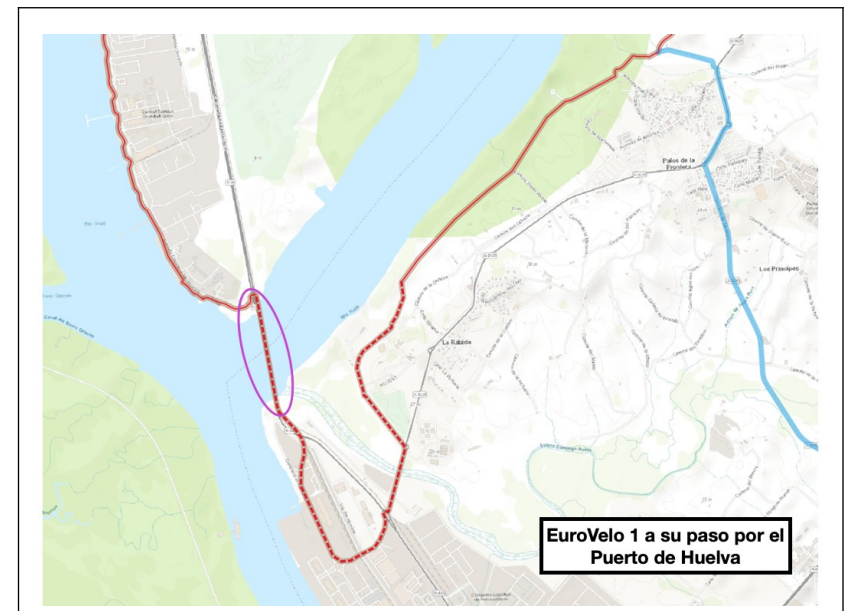


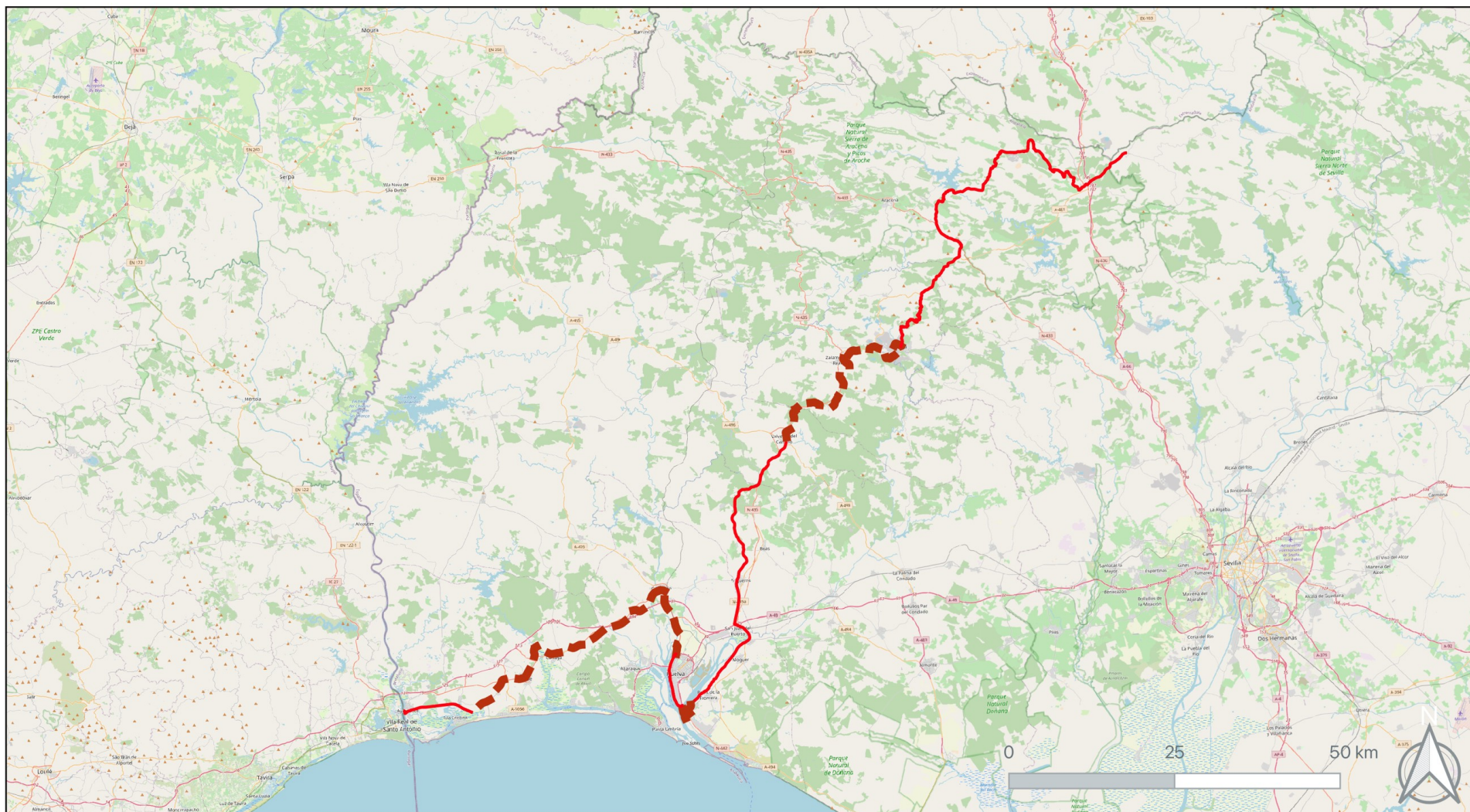
algunos tramos. En especial, existe el problema puntual del Túnel del Membrillo al presente colapsado como consecuencia de las obras de mejora de la N435, que impide la conexión directa con Valverde del Camino, a no ser que se

adopte alguna alternativa de cruce o de circulación a lo largo del tramo correspondiente de la misma carretera Nacional.

- A partir de Valverde, se transita sin problemas por la Vía Verde de los Molinos del Agua hasta San Juan del Puerto y, más allá, utilizando carreteras de bajo tráfico, hasta la zona de la Rábida, pasando por las inmediaciones de Moguer y Palos de la Frontera.
- Tras pasar la Rábida, la ruta habrá de solventar el grave problema de entrar a Huelva por el Sur atravesando, por alguna infraestructura, la Ría del Tinto. Actualmente ha de hacerse por el Puente existente, que posee alto tráfico, también de vehículos pesados, y poco espacio para las bicicletas.
- Tras esta dificultad, la ruta utiliza una vía ciclista exclusiva atravesando Huelva, por su flanco Oeste, hasta las Marismas del Odiel. A partir de este punto, la ruta utiliza una nueva ruta ciclopeatonal, actualmente en ejecución, hasta conectar con Gibraleón.
- A partir de Gibraleón, la EuroVelo utiliza la Vía Verde del Litoral, que sólo es ciclable en la actualidad en los tramos inmediatamente antes y después de cada uno de los núcleos urbanos presentes en ella y, ya al final, en el tramo que une

Isla Cristina con Ayamonte. De hecho, su recuperación es la actuación que mayores recursos requerirá del Proyecto CicloSend_Sur antes mencionado, debido al mal estado de la infraestructura; sobre todo en los tramos en trinchera por efecto de escorrentías hídricas procedentes de los cultivos adyacentes por falta de red de drenaje.





Estado EuroVelo 1 Andalucía

- Ruta desarrollada
- Ruta desarrollada y señalizada
- Ruta en desarrollo
- Ruta en fase de planificación

PROYECTO ECO- CICLE

Mapa general del estado de la ruta
EuroVelo 1 Andalucía

Diciembre 2021



ECO-CICLE
Interreg Europe



Junta de Andalucía
Consejería de Agricultura, Ganadería,
Pesca y Desarrollo Sostenible

5 ANÁLISIS DAFO

5.1 Debilidades

- La introducción del cicloturismo como actividad en la naturaleza ha tenido tradicionalmente una orientación muy destinada a la práctica deportiva, por lo que los productos ofertados son frecuentemente diseñados para personas con un nivel físico y técnico elevado.
- Así, los productos relacionados con el cicloturismo familiar o de alforjas no ha sido tenido en cuenta.
- En relación con la oferta en espacios naturales, ésta está muy ligada a la infraestructura (carril bici) y no a la experiencia de realización de la ruta.
- En este sentido, los servicios complementarios ofertados son escasos, independientemente de la posibilidad de ofertarlos en las propias instalaciones de acogida de la Junta de Andalucía.
- La oferta presente en los espacios naturales no está adecuadamente segmentada por tipo de usuario, por lo que se requeriría una mejor estructuración.

- Desde el punto de vista de la gestión, y dados los fondos que se están recibiendo o que potencialmente podrían recibirse para la ejecución de infraestructura, la administración autonómica no posee una estructura de personal que se dedique por entero al cicloturismo.
- Las iniciativas puestas en marcha están residenciadas en diferentes organismos, por lo que frecuentemente se encuentran poco coordinadas.
- Este problema será más acuciante cuando haya que pensar y estructurar acciones dirigidas al mantenimiento y la conservación de la infraestructura.
- De igual modo, no está clara la transformación de las iniciativas infraestructurales en productos turísticos ligados al cicloturismo y que generen valor en el territorio.

5.2 Amenazas

- En muchos organismos, singularmente en aquellos departamentos relacionados con la gestión y mantenimiento de carreteras, no se considera a la bicicleta como un vehículo adaptado a circular por vías asfaltadas. Así, la presencia de la bicicleta en carreteras

es gestionada como un problema antes que como una oportunidad. Ello impide abordar medidas de calmando del tráfico adecuadas o la incorporación de estas vías a productos turísticos de cicloturismo.

- En este sentido, en algunos trazados que coinciden con rutas o zonas peatonales también existe el mismo problema, pero por el motivo justamente contrario. Es decir, la bicicleta no es bienvenida debido a problemas de interacción con otra clase de desplazamientos.
- Mucha de la mejora de la infraestructura que pueda acometerse por causa del trazado de una ruta cicloturista puede ser utilizada, más o menos intensamente, por parte de vehículos motorizados que accedan a fincas o transiten de una población a otra evitando rodeos. Este es el caso de la Vía Verde del Litoral o de la antigua carretera entre Minas de Cala y la Presa de Aracena.
- Muchas iniciativas consideradas en el Plan de Acción dependen, para ser ejecutadas de manera completa, de conflictos relacionados con la disponibilidad de terrenos. Este hecho es especialmente dificultoso en el caso de la recuperación de Vías Verdes (trazado a Cala, tramo

inundado en el Embalse de Zufre, Vía verde de Minas de Téuler a partir de Santa Olalla del Cala, etc.).

5.3 Fortalezas

- El cicloturismo es una actividad cuya práctica ha experimentado un crecimiento muy importante en las dos últimas décadas, por lo que existe una presión social importante para la puesta a disposición de buenos productos e infraestructura adecuada.
- El territorio incluido en los espacios naturales protegidos posee, por un lado, un paisaje excepcional y, por otro, la posibilidad de infraestructura de diferente tipo que puede ser aprovechada para generar buenos productos.
- La presencia de carreteras de muy bajo tráfico, vías pecuarias y caminos públicos y, potencialmente, líneas de ferrocarril en desuso, permite generar unas redes de circulación en bicicleta tupidas y de gran potencialidad.
- La infraestructura de acogida que posee la Junta de Andalucía podría ser aprovechada para generar espacios dedicados al cicloturismo y, en extensión, de cooperación entre el sector privado que ofrezca servicios al cicloturista y que esté radicado en el territorio.

- El clima del que disfruta Andalucía es muy adecuado para la práctica del cicloturismo precisamente cuando en el resto de Europa es más difícil practicarlo (otoño e invierno).

5.4 Oportunidades

- El carácter de los fondos europeos que están llegando y que están por venir encajan perfectamente con las iniciativas destinadas al fomento de las actividades de cicloturismo y sus infraestructuras.
- El fomento de esta actividad podría aprovecharse para generar una formación adicional en la Administración con la generación de equipos técnicos dedicados a esta actividad.
- En las acciones de movilización de actores relacionadas con Eco-Cicle, la disponibilidad e interés de los agentes con los que se está contactando es siempre muy alta y muestran un interés considerable sobre el contenido del proyecto y sobre sus potencialidades.
- En este sentido, es especialmente interesante la generación de espacios de coordinación entre

administraciones implicadas, sobre todo si son de escalas competenciales diferentes.