



Universidad Internacional de La Rioja
Facultad de Economía y Empresa

Máster Universitario en Innovación en Turismo
**Diseño de un producto de cicloturismo
urbano para Sabadell**

Trabajo fin de estudio presentado por:	Victoria París Valls-Moreno
Tipo de trabajo:	Individual
Director/a:	Jorge Jaime Rivera García
Fecha:	24/06/2026

Resumen

Este Trabajo de Fin de Máster propone un producto de cicloturismo urbano para la ciudad de Sabadell (Cataluña, España) y aplica su desarrollo en un alojamiento real, el Hotel Urpí. A partir del análisis del destino junto con un benchmarking de dos ciudades referentes en este sector, Copenhague y Girona, se ha planteado un modelo de proximidad fundamentado en el *storytelling* y siguiendo criterios de diseño sostenibles. El proyecto propone convertir al Hotel Urpí en un alojamiento especializado con diferentes servicios adaptados, así como un sistema de rutas temáticas que integran varios aspectos culturales y gastronómicos con el fin de completar la experiencia en el hotel. A pesar de las dificultades que presenta el territorio de estudio, se ha desarrollado un plan de implementación y una estimación económica preliminar que permiten explorar la viabilidad potencial del producto y orientar una futura fase de validación técnica, comercial y financiera.

Palabras clave: Sabadell, España, cicloturismo urbano, storytelling, innovación, sostenibilidad.

Abstract

This Master's Thesis proposes an urban cycle tourism product for the city of Sabadell (Catalonia, Spain) and applies its development to an actual accommodation facility, the Hotel Urpí. Based on an analysis of the destination, together with a benchmarking study of two leading cities in this sector, Copenhagen and Girona, a proximity-based model has been devised, grounded in storytelling and adhering to sustainable design criteria. The project proposes transforming the Hotel Urpí into a specialised accommodation offering a range of tailored services, as well as a system of themed routes that integrate various cultural and gastronomic aspects to enhance the overall experience at the hotel. Despite the challenges posed by the study area, an implementation plan and a preliminary cost estimate have been drawn up, enabling the potential viability of the product to be explored and providing guidance for a future phase of technical, commercial and financial validation.

Keywords: Sabadell, Spain, urban cycle tourism, storytelling, innovation, sustainability.

Índice de contenidos

1.	Introducción	9
1.1.	Justificación	10
1.2.	Objetivos	11
2.	Marco teórico	12
2.1.	Turismo urbano	12
2.1.1.	Turismo urbano en España.....	14
2.2.	Turismo deportivo	15
2.2.1.	Cicloturismo.....	16
2.3.	Gastronomía como recurso complementario en las experiencias turísticas	20
2.4.	La importancia del <i>storytelling</i> en la creación de experiencias turísticas	22
2.5.	Innovación y diseño de productos turísticos	23
3.	Metodología	25
3.1.	Revisión documental	25
3.2.	Benchmarking de destinos de referencia	25
3.3.	Limitaciones	26
4.	Análisis del destino	27
4.1.	Infraestructura ciclista	27
4.2.	Recursos turísticos de Sabadell.....	30
4.3.	Perfil del turista en Sabadell	33
4.4.	Análisis dafo	34
5.	Análisis benchmarking	35
5.1.	Copenhague	35
5.2.	Girona	38
5.3.	Oportunidades para Sabadell.....	41

6.	Diseño del producto turístico	46
6.1.	Nivel de destino.....	46
6.2.	Nivel empresarial: implementación del producto en el Hotel Urpí	49
6.3.	Diseño de rutas.....	51
6.3.1.	Ruta 1: “Paseo por el centro histórico de Sabadell”	54
6.3.2.	Ruta 2: “Sabadell Verde”	56
6.3.3.	Ruta 3: “Atardecer relajado por el Ripoll”	57
6.3.4.	Ruta de temporada. “Aplec de la Salut con Urpí”	59
7.	Plan de implementación en el Hotel Urpí	61
8.	Plan económico estimado para el Hotel Urpí	62
8.1.	Escenario conservador.....	63
8.2.	Escenario medio	63
8.3.	Escenario optimista	64
9.	Conclusiones.....	66
	Referencias bibliográficas	70
	Referencias de figuras.....	77
Anexo A.	Itinerario de Ruta 1	80
Anexo B.	Itinerario de Ruta 2	85
Anexo C.	Itinerario de Ruta 3	89
Anexo D.	Itinerario de Ruta 4.....	91

Índice de figuras

Figura 1. <i>Mapa de la Red EuroVelo en Europa</i>	17
Figura 2. <i>Mapa de la red EuroVelo en España</i>	17
Figura 3. <i>Mapa de rutas y etapas ciclistas de España</i>	18
Figura 4. <i>Mapa de rutas y etapas ciclistas de Cataluña</i>	19
Figura 5. <i>Mapa del estado de las actuaciones en rutas cicloturistas</i>	28
Figura 6. <i>Mapa de ruta Charming Valby</i>	36
Figura 7. <i>Descripción de ruta Charming Valby</i>	37
Figura 8. <i>Instalaciones ciclistas del Hotel Ciutat de Girona</i>	39
Figura 9. <i>Mapa de rutas diseñadas</i>	52
Figura 10. <i>Mapa de ruta "Paseo por el centro histórico de Sabadell"</i>	55
Figura 11. <i>Mapa de ruta "Sabadell Verde"</i>	56
Figura 12. <i>Mapa de ruta "Atardecer relajado por el Ripoll"</i>	58
Figura 13. <i>Mapa de ruta "Aplec de la Salut con Urpí"</i>	59

Índice de figuras (Anexos)

Figura A. 1. <i>Torre de l'Aigua</i>	80
Figura A. 2. <i>Mercat Central</i>	81
Figura A. 3. <i>Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell</i>	82
Figura A. 4. <i>Vapor Buxeda Vell</i>	82
Figura A. 5. <i>Vapor Codina</i>	83
Figura A. 6. <i>Hotel Suís</i>	84
Figura B. 1. <i>Parc Catalunya</i>	85

Figura B. 2. <i>Parc del Torrent de la Romeua</i>	86
Figura B. 3. <i>Parc de les Aigües</i>	87
Figura B. 4. <i>Parc Agrari de Sabadell</i>	88
Figura C. 1. <i>Parc del Nord</i>	89
Figura C. 2. <i>Parc Fluvial del Ripoll</i>	90
Figura D. 1. <i>Parròquia de Sant Fèlix</i>	91
Figura D. 2. <i>Capella de Sant Nicolau</i>	92
Figura D. 3. <i>Santuari de la Mare de Déu de la Salut</i>	93

Índice de tablas

Tabla 1. <i>Patrimonio cultural e histórico</i>	30
Tabla 2. <i>Espacios naturales, verdes y deportivos</i>	31
Tabla 3. <i>Gastronomía</i>	32
Tabla 4. <i>Matriz DAFO Sabadell</i>	34
Tabla 5. <i>Benchmarking de ciudades</i>	44
Tabla 6. <i>Hoja de ruta para el sector público</i>	48
Tabla 7. <i>Ficha técnica de ruta “Paseo por el centro histórico de Sabadell”</i>	55
Tabla 8. <i>Ficha técnica de ruta “Sabadell Verde”</i>	57
Tabla 9. <i>Ficha técnica de ruta “Atardecer relajado por el Ripoll”</i>	58
Tabla 10. <i>Ficha técnica de ruta “Aplec de la Salut con Urpí”</i>	60
Tabla 11. <i>Plan de implementación para el Hotel Urpí</i>	61
Tabla 12. <i>Plan económico estimado para el Hotel Urpí</i>	62
Tabla 13. <i>Plan económico conservador</i>	63
Tabla 14. <i>Plan económico medio</i>	63
Tabla 15. <i>Plan económico optimista</i>	64

1. Introducción

Aunque Sabadell, co-capital de la comarca del Vallès Occidental (Cataluña, España), aún posee un fuerte legado textil desde mediados del siglo XIX (Bernal i Berenguer, J. M., 1992), en la actualidad ha centrado su actividad principal en el sector servicios, destacando los ámbitos deportivos, comerciales y empresariales (Visit Sabadell, s.f.). Su proximidad a Barcelona y su sólida red de transportes la convierte en un destino adecuado para aquellos que buscan alejarse de las aglomeraciones de la capital catalana durante estancias cortas.

El Hotel Urpí es un establecimiento histórico de Sabadell con más de 120 años de trayectoria y una oferta vinculada al alojamiento, la restauración y la celebración de eventos (Hotel Urpí, s.f.). Sus servicios más destacados son la zona lounge con piscina en lo alto de su terraza exterior y una oferta gastronómica basada en productos locales. Además, se sitúa en una de las zonas menos transitadas del centro de Sabadell, lo que se traduce en una ubicación próxima a comercios, restaurantes y ocio apartada de aglomeraciones y, por tanto, facilita la integración del hotel en una propuesta de experiencia urbana.

El presente trabajo tiene como objetivo diseñar un producto de cicloturismo urbano sostenible para la ciudad de Sabadell que ponga en valor su identidad local. Para ello, se ha llevado a cabo un análisis comparativo de destinos urbanos de referencia en materia de cicloturismo (Copenhague y Girona) para identificar buenas prácticas, estrategias de movilidad y experiencias transferibles al contexto de Sabadell, así como servicios, infraestructuras y otras propuestas de valor aplicables al Hotel Urpí. La finalidad es utilizar un enfoque glocal al diseño del producto, es decir, estudiar y adaptar tendencias globales a un contexto local concreto.

A partir de este análisis, se ha construido una propuesta aplicable a Sabadell a nivel de destino y empresarial, tomando al Hotel Urpí como caso práctico para convertirlo en un establecimiento habilitado para cicloturismo y diseñar un sistema de rutas temáticas que completan el producto. Para reforzar la credibilidad de la propuesta, se ha elaborado un plan de implementación y una estimación económica preliminar que explora la viabilidad potencial del producto, planteando tres escenarios hipotéticos.

1.1. Justificación

El cicloturismo urbano se ha expandido progresivamente en Europa dada la creciente demanda en estilos de vida saludables y movilidad sostenible (Derman y Keles, 2023). Se trata de una actividad muy completa generalmente accesible para diversos perfiles, ya que es una forma de conocer el destino que permite conectar con el entorno local (Ciascai et al., 2022) y permite combinar diversas experiencias en un mismo itinerario; todo ello mediante un ejercicio físico apto para cualquier edad y de bajo impacto ambiental.

Sabadell, como ciudad media del área metropolitana de Barcelona, presenta condiciones favorables para el desarrollo de este segmento: una buena conectividad con Barcelona, un relevante legado industrial y cultural, una red de espacios verdes y una infraestructura ciclista en proceso de mejora. Sin embargo, el análisis de la oferta turística y de movilidad disponible revela la ausencia de un producto de cicloturismo urbano estructurado que integre conjuntamente los recursos culturales, naturales, gastronómicos y de alojamiento de la ciudad.

En este contexto, el Hotel Urpí se encuentra en una posición favorable para convertirse en un agente clave del cicloturismo urbano en Sabadell, principalmente por su ubicación céntrica y su larga trayectoria en la ciudad. La creación de un producto cicloturista ampliaría su propuesta de valor, adaptándola a las nuevas tendencias del mercado turístico, y además podría contribuir a dinamizar el destino y fortalecer la competitividad del hotel.

En cuanto al análisis comparativo de destinos de referencia, se ha seleccionado Copenhague por ser uno de los mayores referentes internacionales en ciclismo urbano en términos de infraestructura y diseño, alcanzando el podio de las treinta ciudades más “bikefriendly” a nivel mundial del Copenhagenize Index (Copenhagenize Design Company, 2025); y Girona por ser conocida como una de las ciudades referentes en cicloturismo en España y por su similitud con Sabadell en términos de escala urbana y contexto territorial dentro de Cataluña, lo que facilita la adaptación de buenas prácticas. Del mismo modo, esta comparativa permite obtener una visión operativa sobre los servicios, infraestructuras y estrategias adaptables al Hotel Urpí.

Este Trabajo de Fin de Máster se justifica por su aportación práctica, ya que no se limita a describir el potencial del cicloturismo en Sabadell, sino que propone un producto turístico

completo que podría contribuir al desarrollo turístico local. Además, ha sido elaborado tomando como ejemplo a referentes internacionales, por lo que también se trata de un producto que responde a las tendencias actuales de turismo global.

1.2. Objetivos

Objetivo general: diseñar un producto de cicloturismo urbano innovador y sostenible para que Sabadell ponga en valor su identidad local.

Objetivos específicos:

- Analizar el contexto urbano y turístico de Sabadell para conocer el estado actual de los planes urbanos, estrategias de movilidad, infraestructuras y recursos turísticos disponibles, definiendo oportunidades y limitaciones para la implementación del producto.
- Realizar un benchmarking de destinos urbanos de referencia en cicloturismo para identificar buenas prácticas y modelos transferibles al contexto local y evaluar su aplicabilidad.
- Diseñar un producto de cicloturismo urbano para Sabadell y definir el papel del Hotel Urpí como alojamiento facilitador de una experiencia turística holística.
- Elaborar un primer plan de implementación y una primera estimación económica del producto.

2. Marco teórico

2.1. Turismo urbano

La Organización Mundial del Turismo (OMT) define el turismo urbano como:

“un tipo de actividad turística que tiene lugar en un espacio urbano con sus atributos inherentes caracterizados por una economía no agrícola basada en la administración, las manufacturas, el comercio y los servicios y por constituir nodos de transporte. Los destinos urbanos ofrecen un espectro amplio y heterogéneo de experiencias y productos culturales, arquitectónicos, tecnológicos, sociales y naturales para el tiempo libre y los negocios” (UNWTO, 2019b).

El turismo urbano actualmente es uno de los más dominantes en Europa ya que su extensa variedad cultural atrae a un público bastante diverso. Es más, durante estos últimos años este tipo de turismo ha aumentado de forma sostenida a causa de una rápida urbanización generalizada. La OMT (UNWTO, 2019a) estima que para 2050 el 70% de la población mundial vivirá en ciudades, lo que indica que los entornos urbanos son los principales centros de recepción de visitantes. Esto tiene diversas implicaciones.

Por un lado, es indudable que el turismo es uno de los principales motores socioeconómicos de las ciudades ya que contribuye a su desarrollo en diferentes ámbitos, como la generación de empleo, la creación y/o mejora de infraestructuras y alianzas público-privadas o la revitalización de zonas urbanas (Zekan y Wöber, 2022). Es más, un estudio de la OMT (UNWTO, 2019a), afirma que buena parte de los residentes de ciudades europeas consideran que el turismo en sus ciudades mejora la imagen de éstas al generar una atmósfera más internacional, más eventos culturales y más medidas de protección y restauración de arquitectura tradicional y lugares históricos.

Otros académicos (Zekan y Wöber, 2022) han señalado el potencial tecnológico y de innovación del turismo urbano para los destinos, enfatizando en el concepto de “ciudad inteligente” cada vez más popular en Europa. Se explica que la popularización de la aplicación de nuevas tecnologías en la creación de productos turísticos ha facilitado la accesibilidad y ha aumentado el atractivo de estos destinos, mejorando tanto su oferta turística como sus servicios o, en otras palabras, favoreciendo tanto a los visitantes como a los residentes.

Por otro lado, el aumento del turismo urbano significa un mayor consumo de recursos naturales y una mayor presión en las infraestructuras de los destinos (UNWTO, 2018), derivando muchas veces en conflictos con la población local. La OMT ha nombrado a este crecimiento descontrolado “overtourism” o “sobreturismo”, entendido como la saturación total de los destinos, desde el uso excesivo de recursos naturales hasta la congestión de los servicios públicos. Este fenómeno ha causado que en los últimos años se hayan disparado los precios de la vivienda mediante el aumento del alquiler a corto plazo, obligando a buena parte de la población local a desplazarse a la periferia al no poder permitirse un coste de vida tan elevado (Barcelona es uno de los casos más destacados).

Todo ello supone un enorme riesgo para las ciudades ya que alimenta su pérdida de identidad; en muchas ciudades europeas está habiendo un creciente reemplazo del comercio local con franquicias globales y productos orientados exclusivamente al turista (UN-Habitat, Gobierno Vasco y UN Tourism, 2024). La literatura sobre turismo urbano señala que, en aquellos destinos sometidos a una elevada presión turística, la adaptación de espacios patrimoniales a la demanda puede propiciar una mercantilización o banalización de la experiencia cultural (UN-Habitat, Gobierno Vasco y UN Tourism, 2024).

En conjunto, a medida que el turismo y la urbanización de los destinos ha ido aumentando también lo ha hecho la crispación entre la población local, generando en algunos contextos actitudes críticas o de rechazo hacia determinadas consecuencias del turismo masivo, especialmente las que lo vinculan a la presión sobre la vivienda, el espacio público o la identidad local (González y Hiernaux-Nicolás, 2020).

Para gestionar el turismo de una forma más sostenible y accesible, la ONU (UN-Habitat, Gobierno Vasco y UN Tourism, 2024) ha propuesto a los destinos una serie de recomendaciones. Explica que el turismo debe formar parte de las políticas y estrategias urbanas, las cuales deben promover prácticas sostenibles como un uso eficiente de los recursos, la reducción de emisiones y residuos, y un diseño universalmente accesible acorde con las Recomendaciones de Turismo de las Naciones Unidas sobre Turismo Accesible para Todos.

Dichas estrategias deben elaborarse siguiendo los principios de los destinos urbanos inteligentes (DTI), que son la gobernanza, innovación, tecnología, accesibilidad y sostenibilidad, y deben ser aplicados a nivel social, económico y ambiental. Así, se pueden

crear modelos urbanos que fomenten la regeneración urbana, la convivencia intercultural, la innovación y la generación e intercambio de conocimiento.

La ONU añade que la participación, tanto en la planificación turística como en la cadena de valor, de varios agentes (públicos, privados, residentes y turistas) es clave para el éxito de un modelo de turismo sostenible, especialmente la de los residentes porque garantiza que los beneficios generados se destinen a la creación de empleo y riqueza comunitaria. Por último, la medición y el seguimiento se deben implementar en la gestión de los destinos para garantizar el desarrollo sostenible de los mismos y el cumplimiento de los objetivos.

2.1.1. Turismo urbano en España

En el caso de España, Turespaña (2026) explica que las tendencias en turismo más recientes apuntan a un modelo cada vez más orientado hacia la calidad de la experiencia y el gasto de los visitantes, dejando de lado los modelos basados en volumen de visitantes. Dada la actual situación geopolítica y económica a nivel global, la institución ha identificado una mayor sensibilización al precio por parte de la demanda, que se ha vuelto mucho más prudente a la hora de planificar sus viajes buscando alternativas más económicas y estancias más breves.

Según el análisis de tendencias publicado por Mabrian (2025), algunos destinos urbanos españoles muestran una menor dependencia de la estacionalidad tradicional, favorecida por la presencia de demanda de proximidad, viajes de corta duración y motivaciones diversas. Concretamente, las tendencias actuales confirman un aumento en el interés por el turismo cultural, gastronómico, natural, activo y de bienestar, y un crecimiento generalizado en el sector familiar. Esta combinación facilita la creación de un producto atractivo con experiencias completas y de mayor valor añadido.

En línea con las recomendaciones de la ONU sobre turismo urbano, el modelo del País Vasco es un buen ejemplo dentro del contexto de España. En 2019 se estableció el Código Ético de Turismo del País Vasco para el desarrollo de turismo sostenible en la región, enfatizando la involucración de la comunidad local en su planificación y gestión. Posteriormente, en 2023, se inició el Plan Territorial Sectorial de Recursos Turísticos del País Vasco para definir el modelo de desarrollo territorial turístico en torno a: la protección de los recursos turísticos; criterios de evaluación ambiental y ratios de sostenibilidad de la actividad turística; medidas destinadas a mejorar aspectos territoriales, socioeconómicos y culturales;

directrices para la cuantificación de la infraestructura turística en la planificación territorial y urbana; instalaciones de apoyo necesarias; y medidas necesarias para prevenir situaciones de saturación (UN-Habitat, Gobierno Vasco y UN Tourism, 2024).

A partir de este apartado se puede concluir que el turismo urbano es una actividad compleja capaz de combinar una gran diversidad de experiencias y productos en un mismo espacio. Esto junto con un aumento importante de la digitalización ha mejorado el atractivo de los destinos urbanos y ha hecho del sector uno de los pilares económicos principales tanto en Europa como en España. De hecho, se puede decir que España tiene cierta ventaja ya que en el país es un sector con baja estacionalidad y una motivación de viaje amplia, lo que significa que se puede ofrecer un producto heterogéneo durante todo el año. Por lo tanto, todo ello permite fundamentar que el producto propuesto en este TFM está alineado con las tendencias actuales de turismo urbano.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que es también una actividad de alto consumo para los destinos, generando fenómenos invasivos como el sobreturismo que deterioran las ciudades y ponen en peligro su identidad local. De este modo, con el objetivo de desarrollar un producto viable que ensalce la tradición sabadellense sin explotarla comercialmente será necesario seguir las recomendaciones de la ONU, es decir, incluir en el diseño los principios de los DTI así como garantizar la participación de la comunidad local y la medición continua del impacto de la actividad. El País Vasco sirve como ejemplo cercano de la implementación de estos principios, demostrando que mediante una planificación responsable se puede construir una actividad turística exitosa sin abusar de los recursos del territorio.

Este análisis proporciona una visión general de la base donde se situará el proyecto del trabajo. A continuación, conviene estudiar las vías concretas del producto turístico que servirán para elaborar un diseño adecuado.

2.2. Turismo deportivo

El turismo deportivo es una actividad turística que se refiere a la experiencia de viaje del turista que observa como espectador o participa activamente en un evento deportivo, que generalmente incluye actividades comerciales y no comerciales de carácter competitivo (UNWTO, 2019b). Este tipo de turismo ha experimentado uno de los mayores crecimientos en

el sector turístico, incluso se prevé que alcance una valoración de 2,3 billones de dólares para 2032 (UN Tourism, 2025).

Pérez-Siverio (2026) explica que España tiene una posición central en turismo deportivo ya que cuenta con una oferta muy consolidada en diversidad de regiones, siendo Cataluña uno de los destinos con más modalidades. En su investigación destaca que en estos últimos seis años se ha observado un aumento sostenido de visitantes, gasto medio y generación de empleo vinculado al turismo deportivo, causado principalmente por un creciente interés por el turismo activo y de naturaleza.

Otros beneficios asociados al turismo deportivo son la desestacionalización, que permite una actividad turística más estable, la dinamización de zonas rurales, que las revitalizan y generan empleo local, y la atracción de turistas con mayor poder adquisitivo, implicando mayores ingresos para destinarlos a la inversión en infraestructuras (LIN3S, 2025).

Estos datos sugieren que el turismo deportivo se ha consolidado como una de las categorías de turismo con mayor crecimiento y con un futuro prometedor tanto en Europa como en España. La posición de España es especialmente favorable por la consolidación de su oferta en buena parte del país, que se complementa con un aumento del gasto por visitante y un amplio abanico de beneficios para los destinos. Por lo tanto, aplicar el turismo deportivo al contexto urbano anteriormente analizado puede ser una buena forma de combatir los retos anteriormente expuestos.

2.2.1. Cicloturismo

En este contexto, Clavel (2023) explica que el ciclismo es una actividad con grandes beneficios tanto para el cuerpo como para la mente, ya que su práctica regular se ha relacionado con la reducción del riesgo de enfermedades crónicas, la mejora de la salud mental y la reducción del estrés. Por lo tanto, el cicloturismo supone una forma de turismo ideal para el contexto actual estudiado, ya que combina una actividad cultural con un ejercicio físico no necesariamente exigente.

En Europa, el proyecto de cicloturismo más destacable es EuroVelo, un conjunto de 17 rutas de larga distancia que cubren más de 90.000 km, gestionado por la Federación Europea de Ciclistas (ECF) en colaboración con los coordinadores de EuroVelo de cada país (Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, en el caso de España). Su objetivo principal es

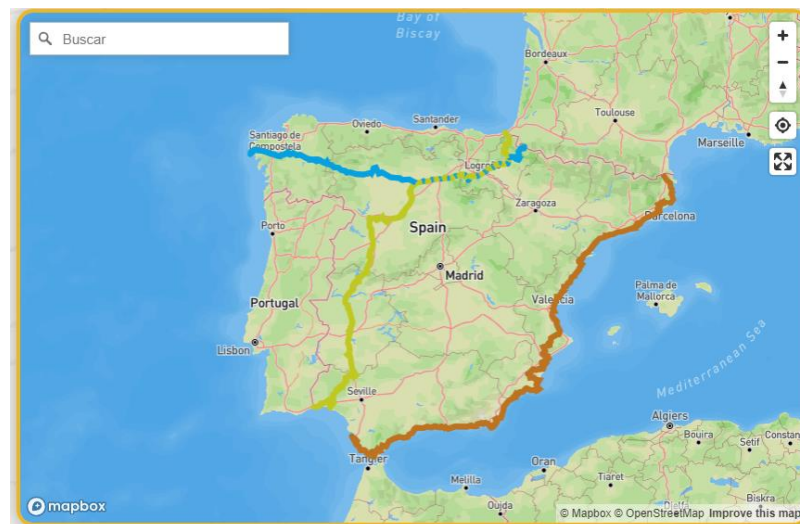
fomentar una forma de viaje respetuosa con el medio ambiente así como el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre las regiones europeas (Centro de Coordinación EuroVelo en España, 2022).

Figura 1. Mapa de la Red EuroVelo en Europa



Fuente: Wikimedia Commons, TouN, licencia CC BY-SA 4.0

Figura 2. Mapa de la red EuroVelo en España



Fuente: Adaptado de *Mapa de la red EuroVelo en España* [Captura de pantalla], por Centro de Coordinación EuroVelo en España, 2022, Eurovelospain.com (<https://www.eurovelospain.com/>). Copyright 2022 por Centro de Coordinación de EuroVelo en España, Mapbox y OpenStreetMap. Imagen utilizada con fines académicos.

El proyecto conecta diferentes partes del continente a través de la bicicleta, un medio de transporte respetuoso con el medioambiente, facilitando así el turismo local a la vez que la reducción de emisiones de dióxido de carbono. En el diseño de rutas de EuroVelo se han

reutilizado antiguas vías de tren, caminos forestales y recorridos por canales históricos, permitiendo transitar por zonas poco turísticas y favoreciendo al comercio local (Clavel, 2023).

Aparte del EuroVelo, España cuenta con diversas rutas cicloturistas de diferentes organismos colaboradores, destacando el programa Vías Verdes, promovido por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Caminos Naturales (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación); Camino del Cid (varias diputaciones); Ruta Pirinexus (Vías Verdes Girona) y Rural bike (Junta de Castilla-La Mancha) (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2025).

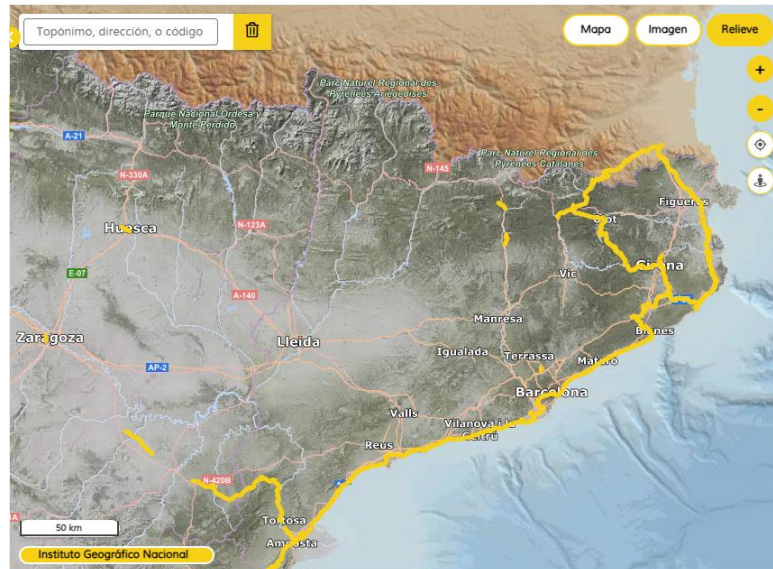
Figura 3. Mapa de rutas y etapas ciclistas de España



Fuente: Adaptado de *Mapa de rutas y etapas ciclistas de España* [Captura de pantalla], por Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, s.f., Spainbybike.es (<https://www.spainbybike.es/>). Copyright por Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, e Instituto Geográfico Nacional. Imagen utilizada con fines académicos.

Como se puede observar en el mapa, las rutas se concentran sobre todo en el centro del país, mientras que la red que ofrece Cataluña es escasa y dominada por la propuesta europea EuroVelo. El resto de la oferta catalana está formado por: Vía Verde del Nicolau (Berguedà), Vía Verde del Llobregat (Berguedà), Vía Verde del Vallès (Sierra de Galliners), Ruta Pirinexus (Girona y el Vallespir), Vía Verde del Tren Petit (Palamós y Palafrugell), Vía Verde del Tren Pinxo (Girona y Sarria de Ter), Camino natural Vía Verde del Ferro i del Carbó, Camino Natural Vía Verde de la Val de Zafán y Vía Verde del Delta de l'Ebre.

Figura 4. *Mapa de rutas y etapas ciclistas de Cataluña*



Fuente: Adaptado de *Mapa de rutas y etapas ciclistas de Cataluña* [Captura de pantalla], por Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, s.f., Spainbybike.es (<https://www.spainbybike.es/>). Copyright por Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, e Instituto Geográfico Nacional. Imagen utilizada con fines académicos.

En lo que refiere a iniciativas llevadas a cabo relacionadas con el fomento del cicloturismo, destaca la Estrategia Estatal por la Bicicleta aprobada en 2021 por el Gobierno de España. En ella se menciona explícitamente el objetivo de “aprovechar el potencial del cicloturismo”, entre otros, y un total de 28 bloques de acciones con más de 150 medidas concretas (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2021).

Según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021), esta estrategia busca posicionar a España como destino referente de cicloturismo a través del desarrollo de una red de rutas temáticas conectadas a diferentes niveles, desde el internacional hasta el local, y a través de la recuperación de vías infrautilizadas. Con ello se pretende promocionar el cicloturismo como medio para conocer el patrimonio y como estrategia para fomentar el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos. Por último, la estrategia enfatiza en garantizar la convivencia entre distintos usos del territorio y en profesionalizar la oferta de cicloturismo mediante la formación del personal y el compromiso con la calidad y la sostenibilidad.

Como beneficios del cicloturismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021) identifica la desestacionalización, el desarrollo y dinamización de las zonas rurales (especialmente en la “España vaciada”), el fomento de un turismo más respetuoso con el medio ambiente y la atracción de visitantes más concienciados, a los que se les asocia un

ingreso generalmente mayor en comparación con otras tipologías de turismo. Sin embargo, subraya que hay que tener en cuenta algunas de las barreras actuales, como la escasez de oferta turística complementaria a las rutas existentes, la falta y/o fragmentación de información, la baja intermodalidad y el equipamiento obsoleto de las infraestructuras.

Por lo tanto, se puede plantear que aplicar un proyecto de cicloturismo en el contexto urbano ofrece la oportunidad de crear un producto beneficioso para la salud y el entorno a la par que innovador, al poder combinar diferentes productos como la gastronomía, puntos de interés culturales o paisajes naturales en un mismo itinerario. Además, puede vincularse con la creciente tendencia social de adoptar estilos de vida más saludables comentada anteriormente, reflejada en iniciativas europeas como el EuroVelo o en políticas nacionales como la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

Todo ello indica que el cicloturismo tiene el potencial adecuado para poner en valor el patrimonio cultural y natural respetando el bienestar de los destinos e incluso mejorando sus infraestructuras, si bien su viabilidad deberá contrastarse mediante una validación técnica y comercial posterior. No obstante, la oferta ciclista española se concentra en el centro del país, mientras que Cataluña tiene una oferta más bien escasa dominada por el EuroVelo y otras vías principalmente naturales. Esto sugiere, por un lado, una oportunidad para crear un producto innovador y beneficioso para el destino y, por el otro, un obstáculo al no existir una demanda consolidada ni una referencia de cicloturismo sólida.

Para que el desarrollo del producto de cicloturismo sea lo más viable y adaptable posible a Sabadell, se deberá analizar la situación local actual en términos de movilidad ciclista y políticas públicas para poder identificar oportunidades, limitaciones y necesidades específicas del destino. De todos modos, se deberá considerar la posibilidad de encontrarse con infraestructuras insuficientes o deterioradas, a lo que se deberá responder con soluciones realistas y estrategias de adaptación que aseguren la escalabilidad del producto.

2.3. Gastronomía como recurso complementario en las experiencias turísticas

El producto de cicloturismo que propone este TFM gira en torno a la puesta en valor de la identidad local, y la gastronomía forma una parte fundamental de la marca de cualquier destino. La OMT (UNWTO, 2019b) define el turismo gastronómico como un tipo de actividad turística que se caracteriza por el hecho de que la experiencia del visitante cuando viaja está

vinculada con la comida y con productos y actividades afines. Esto quiere decir que, además de experiencias gastronómicas, este tipo de turismo puede implicar también otras actividades tales como la visita a productores locales, la participación en festivales gastronómicos y la asistencia a clases de cocina.

Son varios los estudios (Moliner et al., 2022) que confirman el papel clave de la gastronomía dentro de la experiencia del turista, tanto como motivo principal de viaje como complemento de la experiencia en un destino. En este sentido, la cocina local y los productos de proximidad son aspectos relevantes que el visitante valora positivamente, algo que se puede relacionar con la creciente tendencia general por la preocupación por la sostenibilidad y el impacto del ser humano en el entorno que se ha estado comentando.

Moliner et al. (2022) confirman la influencia directa de la sostenibilidad y la gastronomía local en la generación de experiencias memorables en el destino. En su estudio exponen que para lograr este impacto es importante incluir el relato de la cultura local en la experiencia gastronómica; por ejemplo, explicar la historia detrás de cada plato o características que lo diferencian de otros.

Es más, en los destinos urbanos se identifica una emoción por probar comida local, principalmente por la sensación que genera de escapar de la rutina. En materia de sostenibilidad, el estudio añade que la económica y sociocultural son las más relevantes en los destinos urbanos, ya que al visitante le gusta ver destinos desarrollados y sentir que sus acciones contribuye a la mejora de éste. Por tanto, se deduce que el destino que trabaja por la sostenibilidad y lo visibiliza mejora la experiencia del turista.

Mardetko et al. (2023) añaden que una experiencia gastronómica positiva puede ayudar al visitante a conectar más con el destino, mientras que si es negativa puede interrumpir el viaje y perjudicar su percepción del destino. En línea con esto, destacan además el poder de la gastronomía local como herramienta de marketing turístico, ya que es una buena forma de añadir autenticidad a la oferta turística del destino y puede servir, incluso, como motivo principal de viaje.

Además de fortalecer la identidad del destino, otros beneficios que su estudio asocia a este tipo de estrategia son el fomento del comercio local y la revitalización o diversificación del turismo porque promueven el desarrollo económico local en diferentes sectores

profesionales. Esto quiere decir que la gastronomía puede servir como medio de conexión a otros mercados que permita integrar otras formas de turismo e incluso crear nuevos productos turísticos.

Por lo tanto, esto sugiere que la gastronomía tiene una influencia significativa en la motivación, satisfacción y percepción del visitante respecto al destino. Integrar la gastronomía local en el producto de cicloturismo propuesto podría reforzar su conexión con la identidad del destino al ofrecer una experiencia más cercana, lo que aportaría un gran valor añadido a las rutas.

Todo ello plantea una forma de alinearlos aún más con las tendencias actuales de sostenibilidad y consumo responsable, impulsando el comercio local y revitalizando sectores profesionales relacionados con la producción y la restauración. Sin embargo, para que la combinación de todos estos elementos que se han expuesto hasta ahora sea coherente, es necesario saber aplicar correctamente una narración que quede grabada en la memoria del visitante, haciendo que destaque entre las demás.

2.4. La importancia del *storytelling* en la creación de experiencias turísticas

Mera-Cárdenas et al. (2024) explica que a través del *storytelling* (narración de historias) se puede crear un relato que conecte emocionalmente al visitante con la experiencia y le inspire a explorar el destino. Puesto que el viajero basa su compra en función de sus emociones, ya sean las que le genera el propio destino o sus propias vivencias personales, cuanto más elaborado sea el *storytelling* más creíble y auténtico será, haciendo que le sea más fácil de recordar.

Por último, Mera-Cárdenas et al. (2024) añade que el *storytelling* es una herramienta que ayuda a los destinos a comunicar su marca mediante la conversión de historias y mitos en experiencias tangibles. Por lo tanto, la valorización de la cultura y tradiciones propias de cada destino es un elemento clave para destacar entre la competencia con un valor agregado.

Puesto que Sabadell no se posiciona todavía como un destino urbano turístico consolidado y suele tener menos notoriedad que Barcelona, crear un buen *storytelling* puede marcar la diferencia. Mediante esta técnica narrativa se podría transformar el producto turístico en una experiencia significativa que quede guardada en el recuerdo del visitante y que, a la vez, aprecie la identidad local. En el diseño de rutas se deberá tener muy en cuenta

la aplicación del *storytelling* para combinar todos los recursos de forma que permita comunicar claramente la imagen de Sabadell y dotar al propio producto de una mayor calidad y autenticidad.

2.5. Innovación y diseño de productos turísticos

La Comisión Europea de Turismo y la Organización Mundial del Turismo (2013) explican que un producto turístico reúne múltiples experiencias; no se trata únicamente de un alojamiento o un destino, sino que también incluye las actividades y las emociones que genera en el viajero. En su *Manual de desarrollo de productos turísticos* la OMT indica que el producto turístico está formado por la combinación de tres factores: vivencial (actividades, comunidad, eventos, comidas y entretenimiento, servicios); emocional (recursos humanos, culturales e históricos, hospitalidad); y físico (infraestructura, recursos naturales, alojamiento, restaurantes).

A partir de esto, se establecen una serie de principios a considerar en la elaboración de un producto turístico, que se pueden sintetizar de la siguiente forma (Comisión Europea de Turismo y Organización Mundial del Turismo, 2013):

- El producto debe contribuir al desarrollo turístico y económico del destino.
- El producto debe contar con el apoyo de la comunidad local.
- El desarrollo del producto debe ser tanto sostenible como responsable con el entorno, sin dañarlo de ninguna manera, al mismo tiempo que garantice tanto el disfrute del visitante como la obtención de beneficios significativos para la comunidad local.
- El desarrollo del producto debe incrementar la prestación de servicios que puedan beneficiar tanto a la comunidad como a los visitantes.

El *Manual de desarrollo de productos turísticos* (Comisión Europea de Turismo y Organización Mundial del Turismo, 2013) insiste también en la importancia elaborar un estudio de mercado sólido para desarrollar un producto acorde a las tendencias, así como el papel clave de las autoridades públicas en la difusión de información y la planificación del uso de las zonas designadas para el desarrollo del turismo. El sector público debe encargarse también de facilitar los procesos relacionados con la elaboración de productos turísticos incluyendo la inversión directa o subvenciones e incentivos, especialmente en regiones no desarrolladas.

Todo ello facilita la innovación en el sector porque mediante la colaboración de varios agentes en el desarrollo de productos turísticos pueden surgir ideas más originales que si el proceso se realizase de forma centralizada o estuviese a cargo únicamente de organismos públicos o privados (Comisión Europea de Turismo y Organización Mundial del Turismo, 2013). La innovación en turismo, por tanto, no se limita a crear una oferta nueva o un nuevo mercado, sino que se basa en la habilidad para combinar los recursos disponibles de un destino para crear un producto atractivo y adaptable a la demanda y que, a su vez, contribuya tanto al desarrollo económico del destino como a su preservación.

Esto significa que el producto de cicloturismo en Sabadell debe ser una experiencia integral que vaya más allá de un simple itinerario ciclista: debe incluir actividades, interacción con la comunidad, gastronomía, y una historia que inspire y refuerce la identidad local. También debe contribuir al desarrollo económico y turístico del destino y garantizar el beneficio de la comunidad local, por lo que su diseño deberá tener en cuenta la integración y participación del comercio local, productores de proximidad, agentes culturales y residentes.

Por último, la elección de cicloturismo queda respaldada por la necesidad de desarrollar un producto sostenible, ya que se trata de una actividad de movilidad activa de bajo impacto planteada de forma que pone en valor el patrimonio y el turismo responsable. De la misma forma ocurre con la colaboración entre actores públicos y privados y la comunidad local, que refuerza la idea de plantear alianzas estratégicas en el proyecto (ayuntamiento, Hotel Urpí, comercios, productores locales, etc.) así como el diseño integral del producto, no como experiencias aisladas.

3. Metodología

Para elaborar este trabajo se ha decidido adoptar un enfoque cualitativo-comparativo basado en análisis documental y benchmarking de destinos de referencia en el sector con tal de identificar buenas prácticas y tendencias globales aplicables a un contexto local. Se ha decidido no incluir datos primarios dado que el objetivo del trabajo se centra en el diseño de un producto de cicloturismo urbano alineado con las tendencias del sector y aplicable a la ciudad de Sabadell, no en medir percepciones ni comportamientos de la demanda.

3.1. Revisión documental

La revisión documental de este trabajo incluye:

- El análisis de estudios académicos relacionados con el sector y los destinos examinados.
- El análisis de investigaciones llevadas a cabo por instituciones oficiales, entre ellas la Organización Mundial del Turismo (OMT), Comisión Europea del Turismo, Turespaña, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Diputación de Barcelona y el Ayuntamiento de Sabadell, así como de otro material documental disponible.
- El estudio de planes y estrategias de movilidad locales, regionales y estatales, tales como;
 - Plan de Movilidad Urbana de Sabadell 2023-2028
 - Plan de mejora “Els diners als carrers” de Sabadell
 - Programa de actuación de la bicicleta 2026-2030 de la Generalitat de Catalunya
 - Estrategia Estatal por la Bici del Gobierno de España
- La consulta de rutas ciclistas oficiales y webs oficiales de destinos.

Se priorizaron publicaciones académicas, documentos institucionales y fuentes oficiales publicadas o actualizadas entre 2021 y 2026, complementadas con recursos específicos de los destinos analizados. Se excluyeron fuentes no verificables o de carácter exclusivamente promocional cuando no aportaban información técnica relevante.

3.2. Benchmarking de destinos de referencia

Se seleccionaron dos destinos de referencia en uso de bicicleta y cicloturismo mediante un muestreo intencional: Copenhague (Dinamarca), como caso internacional destacado por la

integración de la bicicleta en la movilidad urbana, planificación de infraestructuras y digitalización de la experiencia; y Girona (España), como caso territorialmente próximo y consolidado en el ámbito del cicloturismo con servicios turísticos adaptados al visitante ciclista.

La finalidad de este benchmarking no era equiparar los contextos, sino identificar prácticas transferibles a una ciudad de tamaño medio como Sabadell. Se planteó en dos niveles, destino y empresa turística/alojamiento, y se analizaron las siguientes dimensiones: modelo cicloturista, infraestructura, tipología de rutas, servicios al visitante, digitalización, integración con alojamientos, *storytelling*, buenas prácticas transferibles y limitaciones de adaptación al contexto de Sabadell.

A partir de este análisis se seleccionaron buenas prácticas replicables al contexto actual de Sabadell y se elaboró una experiencia turística aplicada a un ejemplo real; el Hotel Urpí. En dicha experiencia se incluyeron procesos empresariales y servicios a añadir al Hotel, así como un total de cuatro rutas alineadas con la tradición local de Sabadell.

3.3. Limitaciones

Si bien el enfoque metodológico adoptado es adecuado para cumplir con los objetivos del trabajo, se reconoce que la ausencia de datos primarios supone una limitación. Tampoco se han realizado pruebas técnicas de las rutas propuestas ni entrevistas con responsables del Hotel Urpí, proveedores, administraciones públicas o usuarios potenciales. Asimismo, el plan económico tiene carácter estimativo y no incorpora una negociación real de precios, licencias, seguros, comisiones de intermediación, costes fiscales ni posibles gastos de mantenimiento.

Por tanto, la propuesta debe interpretarse como un diseño preliminar sujeto a validación profesional antes de su implantación. Para una fase futura del diseño de este producto, especialmente en caso de que se decidiera llevar a cabo su implementación en el contexto real, sí sería necesario realizar entrevistas al hotel, proveedores y entidades públicas, elaborar encuestas a clientes del hotel, comprobar permisos y/o seguros concretos, y validar las rutas mediante una revisión técnica y pruebas piloto.

4. Análisis del destino

4.1. Infraestructura ciclista

Sabadell cuenta con unos 237 km aptos para circular en bicicleta de los cuales solo 37 km son carriles exclusivos para este transporte, mientras que la mayor parte de la red discurre por aceras, vías compartidas o espacios sin segregación específica respecto al tránsito peatonal. (Ajuntament de Sabadell, 2023). Esto implica una superficie peatonal mucho menor y, por tanto, mayores conflictos con los peatones. Concretamente, los problemas más habituales que se han identificado son interferencias en la circulación de los peatones y en los espacios de descanso, y diseño inadecuado para el ciclista (confort, seguridad, atractivo, etc.) (Ajuntament de Sabadell, 2023).

En los estudios territoriales del Ajuntament de Sabadell (2023) se explica que actualmente la red de carril bici no se concentra de forma uniforme por el territorio: hay una mayor conexión en los distritos del noroeste mientras que en el centro de la ciudad, cuyas vías suelen ser prioritarias para los peatones o simplemente demasiado estrechas, no hay ningún tramo de carril bici.

El Ajuntament de Sabadell (2023) señala que existen numerosos puntos de discontinuidad en la red ciclista que complican los desplazamientos mediante este transporte, tanto internos como de conexión, reduciendo así la seguridad de las vías y el atractivo potencial de su uso. Sin embargo, sí que considera que la topografía y el clima de Sabadell son adecuados para la implementación de una red ciclista amplia y un uso más normalizado. De hecho, se ve como una necesidad pasar a un modelo de movilidad más sostenible para hacer frente a la contaminación acústica y ambiental de la ciudad.

En estos estudios (Ajuntament de Sabadell, 2023) también se destaca que la trama urbana de Sabadell se caracteriza por pendientes generalmente suaves (2-5%) a excepción de algún tramo de los extremos norte, sur, oeste y este de la ciudad (pendientes de más de 12%). Para garantizar la continuidad en esta parte del territorio, se promueve el uso de dos vías ciclistas de ocio situadas en los extremos municipales que, además, combinan espacios naturales como el Parque Agrario de Sabadell (este) y el Parc Fluvial del Ripoll (oeste).

Por último, en lo que refiere a la oferta de plazas de aparcamiento, según los estudios del Ajuntament de Sabadell (2023) la ciudad dispone de 308 puntos de anclaje repartidos por todo el casco urbano con una capacidad para 2.814 bicicletas. Se concentran mayoritariamente en el centro de Sabadell y cerca de estaciones de transporte público, dejando a los distritos periféricos en un segundo plano con solo 22 zonas de aparcamiento para bicicletas.

En lo que refiere a cicloturismo, si bien Sabadell entra dentro de los planes del Programa de actuación de la bicicleta 2026-2030 de la Generalitat de Catalunya en términos de ampliación de las vías ciclistas para facilitar la comunicación con otros municipios, no ha sido incluido en las inversiones destinadas a la creación y mejora de rutas cicloturistas (marcadas en el siguiente mapa en rojo):

Figura 5. Mapa del estado de las actuaciones en rutas cicloturistas



Fuente: Mapa del estado de las actuaciones en rutas cicloturistas. Reimpreso de *Programa d'actuació de la bicicleta 2026-2030* (p. 23), por Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, 2026, Generalitat de Catalunya (<https://hdl.handle.net/20.500.13045/2086>). Licencia CC BY 4.0. Imagen utilizada con fines académicos.

Aun así, Sabadell está llevando a cabo diversas iniciativas y planes estratégicos en cuestión de movilidad sostenible con el objetivo de fomentar formas de transporte más respetuosas con el medioambiente. En el Plan de Movilidad Urbana de Sabadell 2023-2028 (Ajuntament de Sabadell, 2023) se enfatiza en favorecer las condiciones urbanas para la movilidad peatonal y ciclista, destinando espacios públicos más amplios e infraestructuras de mayor calidad en accesibilidad y seguridad. Con ello, se pretende conseguir regular los niveles

de contaminación atmosférica y acústica y concienciar a la población sobre la importancia de la movilidad sostenible en las ciudades.

El plan de mejora “Els diners als carrers” (“el dinero para las calles”) iniciado en 2024 se centra en facilitar el funcionamiento de la ciudad mediante renovaciones en el espacio público y mejoras en el ámbito educativo y ambiental. El Ajuntament de Sabadell (s.f.-a) explica que gracias a este plan se han asfaltado y reparado más de 40 calles, desde las vías principales como la Rambla hasta calles adicionales como Via Massagué, así como carriles bici y zonas de aparcamiento en diferentes áreas de la ciudad. Además, se han invertido 100.000€ en la renovación del mobiliario urbano y cerca de 700.000€ en plantación de árboles y creación de espacios verdes en zonas urbanas.

En relación con esto último, según el Ajuntament de Sabadell (s.f.-a) se estableció un presupuesto de más de un millón de euros en la mejora de infraestructuras del Parc de les Aigües, un parque de siete hectáreas que ofrece juegos acuáticos en verano y cuyo equipamiento incluye zonas de juegos de madera, tirolinas, áreas de picnic con sombra y un mirador con vistas panorámicas de la ciudad.

Por último, a través de este plan hubo una gran inversión en la inauguración del Parc del Nord en 2024, incluyendo una variedad de espacios de ocio y deporte en un entorno verde. Dentro del parque se puede encontrar el Espacio Polivalente del Parc del Nord que organiza diversas actividades comunitarias (Ajuntament de Sabadell, s.f.-a). Las mejoras en estos dos parques podría implicar la popularización de zonas más olvidadas de Sabadell, distribuyendo mejor los flujos turísticos.

Otra de las iniciativas urbanas que se ha llevado a cabo en la ciudad ha sido la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), en línea con las propuestas de la Unión Europea financiadas por el Fondo Europeo Next Generation. La naturaleza de este plan se basa en la aplicación de restricciones de acceso a vehículos según su capacidad de contaminación en áreas geográficas delimitadas durante los periodos de mayor actividad urbana (días laborables de 7:00h-20:00h), con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica y acústica de la ciudad, y proteger la salud pública (Ajuntament de Sabadell, s.f.-g).

4.2. Recursos turísticos de Sabadell

Si bien es cierto que Sabadell no es de los principales destinos turísticos, esto no quiere decir que carezca de oferta turística. En ella se puede encontrar una combinación de espacios verdes con elementos culturales e históricos dentro de un entorno urbano apacible. Esto junto con su buena conectividad de transporte público posiciona a Sabadell como una alternativa tranquila a Barcelona.

A continuación, se muestran una serie de tablas¹ que recogen los principales recursos turísticos de la ciudad, indicando su ubicación, interés turístico, tiempo aproximado de visita y su valor narrativo (*storytelling*). Han sido seleccionados en función de su accesibilidad en bicicleta, parte esencial de la propuesta; como se ha analizado en el apartado anterior, a pesar de las iniciativas muchas de las vías ciclables todavía colisionan con zonas peatonales y buena parte de las calles centrales son estrechas. Su selección también se ha basado en el potencial de estos recursos para integrarlos en un producto que destaque la identidad de Sabadell de forma respetuosa y sostenible, centrándose en el producto local, historia y paisaje natural.

Tabla 1. Patrimonio cultural e histórico

Recurso	Ubicación	Interés turístico	T.visita aprox.	Storytelling
Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell	Plaça del Mercat (Centro)	Patrimonio histórico, arquitectura modernista	20 min	Edificio modernista de 1907 que funciona actualmente como centro cultural de la ciudad. ² Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y arquitectónico.
Parròquia de Sant Fèlix	Plaça de Sant Roc (Centro)	Patrimonio histórico, patrimonio religioso, arquitectura barroca.	30 min	Uno de los símbolos barrocos más antiguos de Sabadell, situado en pleno centro. Sus obras iniciaron en 1738 y se financiaron con las aportaciones de los habitantes porque se consideraba un edificio de uso público. ³ Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y arquitectónico.
Capella de Sant Nicolau	Camí de Sant Nicolau (NE,	Patrimonio histórico, patrimonio religioso, espacio natural, estilo románico	20 min	Construcción de origen medieval vinculada al entorno histórico de Sant Nicolau, localizada fuera del núcleo urbano. ⁴ Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y natural.

¹ La ubicación indicada en todas las tablas ha tomado como referencia el Centro, donde se encuentra el Hotel Urpí, indicando el barrio/zona donde se ubica cada recurso y si se sitúa en el norte (N), sur (S), este (E) u oeste (O), dentro o fuera del Centro, o fuera del núcleo urbano.

² Ajuntament de Sabadell. (2026c). *Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=105116&Itemid=891&search=espai%20cultura

³ Ajuntament de Sabadell. (2026a). *Campanar de Sant Fèlix*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103721&Itemid=891&search=sant%20fc3%A8lix

⁴ Ajuntament de Sabadell. (2026b). *Capella de Sant Nicolau*.

	fuera del núcleo urbano)			
Vapor Buxeda Vell	Carrer de Sant Pau (Centro)	Patrimonio histórico, espacio reconvertido, centro cultural	30 min	Construcción histórica del periodo industrial de Sabadell, creado a inicios de la década de 1850. Actual sede del Museo de la Industria Textil Lanera. ⁵ Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y arquitectónico.
Vapor Codina	Tres Creus (centro)	Patrimonio histórico, espacio reconvertido	20 min	Construcción histórica del periodo industrial de Sabadell, creado en 1880. Utilizado actualmente como espacio de oficinas municipales. ⁶ Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y arquitectónico.
Torre de l'Aigua	Plaça de la Torre de l'Aigua (NE del Centro)	Patrimonio histórico, arquitectura modernista	30 min	Símbolo más representativo de la ciudad y de su pasado industrial. Fue una de las primeras construcciones importantes en la ciudad, tanto por tamaño como por función (asegurar el abastecimiento de agua en un momento de rápido crecimiento industrial y urbano). ⁷ Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y arquitectónico.
Santuari de la Mare de Déu de la Salut	Camí de Ripollet a Castellar (NE, fuera del núcleo urbano)	Patrimonio histórico, patrimonio religioso, arquitectura modernista, espacio natural	1h	Construcción histórica terminada en 1882, apartada del núcleo urbano. Lugar donde se celebra cada primavera la festividad del Aplec de la Salut. ⁸ Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y natural.

Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes. Consultar notas al pie.

Tabla 2. Espacios naturales, verdes y deportivos

Recurso	Ubicación	Interés turístico	T.visita aprox.	Storytelling
Parc Catalunya	La Creu Alta (NO del Centro)	Parque urbano con vegetación y fauna. Espacios de ocio y deporte. Elementos de patrimonio cultural	1h	Principal parque urbano de la ciudad, con una extensión de 43 hectáreas. Cuenta con espacios verdes, un lago artificial y fauna así como zonas de ocio (bares, paseos en barca, etc.) tanto para familias como deportistas. ⁹ Potencial para integrarse en una ruta de carácter natural.
Parc del Nord	Can Deu (N, fuera del Centro)	Parque urbano. Espacios de ocio y deporte.	35 min	Parque urbano de 7,6 hectáreas recientemente transformado de acuerdo con los planes de sostenibilidad urbana. ¹⁰ Potencial para integrarse en una ruta de carácter natural y sostenible.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103495&Itemid=891&search=capella%20sant

⁵ Ajuntament de Sabadell. (2026f). *Vapor Buxeda Vell*.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103683&Itemid=891&search=vapor%20buxeda%20vell

⁶ Ajuntament de Sabadell. (2026g). *Vapor Codina*.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103639&Itemid=891&search=vapor%20codina

⁷ Ajuntament de Sabadell. (2026e). *Torre de l'Aigua*.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103603&Itemid=891&search=torre%20de%20l%27aigua

⁸ Santuari de la Mare de Déu de La Salut (2018). *Història del Santuari*. <https://santuariisalutsabadell.com/sobre-la-salut/historia-del-santuari/>

⁹ Ajuntament de Sabadell (s.f.-b). *El Parc Catalunya*.

https://ca.sabadell.cat/fitxes/xml/internet/directori/documents/Descripcio_Parc_Catalunya.pdf

¹⁰ Ajuntament Sabadell (2024). *Aquest diumenge, Festa d'Obertura del Parc del Nord*.

Parc del Torrent de la Romeua	Can Llong (NO, fuera del Centro)	Parque urbano con zonas lúdicas y deportivas.	40 min	Parque urbano de 3,71 hectáreas que ha logrado conservar parte de su topografía original a pesar de la urbanización. ¹¹ Potencial para integrarse en una ruta de carácter cultural y natural.
Parc de les Aigües	Can Llong (NO, fuera del Centro)	Espacio lúdico y deportivo (juegos de agua en verano). Espacios verdes con flora y fauna autóctona.	1h	Parque urbano de 7 hectáreas diseñado con criterios de sostenibilidad centrados en la conservación y aprovechamiento del agua. ¹² Potencial para integrarse en una ruta de carácter natural y sostenible.
Parc Agrari de Sabadell	Delimitado por Can Gambús, Castellarnau y Ca n'Oriac (O, fuera del núcleo urbano)	Paisaje natural extenso que combina bosques, torrentes y tierras de cultivo local. Ofrece actividades de ocio y educación ambiental.	1h-2h	Espacio agroforestal no urbanizable de 587 hectáreas situado fuera del núcleo urbano de Sabadell que protege el cultivo local de Sabadell y promueve la educación ambiental. ¹³ Potencial para integrarse en una ruta de carácter natural y sostenible.
Parc Fluvial del Ripoll	Camí Pla d'Arraona (NO, fuera del núcleo urbano)	Paisaje natural, espacio sostenible.	1h-2h	Espacio fluvial situado alrededor del río Ripoll, de 7 kilómetros. Este parque ha contribuido a la depuración y restauración del río Ripoll y se ha convertido en un espacio de conservación ambiental. ¹⁴ Potencial para integrarse en una ruta de carácter natural y sostenible.

Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes. Consultar notas al pie.

Tabla 3. Gastronomía.¹⁵

Recurso	Ubicación	Interés turístico	Storytelling
Mercat Central	Plaça del Mercat (Centro)	Comercio local, patrimonio histórico	Núcleo del comercio local de Sabadell. Inaugurado durante los años treinta, en este edificio modernista se encuentran productos de proximidad así como algunas de las nuevas tendencias culinarias. ¹⁶
Pâtisserie Sallés	Plaça del Mercat (Centro)	Producto local (Coca de vidre)	Uno de los negocios familiares más antiguos de Sabadell, hoy, en manos de la 4ª generación. Conocido por su variedad de productos tradicionales de la ciudad, especialmente las "cocas". Se trata de una masa plana de pan o brioche horneada que puede ser dulce o salada. La más popular en Sabadell es la Coca de vidre, muy fina y crujiente cubierta de azúcar y, a veces, de piñones.
Hotel Suís	Gran Via (Centro)	Cocina de autor, restaurante situado en un edificio histórico.	Referente gastronómico de Sabadell situado en el antiguo Hotel Suís, edificio modernista. Su carta se basa en productos de temporada y de proximidad. ¹⁷

<https://web.sabadell.cat/noticies-districtes-historic/item/aquest-diumenge-festa-d-obertura-del-parc-del-nord>

¹¹ Ajuntament de Sabadell. (2026d). *Parc del Torrent de la Romeua*.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=104408&Itemid=859

¹² Ajuntament de Sabadell (s.f.-e) *Parc de les Aigües - Mapa del Parc*.

https://ca.sabadell.cat/fitxes/xml/internet/directori/documents/24317_Mapas.jpg

¹³ Ajuntament de Sabadell (s.f.-b) *El Parc Agrari*. <https://web.sabadell.cat/parc-agrari>

¹⁴ Ajuntament de Sabadell (s.f.-f). *Parc Fluvial del Ripoll*. <https://web.sabadell.cat/ripoll-fluvial>

¹⁵ En este caso, el tiempo de visita aproximado de estos recursos no se ha incluido dado que, o bien actuarían como paradas estratégicas para obtener un producto local, o se tratan de restaurantes y, por lo tanto, dependería de la propia organización del itinerario.

¹⁶ Ajuntament de Sabadell (s.f.-d). *Mercat Central*.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=102904&Itemid=891&search=mercat%20central

¹⁷ Restaurant Suís (s.f.). *Restaurant Suís*. <https://suis.cat/es/>

Xocolates Genescà	La Rambla (Centro)	Producto local (Belgues)	Negocio familiar, fundado en los años treinta, y autores de unos los dulces más famosos de la ciudad, las Belgues. ¹⁸
La Capella de Can Gambús	Parc de Can Gambús (O, fuera del Centro)	Cocina mediterránea de proximidad, patrimonio histórico, entorno natural. Espacio reconvertido.	Construcción histórica de Sabadell rehabilitada como restaurante. Ofrece una cocina elaborada sólo con ingredientes naturales en un entorno con vistas panorámicas de la ciudad. ¹⁹

Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes. Consultar notas al pie.

4.3. Perfil del turista en Sabadell

Aparte de las tendencias globales, para que el producto de cicloturismo sea coherente debe estar alineado a las tendencias de Sabadell, por lo que primero es necesario conocer cómo es la demanda. Según los datos disponibles de la Diputación de Barcelona (Diputació de Barcelona, 2022), el perfil turista de Sabadell se caracteriza por un público mayoritariamente español (76,5%) de los cuales alrededor de un 60% son catalanes procedentes de los alrededores (principalmente del Vallès Occidental, Barcelonès y el Segrià).

La media de edad del viajero ronda los 40 años y suele viajar solo, en pareja o en familia durante estancias breves (4 noches de media). Los motivos principales de viaje son profesionales (más del 50%), seguidos de proximidad, visitas a familiares/amigos y eventos deportivos. Las actividades durante la estancia también giran en torno al trabajo/negocios, la tranquilidad y la relajación, y la gastronomía, aunque cabe destacar que las actividades deportivas y al aire libre son las que más han aumentado (un 5,4% y un 7,7%, respectivamente), después de las familiares (más de un 16%).

Es necesario subrayar que, dado que los datos disponibles más recientes corresponden a 2021, este apartado debe interpretarse como una aproximación al perfil de la demanda de Sabadell y no como una fotografía plenamente actualizada. No obstante, permite identificar una presencia relevante de visitantes nacionales, estancias breves y motivaciones vinculadas al trabajo, la proximidad, la gastronomía y las actividades al aire libre.

A partir de estas características se proponen varios segmentos prioritarios para el producto, cuya respuesta deberá validarse mediante investigación primaria. Los datos disponibles revelan un público maduro mayoritariamente nacional que viaja por motivos profesionales y familiares, pero que también muestra interés en deporte y gastronomía.

¹⁸ Xocolates Genescà. (s.f.) *Xocolates Genescà*. <https://xocolatesgenesca.com/>

¹⁹ Can Gambús. (s.f.) *La Capella*. <https://www.cangambus.cat/la-capella>

Generalmente viaja solo o con poca compañía y realiza estancias de menos de una semana. De este modo, se podría distribuir el público objetivo de la siguiente forma:

- Parejas o viajeros de escapada de fin de semana desde Barcelona o alrededores.
- Turistas culturales interesados en descubrir ciudades secundarias o menos masificadas.
- Clientes del Hotel Urpí que viajan por trabajo y pueden ampliar su estancia con una experiencia local.
- Empresas o grupos que podrían contratar experiencias de team building sostenible.
- Familias que buscan una actividad urbana sostenible y sencilla.
- Cicloturistas recreativos, no necesariamente deportivos, que buscan rutas accesibles.

4.4. Análisis DAFO

A partir del análisis de este capítulo, podemos resumir la situación de Sabadell y el contexto donde se desarrollará el producto mediante la siguiente matriz DAFO:

Tabla 4. Matriz DAFO Sabadell

Debilidades	Fortalezas
Hotel actualmente no equipado para productos de cicloturismo. Bajo posicionamiento de Sabadell como destino turístico. Posible percepción de Sabadell como ciudad de paso o ciudad residencial. Baja notoriedad inicial del producto. Infraestructura ciclista desigual. Necesidad de coordinación con proveedores externos.	Ubicación céntrica del hotel. Producto sostenible e innovador en línea con las políticas en desarrollo de la ciudad. Patrimonio industrial singular. Oferta experiencial completa: cultura, historia, gastronomía, naturaleza. Cercanía a Barcelona. Bien comunicado con otros destinos. Posibilidad de crear paquetes con alojamiento, gastronomía y rutas. Producto adaptable a distintos públicos.
Amenazas	Oportunidades
Competencia de Barcelona y otros destinos cercanos. Falta de cultura cicloturista consolidada en Sabadell. Riesgos de seguridad vial o percepción de inseguridad. Dificultad para alcanzar rentabilidad si no se comercializa bien. Dependencia de la meteorología.	Crecimiento del turismo sostenible. Interés por destinos secundarios y menos masificados. Interés por experiencias locales auténticas e innovadoras Patrimonio industrial como elemento diferencial. Posibilidad de captar visitantes alojados en Barcelona. Alianzas con comercios, restaurantes, guías y entidades locales. Fortalecimiento del comercio local.

Fuente: Elaboración propia

5. Análisis benchmarking

5.1. Copenhague

La ciudad de Copenhague es un gran referente en uso de bicicleta a nivel mundial, donde el ciclismo representa el 48% de los desplazamientos diarios para trabajo y escuela y el 44% en tiempo libre y ocio (Bosquetti, 2025). La bicicleta se entiende como un elemento esencial de la vida cotidiana local, por lo que su modelo de cicloturismo es urbano y de proximidad; predominan recorridos pequeños en diferentes puntos de la ciudad mediante los carriles de uso diario, es decir, no son rutas aisladas en carriles exclusivos para turistas. Esto aumenta la autenticidad de la experiencia al poder mezclarse con los residentes.

Copenhague tiene una infraestructura ciclista de unos 546 km en total, de los cuales 513 km son carriles bici separados físicamente de las carreteras y 33 km son carriles compartidos (Bosquetti, 2025). Su diseño está basado en la creatividad y la funcionalidad, características que quedan reflejadas en sus famosos puentes como el Cykelslangen que facilitan el tránsito de bicicletas y, además, sirven como puntos turísticos.

La ciudad también tiene semáforos que priorizan el paso de bicicletas (City of Copenhagen, 2025) y las denominadas “superhighways” o “superautopistas”, que son una especie de vías rápidas que conectan el centro de la ciudad con otras zonas de la periferia. Están pensadas para largas distancias e incluye instalaciones adicionales como aparcamientos de bicicletas y estaciones de servicio (Cycle Superhighway Collaboration, s.f.). La red de “superautopistas” es de unos 244 km repartidos en 16 vías, con el objetivo de llegar a cubrir 850 km para 2045 (Bosquetti, 2025).

Los servicios para bicicletas también se pueden encontrar en el transporte público, con espacios que permiten cargar con la bicicleta dentro del autobús, metro o tren a cambio de un ticket específico (City of Copenhagen, s.f.-b). La infraestructura ciclista está diseñada de forma que el acceso a otros transportes públicos sea prácticamente directo, facilitando así la intermodalidad y, por ende, un mayor uso diario de la bicicleta.

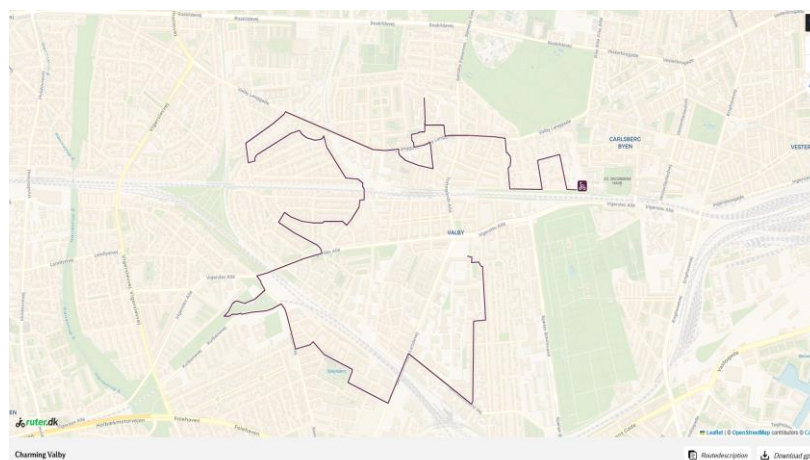
Este fomento del uso de la bicicleta se traduce también a un número muy elevado de tiendas de alquiler de bicicletas y de empresas especializadas en cicloturismo, incluyendo hoteles (Visit Copenhagen, s.f.-a). La oferta alojativa de Copenhague incorpora, en distinta

medida, servicios vinculados a la bicicleta, como aparcamiento, alquiler, información sobre rutas o asistencia básica (Urban Cycling Institute, 2024). Sin embargo, es necesario verificar individualmente la disponibilidad de estos servicios ya que varían según el establecimiento.

A nivel general, las rutas de cicloturismo de Copenhague se centran en destacar la combinación de espacios verdes con la arquitectura urbana moderna. Dentro de estas categorías existen pequeñas rutas temáticas, como visitas a distritos concretos con una historia detrás, parques urbanos, puertos, itinerarios que siguen un tipo concreto de arquitectura... Entre ellas destacan las *Green Cycle Routes* (“Rutas Ciclistas Verdes”), una red de caminos para peatones y ciclistas que pasan por zonas verdes, puertos y zonas menos transitadas (City of Copenhagen, 2025). Su función es tanto de transporte como recreativa, y a lo largo del recorrido se pueden encontrar zonas de descanso y ejercicio.

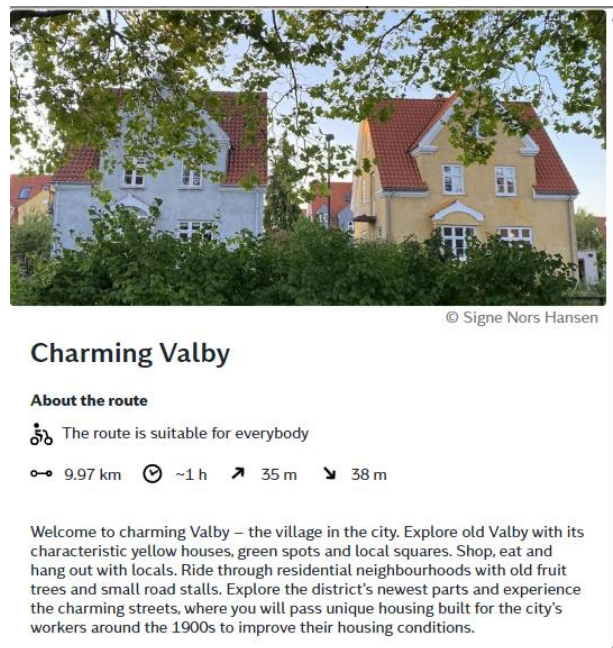
Las rutas se caracterizan por una gran accesibilidad y enfoque a familias, ofreciendo recorridos seguros y más suaves. Cabe destacar que, si bien se puede encontrar una red amplia de empresas especializadas en cicloturismo que ofrecen rutas guiadas profesionalmente para todos los intereses, como City Bike Adventures, Green Bike Tour o Tropical Bikes, entre otros (Visit Copenhagen, s.f.-a), también hay disponible gran cantidad de información útil para rutas autoguiadas (duración, kilómetros, mapas, GPX descargables, puntos de interés, recomendaciones, etc.). Incluso algunas rutas cuentan con las recomendaciones personales de la comunidad local, aportando su conocimiento para incluir sus lugares favoritos de la ciudad (Copenhagen Visitor Service, s.f.).

Figura 6. Mapa de ruta *Charming Valby*



Fuente: Adaptado de *Mapa de ruta Charming Valby* [Captura de pantalla], por Ruter.dk, s.f. (https://ruter.dk/maps/589510?lang=en&utm_source=kk_visitorservice). Copyright por Ruter.dk, Leaflet, OpenStreetMap y CARTO. Imagen utilizada con fines académicos.

Figura 7. Descripción de ruta Charming Valby



Fuente: Adaptado de *Descripción de ruta Charming Valby* [Captura de pantalla], por Ruter.dk, s.f. (https://ruter.dk/maps/589510?lang=en&utm_source=kk_visitorservice). Copyright por Ruter.dk, Leaflet, OpenStreetMap y CARTO. Imagen utilizada con fines académicos.

Copenhague cuenta con una topografía poco accidentada y un clima estable durante casi todo el año (Wonderful Copenhagen, s.f.). Moverse en bicicleta por Copenhague se ha convertido en uno de sus mayores atractivos turísticos, por lo que en la gran mayoría de campañas turísticas se invitan a los visitantes a explorar la ciudad “pedaleando como un local” (Bosquetti, 2025).

Este atractivo se ve potenciado por la amplia digitalización del cicloturismo en la ciudad mediante aplicaciones como *Cycling Copenhagen* o *Donkey Republic*, que ofrecen un mapa de Copenhague con diversas rutas que conectan con los principales puntos de interés, información relacionada con aparcamientos y puntos de asistencia, normativas y consejos de circulación, y actividades de ocio (conciertos, restauración, exposiciones, etc.), entre otros (Bosquetti, 2025).

A nivel más turístico, aplicaciones como *StoryHunt* incluyen recorridos digitales autoguiados por la ciudad y audios sobre su historia y datos de interés (Visit Copenhagen, s.f.-b). En conjunto, tanto residentes como turistas se benefician enormemente de estos servicios ya que tienen a su disposición toda la información necesaria para moverse en bicicleta por la ciudad.

Sin duda, la capital danesa se ha esforzado por convertir la ciudad en un espacio donde moverse en bicicleta sea lo más accesible y seguro posible para todos, permitiendo explorar la ciudad a la vez que conectar con la comunidad y entorno local. Hay un gran enfoque en la seguridad y el bienestar de los peatones y ciclistas en el diseño de la ciudad y en la propia educación de los residentes, quienes muestran un gran respeto por la normativa de tráfico.

Además, el uso de la bicicleta se vincula con un estilo de vida saludable y respetuoso con el entorno. La promoción de la movilidad activa en bicicleta forma parte de las políticas y estrategias públicas de sostenibilidad, enfocadas a reducir las emisiones de CO2 a la mitad para el año 2035 (City of Copenhagen, s.f.-a). Todo ello ha generado resultados significativos, como por ejemplo en 2025 cuando Copenhague obtuvo la puntuación máxima en el Índice Global de Habitabilidad (Hosteltur, 2025).

Es importante subrayar que el reconocimiento internacional de Copenhague como una de las capitales más ciclistas del mundo es fruto de cuatro décadas de grandes y continuas inversiones en infraestructura ciclista, en la diversificación multimodal del transporte público integrado, en tecnología de gestión del tráfico y movilidad urbana, en comunicación y educación vial para convertir la bicicleta en una alternativa de transporte más atractiva que el automóvil (Bosquetti, 2025). Para Sabadell, el principal aprendizaje no es empezar con grandes proyectos, sino adoptar una estrategia integral y sostenida que abarque tanto las infraestructuras como la propia percepción social.

5.2. Girona

Girona es una ciudad de unos 108.000 habitantes situada en el noreste de Cataluña (España) que ha logrado posicionarse como destino cicloturista de referencia a pesar de su tamaño. Concretamente, es muy reconocida por funcionar como base de entrenamiento para ciclismo profesional (Ajuntament de Girona, s.f.-b).

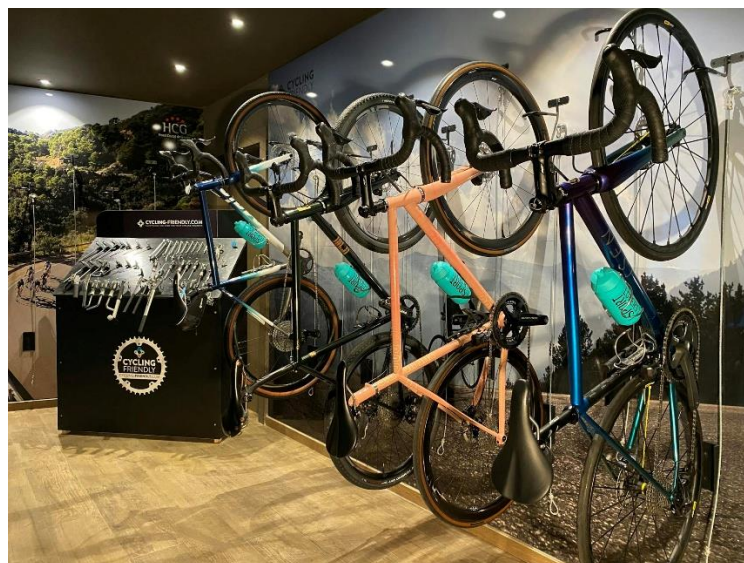
Marin y Mundet (2023) explican que la ciudad tiene un largo recorrido en cicloturismo, incluso algunos apuntan que las primeras actividades ciclistas se remontan al año 1886 y que desde entonces surgieron diversas organizaciones ciclistas locales. Sin embargo, el cicloturismo en Girona no empezó a consolidarse hasta cien años después; durante los años noventa se creó lo que se considera la primera agencia de viajes especializada en cicloturismo de la ciudad (Cicloturisme i Medi Ambient) y empezaron a instalarse ciclistas profesionales

para entrenarse como Johnny Welsch, quien declaró que Girona era “el mejor sitio de Europa para entrenarse” y, posteriormente, Lance Armstrong.

Los autores añaden que, de hecho, fue la llegada de Armstrong a Girona lo que llamó la atención de la comunidad ciclista internacional, motivando tanto al sector público como al privado a dedicarle más recursos a este mercado. Desde entonces, Girona se ha convertido en la sede de importantes equipos ciclistas profesionales como el US Postal, Cannondale-Garmin, GreenEdge o BMC, entre otros, así como de ciclistas profesionales internacionales de renombre como David Millar, David Welch, Dan Martin o Christian Meier.

Todo ello ha logrado que Girona haya ido ajustando cada vez más su oferta cicloturista durante los últimos treinta años, creando más agencias de viajes especializadas y servicios específicos en alojamiento, alimentación y transporte. Actualmente muchos hoteles incluyen guardabicis interior, información sobre rutas, taller básico de reparación, almacenamiento de equipaje para rutas de varios días y zona de wellness para recuperación, entre otros, así como agencias de viaje especializadas que ofrecen alquiler de bicicleta, packs con rutas guiadas para diferentes públicos, eventos, etc. (Eat Sleep Cycle, s.f.). También ha incrementado el número de restaurantes y cafeterías de especialidad pensadas para la demanda cicloturista, ofreciendo opciones más saludables y completas adecuadas para el turista deportivo (Eat Sleep Cycle, s.f.).

Figura 8. *Instalaciones ciclistas del Hotel Ciutat de Girona*



Fuente: Adaptado de *Instalaciones ciclistas del Hotel Ciutat de Girona* [Fotografía], por Hotel Ciutat de Girona, s.f., [Hotelciutatdegirona.com](https://www.hotelciutatdegirona.com/es/turismo-deportivo/cicloturismo) (<https://www.hotelciutatdegirona.com/es/turismo-deportivo/cicloturismo>). Copyright por Hotel Ciutat de Girona. Imagen utilizada con fines académicos.

Aparte del reclamo generado por ciclistas profesionales, el atractivo de Girona como destino cicloturista se debe a la combinación de otros factores clave. Estos incluyen una geografía con terrenos tanto llanos como montañosos conectados por múltiples carreteras y carriles bici bien conservados y señalizados (Marin y Mundet, 2023). También tiene una amplia variedad de carreteras secundarias poco transitadas y una red ciclable de unos 50 km, dominada por carriles bici sobre la acera y en la calzada, con diversos aparcamientos para bicicletas situados principalmente en puntos estratégicos (estaciones de tren, centros deportivos, etc.) (Ajuntament de Girona, s.f.-a).

Además, en esta red ciclable se incluyen tramos de competiciones como el Giro de Italia, el Tour de Francia (punto de salida de una de las etapas en 2009) o la Vuelta a España, lo que aporta un mayor valor turístico. A todo esto se le suma una buena ubicación cerca de los aeropuertos de Girona y Barcelona y una red de transportes públicos accesibles (Ajuntament de Girona, s.f.-a).

Para el desarrollo del cicloturismo en Girona el papel de las campañas de concienciación hacia la comunidad ciclista ha sido esencial, como la estrategia de movilidad Girocleta de 2009, un servicio público de alquiler de bicicletas para moverse fácilmente por la ciudad que se complementó con la construcción y adecuación de carriles bici (Marin y Mundet, 2023). El ayuntamiento también se ha preocupado por reforzar la normativa en términos de convivencia entre peatones y ciclistas, promoviendo un uso responsable de la bicicleta y una actitud cívica frente a señalización y reglas establecidas (Oller, 2024).

Por último, cabe mencionar que, si bien Girona se ha especializado en el ámbito deportivo, la ciudad también ofrece opciones al cicloturismo recreativo con rutas circulares y más suaves, como las conocidas Vías Verdes o rutas temáticas por pueblos y bodegas. Las rutas cicloturistas que ofrece Girona incluyen también opciones de carretera, bicicleta Gravel y bicicleta MTB (Cicloturisme Tours, s.f.).

Los visitantes tienen a su disposición todo tipo de información digital en las páginas web oficiales, incluyendo mapas, guías, normativas y recomendaciones, así como información sobre eventos y alojamientos o agencias especializadas (Ajuntament de Girona, s.f.-b). Es más, la aplicación Secretos de las Vías Verdes ofrece una guía completa de estas rutas, incluyendo historias y datos curiosos del territorio mediante juegos interactivos que incorporan realidad aumentada (Ecovies de Girona, s.f.).

De este modo, se debe entender que la consolidación de Girona como destino ciclista no solo se ha apoyado en el ciclismo profesional sino también en la creación progresiva de servicios especializados, rutas para distintos niveles, establecimientos bikefriendly y empresas receptoras. Para Sabadell, el principal aprendizaje transferible no es la reproducción del modelo deportivo profesional, sino la creación de una oferta accesible, coordinada y claramente comunicada.

5.3. Oportunidades para Sabadell

A partir de este análisis se pueden identificar varias oportunidades que Sabadell puede aprovechar en su producto de cicloturismo. En primer lugar se encuentra el modelo urbano y de proximidad de Copenhague, es decir, presentar un producto integrado en la realidad local más allá de su función turística. Para ello, se puede replicar el modelo danés aprovechando la misma red de carriles bici que utilizan los residentes y centrar el producto en itinerarios cortos que conecten diferentes zonas de la ciudad.

También se debería considerar adaptar la intermodalidad danesa en el producto; si bien adaptar todo el transporte público al uso de bicicletas no es realista en la situación actual de la ciudad, sí que se podrían diseñar rutas que conecten con estaciones de tren, metro o autobús. Esto facilita la conexión del producto con otros servicios y mejora su integración en la ciudad dentro de los límites de su infraestructura actual.

En relación con esto, del modelo de Girona puede adaptarse la conexión espacios urbanos y naturales mediante rutas que prioricen vías poco transitadas, caminos de baja intensidad y parques urbanos y naturales. Es más, otra buena práctica observada en la ciudad catalana son las rutas de diferentes niveles, aptas para una demanda amplia. Si bien en el caso de Sabadell no es realista incluir una oferta deportiva profesional como en Girona, su producto podría ofrecer rutas más suaves pensadas para visitas más casuales por la ciudad y rutas más orientadas a un ejercicio físico de bajo impacto por zonas naturales, garantizando una demanda mínimamente variada.

Otra recomendación importante es digitalizar el producto. Dado que Copenhague cuenta con décadas de inversión, Sabadell podría empezar por aplicaciones más sencillas siguiendo el estilo de Secretos de las Vías Verdes de Girona, incluyendo guías actualizadas sobre rutas, puntos de interés, mapas digitales y GPX descargables. También podría incluir

información sobre aparcamientos, normativas y recomendaciones sobre seguridad vial, e incluso considerar a largo plazo la gamificación mediante realidad aumentada. En otras palabras, ofrecer información digital básica de forma clara y detallada aporta coherencia al producto sin elevar demasiado los costes.

En el análisis destaca la estrecha colaboración entre agentes públicos y privados en el desarrollo de la oferta cicloturista mediante alojamientos y agencias especializadas, tiendas de alquiler y reparación e incluso restauración orientada a cicloturismo, como en el caso de Girona; esto se puede adaptar a Sabadell priorizando la colaboración con tiendas locales de bicicletas y diseñando las rutas de forma que incluyan otros negocios de restauración locales.

La normativa va de la mano con esto ya que, puesto que en el caso de Sabadell la cultura ciclista es todavía emergente, es imprescindible reforzar la convivencia entre peatones, coches y ciclistas, así como promover un comportamiento cívico en las calles y un uso responsable del vehículo. Para ello, el producto debería incluir recomendaciones de convivencia en las rutas, la normativa local actualizada y mensajes educativos que recojan temas sobre responsabilidad cívica y ambiental.

Por su parte, en general los hoteles de Copenhague y Girona están acostumbrados al uso de la bicicleta, por lo que la gran mayoría incluyen servicios de alquiler u otros más específicos. Como aplicación inicial, el Hotel Urpí podría establecer acuerdos con empresas locales de alquiler, destinar un espacio del *parking* del hotel a aparcamientos de bicicleta y ofrecer un kit de reparación básico. Además, podría ofrecer packs ciclistas (por ejemplo, alquiler bici + ruta guiada + menú local) e información necesaria para realizar rutas autoguiadas en caso de que el cliente no esté interesado en la ruta guiada, como mapas, ubicación de talleres y otros servicios, normativa o recomendaciones personalizadas.

Por último, es imprescindible crear una narrativa que relacione el uso de la bicicleta con un estilo de vida saludable y que lo presente como una aportación medioambiental para avanzar en las estrategias de sostenibilidad de Sabadell. Además, para diferenciarse de Barcelona tendrá que ofrecer rutas que conecten emocionalmente al visitante con la ciudad, por lo que el mensaje de Sabadell deberá enfocarse en la cercanía con el visitante resaltando su historia, gastronomía y comunidad locales.

Aunque el contexto de Sabadell no permite recrear grandes eventos deportivos como en Girona, sí puede aprovechar sus festividades locales para incorporar un producto cicloturista, poniendo en valor tanto la identidad local como la concienciación sobre la salud o la sostenibilidad. Eventualmente, se podría considerar crear pequeños eventos a nivel local o jornadas en bicicleta por la ciudad para fomentar su uso.

A continuación, es importante destacar algunas limitaciones. Primero, la infraestructura ciclista de Sabadell es mucho más escasa e irregular que la de Copenhague y Girona, y la cultura ciclista todavía es poco popular. La topografía de Sabadell es también más accidentada y no dispone ni de recursos ni de presupuesto suficiente como para replicar los niveles de estos modelos referentes. Tampoco cuenta con la fama internacional deportiva de Girona o el reconocimiento urbano de Copenhague ya que la integración de la bicicleta en el plan urbano todavía es de carácter emergente, cosa que puede dificultar el impulso inicial de un producto cicloturista en la ciudad.

En general, Sabadell no dispone de una estructura tan consolidada como los referentes estudiados, de modo que todos los aprendizajes obtenidos en este análisis deben adaptarse acorde a los recursos disponibles de la ciudad y deben responder a los obstáculos identificados. Por lo tanto, el producto de cicloturismo de Sabadell deberá centrarse en rutas cortas de proximidad y basarse en servicios de bajo coste, como digitalización básica o acuerdos privados, además de priorizar los carriles bici disponibles y calles poco transitadas para circular con la mayor seguridad posible. Sabadell deberá enfocar su producto en cicloturismo urbano de proximidad centrado en un *storytelling* basado en un patrimonio auténtico, aprovechando su proximidad a Barcelona para diferenciarse de la gran ciudad como pequeña ciudad local.

Por último, puesto que el ciclismo no es una parte sustancial de la cultura social de Sabadell, se podría presentar el producto como una palanca de cambio cultural, incentivando a los visitantes y residentes a formar parte del cambio hacia una mejor versión de Sabadell; una ciudad más sostenible y sana, comprometida con el medioambiente y con el bienestar de sus habitantes. Para ello será necesario fortalecer la colaboración público privada y aplicar el producto de forma incremental.

Tabla 5. Benchmarking de ciudades

	Copenhague	Girona
Modelo cicloturista	- Cicloturismo urbano de proximidad y sostenible. - Integración de la bicicleta como medio de movilidad activa sostenible en la vida cotidiana y en el turismo. - Colaboración de la comunidad local en diseño de rutas.	- Cicloturismo profesional: centro de entrenamiento, eventos internacionales - Combinado con cicloturismo recreativo centrado en naturaleza y patrimonio cultural - Ciclismo de carretera (carreteras secundarias) - Estrecha colaboración público-privada
Infr. ciclista	- Red ciclable de 546 km - Carriles bici separados del tráfico principal - Señalización específica clara y uniforme - Semáforos prioritarios para bicicletas - Aparcamientos seguros y zonas de estacionamiento abundantes - Diseño creativo y funcional (puentes innovadores como Cykelslangen) - Superautopistas con servicios complementarios - Servicios “bikefriendly” en transporte público	- Red ciclable de 50,24 km - Carriles bici encima de la acera y en calzada - Señalización específica para ciclistas - Aparcamientos seguros en puntos estratégicos (estación, centros deportivos...) - Amplia red de carreteras poco transitadas
Rutas	- Rutas temáticas urbanas - Rutas de evento o temporada - Rutas recreativas enfocadas especialmente a familias - Rutas urbanas verdes	- Rutas temáticas - Rutas verdes (Vías Verdes) - Rutas recreativas - Rutas de carretera - Rutas en Gravel y MTB
Servicios al visitante	- Amplia información digital específica disponible: guías, mapas digitales, archivos GPX, duración de rutas, información sobre desnivel y dificultad, recomendaciones prácticas y normativas, servicios disponibles. - Señalización clara y uniforme en toda la ciudad (centro urbano, periferia, superaautopistas, rutas verdes...) - Amplia variedad de alojamientos con servicios específicos y agencias especializadas - Amplia variedad de servicios de rutas guiadas y alquiler de bicicletas - Integración con el transporte público (espacios adaptados, tickets especiales, aparcamientos) - Digitalización: app <i>StoryHunt</i> incluye recorridos digitales autoguiados de la ciudad, audios sobre la ciudad y su historia. Desde el centro hasta distritos cercanos.	- Información digital específica disponible: guías, mapas digitales, archivos GPX, dificultad, recomendaciones, normativas, servicios disponibles. - Señalización clara y uniforme en toda la ciudad (centro urbano, periferia, superaautopistas, rutas verdes...) - Gran variedad de alojamientos con servicios específicos y agencias especializadas - Digitalización: app <i>Secretos de las Vías Verdes</i> ofrece guía completa de las rutas, historias, datos curiosos, juegos interactivos con RA.
Integración hoteles/ empresas turísticas	Hoteles: servicio de alquiler de bicicletas, hoteles especializados (aparcamiento, talleres de reparación). Empresas especializadas: amplia variedad según público e intereses, incluyen alquiler de diferentes tipos de bicicleta y rutas guiadas.	Hoteles: guardabicis interior, información sobre rutas, taller básico y/o kit de herramientas básicas, zonas de mantenimiento y lavado, almacenamiento de equipaje para rutas de varios días, zona wellness de recuperación. Empresas especializadas: alquiler de varios tipos de bicicleta, packs con rutas guiadas para diferentes públicos, rutas autoguiadas, eventos, etc.
Storytelling	- Bicicleta como elemento indispensable del día a día - Población concienciada sobre movilidad activa y sostenible - Bicicleta como elemento de salud y bienestar para los propios residentes y para el destino - Bicicleta como elemento de conexión entre los diferentes distritos de la ciudad, sentimiento de unidad local	- Cultura histórica de ciclismo profesional (presencia de grandes iconos como Armstrong, eventos deportivos internacionales, etc.) - Paisaje natural (terrenos montañosos, costeros, etc.) - Estilo de vida mediterráneo (paisajes, clima estable casi todo el año, gastronomía local orientada a la demanda cicloturista) - Lugar idóneo tanto para entrenamiento profesional como para ciclismo recreativo.

Buenas prácticas	- Cicloturismo de proximidad: rutas cortas, dificultad media-baja, combinación de diferentes elementos de la ciudad. - Integración de turismo con vida local - Gran importancia de movilidad activa sostenible en la población - Recursos digitales: mapas, tracks descargables, instrucciones claras para moverse en bicicleta - Servicios “bikefriendly” en hoteles (aparcamiento seguro, acuerdos con alquiler, packs) - Colaboración con comunidad local: comercios, restaurantes y equipamientos culturales para crear productos conjuntos	- Ciclismo urbano-natural - Segmentación amplia (cicloturismo deportivo + cicloturismo recreativo) - Colaboración público-privada - Recursos digitales: mapas, tracks descargables, instrucciones claras para moverse en bicicleta, apps propias - Servicios “bikefriendly” en hoteles (guardabicis seguro, acuerdos de alquiler, kit de herramientas) - Reclamo de eventos deportivos - Restauración y cafeterías orientadas al cicloturismo - <i>Storytelling</i> centrado en gastronomía, paisaje y ciclismo
Limitaciones	- Diferencias de escala y posicionamiento internacional - Diferencias de presupuesto - Topografía e infraestructura urbana - Cultura local	- Especialización deportiva - Entorno geográfico - Infraestructura - Posicionamiento internacional

Fuente: Elaboración propia

6. Diseño del producto turístico

Para la elaboración de un producto turístico innovador es imprescindible la colaboración de todos los agentes tanto públicos como privados, algo que se ha observado tanto en la revisión inicial de la literatura como en el análisis anterior. No se trata simplemente de ofrecer rutas turísticas, sino de crear un ecosistema que cuente con la participación de todos los agentes para garantizar que los beneficios lleguen a toda la ciudad.

De este modo, el diseño del producto de cicloturismo para Sabadell se puede plantear en dos niveles: el nivel de destino y el nivel empresarial. A nivel de destino, el Ayuntamiento debería liderar la mejora de señalización, la información pública y la coordinación de agentes. A nivel empresarial, el Hotel Urpí podría implementar servicios de acogida al ciclista, acuerdos con proveedores, materiales digitales propios y paquetes de alojamiento vinculados a las rutas.

Teniendo esto en cuenta, si bien los objetivos del trabajo se centran en el diseño y aplicación práctica de la experiencia turística y no en la gestión de destinos, se dedicará el siguiente subapartado a desarrollar brevemente una posible hoja de ruta a nivel de destino aplicando las buenas prácticas observadas y los conocimientos básicos de innovación en turismo.

Aunque no se trate de un análisis exhaustivo, sí que se aplican las buenas prácticas analizadas alineadas con las tendencias estudiadas a lo largo del trabajo, por lo que puede aportar una base óptima para futuros desarrollos. Por su parte, la aplicación práctica de la experiencia se elaborará tomando como base la situación actual para visualizar el producto en un entorno más realista y así evitar caer en casos extremadamente hipotéticos.

6.1. Nivel de destino

Aplicando los aprendizajes obtenidos del análisis de benchmarking y dadas las propias condiciones topográficas y culturales, el producto de cicloturismo para Sabadell se enfoca a un cicloturismo urbano de proximidad de baja intensidad física diseñado para visitantes que buscan recorridos accesibles y experiencias culturales, naturales y gastronómicas. La idea, entonces, es descubrir la ciudad “desde dentro” mediante la misma red de carriles que usan los residentes para integrar mejor el producto en la ciudad.

De este modo, va más allá de una experiencia turística para presentarse como impulsor de un cambio cultural, promoviendo un estilo de vida saludable y valores sostenibles alineados con las tendencias actuales del sector así como con algunas de las iniciativas que ya se han llevado a cabo en la ciudad. Este cambio va de la mano de una narrativa que se apoya en la identidad local de Sabadell, destacando su paisaje, historia, arquitectura y gastronomía. Al contar con una gran proximidad respecto a Barcelona, el punto de diferenciación de la propuesta debe ser desde un posicionamiento basado en la cercanía y la autenticidad.

Para que el producto se consolide adecuadamente, el papel del Ayuntamiento debe centrarse en crear el marco fundamental en el que se pueda basar. Dado que no se dispone de un gran presupuesto ni reconocimiento internacional como es el caso de Copenhague y Girona, para poder llevar esto a cabo debe reforzar la importancia del cicloturismo en los planes de movilidad sostenible municipales mediante mejoras básicas en la infraestructura existente. Dichas mejoras incluyen: renovar la señalización de los tramos ciclables actuales, incluir una señalización turística mínima, incluir señalización de accesos a transporte público o añadir aparcamientos de bicicleta en puntos estratégicos (hoteles, estaciones o paradas de transporte público, plazas, etc.).

Una forma muy óptima de bajo coste para ello es digitalizar el producto, por ejemplo mediante códigos QR en puntos de interés turístico con información cultural relevante, mapas oficiales de rutas y GPX descargables en la web municipal, o incluir un apartado en la web de turismo de Sabadell que recoja toda la información necesaria para hacer cicloturismo por la ciudad, destacando: puntos de interés, infraestructura disponible, comunicación con otros transportes, tiendas de alquiler de bicicletas y alojamientos, normativa y recomendaciones sobre seguridad y convivencia).

Por otro lado, debe incentivar la colaboración de los residentes. El Ayuntamiento debe incluir en sus políticas públicas campañas de concienciación relacionadas con la movilidad activa, la sostenibilidad, la reducción de emisiones, el civismo y la convivencia entre peatones y otros medios de transporte. Integrar contenidos educativos y normativas claras en el producto es clave porque refuerza la seguridad del espacio público e indirectamente ayuda a avanzar en la integración de modelos de movilidad más responsables en la ciudad.

También puede animar a participar a la comunidad local planificando actividades escolares vinculadas a la bicicleta o pequeños eventos locales, como jornadas en bicicleta que

incluyan rutas guiadas y la colaboración de comercios locales, o incluso integrar actividades ciclistas durante festividades locales. Estas estrategias permiten visibilizar mejor el producto y se fomenta la sensación de comunidad.

Tabla 6. Hoja de ruta para el sector público

Prioridad	Línea de acción	Acciones concretas	Plazo	Objetivo
1. <i>Integración estratégica</i>	Marco institucional	- Reforzar el papel del cicloturismo en el PMUS - Definir un producto de cicloturismo urbano concreto	Corto (0-12 meses)	Aportar legitimidad y coherencia al producto
2. <i>Infraestructura</i>	Señalización básica	- Mejorar señalización de tramos ciclables actuales - Incluir señalización de accesos a transporte público	Corto (0-12 meses)	Crear una base sólida para el producto turístico
	Infraestructura básica	- Añadir aparcamientos de bicicleta en puntos estratégicos	Corto-medio (6-18 meses)	Crear instalaciones usables y beneficiosas para los residentes.
3. <i>Digitalización</i>	Información oficial	- Mapas digitales descargables - GPX descargables - Apartado de cicloturismo con alojamientos “bikefriendly”, empresas especializadas, normativa y recomendaciones	Corto (0-9 meses)	Visibilizar el producto y hacerlo accesible Mejorar la experiencia
	Señalización turística básica	- Códigos QR en puntos de interés para rutas autoguiadas	Corto (0-9 meses)	
4. <i>Concienciación</i>	Campañas públicas	- Campañas sobre movilidad activa, salud y sostenibilidad - Campañas sobre civismo y convivencia entre ciclistas, peatones y coches. - Refuerzo de normativa ciclista	Medio (12-24 meses)	Fomentar la cultura ciclista en la población
	Educación	- Actividades escolares vinculadas a la bicicleta - Incluir actividades vinculadas a la bicicleta en festividades locales	Medio (12-24 meses)	Fomentar estilos de vida saludables y sostenibles vinculados a la movilidad activa
5. <i>Gobernanza y cooperación</i>	Colaboración local	- Facilitar la colaboración con comercios locales - Ofrecer apoyo institucional a eventos ciclistas - Crear mesa de gobernanza público-comunitaria para coordinar actores y garantizar la comunicación continua entre estos	Medio (12-24 meses)	Construir un ecosistema ciclista estable y responsable basado en la cooperación
6. <i>Mejora continua</i>	Seguimiento y evaluación	- Elaborar un modelo de indicadores de medición - Evaluar la satisfacción tanto de residentes como visitantes - Revisar periódicamente el estado de la infraestructura - Actualizar periódicamente el contenido digital y señalización según necesidades/cambios en normativa	Largo (+24 meses)	Consolidar un producto sostenible a largo plazo y adaptarlo a la evolución de la demanda y del territorio

	- Incorporar mejoras progresivas en infraestructura y servicios		
--	---	--	--

Fuente: Elaboración propia

Para ligar todo esto cohesionadamente, el producto necesita la coordinación y colaboración de servicios asociados que enriquezcan la experiencia del visitante y, a su vez, fortalezcan la economía local. Por ejemplo, tiendas de bicicletas, comercios locales, restaurantes locales y entidades culturales pueden jugar un papel fundamental como puntos de parada, servicios complementarios o agentes dinamizadores.

En este sentido, los alojamientos y empresas turísticas deben centrarse en crear la experiencia turística combinando los recursos disponibles de forma que se obtenga un producto atractivo que favorezca a la comunidad local. Su papel es clave porque se encargan de construir la imagen del destino y presentársela al visitante, influyendo prácticamente de forma directa en su percepción sobre el territorio y sus habitantes. A continuación, se profundizará en este aspecto aplicándolo a un caso real; el Hotel Urpí de Sabadell.

6.2. Nivel empresarial: implementación del producto en el Hotel Urpí

El hotel, además de ofrecer rutas turísticas diseñadas desde un *storytelling* emocional basado en la autenticidad local, debe funcionar como alojamiento operativo para ciclistas mediante una serie de servicios y colaboraciones. Nuevamente, dado que el presupuesto y recursos son limitados, la aplicación de las buenas prácticas identificadas en Copenhague y Girona debe adaptarse a un coste menor.

Esto incluye un servicio de alquiler de bicicletas mediante acuerdos con empresas locales, una zona de aparcamiento para bicicletas en el *parking* del hotel, un kit básico de reparación y limpieza, seguro y menús mínimamente adaptados a cicloturistas (desayunos más energéticos o packs de desayunos más completos, por ejemplo) priorizando productos de proximidad. Es importante destacar que la contratación o inclusión de coberturas aseguradoras deberá analizarse con una correduría o entidad aseguradora, definiendo la responsabilidad civil del hotel, la cobertura de accidentes, las condiciones de participación y la posible cobertura de bicicletas alquiladas.

Para reforzar la colaboración con el sector público, el hotel podría aprovechar parte del material digital que elaborase el ayuntamiento, como los códigos QR en puntos de interés. Sin embargo, el hotel también deberá crear su material digital básico propio como mapas con

rutas e información sobre puntos de interés (que puede extraer de la web oficial de turismo y, como parte diferenciadora, añadir elementos de *storytelling* que conecten la experiencia con la identidad local). Es muy recomendable que también incluya la normativa básica y recomendaciones de seguridad y convivencia que proporcione el Ayuntamiento ya que, además de velar por la protección del visitante, contribuye a reforzar una cultura ciclista sana en Sabadell alineando al hotel con los objetivos de responsabilidad de la ciudad.

Dado que el producto se gestionará desde el propio hotel con alianzas externas, algunos de los procesos empresariales que deberá considerar son los siguientes:

- Diseño y actualización de rutas. Se deberá seleccionar las paradas de interés, revisar el estado de los carriles bici y tramos ciclables (iluminación, accesibilidad, desgaste, etc.), calcular ritmos medios y tiempos de parada, construir la narrativa para cada ruta, elaborar el material básico necesario (mapas digitales, recomendaciones, fichas técnicas, etc.) y actualizar periódicamente el contenido (semestral o anualmente, por ejemplo) para adaptarlo a cambios en la movilidad urbana o al *feedback* recibido.
- Gestión de reservas. Incluye la reserva desde la web del hotel (por ejemplo, opción en web de “Cicloturismo con el equipo Urp”), recepción (venta directa a clientes alojados y no alojados), email (atención personalizada) y/o agencias colaboradoras (plataformas de experiencia, oficinas de turismo).
- Gestión de proveedores. Incluye, principalmente, establecer acuerdos con empresas de alquiler de bicicletas, guías, restaurantes, espacios culturales, comercios locales y servicios técnicos.
- Operativa diaria. Incluye la entrega de bicicletas y/o coordinación con el proveedor, la explicación de la ruta, la entrega de mapas o QR, la atención al cliente y asistencia en incidencias.
- Experiencia del cliente. Incluye la recepción en el hotel, el briefing inicial durante las rutas, el *storytelling* general de la experiencia y una atención al cliente personalizada (recomendaciones según intereses, cierre de experiencia único para cada visitante, encuesta final para obtener *feedback*, etc.)
- Comunicación y comercialización. Incluye el diseño y mantenimiento de: la web del hotel, redes sociales, campañas publicitarias (por ejemplo, para escapadas de fin de semana), y acuerdos con oficinas de turismo, agencias receptoras o plataformas de experiencias.

- Evaluación y mejora continua. Incluye encuestas de satisfacción, análisis de ventas, valoración de rutas, comentarios online, ingresos generados y repetición.

A continuación, se presentan las rutas que ofrecerá el hotel. Este es un pilar fundamental del producto ya que enriquece significativamente la experiencia del cliente y posiciona al Hotel Urpí como uno de los promotores principales de la ciudad en términos de movilidad sostenible y valorización del territorio.

6.3. Diseño de rutas

Tomando como referencia los modelos estudiados anteriormente, se han diseñado cuatro rutas temáticas que combinan los diferentes recursos turísticos estudiados en el apartado 4. Una de ellas destaca la arquitectura y el patrimonio industrial del centro de la ciudad, mientras que otras dos, una más enfocada a familias y otra a grupos pequeños/parejas, recorren parques urbanos y naturales. Por último, se ha añadido una ruta de temporada pensada para aplicarla en una festividad local; esto amplía las opciones de venta del producto dándole mayor autenticidad y, al mismo tiempo, es una forma de integrarlo con la comunidad local.

Dado que la demanda turística de Sabadell difiere de las dos ciudades, las rutas se han orientado más hacia un público adulto poco acompañado o familias pequeñas de estancias cortas, priorizando rutas suaves y de media jornada convenientes para *afterwork* o visitas de fin de semana. Del mismo modo, se ha decidido realizar las rutas guiadas en grupos reducidos de un mínimo de 6 personas y un máximo de 12, por lo menos inicialmente, para garantizar la viabilidad del producto. En caso de no alcanzarse el mínimo, el cliente podrá optar por el cambio de fecha, la devolución del importe, la modalidad autoguiada o la realización de la ruta con un suplemento por grupo reducido.

Para aplicar del modelo de cicloturismo urbano de proximidad, en el diseño de las rutas se ha tratado de respetar un nivel de dificultad bajo-moderado (siempre que la irregularidad del territorio lo permitiera) y se han priorizado recorridos cortos, recorridos circulares de poco desnivel y zonas con tramos ciclables. Cabe recordar que los recursos turísticos del apartado 4 han sido seleccionados según su accesibilidad y capacidad de integración en un producto de cicloturismo en el contexto actual de Sabadell.

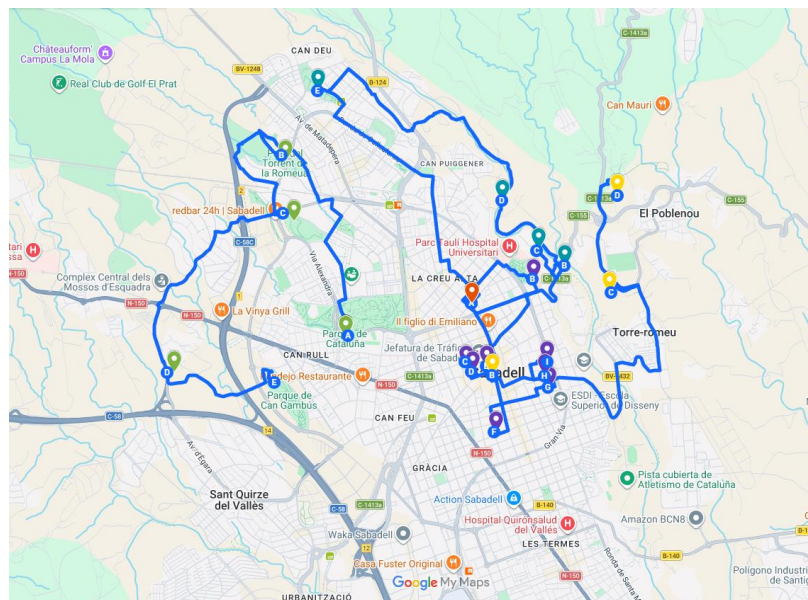
Del mismo modo, las rutas se han diseñado considerando la infraestructura actual, dominada por carriles bici encima de la acera, carriles compartidos y priorizando calles poco

transitadas. En el caso de llevar a cabo el proyecto, se deberá realizar un proceso de revisión de rutas para garantizar la viabilidad y seguridad de los recorridos. Concretamente, se deberá llevar a cabo una evaluación técnica previa de las rutas, revisando el estado de los tramos ciclables, los puntos compartidos con peatones y las condiciones de iluminación o desgaste.

Además, sería recomendable definir un protocolo ante incidencias o meteorología adversa, así como considerar la inclusión de bicicletas eléctricas o adaptadas para ampliar la accesibilidad del producto. Por último, se deberán establecer claramente las condiciones de participación (edad mínima, nivel físico recomendado, normas de circulación y convivencia), para garantizar que la experiencia sea adecuada para todos los perfiles.

Para todas las rutas se ha añadido una experiencia gastronómica, ya sea mediante acuerdos externos o simplemente como parada estratégica. Si bien la oferta gastronómica de Sabadell es amplia, hacer una ruta que destaque la gastronomía local de la ciudad no es viable porque la oferta “tradicional y auténtica” existente es escasa y/o poco combinable en una ruta especializada. Por eso se ha decidido plantear la gastronomía como elemento que completa la experiencia, y no como protagonista.

Figura 9. Mapa de rutas diseñadas



Fuente: Elaboración propia mediante Google My Maps

De forma que sea atractivo para varios perfiles y lo más escalable posible, se ha decidido ofrecer diferentes modalidades de producto:

1. Modalidad Básica (*Conoce Sabadell*): precio de ruta (indicado en las fichas técnicas -tablas 7, 8, 9 y 10- más abajo).
 - Incluye: ruta guiada, material digital, consumición/experiencia gastronómica incluida en la ruta y seguro (sujeto a contratación y condiciones específicas del proveedor).
 - Posibilidad de alquiler de bicicleta por un precio adicional (20€/pers.).
2. Modalidad Pack (*Escapada ciclista Sabadell*): 180 € / persona
 - Incluye: 2 noches, aparcamiento seguro de bicicleta, material digital, seguro (sujeto a contratación y condiciones específicas del proveedor) y 1 ruta guiada a elegir con consumición/experiencia gastronómica incluida en la misma.
 - Posibilidad de alquiler de bicicleta por un precio adicional (20€/pers.)
3. Modalidad pack premium (*Escapada ciclista Sabadell premium*): 245 € /persona
 - Incluye: pack escapada ciclista, desayuno y alquiler de bicicleta durante toda la estancia.
4. Modalidad Autoguiada (*Sabadell a tu aire*): 25 € / persona
 - Incluye: material digital, asistencia telefónica y seguro (sujeto a contratación y condiciones específicas del proveedor).
 - Posibilidad de alquiler de bicicleta por un precio adicional (20€). No incluye experiencia gastronómica.

Siguiendo el modelo de las ciudades estudiadas, todas las rutas se han diseñado de forma que sean fácilmente accesibles desde el Hotel Urpí sin necesidad de añadir un transporte privado adicional. Así, se respetan los objetivos de sostenibilidad del producto y se facilita el acceso a puntos de encuentro en caso de que la entrega de bicicletas y briefing inicial se realice fuera del hotel.

Cabe añadir que, para agregar valor al producto, se ha decidido incluir todo el material digital necesario y un seguro en todas las opciones, así como el acceso a material complementario (herramientas de reparación, de limpieza). Esto, si bien aumenta los costes,

reduce significativamente los riesgos para el hotel y facilita la venta del producto porque transmite una imagen más profesional y segura.²⁰

Por último, dado que se trata de una fase de diseño preliminar, todos los proveedores y colaboradores indicados en las rutas están sujetos a negociación, disponibilidad y acuerdo previo.

6.3.1. Ruta 1: “Paseo por el centro histórico de Sabadell”

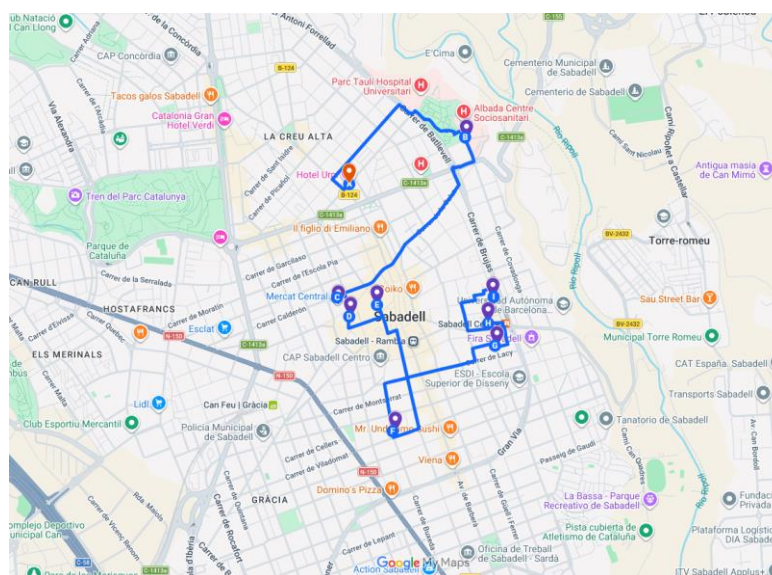
Esta ruta se centra en resaltar el patrimonio histórico y la arquitectura de la ciudad. Se pone en valor el pasado industrial de Sabadell y su capacidad de transformación mediante la reconversión de espacios. Se ha planteado como una experiencia del estilo *afterwork*, aunque se puede enfocar a otros perfiles interesados que quieran vivir una experiencia cultural ligera.

La idea central es que el visitante conozca el “corazón” de Sabadell, el centro, un lugar donde se concentra toda la vida de la ciudad, y que mientras pedalee por las calles aprecie cómo se ha transformado la ciudad reconvirtiendo sus espacios históricos. El centro de Sabadell, a pesar de ser una zona muy delimitada, concentra una enorme cantidad de patrimonio cultural, industrial y arquitectónico, lo que puede resultar muy atractivo para estancias breves. Es por eso que, a pesar de concentrar muchos puntos de interés en un tiempo relativamente breve, su proximidad tanto física como narrativa hace que la experiencia no se rompa.

El itinerario incluye lugares como el Mercat Central (Mercado Central), donde los visitantes que lo deseen podrán degustar productos locales (este gasto no se incluye en el precio). La ruta finaliza en el Hotel Suís, uno de los edificios más conocidos de Sabadell que actualmente funciona como restaurante, con una experiencia gastronómica local que cierra el relato de inmersión cultural sabadellense (este gasto sí queda incluido en el precio).

²⁰ Los itinerarios desarrollados de cada ruta se encuentran en los Anexos.

Figura 10. Mapa de ruta “Paseo por el centro histórico de Sabadell”



Fuente: Elaboración propia mediante Google My Maps

Tabla 7. Ficha técnica de ruta “Paseo por el centro histórico de Sabadell”

Paseo por el centro histórico de Sabadell		
Duración	2h	
Distancia aprox.	6 km	
Dificultad	Fácil 38 m ascenso, 46 m descenso	Altitud mínima: 178 m (aprox.) Altitud máxima: 200 m (aprox.)
Público objetivo	Parejas, afterwork/grupos pequeños, viajeros solos	
Punto de salida y llegada	Salida: Hotel Urpí Llegada: Hotel Suís Regreso: vuelta acompañada hasta el hotel o indicaciones para retorno autónomo mediante una ruta segura.	
Paradas principales	Torre de l'Aigua Mercat Central Espai Cultura Fundació Sabadell 1859	Vapor Buxeda Vell Vapor Codina Hotel Suís
Precio	45 €/pers.	
Incluye	acompañamiento profesional, seguro sujeto a condiciones, material digital, agua y una consumición gastronómica.	
No incluye	alquiler de bicicleta, casco, comidas completas no especificadas y gastos personales.	
Recursos necesarios	Recursos humanos	personal del hotel, guía de turismo habilitado o profesional especializado en interpretación del patrimonio local, según la naturaleza concreta de la actividad y la normativa aplicable.
	Recursos materiales	- bicicletas y equipamiento (botiquín básico, kit de reparación básico) - mapas, disponibilidad de información digital - seguro de responsabilidad civil
Posibles proveedores	Gastronomía	Hotel Suís
	Equipamiento	Decathlon City Sabadell
	Servicios turísticos	Oficina de Turismo de Sabadell
Valor diferencial	Combinación de patrimonio cultural y gastronomía local Final de la experiencia en un establecimiento ubicado en un edificio de interés histórico y arquitectónico.	

Fuente: Elaboración propia con Google Maps

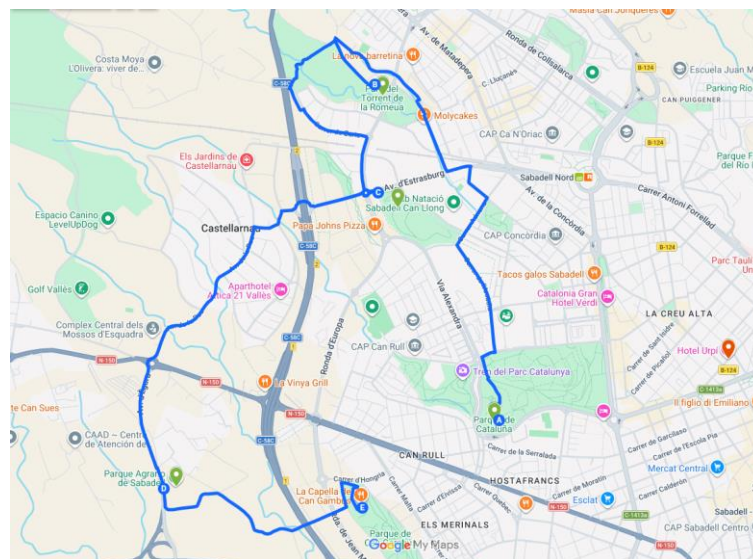
6.3.2. Ruta 2: "Sabadell Verde"

Esta ruta se centra en destacar las zonas verdes de Sabadell, en línea con los valores sostenibles de la ciudad y las líneas de producto observadas en el análisis de Copenhague y Girona. Se ha planteado como opción de media jornada, preferiblemente por el día para disfrutar plenamente del paisaje y la experiencia gastronómica.

Las paradas incluyen los principales parques urbanos y naturales de la zona de forma que construyan la narrativa de "pulmón verde" urbano, pero también contienen algunos elementos históricos como el restaurante de La Capella de Can Gambús, uno de los edificios más longevos de Sabadell datado en el siglo XVI, o la propia historia de algunos parques, como el Parc del Torrent de la Romeua que ha logrado conservar una parte importante de su topografía original. Esto aporta un valor cultural importante que puede complementar muy bien con paisajes verdes.

Además, la ruta tiene un fuerte carácter educativo en sostenibilidad y bienestar. El propio Parc de les Aigües, por ejemplo, es un espacio urbano que ha sido rediseñado siguiendo criterios de sostenibilidad centrados en la conservación y aprovechamiento del agua, transformándolo así en una zona verde abierta. En conjunto, se pone en valor el pasado histórico local mientras el visitante disfruta y aprende sobre los paisajes verdes urbanos.

Figura 11. Mapa de ruta "Sabadell Verde"



Fuente: Elaboración propia mediante Google My Maps

Tabla 8. Ficha técnica de ruta “Sabadell Verde”

<i>Sabadell Verde</i>		
<i>Duración</i>	Media jornada	
<i>Distancia aprox.</i>	10 km	
<i>Dificultad</i>	Fácil-Moderada 88 m ascenso, 85 m descenso	Altitud mínima: 205 m (aprox.) Altitud máxima: 249 m (aprox.)
<i>Público objetivo</i>	Familias; parejas; visitantes que buscan naturaleza, ocio y gastronomía	
<i>Punto de salida y llegada</i>	Salida: Hotel Urpí Desplazamiento inicial: recorrido de enlace de 5 min. (aprox.) hasta Parc Catalunya Llegada: La Capella de Can Gambús Regreso: vuelta acompañada hasta el hotel o indicaciones para retorno autónomo mediante una ruta segura.	
<i>Paradas principales</i>	Parc Catalunya Parc del Torrent de la Romeua Parc de les Aigües	Parc Agrari de Sabadell La Capella de Can Gambús
<i>Precio</i>	60 €/pers.	
<i>Incluye</i>	acompañamiento profesional, seguro sujeto a condiciones, material digital, agua y una consumición gastronómica.	
<i>No incluye</i>	alquiler de bicicleta, casco, comidas completas no especificadas y gastos personales.	
<i>Recursos necesarios</i>	Recursos humanos	personal del hotel, asistente de apoyo, guía de turismo habilitado o profesional especializado en interpretación del patrimonio local, según la naturaleza concreta de la actividad y la normativa aplicable.
	Recursos materiales	- bicicletas y equipamiento (botiquín básico, kit de reparación básico) - mapas, disponibilidad de información digital - seguro de responsabilidad civil
<i>Posibles proveedores</i>	Gastronomía	La Capella de Can Gambús
	Equipamiento	Decathlon City Sabadell
	Servicios turísticos	Oficina de Turismo de Sabadell
<i>Valor diferencial</i>	Combinación de patrimonio cultural, ambiental y gastronomía local Educación ambiental Entorno natural Guía local especializado Final de la experiencia en un establecimiento ubicado en un edificio de interés histórico y arquitectónico.	

Fuente: Elaboración propia con Google Maps

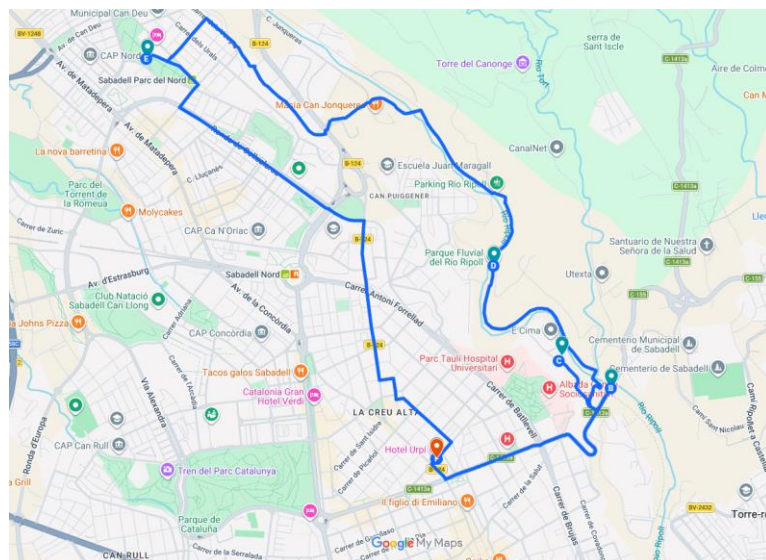
6.3.3. Ruta 3: “Atardecer relajado por el Ripoll”

Esta ruta se ha planteado como experiencia de desconexión, diseñando un recorrido corto y circular poco exigente centrado en parques urbanos y naturales. Para completar la experiencia, se finaliza con un aperitivo o cena ligera en lo alto de la terraza del Hotel Urpí.

Se ha pensado para una experiencia del estilo *afterwork* aunque también se podría plantear como ruta de día (“brunch”, por ejemplo). Además, el río que recorre la ruta, el río

Ripoll, tiene una importancia histórica en Sabadell, lo que aporta cierto valor cultural a la experiencia y puede contribuir a que el visitante conecte más con el territorio.

Figura 12. Mapa de ruta “Atardecer relajado por el Ripoll”



Fuente: Elaboración propia mediante Google My Maps

Tabla 9. Ficha técnica de ruta “Atardecer relajado por el Ripoll”

Atardecer relajado por el Ripoll		
Duración	2 h	
Distancia aprox.	10 km	
Dificultad	Fácil-Moderada 109 m ascenso, 109 m descenso	Altitud mínima: 142 m (aprox.) Altitud máxima: 239 m (aprox.)
Público objetivo	Parejas, afterwork/grupos pequeños, viajeros solos	
Punto de salida y llegada	Hotel Urpí	
Paradas principales	Parc del Nord Parc Fluvial del Ripoll Rooftop Urpí	
Precio	45 €/pers.	
Incluye	acompañamiento profesional, seguro sujeto a condiciones, material digital, agua y una consumición gastronómica.	
No incluye	alquiler de bicicleta, casco, comidas completas no especificadas y gastos personales.	
Recursos necesarios	Recursos humanos	personal del hotel, asistente de apoyo, guía de turismo habilitado o profesional especializado en interpretación del patrimonio local, según la naturaleza concreta de la actividad y la normativa aplicable.
	Recursos materiales	- bicicletas y equipamiento (botiquín básico, kit de reparación básico) - mapas, disponibilidad de información digital - seguro de responsabilidad civil
	Equipamiento	Decathlon City Sabadell

Posibles proveedores	Servicios turísticos	Oficina de Turismo de Sabadell
Valor diferencial	Combinación de patrimonio cultural y gastronomía local Educación ambiental Entorno natural Guía local Final de la experiencia en el rooftop del hotel con vistas a la ciudad	

Fuente: Elaboración propia con Google Maps

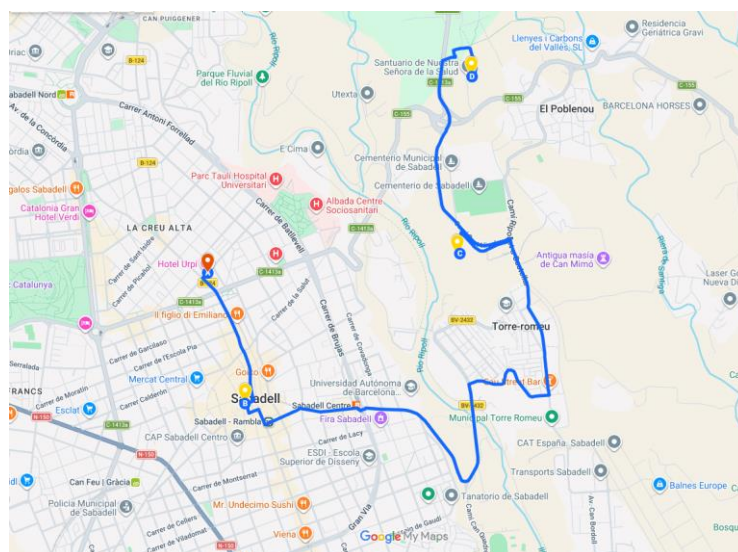
6.3.4. Ruta de temporada. “Aplec de la Salut con Urpí”

Esta ruta se combina con la celebración de un evento local; la subida al Santuari de la Mare de Déu de la Salut. Cada año a principios de mayo, se hace una peregrinación hacia el Santuari en la que participan colegios, comunidad religiosa y residentes interesados.

Si bien esta sería una iniciativa pública atractiva, plantearla como un producto propio del Hotel Urpí puede ser más efectivo por varias razones. Primero, aporta autenticidad al hotel al ofrecer la oportunidad de participar en eventos locales; segundo, el hotel podría ofrecer picnic propio y/o colaborar con otros negocios locales como Genescà para agregar un producto local a modo de detalle para el visitante. Por último, añadir una parte de interpretación del territorio mediante guías o profesionales especializados puede enriquecer la experiencia del visitante y acercarlo más a la ciudad.

Cabe resaltar que, dado que se trata de una festividad local, se deberá tener en cuenta que la realización de la ruta dependerá de la programación oficial, condiciones de seguridad, aforo y coordinación con la organización del evento.

Figura 13. Mapa de ruta "Aplec de la Salut con Urpí"



Fuente: Elaboración propia mediante Google My Maps

Tabla 10. Ficha técnica de ruta "Aplec de la Salut con Urpí"

<i>Aplec de la Salut con Urpí</i>		
<i>Duración</i>	Media jornada-día completo (al ser un evento, dependerá de la agenda establecida)	
<i>Distancia aprox.</i>	6.6 km	
<i>Dificultad</i>	Fácil-Moderada 99 m ascenso, 65 m descenso	Altitud mínima: 133 m (aprox.) Altitud máxima: 225 m (aprox.)
<i>Público objetivo</i>	Familias; parejas; visitantes que buscan naturaleza, ocio y gastronomía	
<i>Punto de salida y llegada</i>	Salida: Hotel Urpí Llegada: Santuari de la Mare de Déu de la Salut Regreso: vuelta acompañada hasta el hotel o indicaciones para retorno autónomo mediante una ruta segura.	
<i>Paradas principales</i>	Parròquia de Sant Fèlix Capella de Sant Nicolau Santuari de la Mare de Déu de la Salut	
<i>Precio</i>	60 €/pers.	
<i>Incluye</i>	acompañamiento profesional, seguro sujeto a condiciones, material digital, agua y una consumición gastronómica.	
<i>No incluye</i>	alquiler de bicicleta, casco, comidas completas no especificadas y gastos personales.	
<i>Recursos necesarios</i>	Recursos humanos	personal del hotel, asistente de apoyo, guía de turismo habilitado o profesional especializado en interpretación del patrimonio local, según la naturaleza concreta de la actividad y la normativa aplicable.
	Recursos materiales	- bicicletas y equipamiento (botiquín básico, kit de reparación básico) - mapas, disponibilidad de información digital - picnic (p.ej., bocadillo + fruta + bebida), producto local (Belgues) - seguro
<i>Posibles proveedores</i>	Gastronomía	Genescà
	Equipamiento	Decathlon City Sabadell
	Servicios turísticos	Oficina de Turismo de Sabadell
<i>Valor diferencial</i>	Oportunidad de participar en un evento local, producto de proximidad, combinación de naturaleza y patrimonio histórico.	

Fuente: Elaboración propia con Google Maps

7. Plan de implementación en el Hotel Urpí

A continuación, se presenta una tabla con las fases del plan de implementación. Cada fase tiene un objetivo principal y una serie de acciones para alcanzarlo en un plazo determinado. Se ha asociado un grupo responsable y una serie de entregables para cada fase.

Tabla 11. Plan de implementación para el Hotel Urpí

Fase	Objetivo	Acciones	Responsables	Entregables	Plazo
1. <i>Preparación interna y acuerdos</i>	Garantizar el funcionamiento básico del hotel para cicloturismo.	- Habilitar zona de aparcamiento seguro para bicicletas - Implementar servicios esenciales (kit básico de reparación, kit básico de limpieza, info digital básica) - Formar al personal - Adaptar procesos de check-in/check-out (almacenaje, horarios flexibles)	Dirección del hotel Recepción Mantenimiento Proveedores	- Infraestructura apta para bicicletas - Protocolos internos definidos - Información digital básica - Convenios - Tarifas - Red de cooperación	0-6 meses
	Construir una red de cooperación local que permita ofrecer un producto completo sin necesidad de una empresa externa.	- Establecer acuerdos con empresas de alquiler de bicicletas, guías o intérpretes de patrimonio, restaurantes y comercios - Establecer acuerdos con entidades locales (coordinación con el Ayuntamiento y Oficina de Turismo; acceso a material oficial y datos de movilidad)			
2. <i>Diseño y validación técnica</i>	Definir el producto	- Definir el público objetivo y propuesta de valor - Diseño conceptual (definir <i>storytelling</i> del producto, selección de puntos de interés, validar integración de la selección con el <i>storytelling</i> elaborado) - Diseño de rutas (3-4 rutas temáticas; definir duración, distancia, dificultad y puntos de interés; servicios incluidos)	Dpto. marketing Guías Técnico de movilidad	- Informe conceptual del producto - Rutas validadas - Propuesta de valor	4-8 meses
	Garantizar coherencia y seguridad	- Revisar recorridos. Evaluar: seguridad, tiempos, dificultad y accesibilidad, estado de carriles, señalización, iluminación... - Ajustes finales de itinerarios			
3. <i>Prueba piloto</i>	Probar el producto con un grupo reducido para detectar fallos y mejoras	- Seleccionar participantes (clientes habituales, voluntarios locales) - Ejecutar 1-2 rutas piloto - Recoger datos (observación, encuestas, entrevistas, opiniones)	Dpto. marketing Guías Personal hotel	- Puntos de satisfacción registrados - Incidencias registradas	8-10 meses
4. <i>Ajustes y lanzamiento</i>	Ajustar el producto mediante feedback	- Analizar encuestas y opiniones - Revisar incidencias detectadas - Ajustes generales: rutas (puntos conflictivos, duración, etc.), precios, servicios incluidos, materiales - Actualizar fichas y mapas	Dirección hotel Dpto. marketing Guías	- Producto final - Campañas de lanzamiento - Indicadores de medición	10-12 meses
	Comercializar el producto dentro de la oferta del hotel	- Publicación definitiva en la página web y comunicación en redes sociales - Inclusión en OTAs - Monitorización periódica (ventas, satisfacción, etc.).			

Fuente: Elaboración propia

8. Plan económico estimado para el Hotel Urpí

Para terminar la propuesta, se ha elaborado una estimación económica básica con tres casos hipotéticos; uno conservador, otro moderado y otro optimista. Se ha calculado la inversión inicial que debería hacer el hotel, los costes variables que puede suponer el producto y los ingresos que puede obtener.

Es importante subrayar que los escenarios económicos presentados tienen un carácter orientativo y no incluyen impuestos indirectos, comisiones de intermediación, costes de personal interno, mantenimiento, amortización, gastos administrativos ni contingencias. Para una futura implantación se recomienda incorporar una partida de costes indirectos y contingencia equivalente, al menos, al 10-15 % de los costes variables estimados.

Tabla 12. Plan económico estimado para el Hotel Urpí

COSTES INICIALES	
Adaptación del hotel • Zona de aparcamiento • Zona de almacenamiento de equipo • Kit básico de reparación • Kit básico de limpieza • Botiquín	2.000 €
Diseño de producto y material digital • Mapas • Rutas • Fichas técnicas • Material informativo propio • Material fotográfico	1.000€
Adaptación/creación de web • Sección de cicloturismo • Diseño sencillo con imágenes y mapas • Optimización SEO básica	500€
Formación del personal	300€
Promoción inicial • Gestión de campaña • Inversión en anuncios • Promoción en OTAs • Material fotográfico	800€
TOTAL COSTES INICIALES	4.600 €
COSTES VARIABLES	
Alquiler de bicicleta	20 €/día
Seguro	3 € /pers.
Guía	150 € /ruta
Experiencia gastronómica	20 € / pers.
Desayuno (premium)	6 € / pers.
Coste operativo habitación hotel	40 € / noche
INGRESOS	
Modalidad autoguiada (Sabadell a tu aire)	25 € /pers.

Modalidad básica (<i>Conoce Sabadell</i>)	Precio indicado en ruta
Modalidad <i>Escapada ciclista Sabadell</i>	180 € /pers.
Modalidad <i>Escapada ciclista Sabadell Premium</i>	245 € /pers.

Fuente: Elaboración propia

8.1. Escenario conservador

Para este escenario se han planteado pocas ventas mensuales con únicamente interés en modalidad básica y autoguiada:

- 1 modalidad básica (8 personas)
- 1 modalidad autoguiada (2 personas)

Tabla 13. *Plan económico conservador*

INGRESOS	
Modalidad básica 45 € x 8 pers.	360 €
Modalidad autoguiada 25 € x 2 pers.	50 €
TOTAL INGRESOS	410 €
COSTES	
Modalidad básica Seguro (3€ x 8 pers.) Guía Exp. Gastronómica (20 € x 8 pers.)	334 € 24 € 150 € 160 €
Modalidad Autoguiada Seguro (3€ x 2 pers.)	6 € 6€
TOTAL COSTES	340€
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN ESTIMADO ANTES DE COSTES INDIRECTOS, IMPUESTOS Y AMORTIZACIÓN	70 €

Fuente: Elaboración propia

8.2. Escenario medio

Para este escenario se han planteado ventas regulares durante el fin de semana, mostrando un poco más de interés en modalidades que incluyen estancia.

- 1 modalidad *Escapada ciclista* (10 pers.)
- 2 modalidades básicas (12 pers. total)

Tabla 14. *Plan económico medio*

INGRESOS	
Modalidad Básica (2) 45 € x 12 pers.	540 €
Modalidad <i>Escapada ciclista</i> 180 € x 10 pers.	1.800€
TOTAL INGRESOS	2.340 €

COSTES	
Modalidad Básica (2)	576 €
Seguro: (3 € x 12 pers.)	36 €
Guía: 150 € x 2 rutas	300 €
Exp. Gastronómica: (20 € x 12 pers.)	240 €
Modalidad Escapada ciclista	1.180 €
Seguro (3€ x 10 pers.)	30 €
Guía	150 €
Exp. Gastronómica (20€ x 10 pers.)	200 €
Coste operativo habitación (40€ x 10 pers.) x 2 noches	800 €
TOTAL COSTES	1.756 €
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN ESTIMADO ANTES DE COSTES INDIRECTOS, IMPUESTOS Y AMORTIZACIÓN	584 €

Fuente: Elaboración propia

8.3. Escenario optimista

Para el escenario optimista se ha planteado un producto cicloturista consolidado con interés en varias modalidades cubriendo el aforo máximo en las rutas guiadas.

- 1 modalidad *Escapada ciclista* (12 personas)
- 1 modalidad *Escapada ciclista premium* (12 personas)
- 1 modalidad básica (12 personas)
- Autoguiado (18 personas)

Tabla 15. Plan económico optimista

INGRESOS	
Modalidad Escapada ciclista	2.160 €
180 € x 12 pers.	
Modalidad Escapada ciclista Premium	2.940 €
245 € x 12 pers.	
Modalidad Básica	540 €
45 € x 12 pers.	
Modalidad Autoguiada	450€
25 € x 18 pers.	
TOTAL INGRESOS	6.090 €
COSTES	
Modalidad Escapada ciclista	1.386 €
Seguro (3€ x 12 pers.)	36 €
Guía	150 €
Exp. Gastronómica (20€ x 12 pers.)	240 €
Coste operativo habitación: (40€ x 12) x 2 noches	960 €
Modalidad Escapada ciclista Premium	2.010 €
Bicicleta (20€ x 12 pers.) x 2 noches	480 €
Seguro (3€ x 12 pers.)	36 €
Guía	150 €
Exp. gastronómica (20€ x 12 pers.)	240 €
Desayuno premium (6€ x 12 pers.) x 2 noches	144 €
Coste operativo habitación: (40€ x 12 pers.) x 2 noches	960 €
Modalidad Básica	426 €

Seguro (3€ x 12 pers.)	36 €
Guía	150 €
Exp. Gastronómica (20€ x 12 pers.)	240 €
Modalidad Autoguiada	54 €
Seguro (3€ x 18 pers.)	54 €
TOTAL COSTES	3.876 €
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN ESTIMADO ANTES DE COSTES INDIRECTOS, IMPUESTOS Y AMORTIZACIÓN	2.214 €

Fuente: Elaboración propia

9. Conclusiones

El propósito de este trabajo era diseñar un producto de cicloturismo innovador y sostenible para la ciudad de Sabadell y, para ello, se establecieron diferentes objetivos. Los dos primeros eran analizar su contexto urbano y turístico, y estudiar destinos urbanos de referencia en cicloturismo para identificar buenas prácticas transferibles y evaluar su aplicabilidad; estos objetivos se han cumplido.

Primero, mediante el análisis de Sabadell se identificó una combinación de patrimonio industrial, espacios verdes y proximidad a Barcelona que puede sustentar una propuesta de cicloturismo urbano. Se observó, además, que algunas de las iniciativas recientes de la ciudad apuntan hacia un modelo urbano más sostenible en el que la bicicleta podría jugar un papel importante, indicando que el producto está alineado con las tendencias emergentes locales.

Estas observaciones se vincularon a otras oportunidades para el producto, como un aumento del interés por el turismo sostenible y experiencias auténticas, la posibilidad de mejorar la economía del destino y la oportunidad de ofrecer un producto innovador en la ciudad, entre otros. Sin embargo, el análisis también advirtió que la situación actual de Sabadell presenta dificultades tanto a nivel infraestructural como cultural, destacando la irregularidad del territorio, un bajo posicionamiento como destino turístico y una falta de cultura cicloturista consolidada. Todo ello condiciona el diseño del producto significativamente.

Seguidamente, el benchmarking de Copenhague y Girona reveló que las mejores oportunidades para Sabadell se encontraban en un modelo de cicloturismo urbano de proximidad, basado en rutas temáticas cortas y de baja intensidad que tuviesen un alto atractivo cultural y natural. Las mejores prácticas transferibles que se identificaron para llevarlo a cabo fueron la digitalización, la colaboración con proveedores, la creación de rutas temáticas y la adaptación de los alojamientos a las necesidades del visitante ciclista. Estos resultados fueron cruciales para reforzar los hallazgos anteriores sobre la situación de Sabadell.

A partir de aquí se pudo establecer una base sólida para el desarrollo de los dos últimos objetivos: el diseño del producto y el desarrollo de un primer plan de implementación y económico. Estos objetivos se han cumplido parcialmente. Por un lado, el análisis preliminar

del terreno de estudio ha permitido elaborar un producto potencialmente aplicable en el contexto de Sabadell, que contempla tanto propuestas para el destino como para un alojamiento turístico. En el desarrollo de la propuesta para el alojamiento, objetivo concreto del trabajo y aplicado en el Hotel Urpí, se han podido adaptar los modelos viables identificados a las posibilidades del hotel así como un sistema de rutas con una narrativa que pone en valor la identidad local de la ciudad.

Del mismo modo, se ha podido elaborar un plan de implementación que abarca varios procesos, desde la aplicación interna del producto en el hotel hasta su lanzamiento, y una estimación económica preliminar que explora la viabilidad potencial del producto en tres escenarios posibles. Todo ello plantea la aplicabilidad potencial del producto incluso dentro de la simplicidad metodológica del trabajo.

Por otro lado, es importante mencionar algunas dificultades que se han encontrado en esta última fase del proyecto. Primero, es necesario destacar una falta de información disponible por parte de las instituciones públicas de Sabadell, cosa que ha dificultado el desarrollo del proyecto. Buena parte de los contenidos disponibles en la web del Ayuntamiento, especialmente aquellos vinculados con el patrimonio y los recursos turísticos, estaban obsoletos y/o incompletos o, directamente, eran inaccesibles. Esto limitó el alcance de la investigación y obligó a complementarla con fuentes alternativas contrastadas.

Segundo, a causa de la escasa cultura ciclista actual en Sabadell, plantear la colaboración con tiendas de bicicletas puramente locales no ha sido posible ya que la gran mayoría no ofrecen servicios de alquiler para empresas. En caso de llevar a cabo el producto, la opción más adecuada sería plantear un acuerdo con Decathlon City Sabadell que, si bien se trata de una multinacional, es la única oferta dentro de la ciudad que ofrece los servicios necesarios e indirectamente podría fomentar la generación de empleo local.

Por último, dada la limitada infraestructura ciclista de Sabadell, relacionada con la falta de oferta de cicloturismo, no se han podido incluir algunos recursos turísticos clave de la ciudad como el Museo de Historia, ya que no es accesible en bicicleta. De la misma forma ha ocurrido con otros puntos de interés al no disponer de tramos ciclables por el dominio de calles estrechas y peatonales. En esta misma línea, si bien el producto justifica el aprovechamiento de tramos ciclables y carriles bici existentes mediante la reducción de costes

y la aportación de autenticidad, es importante tener en cuenta que esto también puede generar situaciones de conflicto con los peatones o una invasión de estas vías.

Para afrontar todo esto es necesaria la intervención del Ayuntamiento mediante la implementación de un plan de medidas y estrategias que abarque mejoras infraestructurales, impulso de productos relacionados con movilidad sostenible mediante cesión de incentivos o ayudas a empresas y campañas de concienciación. Las iniciativas que ha llevado a cabo Sabadell en materia de movilidad y planes urbanos sostenibles, si bien son un buen inicio para futuros proyectos, tienen todavía un carácter emergente. Aunque en el trabajo se han contemplado propuestas basadas en tendencias globales y adaptadas al contexto de la ciudad, las propias limitaciones del trabajo académico impiden llevar a cabo una investigación en profundidad sobre cómo implementarlas adecuadamente.

Es por ello que, como futuras líneas de trabajo, propongo estudiar en profundidad qué papel tomarían los distintos agentes implicados para crear un producto estructurado y multidimensional. Por ejemplo, se podría considerar la creación de una mesa de turismo que reúna representantes del sector público y privado, asociaciones de vecinos y turistas para articular una gobernanza colaborativa que refuerce la coherencia del producto. También sería recomendable elaborar un modelo de indicadores de medición, tanto a nivel de destino como de alojamiento, que evalúe la sostenibilidad económica, social y ambiental del producto. Estas estrategias permitirían gestionar el producto de forma responsable y garantizar su correcto funcionamiento en el destino adaptándolo a las necesidades o cambios que surjan.

En definitiva, este trabajo permite explorar el diseño de una propuesta turística innovadora alineada con las tendencias actuales del sector a partir de la observación y adaptación de modelos referentes internacionales a un contexto concreto. Aun así, para garantizar su éxito es imprescindible la colaboración del sector público así como la de otros agentes como la comunidad local y los turistas. Si bien el sector privado es quien tiene un contacto más directo con los visitantes y quien influye notablemente en su percepción del destino, ofrecer un producto aislado de la estrategia pública y desvinculado de la comunidad local dificulta enormemente su impacto y consolidación.

El sector turístico es una de las industrias más potentes a nivel global y, a pesar de contar con algunos riesgos, su gestión responsable puede traer múltiples beneficios para los destinos. Cuando la elaboración de un producto cuenta con la colaboración de diferentes

agentes del territorio, desde las entidades públicas hasta la propia comunidad, el turismo deja de ser simplemente una actividad económica y se convierte en un motor de desarrollo para el destino que realmente perdura en el tiempo.

Referencias bibliogràfiques

- Ajuntament de Girona. (s.f.-a). *Bicicletes i Mobilitat*.
<https://web.girona.cat/mobilitat/bicicletes/inici>
- Ajuntament de Girona. (s.f.-b). *Ciclismo*.
https://www.girona.cat/turisme/esp/dte_ciclisme.php
- Ajuntament de Sabadell. (2023). *Pla de mobilitat urbana sostenible de Sabadell 2023-2028. Document 1. Memòria*.
- Ajuntament Sabadell (2024). *Aquest diumenge, Festa d'Obertura del Parc del Nord*.
<https://web.sabadell.cat/noticies-districtes-historic/item/aquest-diumenge-festa-d-obertura-del-parc-del-nord>
- Ajuntament de Sabadell. (2026a). *Campanar de Sant Fèlix*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103721&Itemid=891&search=sant%20f%C3%A8lix
- Ajuntament de Sabadell. (2026b). *Capella de Sant Nicolau*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103495&Itemid=891&search=capella%20sant
- Ajuntament de Sabadell. (2026c). *Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=105116&Itemid=891&search=espai%20cultura
- Ajuntament de Sabadell. (2026d). *Parc del Torrent de la Romeua*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=104408&Itemid=859
- Ajuntament de Sabadell. (2026e). *Torre de l'Aigua*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103603&Itemid=891&search=torre%20de%20l%27aigua
- Ajuntament de Sabadell. (2026f). *Vapor Buxeda Vell*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103683&Itemid=891&search=vapor%20buxeda%20vell

Ajuntament de Sabadell. (2026g). *Vapor Codina*.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103639&Itemid=891&search=vapor%20codina

Ajuntament de Sabadell. (s.f.-a). *Els diners als carrers*.

https://web.sabadell.cat/images/Pla_de_millora_Els_diners_als_carrers.pdf

Ajuntament de Sabadell (s.f.-b) *El Parc Agrari*. <https://web.sabadell.cat/parc-agrari>

Ajuntament de Sabadell (s.f.-c). *El Parc Catalunya*.

https://ca.sabadell.cat/fitxes/xml/internet/directori/documents/Descripcio_Parc_Catalunya.pdf

Ajuntament de Sabadell (s.f.-d). *Mercat Central*.

https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=102904&Itemid=891&search=mercat%20central

Ajuntament de Sabadell (s.f.-e) *Parc de les Aigües - Mapa del Parc*.

https://ca.sabadell.cat/fitxes/xml/internet/directori/documents/24317_Map.jpg

Ajuntament de Sabadell (s.f.-f). *Parc Fluvial del Ripoll*.

<https://web.sabadell.cat/ripoll-fluvial>

Ajuntament de Sabadell. (s.f.-g). *Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Sabadell*.

<https://web.sabadell.cat/sobre-la-zbe-sbd>

Benaul i Berenguer, J. M. (1992). *Los orígenes de la empresa textil lanera en Sabadell y Terrassa en el siglo XVIII*. Revista De Historia Industrial — Industrial History Review, (1), 39–62. <https://hdl.handle.net/2445/114550>

Bosquetti, M. (2025). *Reflexões sobre o cicloturismo urbano: um olhar sobre Copenhague, Dinamarca e Florianópolis, Brasil*. Revista de Turismo Contemporâneo, 13(3), 1011-1037. <https://doi.org/10.21680/2357-8211.2025v13n3ID39836>

Can Gambús. (s.f.). *La Capella*. <https://www.cangambus.cat/la-capella>

Centro de Coordinación EuroVelo en España. (2022). *¿Qué es EuroVelo?* EuroVelo España. <https://www.eurovelospain.com/que-es-eurovelo/>

Ciascai, O. R., Dezsí, S., y Rus, K. A. (2022). *Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives*. Sustainability, 14(15), 8983. <https://doi.org/10.3390/su14158983>

Cicloturisme Tours. (s.f.). *Rutas en bicicleta por Girona*.
<https://www.cicloturisme.com/es/gir/>

City of Copenhagen. (2025). *Cycle-friendly infrastructure 2024: Design standards for cycle and road projects in the City of Copenhagen*. Technical and Environmental Administration, Mobility, Climate Action and City Structures.

City of Copenhagen. (s.f.-a). *Climate Strategy 2035*.
<https://urbandevdevelopmentcph.kk.dk/climate/climate-strategy-2035>

City of Copenhagen. (s.f.-b). *Cycling in Copenhagen*.
<https://international.kk.dk/live/transport-and-parking/cycling-in-copenhagen>

Clavel, C. (2023). *Proyecto de cicloturismo cultural en la zona de los Monegros*. *Cultural Cycle tourism project in the Monegros area* [Trabajo de Fin de Grado, Universidad Zaragoza]. <https://zaguan.unizar.es/record/128811>

Comisión Europea de Turismo y Organización Mundial del Turismo. (2013). *Manual de desarrollo de productos turísticos*, OMT, Madrid.
<https://doi.org/10.18111/9789284414154>

Copenhagenize Design Company. (2025). *Copenhagenize Index: The global ranking of bicycle-friendly cities*. <https://copenhagenizeindex.eu/>

Cycle Superhighway Collaboration. (s.f.). *About Cycle superhighways*.
<https://supercykelstier.dk/english/about/>

Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica. (2026). *Programa d'actuació de la bicicleta 2026-2030*. (Quaderns d'infraestructures i mobilitat; 88). Generalitat de Catalunya. <https://hdl.handle.net/20.500.13045/2086>

Diputació de Barcelona. (2022). *Perfil turista Sabadell 2021*.
<https://infogram.com/valles-occidentalsabadellperfil-del-turista-2021-1h8n6m3o8n3lj4x>

Derman, E., y Keles, H. (2023). *A Conceptual Evaluation of Cycling Tourism in the Context of Sustainable Tourism*. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 11(2), 1382–1394. <https://doi.org/10.21325/jotags.2023.1248>

Eat Sleep Cycle. (s.f.) *Cyclist's Guide to Girona*.
<https://www.eatsleepcycle.com/cyclists-guide-girona/>

Ecovies de Girona. (s.f.). *Aplicación «Secretos de las Vías Verdes»*.
<https://www.viesverdes.cat/es/aplicacion-secretos-de-las-vias-verdes/>

González, C. I., y Hiernaux-Nicolás, D. (2020). *Patrimonio y turismo: ¿La historia de Caín y Abel "revisitada"?*. En González, C. I., & Hiernaux-Nicolás, D. (Eds.). *Patrimonio, economía local y turismo en centros históricos*. (pp. 9-16). Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.

Hotel Urpí. (s.f.). *Hotel Sabadell*. <https://www.hotelurpi.com/es/hotel-sabadell>

Hosteltur. (2025). *¿Cuáles son las mejores ciudades del mundo para vivir?*
<https://www.hosteltur.com/171240-cuales-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-vivir.html>

Mabrian. (2025). *Evolución del turismo urbano en España: conectividad, mercados y tendencias para el primer semestre de 2025*. <https://mabrian.com/es/blog/evolucion-del-turismo-urbano-en-espana-conectividad-mercados-y-tendencias-para-el-primer-semestre-de-2025/>

Mardetko, N., Kerum, F., y Vukovic, D. (2023). *The role of gastronomy in creating and improving the experience economy in tourism*. En *Economic and social development: 98th International Scientific Conference on Economic and Social Development: book of proceedings: Porto, 14-15 July, 2023* (pp 160-167). Varazdin Development and Entrepreneurship Agency.

Marin, J., y Mundet, L. (2023). *Girona, referent mundial del cicloturisme de carretera*. *Revista de Girona*, (341), 48-53.
<https://raco.cat/index.php/RevistaGirona/article/view/421392>.

Mera-Cárdenas, F.M., Mendoza-Mendoza, B.E., Huerta-Vera, J.F., y Bravo-Macías, C.C. (2024). *Storytelling como factor clave en el diseño de un producto turístico cultural: Caso comuna Pile, Montecristi*. 593 Digital Publisher CEIT, 9(2), 121-134, <https://doi.org/10.33386/593dp.2024.2.2125>

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2021). *Estrategia Estatal por la Bicicleta*. Gobierno de España. <https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/recursos/pag-web/estrategia-estatal-bicicleta.html>

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2025). *Ministerio Transportes lanza una página web con más de 11.500 kilómetros de rutas ciclistas por España para fomentar el cicloturismo y la movilidad sostenible*. Gobierno de España. <https://www.transportes.gob.es/ministerio/comunicacion/sala-prensa/mar-03062025-1643>

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2021). *El Gobierno apuesta por la movilidad sostenible y aprueba la Estrategia Estatal por la Bicicleta*. Gobierno de España. <https://www.transportes.gob.es/ministerio/comunicacion/sala-prensa/mar-08062021-1550>

Moliner, M.A., Monferrer, D, Ferreres, J.B. (2022). *Experiencias memorables en destinos turísticos: influencia de la gastronomía local y la sostenibilidad*. En *Turismo con R mayúscula: reconstruyendo, reactivando y redirigiendo el sector turístico hacia un nuevo tiempo* (pp. 347-366). Tirant lo Blanch.

LIN3S. (2025). *Impacto y retorno económico del turismo deportivo en España: Informe 2025 con datos de 2023 y 2024*. Diputación de Almería.

Oller, S. (2024). *Girona refuerza la señalización en el Barri Vell para evitar problemas de convivencia entre ciclistas y vecinos*. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/local/girona/20240703/9778039/girona-refuerza-senalizacion-barri-vell-evitar-problemas-convivencia-ciclistas-vecinos.html>

Pérez-Siverio, J.E. (2026). *El turismo deportivo como estrategia de diversificación del modelo turístico en Canarias: análisis sectorial y propuesta empresarial*. [Trabajo de Fin de Grado, Universidad de La Laguna]. <http://riull.ull.es/xmlui/handle/915/46928>

Restaurant Suís (s.f.). *Restaurant Suís*. <https://suis.cat/es/>

Santuari de la Mare de Déu de La Salut (2018). *Història del Santuari*.

<https://santuarisalutsabadell.com/sobre-la-salut/historia-del-santuari/>

Turespaña. (2026). *Informes de tendencias de mercados emisores - Verano 2026*.

<https://www.tourspain.es/es/notas-prensa-turismo/informes-tendencias-mercados-emisores-verano-2026/>

UN-Habitat, Gobierno Vasco y UN Tourism. (2024). *Advancing sustainable urban tourism: Tools for promoting good practices in cities and territories. Final report of the Expert Group Meeting (Bilbao, 21–22 March 2024)*. Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco.

UN Tourism. (2025). *UN Tourism and FIA launch global awards for excellence in sustainable sports tourism*. <https://www.untourism.int/news/un-tourism-and-fia-launch-global-awards-for-excellence-in-sustainable-sports-tourism>

Urban Cycling Institute. (2024). *The Popularity of Bicycle Tourism in Copenhagen*.

<https://urbancyclinginstitute.org/the-popularity-of-bicycle-tourism-in-copenhagen/>

Visit Copenhagen. (s.f.-a). *Copenhagen bike rentals*.

<https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/things-to-do/biking/copenhagen-bike-rentals>

Visit Copenhagen. (s.f.-b) *StoryHunt: Self-guided walks in Copenhagen*.

<https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/planning/storyhunt-gdk1143479>

Visit Sabadell. (s.f). *Negocios en Sabadell*. <https://visitsabadell.com/es/negocios/>

Wonderful Copenhagen. (s.f.). *Bicycle-friendly Copenhagen*.

<https://www.wonderfulcopenhagen.com/wonderful-copenhagen/international-press/bicycle-friendly-copenhagen>

World Tourism Organization (UNWTO) – Organización Mundial del Turismo (OMT). (2018). *‘Overtourism’? Understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions: Executive summary*. <https://doi.org/10.18111/9789284420070>

World Tourism Organization (UNWTO) – Organización Mundial del Turismo (OMT). (2019a), *Global survey on the perception of residents towards city tourism: impact and measures*. <https://doi.org/10.18111/9789284421107>

World Tourism Organization (UNWTO) – Organización Mundial del Turismo (OMT).
(2019b). *UNWTO tourism definitions*. <https://doi.org/10.18111/9789284420858>

Xocolates Genescà. (s.f.) *Xocolates Genescà*. <https://xocolatesgenesca.com/>

Zekan, B., y Wöber, K. (2022). *Chapter 2: Urban tourism: major trends*. En *A Research Agenda for Urban Tourism* (pp. 19-30). Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
<https://doi.org/10.4337/9781789907407.00008>

Referencias de figuras

Ajuntament de Sabadell. (2026). Parc del Nord [Fotografía]. Sabadell.cat.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=104197&Itemid=1107

Ajuntament de Sabadell. (2026). Romeua-01 [Fotografía] Sabadell.cat.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=104408&Itemid=859

Ajuntament de Sabadell. (s.f.) El Parc Agrari [Fotografía]. Sabadell.cat.
<https://web.sabadell.cat/parc-agrari>

Ajuntament de Sabadell. (s.f.). Parc de les Aigües [Fotografía]. Sabadell.cat.
<https://www.sabadell.cat/es/fitxa-repertori/239255-repertori-24317>

Centro de Coordinación EuroVelo en España. (2022). Mapa de la Red EuroVelo en España [Captura de pantalla]. Eurovelospain.com. <https://www.eurovelospain.com/>

Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica. (2026). *Programa d'actuació de la bicicleta 2026-2030* (Quaderns d'infraestructures i mobilitat; 88). Generalitat de Catalunya. <https://hdl.handle.net/20.500.13045/2086>

Enric. (2023). 09 Plaça de Sant Roc (Sabadell), amb la façana de Sant Fèlix [Fotografía].
Wikimedia Commons.
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:09_Pla%C3%A7a_de_Sant_Roc_\(Sabadell\),_amb_la_fa%C3%A7ana_de_Sant_F%C3%A8lix.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:09_Pla%C3%A7a_de_Sant_Roc_(Sabadell),_amb_la_fa%C3%A7ana_de_Sant_F%C3%A8lix.jpg)

Enric. (2024). 37 Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell, antiga Escola Industrial, c. Font 1 (Sabadell) [Fotografía]. Wikimedia Commons.
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:37_Espai_Cultura_Fundaci%C3%B3_1859_Caixa_Sabadell,_c._Font_1_\(Sabadell\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:37_Espai_Cultura_Fundaci%C3%B3_1859_Caixa_Sabadell,_c._Font_1_(Sabadell).jpg)

Enric. (2024). 40 Mercat Central de Sabadell, angle sud-est, c. Colom - c. Jovellanos. [Fotografía]. Wikimedia Commons.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:40_Mercat_Central_de_Sabadell,_angle_sud-est,_c._Colom_-_c._Jovellanos.jpg

Enric. (2024). 51 Vapor Buxeda Vell, c. Sant Pau 117 (Sabadell) [Fotografía]. Wikimedia Commons.

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:51_Vapor_Buxeda_Vell,_c._Sant_Pau_117_\(Sabadell\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:51_Vapor_Buxeda_Vell,_c._Sant_Pau_117_(Sabadell).jpg)

Hotel Ciutat de Girona. (s.f.). Instalaciones ciclistas del Hotel Ciutat de Girona [Fotografía]. Hotelciutatdegirona.com. <https://www.hotelciutatdegirona.com/es/turismo-deportivo/cicloturismo>

Íñiguez, E. (2016). Sabadell. Parc de Catalunya. Llac 4 [Fotografía]. Wikimedia Commons.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sabadell._Parc_de_Catalunya._Llac_4.jpg

Kippelboy. (2011). Vapor Codina posterior [Fotografía]. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vapor_Codina_posterior.JPG

López, P. (2023). Parc Fluvial del Ripoll - P1080245 [Fotografía]. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Parc_fluvial_del_Ripoll_-_P1080245.jpg

López, P. (2024). Hotel Suís - Sabadell - 20240707 202254 [Fotografía]. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hotel_Su%C3%ADs_-_Sabadell_-_20240707_202254.jpg

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (s.f.). Mapa de rutas y etapas ciclistas en Cataluña [Captura de pantalla]. Sapinbybike.es. <https://www.spainbybike.es/>

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (s.f.). Mapa de rutas y etapas ciclistas en España [Captura de pantalla]. Sapinbybike.es. <https://www.spainbybike.es/>

Ruter.dk. (s.f.). Descripción de ruta Charming Valby [Captura de pantalla]. https://ruter.dk/maps/589510?lang=en&utm_source=kk_visitorservice

Ruter.dk. (s.f.). Mapa de ruta Charming Valby [Captura de pantalla]. https://ruter.dk/maps/589510?lang=en&utm_source=kk_visitorservice

Sastre, O. (2023). Capella de Sant Nicolau 20230808 01 [Fotografía]. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Capella_de_Sant_Nicolau_20230808_01.jpg

Saus i Segura, G. (2026). Santuari de la Mare de Déu de la Salut Sabadell [Fotografía]. Wikimedia Commons.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Santuari_de_la_Mare_de_D%C3%A9u_de_la_Salut_Sabadell.jpg

TouN. (2020). EuroVelo Routes 2020 [Mapa]. Wikimedia Commons.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EuroVelo_Routes_2020.svg

Xescjp. (2012). Context Torre de l'Aigua (Sabadell) [Fotografía]. Wikimedia Commons.
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Context_Torre_de_l%27Aigua_\(Sabadell\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Context_Torre_de_l%27Aigua_(Sabadell).jpg)

Anexo A. Itinerario de Ruta 1

Salida: Hotel Urpí. Entrega de equipo + briefing inicial.

Parada 1: Torre de l'Aigua

Figura A. 1. *Torre de l'Aigua*



Fuente: Wikimedia Commons, Xescjp,
licencia CC BY-SA 3.0

- Comenzamos con uno de los símbolos más representativos de la ciudad. La Torre de l'Aigua fue creada entre 1916 y 1918 para responder al enorme aumento de demanda causada por el proceso de industrialización y el crecimiento demográfico de Sabadell. Fue una de sus primeras construcciones importantes por su imponente tamaño y por la función que cumplía: asegurar el abastecimiento de agua durante el crecimiento industrial.
- El sistema de funcionamiento, con un depósito con una capacidad de hasta 300.000 litros, se basaba en motobombas situadas en la Caseta de les Aigües, pequeña edificación cerca del río Ripoll, que impulsaban el agua desde el río hasta el depósito. Desde allí, se distribuía hacia fuentes públicas y lavaderos. La torre estuvo en funcionamiento hasta 1967, cuando el suministro procedente del río Besòs hizo que el depósito quedara obsoleto.
- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell. (2026e). *Torre de l'Aigua*. https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103603&Itemid=891&search=torre%20de%20l%27aigua

Parada 2: Mercat Central

- Desde la torre nos adentraremos al núcleo comercial de Sabadell: el Mercat Central. Esta construcción modernista de los años treinta cuenta con una extensión de 4.574 m² alberga y 97 paradas con todo tipo de productos de proximidad.
- Los lunes se prepara un mercadillo alrededor del Mercat con 58 paradas dedicadas a artículos de ropa, calzado y otros complementos. De martes a sábado tiene lugar un mercado de agricultores con 25 puestos de venta de productos cultivados por ellos

mismos. Los domingos se prepara un mercado dedicado a la venta de antigüedades con 73 paradas.

Figura A. 2. Mercat Central



Wikimedia Commons, Enric, licencia CC BY-SA 4.0

- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell (s.f.-d). *Mercat Central*. https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=102904&Itemid=891&search=mercat%20central

Parada 3: Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell

- Este edificio modernista fue edificado originalmente en 1907 como sede de la Escuela Industrial y de Artes y Oficios de Sabadell hasta principios de los años sesenta. A partir de esa década se redistribuyó para albergar las dependencias de la Obra Social de Caixa Sabadell: la biblioteca, las viviendas de diversas entidades culturales de la ciudad, un Auditorio y una Sala de conferencias.
- Actualmente funciona como un espacio abierto al público para diferentes actividades culturales y formativas, como exposiciones, talleres, espectáculos familiares y actividades escolares, entre otros.

Figura A. 3. *Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell*

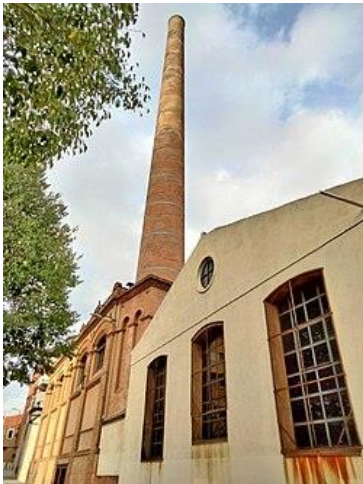


Fuente: Wikimedia Commons, Enric, licencia CC BY-SA 4.0

- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell. (2026c). *Espai Cultura Fundació 1859 Caixa Sabadell*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=105116&Itemid=891&search=espai%20cultura

Parada 4: Vapor Buxeda Vell

Figura A. 4. *Vapor Buxeda Vell*



Fuente: Wikimedia Commons, Enric, licencia CC BY-SA 4.0

- La ruta se adentra ahora en el pasado industrial con el Vapor Buxeda Vell, uno de los vapores más antiguos de Sabadell, construido por los hermanos Buxeda a mediados del siglo XIX.
- Después de varias dificultades económicas, su empresa quebró en 1896 y en 1905, los acreedores de la empresa Buxeda constituyeron la Mercantil Sabadellense que acondicionó las instalaciones del vapor para el alquiler y así recuperar el dinero de la deuda.
- La Mercantil Sabadellense construyó una nueva sala de máquinas especial para instalar la máquina de vapor semifija Wolf, de 300 CV, que proporcionaba energía a las diferentes naves de alquiler. Esta es la parte del vapor que se ha logrado conservar hasta la actualidad.

- En 1989 se disolvió la Mercantil Sabadellense y se cerró el vapor. Actual sede del Museo de la Industria Textil Lanera, este es uno de los muchos espacios reconvertidos que alberga Sabadell.
- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell. (2026f). *Vapor Buxeda Vell*. https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103683&Itemid=891&search=vapor%20buxeda%20vell

Parada 5: Vapor Codina

- El siguiente punto es el Vapor Codina, otro de los vapores mejor conservados de la ciudad que hoy funciona como espacio administrativo municipal. Construido en 1880, se trata de un conjunto unitario formado originalmente por varias naves y patios interiores. Tanto el diseño original como las reformas posteriores son ejemplares en el grupo de los vapores.

Figura A. 5. *Vapor Codina*



Fuente: Wikimedia Commons, Kippelboy, licencia CC BY-SA 3.0

- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell. (2026g). *Vapor Codina*. https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103639&Itemid=891&search=vapor%20codina

Parada 6: Hotel Suís

- Finalizamos este viaje en el Hotel Suís, uno de los edificios modernistas característicos de Sabadell y símbolo de la vida social del siglo XX. Hoy es uno de los referentes gastronómicos de la ciudad, con una cocina moderna elaborada con productos de proximidad.

Figura A. 6. *Hotel Suís*



Fuente: Wikimedia Commons, Pere López Brosa, licencia CC BY-SA 4.0

➤ **Información obtenida de:** Restaurant Suís (s.f.). *Restaurant Suís*. <https://suis.cat/es/>

Regreso: vuelta acompañada hasta el hotel o indicaciones para retorno autónomo mediante una ruta segura.

Anexo B. Itinerario de Ruta 2

Salida: Hotel Urpí. Entrega de equipo + briefing inicial

Desplazamiento inicial: recorrido de enlace de aproximadamente 5 minutos hasta Parc Catalunya.

Parada 1: Parc Catalunya

- El recorrido empieza entre los amplios caminos del Parc Catalunya, rodeados de árboles y un enorme lago artificial. Este parque de 43 hectáreas se diseñó en 1929 pero su construcción no se llevó a cabo hasta 1988 y finalizó por completo en 2001.
- El parque reúne espacios para deporte y ocio o para paseos tranquilos en familia. Su lago artificial de casi una hectárea concentra gran parte de la oferta lúdica: el embarcadero (donde se alquilan barcas y patines en verano) y una serie de locales relacionados con la hostelería, situados alrededor del lago, ofrecen una amplia diversidad de opciones de ocio.

Figura B. 1. *Parc Catalunya*



Fuente: Wikimedia Commons, Enrique Íñiguez Rodríguez, licencia CC BY-SA 4.0

- También se pueden encontrar más de 3.500 árboles de diversas especies, destacando los pinos piñoneros encinas, plátanos, almeces, acacias y olmos. Y además, se puede encontrar todavía la vegetación que ya había antes de la construcción del parque, como palmeras, olivos o agaves, entre otros.
- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell (s.f.-c). *El Parc Catalunya*. https://ca.sabadell.cat/fitxes/xml/internet/directori/documents/Descripcio_Parc_Catalunya.pdf

Parada 2: Parc del Torrent de la Romeua

- Seguimos hasta el Parc del Torrent de la Romeua, un parque de más de 3 hectáreas que sigue el trazado del antiguo torrente de la Romeua. Su unidad paisajística se ha visto afectada por la urbanización de la ciudad, pero se ha logrado conservar gran parte de sus bosques y espacios verdes.

Figura B. 2. *Parc del Torrent de la Romeua*



Fuente: Adaptado de *Romeua-01* [Fotografía], por Ajuntament de Sabadell, 2026, Sabadell.cat. (https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=104408&Itemid=859). Copyright por Ajuntament de Sabadell. Imagen utilizada con fines académicos.

- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell. (2026d). *Parc del Torrent de la Romeua*.
https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=104408&Itemid=859

Parada 3: Parc de les Aigües

- El siguiente punto es el Parc de les Aigües, parque de 7 hectáreas creado a partir de criterios de conservación y aprovechamiento del agua. Este espacio urbano se ha convertido en una zona verde abierta para el contacto con la naturaleza.
- Tiene una flora y fauna autóctona muy diversa, y sus espacios verdes absorben el agua de la lluvia para aprovecharla mejor y evitar la formación de charcos. Además, en la parte más alta del parque hay un mirador desde donde se puede ver la Mola, el Montseny, Collserola y buena parte de la ciudad.

Figura B. 3. *Parc de les Aigües*



Fuente: Adaptado de *Parc de les Aigües* [Fotografía], por Ajuntament de Sabadell, s.f., Sabadell.cat. (<https://www.sabadell.cat/es/fitxa-repertori/239255-repertori-24317>). Copyright por Ajuntament de Sabadell. Imagen utilizada con fines académicos.

- El parque cuenta con diferentes zonas lúdicas (espacios infantiles, zonas de picnic, etc.) y en verano habilitan juegos de agua en todo el parque, algo muy atractivo para las familias.
- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell (s.f.-e) *Parc de les Aigües - Mapa del Parc*. https://ca.sabadell.cat/fitxes/xml/internet/directori/documents/24317_Map.jpg

Parada 4: Parc Agrari de Sabadell.

- La ruta avanza hacia el Parc Agrari de Sabadell, un espacio fuera del núcleo urbano que conecta al visitante con el pasado agrícola de la ciudad. Se trata de un espacio agroforestal no urbanizable de 587 hectáreas que tiene como objetivo preservar el territorio y garantizar la continuidad de la actividad agrícola y ganadera en Sabadell, haciéndola rentable económicamente.
- El Parque presenta una clara función de equilibrio territorial con actividades productivas, culturales y de ocio, promoviendo el cultivo local de Sabadell y la educación ambiental.

Figura B. 4. *Parc Agrari de Sabadell*



Fuente: Adaptado de *El Parc Agrari* [Fotografía], por Ajuntament de Sabadell, s.f., Sabadell.cat.
(<https://web.sabadell.cat/parc-agrari>). Copyright por Ajuntament de Sabadell. Imagen utilizada con fines académicos.

- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell (s.f.-b) *El Parc Agrari*.
<https://web.sabadell.cat/parc-agrari>

Parada 5: La Capella de Can Gambús

- La experiencia termina en La Capella de Can Gambús, un restaurante situado en un edificio histórico rodeado de naturaleza. Su ubicación ofrece unas vistas panorámicas de la ciudad y las montañas de los alrededores.
- El espacio ofrece una cocina mediterránea con platos vegetarianos, productos ecológicos y de temporada.
- **Información obtenida de:** Can Gambús. (s.f.). *La Capella*. <https://www.cangambus.cat/la-capella>

Regreso: vuelta acompañada hasta el hotel o indicaciones para retorno autónomo mediante una ruta segura.

Anexo C. Itinerario de Ruta 3

Salida: Hotel Urpí. Entrega de equipo + briefing inicial.

Parada 1: Parc del Nord

- Primero pasaremos por el amplio Parc del Nord, con más de 7 hectáreas de extensión. Este es uno de los espacios urbanos más transformados de la ciudad; recientemente se ha llevado a cabo un plan para plantar unos 500 árboles nuevos y reforzar la vegetación del parque en diferentes ámbitos.
- Con el parque se recupera el corredor ecológico del antiguo torrente del Capellà, con una zona verde permeable para que las aguas superficiales tengan un proceso de infiltración natural y contribuya a la mejora de la biodiversidad local.
- También se han añadido nuevas áreas de ocio aptas para todos (juegos infantiles, mesas de pingpong y mesas de picnic, entre otros).
- Todo ello lo ha convertido en una de las zonas verdes más importantes de Sabadell.

Figura C. 1. *Parc del Nord*



Fuente: Adaptado de *Parc del Nord* [Fotografía], por Ajuntament de Sabadell, 2026, Sabadell.cat. (https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=104197&Itemid=1107). Copyright por Ajuntament de Sabadell. Imagen utilizada con fines académicos.

- **Información obtenida de:** Ajuntament Sabadell (2024). *Aquest diumenge, Festa d'Obertura del Parc del Nord*. <https://web.sabadell.cat/noticies-districtes-historic/item/aquest-diumenge-festa-d-obertura-del-parc-del-nord>

Parada 2: Parc Fluvial del Ripoll

- Poco a poco el camino desciende hasta el Parc Fluvial del Ripoll. El río Ripoll, de unos 7 kilómetros, fue durante el periodo industrial de Sabadell el motor de las fábricas textiles, lo que provocó su rápida degradación.
- Este parque rodea todo el río y su diseño se fundamenta en la mejora de la calidad del agua, la recuperación del ecosistema acuático y la recuperación y preservación paisajística de Sabadell.

Figura C. 2. *Parc Fluvial del Ripoll*



Wikimedia Commons, Pere López Brosa, licencia CC BY-SA 4.0

- Información obtenida de: Ajuntament de Sabadell (s.f.-f). *Parc Fluvial del Ripoll*. <https://web.sabadell.cat/ripoll-fluvial>

Parada 3: Rooftop Urpí

Regresamos al centro y el recorrido finaliza en lo alto de la terraza del Hotel Urpí para tomar un aperitivo antes de cerrar la ruta.

Anexo D. Itinerario de Ruta 4

Salida: Hotel Urpí.

Entrega de equipo + briefing inicial.

Parada 1: Parròquia de Sant Fèlix

- En esta primera parada nos situamos en pleno centro urbano frente a una de las construcciones barrocas más longevas de Sabadell. Su construcción, iniciada en 1738, fue financiada con las aportaciones de todos los aldeanos al considerarse un edificio de utilidad pública, y aquellos que no podían destinar dinero o materiales para su construcción trabajaban en las obras.
- Formalmente tiene tres cuerpos bien diferenciados, que corresponden a las principales funciones que acogía cuando se construyó: en el basamento, la capilla del Roser; en el piso medio, el conjuradero, y arriba, el piso de las campanas.

Figura D. 1. *Parròquia de Sant Fèlix*



Fuente: Wikimedia Commons, Enric, licencia CC BY-SA 4.0

- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell. (2026a). *Campanar de Sant Fèlix*. https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103721&Itemid=891&search=sant%20f%C3%A8lix

Parada 2: Capella de Sant Nicolau

- Salimos del centro hasta uno de los lugares más antiguos de la historia de Sabadell: la Capella de Sant Nicolau. Se encuentra aislada en el llano cumbre de la sierra de Sant Iscle, sobre la margen izquierda del río Ripoll.

- Su origen se sitúa entre los siglos X y XI, pero su autoría y planos originales se desconocen. El edificio original, seguramente más grande que el actual, se cita en estos documentos como parroquia de Sant Feliu de Arraona y era el lugar de culto de los habitantes de la zona.

Figura D. 2. *Capella de Sant Nicolau*



Fuente: Wikimedia Commons, Oriol Sastre, licencia CC BY-SA 4.0

- **Información obtenida de:** Ajuntament de Sabadell. (2026b). *Capella de Sant Nicolau*. https://www.sabadell.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=103495&Itemid=891&search=capella%20sant

Parada 3: Santuari de la Mare de Déu de la Salut

- En la subida final llegamos al Santuari de la Mare de Déu de la Salut, rodeado de naturaleza. Este edificio empezó a construirse en 1876 y se inauguró en 1882, aunque tuvo que ser reconstruido durante la década de 1930 a causa de su destrucción durante la Guerra Civil.
- Sin embargo, la celebración del Aplec se sitúa mucho antes, hacia finales del siglo XVII. Aunque originalmente era una fiesta estrictamente religiosa, a finales del siglo XVIII comenzó a reunir a habitantes de Sabadell, agricultores de pueblos vecinos e incluso gente de Terrassa y Barcelona. En esta celebración, tanto familias como jóvenes se encontraban para comer, beber, jugar y bailar. Hace más de trescientos años que el Aplec se convirtió en la fiesta local por excelencia.

Figura D. 3. *Santuari de la Mare de Déu de la Salut*



Fuente: Wikimedia Commons, Gennadii Saus i Segura, licencia CC BY-SA 4.0

- **Información obtenida de:** Santuari de la Mare de Déu de La Salut (2018). *Història del Santuari*. <https://santuarisalutsabadell.com/sobre-la-salut/historia-del-santuari/>

Regreso: vuelta acompañada hasta el hotel o indicaciones para retorno autónomo mediante una ruta segura.