

## DE CICLABLE A AMIGABLE: ¿QUÉ PODEMOS APRENDER DE LAS EXPERIENCIAS EN BICI DE LAS PERSONAS DE MAYOR EDAD?

POR: WILBERT DEN HOED, LAURA CHAVES

Imagínate que estás en un restaurante y el camarero te pregunta: "¿Qué tal ha estado la comida?" esperando que tu respuesta sea positiva y elogies el plato que acabas de comer. Pero en realidad, simplemente respondes que la comida ha sido "comestible". La persona queda atónita ante tanta sinceridad y, al mismo tiempo, te das cuenta de que has comido solo por necesidad y no por disfrute.

La escena improbable e incómoda que se plantea aquí es un ejemplo de la valoración que le damos a nuestras calles. A veces sin pensarlo, simplemente pasamos por ellas sin esperar que sean realmente un plato exquisito que nos sirven y que no comemos por comer. Muchas ciudades, incluyendo Barcelona, presentan sus calles como "ciclabiles" o llaman al conjunto de carriles bici una red "ciclabile". Pero a pesar de esta denominación, para muchas personas Barcelona no lo es.

Aunque crece gradualmente el uso de la bicicleta en la ciudad, los datos demográficos que indican cuántas personas van en bici, sigue siendo un reflejo limitado de la población. En su mayoría son hombres y personas jóvenes de mediana edad los que deciden moverse en bici para desplazarse en la ciudad ([Ajuntament de Barcelona](#) y [Radiografía Ciclista](#)). Entonces, ¿hay que ofrecer algo mejor? ¿Quizás un plato que no sea simplemente comible en el comedor urbano? Y entonces, ¿de qué consistiría el plato más "comible", que guste a todos los clientes del comedor urbano?

El proyecto de investigación ENTOURAGE de la Universitat Rovira i Virgili explora la inclusividad en la movilidad a través del concepto de "amigabilidad con la edad" o "age-friendliness". El objetivo es evaluar el uso de la bicicleta por parte de personas mayores de 60 años, entendiendo las condiciones en las que la utilizan, así como su interacción con la infraestructura y la convivencia con otros medios de transporte. Este enfoque puede ayudar a mejorar y promover de manera más inclusiva el acceso al uso de la bicicleta para todas las personas en cualquier etapa de la vida.

### 1. PRÓLOGO

Uno tras otro, los participantes del estudio entran en los jardines de Cándida Pérez en Sant Antoni. Todos en sus 60 y 70 años han utilizado la bicicleta de diversas formas, desde su uso cotidiano hasta salidas ocasionales a la playa, o tal vez lo hayan hecho antes pero no lo habían vuelto a hacer. Es extraño ver a mis objetos de estudio de los últimos meses, personas mayores que usan la bicicleta, reunidas en un solo lugar. Parecen estar disfrutando; se saludan, algunos parecen conocerse y comienzan a hablar, como suelen hacer las personas que van en bicicleta, sobre las bicicletas que han traído consigo. Los diferentes tipos de

bicicletas plegables parecen ser un tema de conversación popular. Intento darles la bienvenida y presentarlos, lo que no siempre logro debido a su entusiasmo por hablar entre ellos. Parecen un grupo de amigos que se han conocido durante mucho tiempo, por lo que la presentación formal parece irrelevante en este punto.

Uno de los participantes, Lluís\*, lidera el recorrido en bicicleta que está a punto de comenzar en estos apacibles jardines en el corazón de Sant Antoni, y le informo que podemos partir una vez que todos estén listos, unos 15 participantes convocados para formar parte de la investigación. El destino final de la ruta es el barrio de La Bordeta, pero mientras tanto, Lluís nos lleva a algunos puntos de interés urbanístico e histórico del sur de Barcelona (i). Nos explica el extraño ángulo que tiene la Avenida Mistral en Sant Antoni, que atraviesa el Plan Cerdá, y comparte la curiosa historia del antiguo matadero municipal sobre cuyos restos se construyó el actual Parque de Joan Miró. Subimos por la congestionada calle Vilamarí hacia la estación de Sants. En la llamada Rambla de Sants, Lluís nos habla sobre cómo aquella compleja estructura esconde las vías del tren y la Ronda del Mig, proporcionando más tranquilidad y espacios verdes a los vecinos. Después de pasar un buen rato en bicicleta, intercambiando preguntas y otras historias, el guía nos lleva hacia el centro cívico donde se llevará a cabo el encuentro.

#### (i) Mapa la de ruta guiada durante el encuentro “ciclistas 60+”.



## 2. ENFOQUE Y CONTEXTO DEL ESTUDIO

El encuentro es la última parada de un viaje de unos meses en los que hemos trabajado con una cuarentena de personas de mayor edad, que, completa y voluntariamente, compartían sus historias sobre el ir o no ir en bici por Barcelona. Para este estudio, el punto común es la bicicleta y el uso que se le ha dado a lo largo de la vida, sin importar que actualmente se esté usando para moverse, algunas personas han dejado de usarla y otras no se sentían cómodas con la infraestructura ciclista y hacerlo por cuenta propia. En total, En la investigación, 37 personas participaron en una entrevista detallada y de ellas, 14 fueron acompañadas por el investigador durante una de sus rutas habituales. El enfoque utilizado para los perfiles que participaron en la investigación se basó en el marco del proyecto ENTOURAGE y fue asistido por el Bicicleta Club de Catalunya (BACC). Se les preguntó sobre su experiencia actual al usar la bicicleta, su uso a lo largo de la vida y el uso de otras formas de movilidad urbana. Obtener una imagen completa y prolongada de la movilidad a través de su historia nos ayudó a interpretar la supuesta "amigabilidad" de andar en bicicleta en la ciudad a cualquier edad.

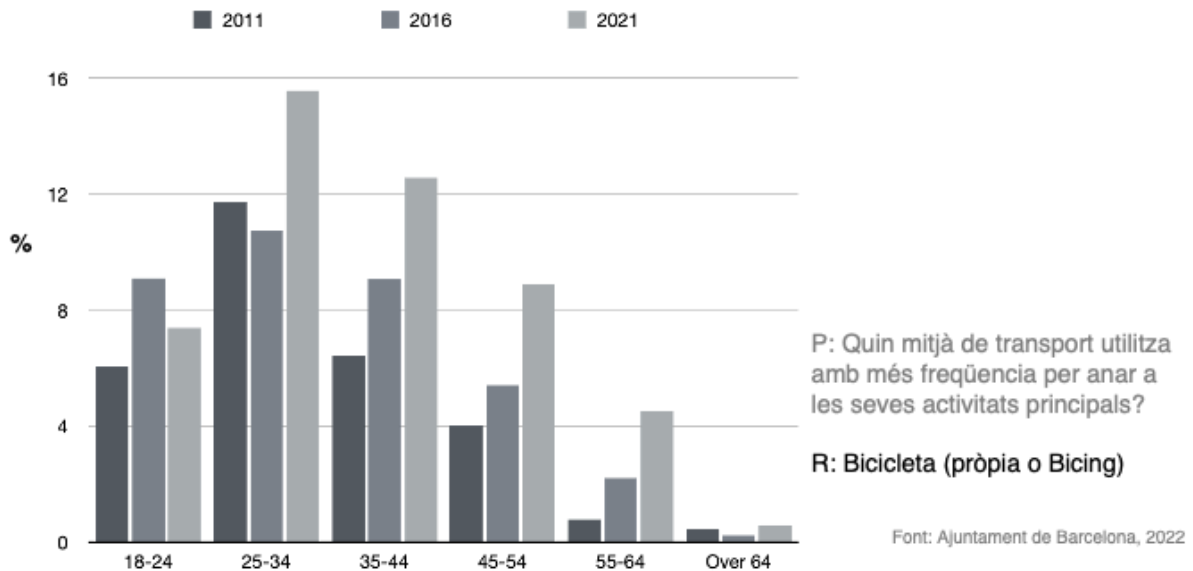
El concepto de la [amigabilidad con la edad](#) busca unir dos desafíos sociales contemporáneos: el envejecimiento de la población y la urbanización. Uno de los ámbitos que se busca repensar y preparar para las necesidades cambiantes del futuro es el de la movilidad. Sin embargo, la relación con la movilidad no siempre ha sido clara en este sentido. Hasta hace relativamente poco, las infraestructuras urbanas para desplazarse por la ciudad, como aceras, semáforos y paradas de transporte público, no disponían de [accesibilidad universal](#). Entonces, cuando en los últimos años se han instalado infraestructuras para la bicicleta, como biciparqueaderos, sistemas de bicicletas públicas compartidas, carriles bici, etc. ¿Podemos decir que esto es suficiente para que la bicicleta sea considerada amigable con la edad?

La respuesta corta es que no. Según estudios internacionales y [nacionales](#), los grupos de mayor edad suelen ser los que menos montan bicicleta. En Barcelona, además, las encuestas municipales demuestran un uso persistentemente bajo para considerarse como una actividad principal. En 2021, un 0,6% de las personas mayores de 64 años usaba la bicicleta con más frecuencia, una cifra que alcanza hasta un 8% para la población adulta general (ve el gráfico en la Figura (ii)). Aunque las personas mayores no son las únicas con menos acceso a la bici como forma de transporte – también nos enfrentamos con una [potente brecha de género](#) – no presenta la bici como una forma de transporte amigable ni inclusiva con la edad. Dado que Barcelona hoy en día ya tiene un 21% de la población mayor a 65 años, es importante contar con este grupo en futuras planificaciones urbanas. Para el año 2030, además, se prevé que esta cifra aumenta a casi 30% mientras el porcentaje de personas jóvenes (<19 años) se mantiene alrededor del 16%.<sup>1</sup>

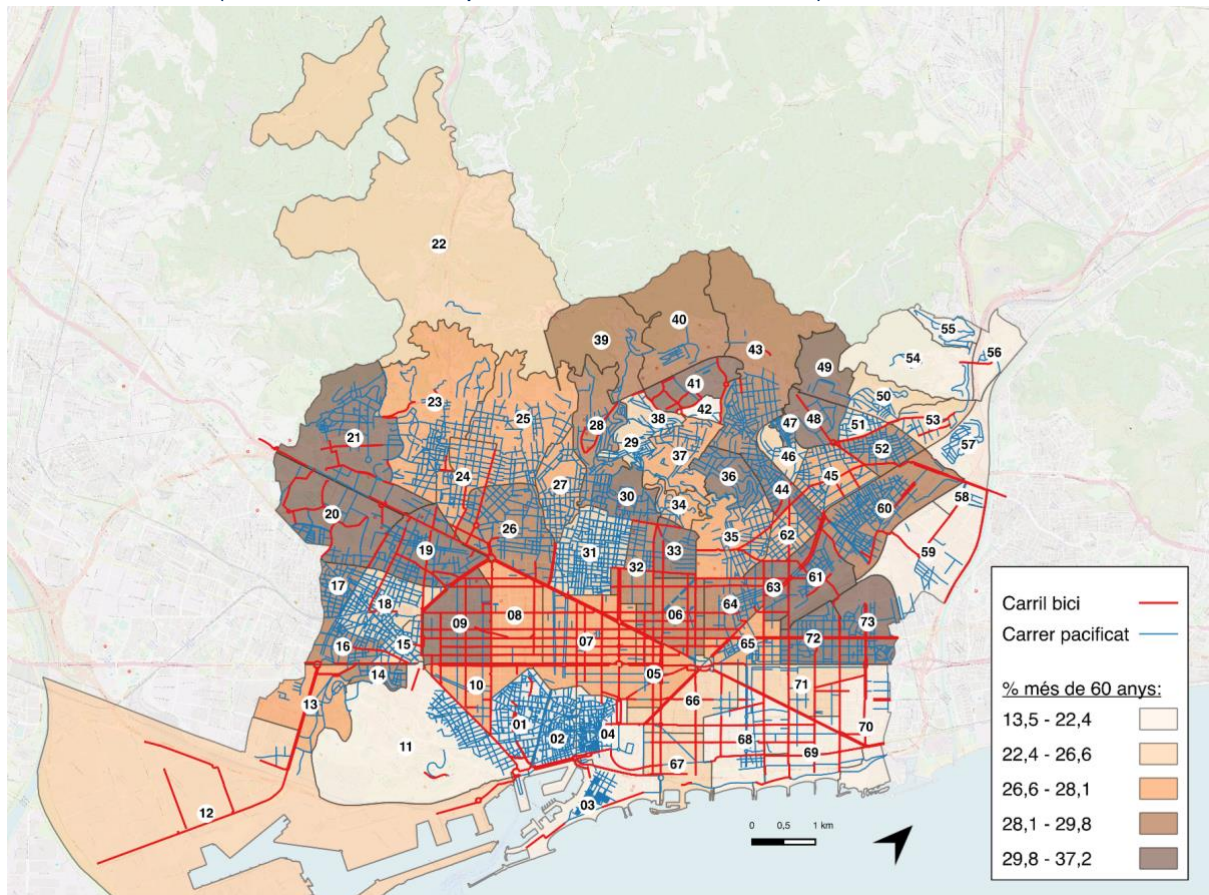
---

<sup>1</sup> Datos provenientes de la [Estrategia Municipal de Envejecimiento \(2018-2030\)](#).

(ii) Gráfico de la proporción usuaria de la bicicleta en Barcelona (Bicing o propia) entre 2011 y 2021.



(iii) Mapa de la infraestructura ciclista en Barcelona y proporción de mayor edad por barrio en 2021 (consulta [esta lista](#) para los números de barrio).



Fuente: Ajuntament de Barcelona, 2022; elaboración propia

A nivel geográfico, también vemos que los barrios con menor uso de la bicicleta y con menos infraestructura dedicada a bicicletas (ve el mapa en la Figura (iii)) suelen ser aquellos con un alto porcentaje de personas mayores. En este sentido se destacan los barrios más cercanos a las montañas, aunque también aparecen barrios como Sant Martí de Provençals, la Verneda i la Pau, Navas y – en menor medida – Sant Gervasi-Galvany, el Baix Guinardó, la Prosperitat, y el Camp de l'Arpa del Clot.

### 3. LO QUE SE APRENDE DE USUARIOS/-AS MAYORES DE LA BICI

Como bien sabemos, un uso placentero de la bici es más que tener un carril o infraestructura complementaria, tampoco se trata de tener un mapa de distribución geográfica o de edad donde solo se muestran datos. Lo que vale para usar la bici como medio de transporte es aportar facilidades para su uso, promover la sensación de seguridad y compatibilidad con la vida diaria en la que se conectan lugares, rutas y actividades. Dos de las preguntas clave de la investigación, y por lo tanto de la sesión de intercambio presencial con el grupo de ciclistas mayores que nos acompañaron en la ruta, fueron ¿cómo se incorpora la bici en la vida cotidiana urbana en la edad avanzada? y ¿cuáles son las experiencias en hacerlo?

En primer lugar, es importante destacar el papel de las personas mayores como usuarias de la bicicleta. A pesar de la creencia común de que este grupo no puede o no quiere utilizar la bicicleta, o de que prefieren caminar o no tienen la habilidad física adecuada, lo cierto es que la bicicleta puede ser un modo de transporte que se adapte bien a la vida urbana que suelen llevar. Sin embargo, es importante señalar que la vida después de los 60 años es muy heterogénea e incluye varias etapas, como la laboral, la de jubilación, la de abuelidad y la de ancianidad, varias edades (hasta un tercio de la vida) y varios roles sociales (trabajador remunerado y voluntario, actividad social y cívica, cuidador de padres, hijos, nietos, parejas o vecinos). De hecho, a menudo se observa una diversificación de las actividades después de los 60 años, impulsada por esta variedad de etapas y roles superpuestos en el tiempo.

Es más que probable que el radio de las actividades correspondientes: trabajo, cuidado, voluntariado, ocio, salud, compra, vida social, por nombrar algunas; quepan bien con el nivel urbano, es decir en una distancia de entre 0 y unos 5-8 kilómetros. Es allí donde entra la movilidad y sobresa el potencial de la bicicleta, una forma de moverse ágil, flexible y apta para cubrir distancias cortas-medias.

Más allá de las cualidades de ir en bici por la ciudad, las personas que hicieron parte del estudio, nos compartieron experiencias consistentes sobre la trayectoria que han tenido – y prevén tener – con la bici. Han empezado a montar la bici en un momento de oportunidad claro: una reubicación, jubilación, o una novedad en la ciudad o el barrio (Bicing, carriles bici), generalmente recurriendo a un uso previo de la bici, por ejemplo de manera ocasional, para una actividad determinada (ocio) o en un lugar específico (el pueblo, la costa, la montaña). En este sentido, la bici fue una opción viable para enlazar las actividades “a su ritmo”, dejando atrás los tiempos de haber tenido que mantener los inconvenientes, gastos y peligros de conducir un coche o moto; o en otro aspecto los tiempos de espera, retrasos y rigidez del transporte público.

Hoy en día, este cambio de movilidad tiene frutos especialmente importantes al hacerse mayor. De hecho, la mayoría de los participantes en el estudio mira hacia el futuro con la perspectiva de que la bicicleta sea una prolongación de la movilidad, de la actividad saludable, de las habilidades físicas y mentales, y de la autoestima. No solo importan los destinos urbanos, sino también el poder ir, poner una fuerza moderada en los pedales y experimentar la ciudad, su bullicio o calma, los edificios, los espacios verdes o azules, y la misma gente.

**(iv) Fragmentos de entrevistas con Simón, Flor y Kyle\* que se expresan sobre la movilidad en bici futura, el papel importante de relaciones sociales, y el ir a tu ritmo.**

“Jo admiro gent que vaig conèixer, gent que era molt gran de vuitanta anys, que encara va amb bicicleta. En alguns casos segueixen i jo voldria ser com ells.”

**Simón (64), Ciutat Vella**, teniend  
a sus ejemplos a seguir

“Me costaba, sobre todo en las subidas y en las arrancadas de los semáforos. Aquel primer apretón. Pero me regaló mi marido un modelo eléctrico y me ha ido fantástico porque yo le pongo la asistencia justa que necesito para pedalear.”

**Flor (60), Les Corts**, ajustando su vehículo según sus habilidades

“Cuando me siento sin aliento simplemente me detengo. No le debo nada a nadie, no estoy compitiendo con nadie. Me tomo un minuto de descanso y luego sigo y descubro que puedo subir colinas muy empinadas por ese proceso (...) Lentamente, incluso a cinco, seis por hora. Con los corredores avanzándome. Así que esa es mi estrategia para el futuro.”

**Kyle (76), Sant Gervasi**, personalizando las expectativas del ir en bici según su ritmo preferido.

Regresamos al encuentro en grupo, unas 15 personas usuarias de la bici en sus 60s y 70s. Después de una ronda abierta de preguntas e introducciones, los participantes se dividen en dos grupos. Armados con rotuladores y hojas se sientan en dos mesas grandes para opinar cuáles son las cualidades y barreras para ir en bici en edad avanzada. Con respecto al positivo del ir en bici, destacan la salud física y el bienestar psicológico, expresado en la seguridad y autoconfianza que les da el ir en bici, junto a una mente abierta y mero divertimento. Al mismo tiempo, presumen de la longevidad de las habilidades que da la

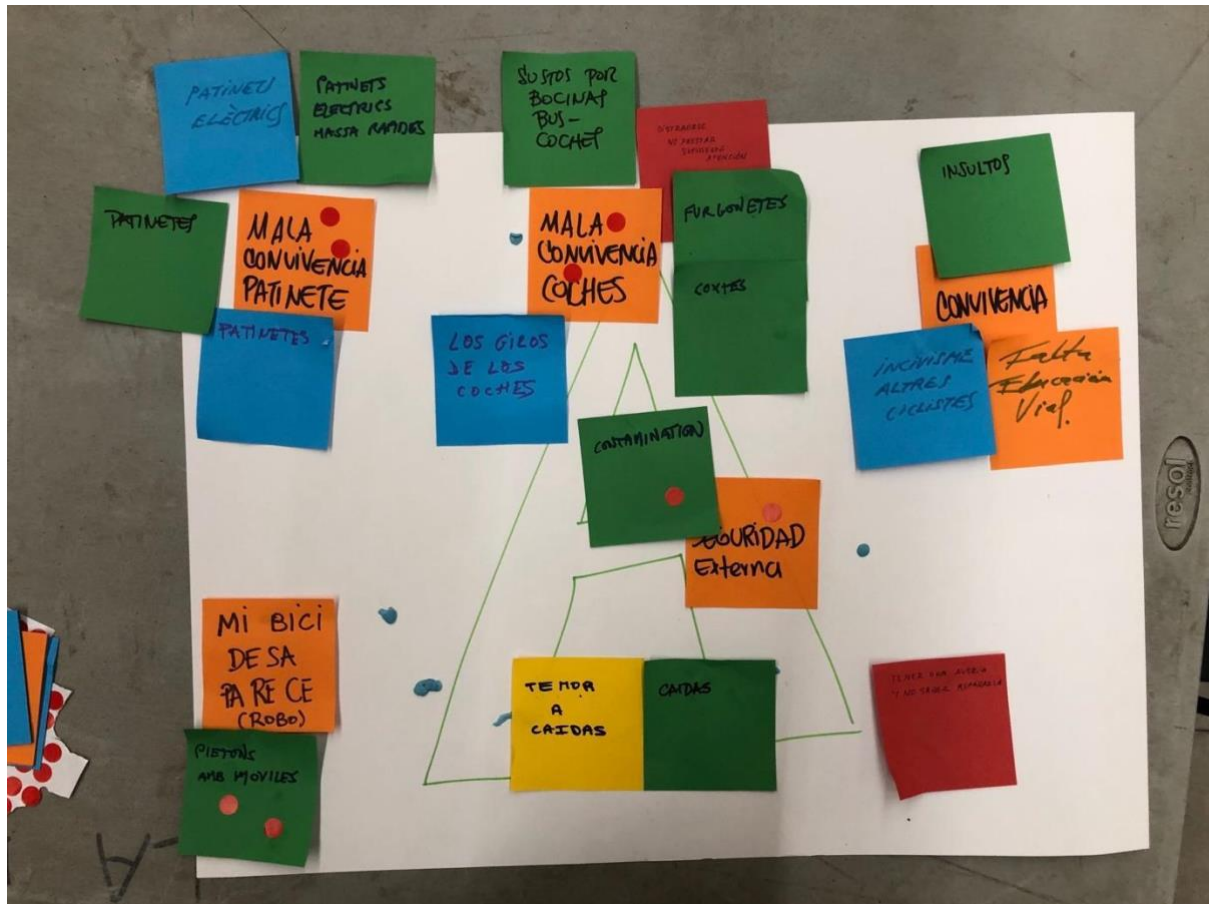
movilidad en bici para mantenerse activo y en forma. Otras observaciones destacables son la autonomía y la independencia que sentían moviéndose en bici, así como la oportunidad de encontrar a gente en camino y de inspirar a futuras generaciones.

Por otra parte, los participantes insisten en la necesidad de mejorar el diseño urbano y el comportamiento de otros usuarios de la ciudad. Identifican una convivencia complicada con usuarios de patinetes eléctricos y coches, al igual que los riesgos que conllevan la contaminación, el robo, e incluso el recibimiento de insultos. También señalan las dificultades que vienen con la edad, incluyendo la disminución de la visión y de reflejos, el riesgo de caerse y romperse algo, y la fragilidad física que se puede experimentar con el paso de los años. Aunque algunas barreras provocadas por el entorno urbano, como la falta de infraestructura dedicada a la bicicleta o su conectividad, incomodan a todos los usuarios de la bici, los participantes acentúan las molestias que provienen de la imprevisibilidad general de su comportamiento. Observan que el conjunto de transeúntes de Barcelona, sea cual sea su modo de transporte, aunque mayoritariamente coches, furgones y patinetes, pueden dar una percepción de inseguridad al ir en bici y a pie por la ciudad.

Por cierto, este resumen subraya la necesidad de considerar conjuntamente el diseño urbano y los beneficios que da la movilidad para la salud física y psicológica, y para la independencia y autonomía; conceptos que en la edad avanzada se ven cada vez más comprometidos. Para superar las barreras, temores y riesgos, tanto para los que ya van y los que aún no van, hará falta presentar la bicicleta como modo seguro y realísticamente aplicable en la movilidad diaria. Más allá de la conectividad que requieren todos que van en bici, esto también pretende optimizar la *amigabilidad* de la experiencia, contando con elementos del diseño reconocibles, de poca distracción, y el estimular de la convivencia entre personas que se mueven en el mismo espacio.

En este sentido, es importante destacar que las infraestructuras "ciclables" continúan siendo compartidas con una amplia variedad de usuarios que utilizan diferentes medios de transporte, desde bicicletas hasta patinetes eléctricos, monopatines, monociclos, taxis, motos y coches privados. Si la presencia y la creciente red de carriles bici nos muestran algo más allá de su uso actual, es la necesidad de cambiar y ampliar la infraestructura para un uso más inclusivo y equitativo, enfocado en la convivencia equitativa, la movilidad medioambientalmente positiva y la longevidad de los usuarios. En resumen, debemos pasar de una ciudad "ciclable" a una ciudad amigable y habitable para todos.

(v) Amenazas para ir en bicicleta en Barcelona, elaborado durante el encuentro “ciclistas 60+”.



#### 4. UNA MOVILIDAD CICLISTA AMIGABLE CON LA EDAD

Basándonos en los conocimientos aportados por el conjunto consultado en esta investigación, intentamos reducir el concepto de “amigabilidad con la edad” para el uso de la bicicleta. Nuestra definición de este concepto sigue desarrollándose, pero por el momento distinguimos cuatro requisitos esenciales:

- 1) **Reducir el énfasis del ir en bici en el esfuerzo físico y cognitivo.** Este esfuerzo aplica a la estructura de la misma bicicleta, si sea con asistencia eléctrica o accesorios, e incluyendo una variedad de ciclos. Aun así, el diseño de la infraestructura ciclista tiene el mayor papel en pacificar la experiencia de montar la bici: si consistiera en espacios amplios, segregados de otros modos de transporte, sin paradas innecesarias, y con un diseño inteligible y continuo, bajaría la necesidad de atención alta continua y habilidad física elevada. Por último, el comportamiento permitido en este espacio afecta al esfuerzo necesario; un espacio que actualmente cuenta con diversos vehículos y velocidades, maniobras de adelantamiento densas, giros imprevistos, etc.



**2) Mover desde la velocidad y la eficiencia hacia el mantenimiento y la durabilidad.**

Dar un paso desde la ciudad ciclable a la ciudad amigable supone un replanteamiento de la manera de pensar y planificar la movilidad. Las recientes intervenciones urbanísticas de Barcelona (Supermanzanas, ejes verdes) ya se van dissociando de la idea que la movilidad solo sirve para desplazarse con la eficiencia más alta posible. Pese a ello, son parciales y (aún) no corresponden con la distancia corta-media (1-5 kilómetros) que coincide con un rango apto para movilidad en bici a nivel de barrio y ciudad. Además, el presente planteamiento de carriles bici se basa en una infraestructura vial pensada para tráfico motorizado (directo, unidireccional, monótono) que recrea el enfoque en velocidad y eficiencia para la movilidad ciclista. Para promover una movilidad amigable y durable con los años, el ir en bici ofrece una oportunidad única para darle la vuelta a la apropiación del espacio público para facilitar una movilidad única, rápida y eficaz.

**3) Aproximar críticamente a todos los tipos de infraestructura ciclista.**

Resumiendo los requisitos infraestructurales de hasta ahora, cabe destacar que la infraestructura real para usar la bicicleta se extiende desde el momento y el lugar donde uno decide coger la bicicleta hasta la llegada al destino. No obstante, habitualmente reducimos las instalaciones para bicicletas al carril bici y poco más. En una aproximación amigable al ir en bici no pueden faltar las demás partes del desplazamiento. Una antología del conjunto de personas mayores que forman parte de este estudio: bajar desde casa, el almacenamiento de la bici, emplear el sistema Bicing u otros sistemas compartidos, el aparcamiento en la calle o al destino, las conexiones entre carriles (cruces, semáforos, señalización, visibilidad, espacio para detener), accesibilidad del destino final (entradas, rampas, bordillos), y cercanía a servicios de bicicleta (reparaciones, ajustes, ciclos menos convencionales). Todos son elementos claves del desplazamiento y una ausencia de cualquiera parte puede resultar en un esfuerzo extra, algo que no todas las personas ciclistas se pueden permitir y les afecta la percepción de la bici como opción viable. Su adecuación al uso por todas las edades es clave para una experiencia en bici amigable de A a Z.

**4) Reconocer el factor humano.**

En una sociedad cada vez más envejecida, es importante reconocer la diversidad de edades y capacidades. En el ámbito de la movilidad en bicicleta, esto implica la diversidad de tipos de bicicletas y su promoción y visibilización. El uso de la bicicleta y los beneficios que conlleva forman una movilidad compuesta por una variedad de desplazamientos funcionales y de ocio, salud, socialización, movilidad independiente, y en el fondo, para todos, un envejecimiento positivo. En este sentido, es destacable que persiste el deseo y la motivación de las personas mayores para moverse en bicicleta, incluso cuando esto puede ser más difícil o cuando no se cuenta con la infraestructura adecuada para hacerlo. Es necesario tener en cuenta el deseado uso de la bicicleta en el futuro para fomentar su uso en el presente.

Memorizando el encuentro en grupo con “ciclistas 60+”, cabe compartir unos fragmentos en los que concretizan los participantes qué hace falta para conseguir estos requisitos en su experiencia diaria.

Dividimos sus comentarios entre las experiencias a fomentar (+) y las a evitar (-).



“Ir hacia la playa es una pasada. Es una sensación de cuando estuve en Holanda. No me lo pude creer. Te pones voluntad y ya está.”

**Flor (60), Les Corts**

“Ahora con la eléctrica voy por toda Barcelona. En todos los barrios encontramos carriles preciosos. En Tres Torres, en Sarrià, Poblenou, Horta.”

**Gerard (71), l'Eixample**

“Transport, trasllat, vull dir que es pot moure's, salut, i divertiment. Que et distreus, et diverteixes. Inclús estalvi.”

**Robert (65), l'Eixample**



“Odio lo que es la Rambla y Carrer Tallers, todo del Portaferriça, que es mi barrio. Con los peatones pues tienes que ir muy despacio o bajar.”

**Noemi (75), Ciutat Vella**

“Las calles en el Eixample que no tienen carril bici, procuro no cogerlas.”

**Lluís (67), Ciutat Vella**

“Por ejemplo la Rambla es una calle 30 pero te empujen los coches que pasan por allí. Para escapar de esta presión fui al parte central de la Rambla y caminé hacia la bocacalle a pie.”

**Lluís (67), Ciutat Vella**

“El peor para mí es toda Badalona.”

**Marta (63), Guinardó**

“El peor es el lloc on és la casa meva. És un forat negre de carrils bici, és impossible. Cal anar als carrers petits, però és impossible.”

**Kyle (77), Sant Gervasi**

**Las oportunidades para ir en bici, más bien una nueva modalidad para desplazarse en Barcelona, por lo tanto, son claras para las personas de mayor edad.** No obstante, su menor uso (ve gráfico (ii)) nos recuerda a la necesidad de ver más allá de las actuales personas usuarias de la bici, teniendo en cuenta tanto sus demandas al entorno construido (seguridad contra otras modalidades, conexiones interurbanas, quitarse de los “agujeros negros”, según las citas arriba) como soluciones en otros ámbitos de la movilidad y el urbanismo (bajar la presión cognitiva, alentar usos y sensaciones diferentes al ir de A a B).

Los participantes al encuentro tenían claro que querían seguir usando la bici, pero no sin hacer caso a las amenazas y debilidades que surgen con la edad. Concienciándose y priorizando entre ellos los puntos débiles (ve imagen (vi)), argumentan que sobre todo la fragilidad física y el comportamiento de otros usuarios de la ciudad siguen poniéndolos en riesgo. Dicho de otra forma, una ciudad ciclista inclusiva nunca está acabada, dado que se presentan nuevos usuarios y comportamientos continuamente. Aquel tipo de ciudad, sin embargo, sí daría más presencia a los extremos de las edades, no sólo a las personas mayores:

"A vegades veig el bicibus, portant els nens a la escola. Quan els nens vagin amb bicicleta a la ciutat, vol dir que la ciutat està segura. És a dir que es amigable amb les bicicletes." – **Lluís (67), Ciutat Vella**

(vi) Priorizando las debilidades para ir en bicicleta en Barcelona al ser mayor, elaborado durante el encuentro “ciclistas 60+”.



## 5. CONCLUSIÓN: MIRAR HACIA EL FUTURO CON LA GENTE MAYOR DE HOY

Los participantes a este estudio aprueban la red ciclista de Barcelona, que les permite ir y acceder a sus actividades de manera relativamente cómoda. No obstante, la situación actual también les hace recurrir a maniobras o desvíos para mantener su seguridad o conectar las pocas partes conectadas de la ciudad y el área metropolitana. Estas complicaciones limitan tanto el rango de actividades que se puede acceder en bicicleta como la misma viabilidad de emplearla en transporte cotidiano, lo que también se refleja en el reparto modal desigual de la bicicleta entre grupos de la población.

Cualquiera actuación de mejora, por lo tanto, debe basarse en cuatro premisas: 1) reducir el énfasis del ir en bici en el esfuerzo físico y cognitivo; 2) atribuir menos protagonismo a la velocidad y la eficiencia de la movilidad urbana y más a la durabilidad a lo largo de la vida; 3) aproximar críticamente e integralmente a todos los elementos que forman parte de la infraestructura ciclista, entre el ir de A a B y más allá; y 4) reconocer y visibilizar el factor humano y su diversidad de edades y capacidades.

Dentro de las actuaciones de la ciudad para prepararla de cara al futuro, por lo tanto, debe contar con la bicicleta como modo de transporte tanto maduro como inclusivo. La realidad social de la ciudad ya no permite una planificación que empiece con las necesidades de las personas jóvenes o de edad laboral, sino exige reconocer el paulatino envejecimiento de la población urbana. Desde la perspectiva de la justicia social, no sería más que razonable incluir esta tendencia en las planificaciones de diferentes ámbitos, entre ellos la movilidad urbana. Hacer que la ciudad sea algo más de “ciclable” sino amigable para las personas usuarias futuras sería un buen paso hacia una movilidad sostenible, saludable y bienvenida en el comedor urbano.

*LOS AUTORES EXPRESAN SU AGRADECIMIENTO A LOS PARTICIPANTES QUE COMPARTIERON SU TIEMPO Y EXPERIENCIAS PARA ESTA INVESTIGACIÓN Y AL BICICLETA CLUB DE CATALUNYA POR APOYAR EL DESARROLLO METODOLÓGICO Y LA DIVULGACIÓN DEL PROYECTO. EL PROYECTO ENTOURAGE HA SIDO FINANCIADO POR EL PROGRAMA MARIE SKŁODOWSKA-CURIE ACTIONS DEL MARCO HORIZONTE 2020 DE LA UNIÓN EUROPEA (CONVOCATORIA H2020-MSCA-IF-2020, NO. 101032961). NO SE PUEDE CITAR ESTE ARTÍCULO O PARTES DEL CUAL SIN INCLUIR LA SIGUIENTE REFERENCIA:*

*WILBERT DEN HOED, LAURA CHAVES (2023), DE CICLABLE A AMIGABLE: ¿QUÉ PODEMOS APRENDER DE LAS EXPERIENCIAS EN BICI DE LAS PERSONAS DE MAYOR EDAD? BICICLETA CLUB DE CATALUNYA, 15 DE MAYO 2023, [HTTPS://BACC.CAT/WP-CONTENT/UPLOADS/2023/05/PROYECTO-ENTOURAGE\\_CIUDADES-AMIGABLES-CON-LAS-PERSONAS-MAYORES.PDF](https://bacc.cat/wp-content/uploads/2023/05/PROYECTO-ENTOURAGE_CIUDADES-AMIGABLES-CON-LAS-PERSONAS-MAYORES.PDF)*

CONTACTO: [WILBERT.DENHOED@URV.CAT](mailto:WILBERT.DENHOED@URV.CAT)

**Enlaces relevantes:**

[Web del proyecto ENTOURAGE](#)

[El proyecto ENTOURAGE está a la mitad del camino](#), un artículo inicial sobre el encuentro “ciclistas 60+”.

[Convocatoria del proyecto ENTOURAGE lanzada conjuntamente con el BACC.](#)

Radiografía ciclista de Barcelona 2023:

- [Anàlisi d'ús dels carrils bici, recompte segons perfils](#)
- [Anàlisi dels perfils ciclistes](#)

*\*Conforme el protocolo ético de este proyecto universitario se han fingido los nombres de los participantes mencionados en este artículo.*