



Guia para una movilidad ciclista 'Amigable con la edad'

Hacer frente a las tendencias en la movilidad activa y el envejecimiento de la población



Versión en Castellano

Para citar los contenidos de esta guía:

Den Hoed, W. y Chaves, L.M. (2024) Guía para una movilidad ciclista amigable con la edad. Hacer frente a las tendencias en la movilidad activa y el envejecimiento de la población. Marzo de 2024. Universitat Rovira i Virgili y Bicicleta Club de Catalunya.

EN-TOUR-AGE: “European tourist cities in transformation: the construction of age-friendly mobilities”

– hacia ciudades turísticas con una movilidad inclusiva para las personas mayores

Web del proyecto: <https://agefriendlycycling.city>

Autores:

Wilbert den Hoed, Laura M. Chaves

Edición:

Laura M. Chaves, Adrià Arenas

Ilustración y diseño:

Laura M. Chaves

Agradecimientos expresos a:

Valentina González Alzola, Neus Bonavila i Azorin, y Antonio Paolo Russo (Universitat Rovira i Virgili)

El Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics (GRATET, Departamento de Geografía de la Universitat Rovira i Virgili)

Los 37 participantes del estudio en Barcelona

Manchester Urban Ageing Research Group (MUARG, University of Manchester)

Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

Asociación En Bici Sense Edat [Cycling without Age]

Marzo

2024



"Este proyecto 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)"

INTRODUCCIÓN Y DESAFÍOS

¿QUÉ ES ENTOURAGE?

ENTOURAGE es un estudio académico llevado a cabo entre los años 2022 y 2023, centrado en analizar las transformaciones de la movilidad en metrópolis europeas con gran atractivo turístico. Particularmente, se enfocó a investigar sus efectos en la movilidad activa con énfasis en la perspectiva de personas mayores de 60 años. La ciudad de Barcelona fue el caso principal de estudio, donde el proyecto se centró en el uso de la bicicleta como medio de transporte a lo largo de todas las etapas de la vida.

¿PERSONAS MAYORES EN BICI?

Partimos de la observación de que el uso de la bicicleta está experimentando un notable auge en diversas ciudades españolas, lo que refleja una tendencia internacional hacia la promoción de la movilidad urbana sostenible, limpia y saludable. Al mismo tiempo, las poblaciones urbanas están experimentando un proceso continuo de urbanización, acompañado por un envejecimiento demográfico debido a la reducción de la mortalidad y el aumento de la esperanza de vida. Por consiguiente, podemos afirmar que el futuro de las ciudades se caracteriza por una composición demográfica marcada por una mayor longevidad y una creciente proporción de personas de edad avanzada.

Cuando analizamos las tendencias en movilidad y demografía de manera conjunta, es evidente, según la literatura especializada en movilidad e inclusión de diversos grupos sociales, que las personas mayores suelen ser uno de los segmentos de la población que menos utiliza la bicicleta como medio de transporte¹. Por ejemplo, en Barcelona, el reparto modal muestra que la bicicleta representa solo un 0,6% de los desplazamientos diarios entre personas mayores de 65 años². Además, es importante destacar que en esta ciudad existe una notable brecha de género³, lo cual es relevante dado que la mayoría de las personas mayores son mujeres.

Con todo lo anterior, resulta evidente que las personas de mayor edad participan menos en la movilidad ciclista, lo que las priva de los beneficios asociados en términos de accesibilidad, salud y bienestar. Sin embargo, considerando que en otros países las personas mayores sí suelen utilizar la bicicleta como medio de transporte urbano⁴.

1 Aldred, Rachel, Woodcock, James y Goodman, Anna, 2016. Does more cycling mean more diversity in cycling? *Transport Reviews* 36(1), 28-44. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1014451>.

2 Ajuntament de Barcelona, 2022. Enquesta de Serveis Municipals. Disponible en <https://dades.ajuntament.barcelona.cat/enquesta-serveis-municipals/>.

3 Bicicleta Club de Catalunya, 2023. Radiografía Ciclista de Barcelona. Disponible en <https://bacc.cat/radiografia-ciclista-de-barcelona-resultats-de-lestudi/>.

4 Harms, L., Bertolini, L., te Brömmelstroet, M., 2014. Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country exploring differences and trends. *Journal of Transport & Health* 1, 232-242. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.012>.

Este estudio busca destacar las prácticas y medidas adoptadas por este grupo demográfico para emplear la bicicleta en su movilidad diaria. En este sentido, nos centramos en cuestiones fundamentales como:

- ¿Cuáles son las barreras y facilitadores que influyen en la movilidad ciclista en la edad avanzada, y cuál es el papel del entorno urbano en su configuración?
- ¿Hasta qué punto las transformaciones en la movilidad ciclista se ajustan a las necesidades específicas de las personas de edad avanzada?

Estos interrogantes nos permitirán comprender mejor las dinámicas y desafíos asociados con el uso de la bicicleta como medio de transporte entre la población de mayor edad, así como identificar posibles áreas de mejora tanto en políticas públicas como en la planificación urbana.

¿QUÉ OFRECEMOS?

En 2023 ya se publicó un [primer informe](#) sobre el caso de Barcelona en el que se planteó un cambio de perspectiva desde una ciudad ciclable a una movilidad ciclista amigable con la edad. Con este documento, además, ofrecemos ideas y herramientas concretas con aplicabilidad en el ámbito político, técnico y ciudadano. Desde la investigación aplicada, elaborada entre el Departamento de Geografía de la Universitat Rovira i Virgili (URV) y el Bicicleta Club de Catalunya (BACC), compartimos resultados sobre:

- ***¿Cómo y por qué las personas mayores se mueven en bicicleta?***
- ***¿Qué beneficios conlleva una mirada 'amigable' al utilizar la bicicleta y a la infraestructura ciclista?***
- ***¿Cómo puede una red ciclista inclusiva y segura transformar la movilidad urbana y el espacio urbano?***

Gracias a estas exploraciones, proponemos un modelo de ciudad que tenga en cuenta el envejecimiento de la población, donde la movilidad ciclista se convierta en una herramienta clave de transformación del espacio urbano, especialmente dirigida a aquellos grupos de personas que actualmente no suelen utilizar la bicicleta para desplazamientos cotidianos urbanos.

CIUDADES AMIGABLES CON LA EDAD

El concepto urbanístico de la [amigabilidad con la edad](#) busca abordar dos desafíos sociales contemporáneos: el envejecimiento de la población y la urbanización. Uno de los ámbitos que se busca repensar y adaptar 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 carecían de criterios que garantizaran la accesibilidad universal. Debido al bajo uso de la bicicleta entre personas mayores, la movilidad ciclista se une a los ámbitos que requieren un replanteamiento para asegurar su accesibilidad para personas de todas las edades.



Centrándonos en el caso de la ciudad de Barcelona, la bicicleta no se manifiesta como un medio de transporte amigable ni inclusivo para todas las edades.

Dado que actualmente Barcelona cuenta con un **21%** de la población **mayor de 65 años**, es crucial considerar a este grupo demográfico en las futuras planificaciones urbanas.

Se prevé que para el **año 2030**, esta cifra *aumentará hasta casi el 30%*, mientras que el porcentaje de personas jóvenes (<19 años) se mantendrá alrededor del 16%.¹

¹ Cifras provenientes de la Estrategia Municipal de Envejecimiento (2018-2030).

LOS RETOS: ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN E INCLUSIÓN EN LA MOVILIDAD ACTIVA EN BARCELONA

El planteamiento de ciudades amigables con la edad, impulsado por la [Organización Mundial de la Salud](#) y una red compuesta de más de 1100 ciudades en 44 países, da a entender que la vejez ya no solo es una época de declive. La 'nueva vejez', por lo tanto, es una idea que reconoce que somos más jóvenes siendo mayores – un cambio de percepción respecto a la connotación tradicional de disminución y deterioro. En ella, experimentamos múltiples etapas de vejez – entre otras la de desarrollo personal, el crecimiento, la actividad social y económica, el cuidado, la jubilación, así como la decrepitud, la fragilidad y la desaparición. A pesar de esta diversidad, la vejez en general no está bien vista socialmente: hacer o empezar nuevas actividades en edad avanzada son vistas como poco probables.

Lo que preocupa hoy en día a muchas ciudades e individuos es vivir la vejez de manera decente, incluso cuando se cree que la vejez es un camino hacia lo desconocido; la enfermedad o la pérdida de seres queridos o la fragilidad propia que llega con los años. Aquellas preocupaciones suelen incluir la soledad no deseada, un factor de riesgo para la salud mental y patologías psicológicas. La soledad no deseada, paradójicamente, ocurre más a menudo cuando una persona tiene más tiempo que nunca para estar acompañada por amigos, hijos, u otros familiares. Los estudios científicos señalan la importancia de la trayectoria biográfica, es decir, todo lo vivido en cada etapa de la vida: las conexiones con estas personas o las habilidades técnicas o cognitivas que conservamos. Las aspiraciones que tenemos para la jubilación o la vejez se forjan en la juventud u otras etapas previas a la vejez. Somos el conjunto de todo lo vivido.

A las preocupaciones sobre la vejez también se ha sumado la intergeneracionalidad, que se define como el intercambio de experiencias, conversaciones y compañía con personas de diferentes edades. Las incertidumbres de la actualidad – relacionadas con el costo de vida, la pobreza energética, el cambio climático y a desigualdades socioeconómicas en general – ha creado disonancias entre generaciones. Hoy en día es probable que las nuevas generaciones sean más pobres que sus padres, con menor estabilidad laboral y dificultades para acceder a una vivienda adecuada, y que sean menos robustos los servicios sociales cuando estas generaciones envejezcan. Además, una preocupación generalizada es el cambio climático, que actualmente ya afecta más a las personas mayores por efectos de clima extremo y la contaminación atmosférica. Estos efectos probablemente seguirán condicionando de manera más significativa en la vida de las próximas generaciones. Frente a estas preocupaciones también tenemos que considerar las oportunidades de la vejez. La prevención de las enfermedades (mortales) y el aumento de la esperanza de vida han aumentado considerablemente los 'años de vida saludable'.

Las oportunidades de bienestar, por lo tanto, se han prolongado, siempre reconociendo que es probable que venga la fragilidad y la dependencia. Para vivir con ellas, podemos pensar en actividades de intensidad baja o moderada o de mantenimiento cognitivo.

En cuanto a la movilidad, en este sentido, se reconoce que el radio de movimiento cotidiano puede hacerse cada vez más pequeño, pero también observamos un aumento en los viajes durante la edad avanzada y un deseo de realizar actividades que no eran posibles en la juventud por diversos motivos.⁵

⁵ Hitchings, R., Venn, S., & Day, R., 2018. Assumptions about later-life travel and their implications: pushing people around? *Ageing & Society*, 38(1), 1-18. <https://core.ac.uk/reader/185494420>.

En el proyecto ENTOURAGE se vinculan los retos que nos presenta el envejecimiento de la población combinado con el creciente interés en la promoción de la movilidad ciclista. Las políticas e iniciativas para aquella promoción suelen enfocarse a una demografía general, utilizando indicadores como incrementos de porcentajes de desplazamientos o bien kilómetros de infraestructura creada. Sin embargo, este enfoque no necesariamente resuelve el poco acceso que tienen las personas de mayor edad al uso de la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos. Una lástima, conociendo las ventajas del uso de la bicicleta para todos los grupos poblacionales. Su impacto en la mejora de la salud mental, la salud física, el mantenimiento cognitivo, y la conexión social, considerándose una actividad de intensidad baja o moderada. Estas ventajas son desapercibidas para las personas que más beneficio obtienen de una movilidad y vida cotidiana de proximidad.

ENTOURAGE usa el concepto de la amigabilidad con la edad para entender *por qué* la movilidad ciclista es poco accesible para grupos sociales como son las personas mayores y *cómo* podemos involucrar a este grupo en la mejora de la movilidad para personas de todas las edades.

Los retos

- **Retos vinculados al envejecimiento** de la población: salud mental y física, la soledad no deseada, longevidad y nuevas aspiraciones, actividad física baja o moderada, desplazamientos cotidianos locales, actividades y servicios de proximidad.
- **Retos vinculados a la inclusión y la equidad en la movilidad activa:** desplazamientos cotidianos locales, representación y visibilidad en el uso de la bicicleta, reconocimiento como grupo usuario de la bicicleta, y ausencia en la promoción actual de la movilidad ciclista cotidiana.



La visión



- **Una movilidad ciclista amigable con la edad es viable** para personas de todas las edades.
- **Una propuesta a favor de las cualidades de la movilidad ciclista** desde la perspectiva de personas de mayor edad

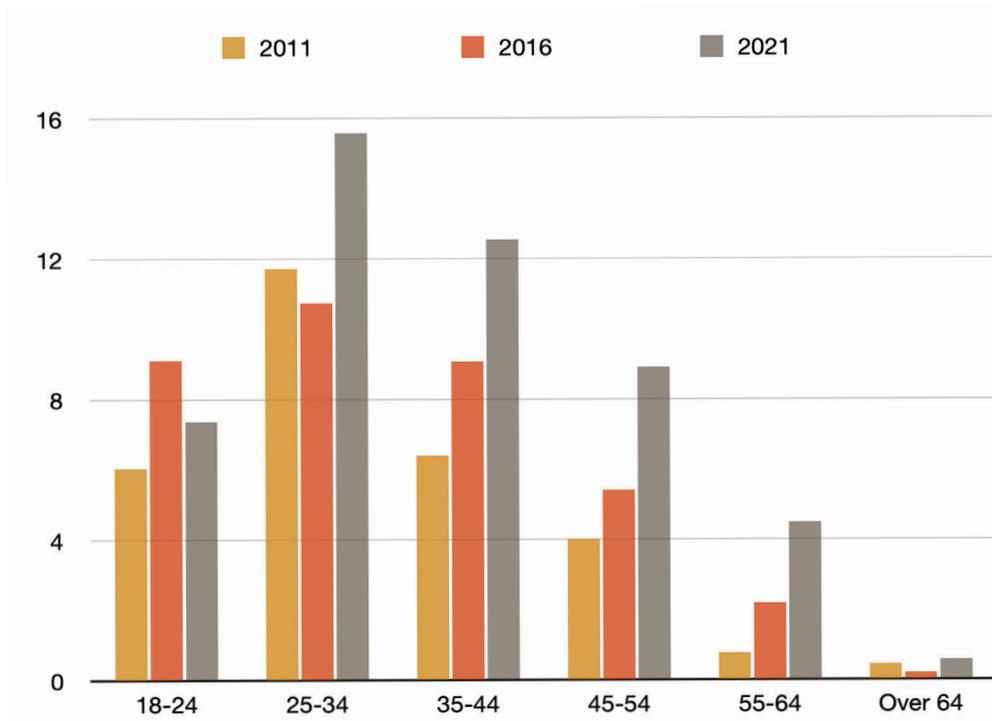
La ciudad

- **El contexto geográfico del caso de estudio es la ciudad de Barcelona.** Es una ciudad muy diversa en cuanto a los perfiles de las personas usuarias de la bicicleta, por ejemplo entre géneros, edades, o barrios residenciales. Además, los barrios de la ciudad muestran perfiles muy diferentes a la hora de los índices del envejecimiento.



Barcelona fue elegida estudio de caso por el auge de infraestructura y el reparto modal ciclista que se ha visto en la última década. Además de sus intenciones por declararse a una ciudad ciclista, también es objeto de varias intervenciones urbanas que pretenden reducir la congestión, la contaminación atmosférica y acústica, y velar por la seguridad vial. Las políticas de movilidad actuales pretenden transformar el reparto modal de la ciudad hasta un 80 % combinado de desplazamientos a pie, en bicicleta, vehículo de movilidad personal (VMP) y en transporte público. En cuanto a la bicicleta, la ciudad presume de casi 300 kilómetros de infraestructura ciclista (126 kilómetros en 2016), repartidos entre carriles bici nuevos y calles pacificadas.⁶

El uso actual de la bicicleta varía en gran medida según el barrio, siendo casi inexistente entre los residentes de zonas más montañosas de la ciudad. A su vez, existen grandes variaciones demográficas, con un uso sustancialmente menor entre las mujeres y de un solo 0,6% de las personas mayores de 65 años. La supuesta brecha de edad queda muy visible en Barcelona cuando analizamos el uso indicado de la bicicleta por la ciudadanía para sus actividades principales. **El gráfico presenta la tendencia del uso de la bicicleta en los últimos diez años, mostrando una proporción persistentemente baja para el grupo de edad superior a 64 y un crecimiento sustancial en otros grupos de edad.**



P: ¿Qué medio de transporte utilizas para moverte en tus actividades principales?

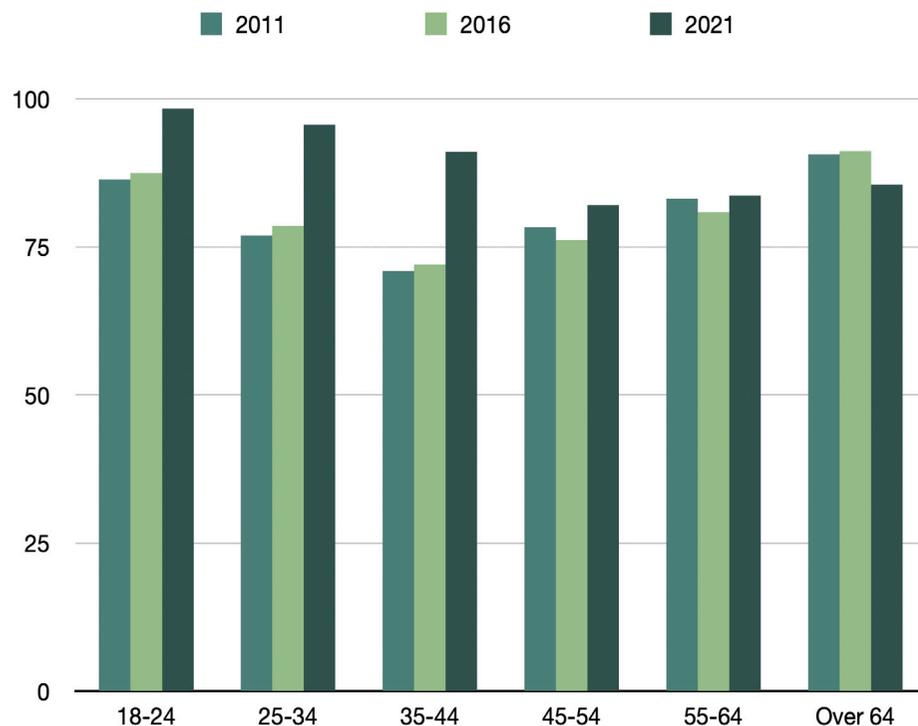
R: Bicicleta propia o Bicing

Gráfico 1: Tendencia del uso de la bicicleta en los últimos 10 años.

Fuente: elaboración propia a través de la 'Encuesta de Serveis Municipals 2022'.

Paralelamente, el siguiente gráfico muestra que **el uso del transporte sostenible entre los habitantes de Barcelona crece entre grupos más jóvenes, pero baja por parte del grupo 64+**. En consecuencia, los gráficos demuestran la infrautilización de la movilidad sostenible y ciclista por parte de las personas mayores. También cabe destacar que la ciudad estima que, en el año 2030, uno de cada tres residentes tendrá más de 65 años, una cifra sustancialmente mayor que el 21 % en 2018⁷. Actualmente, observamos índices bajos en la Ciutat Vella, la zona costera y Nou Barris mientras que en algunos distritos el porcentaje de personas de más de 65 años es alrededor de los 30%.

Según los estándares actuales, por lo tanto, una parte de la población cada vez más presente tendría menos acceso a intervenciones urbanísticas relacionadas con el uso de la bicicleta. Para hacer frente a esta situación, **este estudio pretende entender la mejor forma de incluir la bicicleta en la movilidad diaria a lo largo de la vida, destacando sus relaciones con el entorno urbano, la normalización de su uso y las cualidades que pueda ofrecer la bicicleta para la tercera edad**. En el siguiente apartado explicamos los datos en los que se basa el estudio y desarrollamos seis propuestas derivadas de su análisis.



P: ¿Qué medio de transporte utilizas para moverte en tus actividades principales?

R: Transporte sostenible.
(Vehículos no privados o motorizados)

En el año 2030, uno de cada tres residentes tendrá más de 65 años, una cifra sustancialmente mayor que el 21 % en 2018.

PROPUESTAS PARA UNA MOVILIDAD CICLISTA AMIGABLE

NOTA METODOLÓGICA

El estudio usó tres métodos complementarios para captar y comprender las experiencias ciclistas de personas de al menos 60 años. **Por una parte, se llevó a cabo un método biográfico, formado por entrevistas indagando sobre la adopción de distintos medios de desplazarse a lo largo de la vida.** También se indagó acerca de la experiencia de comenzar a utilizar en bicicleta y sobre las oportunidades y los obstáculos para incorporarla en la movilidad cotidiana (en el pasado, presente y futuro (previsto)). **Por otra parte, se añadieron métodos *móviles* consistiendo en paseos en bicicleta acompañados por el investigador.** Se nos permitió conocer las experiencias de movilidad en el día a día de 'en vivo' y sirvieron tanto para observar las interacciones con el espacio urbano como el contexto en el que tuvieron lugar las experiencias que los participantes nos contaron durante la entrevista.

Se grabaron los recorridos tanto en audio como en vídeo, mientras que las entrevistas solo fueron grabadas en audio. Esto permitió a los investigadores analizar las conversaciones en marcha con el participante, recopilar datos visuales, interpretar el flujo de movimientos, el movimiento propio del participante, y las interacciones con otros actores de la ciudad. Por último, se presentó un primer resumen de los resultados en un grupo focal en el que se discutían las cualidades y barreras para ir en bicicleta por Barcelona de manera participativa.

En el estudio participaron 37 personas de distintas edades mayores (60-88 años). Sus lugares de residencia se extendieron sobre todos los

distritos de Barcelona, logrando también una equidad de género en la participación. Significativamente, se convocaron diferentes niveles de experiencia ciclista, desde principiantes hasta ciclistas de toda la vida. Una vez finalizadas las entrevistas, se pidió a los participantes que llevaran un diario de viaje en línea y se les invitó a los paseos acompañados en uno de sus desplazamientos habituales por la ciudad. Participaron 14 personas en esta última actividad, recorriendo un total de 17 rutas de entre 1 y 11 kilómetros con un promedio de 4,4 km. Finalmente, se hizo una jornada de retroalimentación y de grupos focales planteados para poner en común los temas clave sobre las motivaciones y obstáculos del ir en bicicleta con una edad avanzada. En el restante de esta guía se presentarán las seis propuestas derivadas del análisis del conjunto de los datos obtenidos.



Figura 2: Esquema gráfico de los tres componentes del diseño metodológico



Fuente: elaboración propia.

En el estudio participaron 37 personas de distintas edades mayores (60-88 años).

PROPUESTA 1: PRIORIZAR LAS CUALIDADES AMIGABLES DE LA BICI

Las cualidades que aporta la movilidad ciclista a la tercera edad son múltiples, contundentes y transformadoras. El análisis de las entrevistas, los paseos acompañados y el grupo focal ha revelado temáticas claves que definen el grado de amigabilidad con la edad que llega a tener la movilidad ciclista. Aquí se expone las cualidades que ofrece la bicicleta a personas de la tercera edad: conectividad; adaptación; seguridad personal y ambiental; salud y bienestar; cuidado e intergeneracionalidad; y la visibilización.

- **Cualidad 1. La conectividad.** La movilidad ciclista permite ir a tu ritmo, midiendo los esfuerzos, y permitiendo una movilidad de puerta a puerta. Según sus necesidades o preferencias, los participantes eligen rutas directas y rápidas, rutas más calmas y seguras o con menos subidas, o van por ejemplo por calles de tráfico restringido o zonas compartidas con peatones.

No dependen de un horario fijo o del estado del tráfico, y la flexibilidad en cuanto a la ruta permite llegar a sitios con comodidad y alegría.

- **Cualidad 2. La adaptación.** Los participantes están adaptando su estilo de ir en bicicleta según sus capacidades físicas. La propia bicicleta permite esta adaptación, por ejemplo con modelos de barra baja o con cesta o portaequipajes para llevar productos de compra. Además, se ha visto un alto uso de la bicicleta plegable, permitiendo su entrada en casa u otros edificios o haciendo su uso compatible con el transporte público. Por último, la bicicleta con asistencia eléctrica permite regular el esfuerzo físico y la velocidad necesaria para mantenerse al ritmo del tráfico.
- **Cualidad 3. La seguridad personal,** también haciendo referencia a la responsabilidad con las demás personas. Para algunos de los participantes, la motivación del uso de la bicicleta es moverse a una 'velocidad humana' sin contaminar o poner en peligro a los demás. Reconocen que no emplean una forma de transporte "agresiva" (Daniela, 60, Horta) o bien una

acorde con las dimensiones de las calles, por ejemplo en zonas pacificadas o "la estructura urbanística del barrio gótico" (Marc, 66, El Poblenou). Algunos también reconocen una mejor percepción de la seguridad propia, en el cual la bicicleta hace reducir la fragilidad de moverse sola por la ciudad como persona mayor:

- **Cualidad 4. Salud y bienestar.** Dos de los principales aspectos positivos de andar en bicicleta destacados por los participantes son la mejora o el mantenimiento de la salud física y la sensación de logro que se obtiene al moverse por el movimiento a propia fuerza. El poder ir, el seguir yendo, y el aspirar ir en el futuro es una fuente de autoconfianza y de longevidad de las habilidades para mantenerse activo y en forma. Además, se aprecian las oportunidades de explorar la ciudad y sus alrededores, a mantener la mente abierta y simplemente disfrutar.

- **Cualidad 5. El cuidado ambiental y con otras generaciones.**
La bicicleta permite participar en actividades de cuidado, por ejemplo a hijos o nietos, parejas o padres, o a personas con movilidad reducida. Forma una distracción de la carga psicológica del cuidar, pero también una manera de diversión y conexión con personas de diferentes edades y orígenes. Por último, para muchos participantes en el estudio la bicicleta evoca recuerdos de su juventud, cuando descubrieron el placer del uso lúdico de este medio de transporte.
- **Cualidad 6. La visibilización de las personas mayores.**
Aunque la vejez tradicionalmente es conocida como una época de fragilidad y desaparición de la sociedad, las personas consultadas en el estudio participan frecuentemente en la sociedad civil. Varias hacen voluntariado en centros cívicos, ONG, entidades públicas o movimientos vecinales. No siempre se atribuye esta actividad a la bicicleta, pero muchas veces la bicicleta es el medio de transporte preferido para conectar estas actividades o para hacerse visible con los colectivos en que participan.

“Incluso me siento joven, que a veces tengo que decirme ‘eh, que tengo 67 años, no puedo hacer el loco’, porque como me imagino que debe ser alguna cosa que me siento como la jovencita que iba siempre en bicicleta en verano. (...) A ver, el último accidente que tuve con bicicleta, que no he tenido muchos en mi conciencia, me olvidé de los años que tengo. Con mi nieto hice una carrera. Y me puse a correr, pero a ganar. Y claro, entonces la otra nieta me llamó, yo frené y saltaba. (...) Me olvido de que no tengo edad para hacer carreras con un chaval de diez años”

– Eva (67, La Ribera)

“Lo bueno de ir en bicicleta es que ves la ciudad de otra manera, puedes disfrutarla de otra manera. Y entonces eso es muy interesante, porque como estamos tan acostumbrados a ir a piñón, ya no ves las cosas. Y a mí me gusta siempre mirar. Pues mira, aquí hay un patio con un parasol [señala arriba]. Siempre voy mirando los terrados. Son lugares curiosos.”

– Sebastián (60, La Dreta de l'Eixample)

“Y aparte de llegar a trabajar, después de hacer los cinco kilómetros de la Gran Vía o la calle Consell de Cent, pues no llegas de la misma manera que yendo en el metro. Llegas más oxigenado, más alegre. Se nota.”

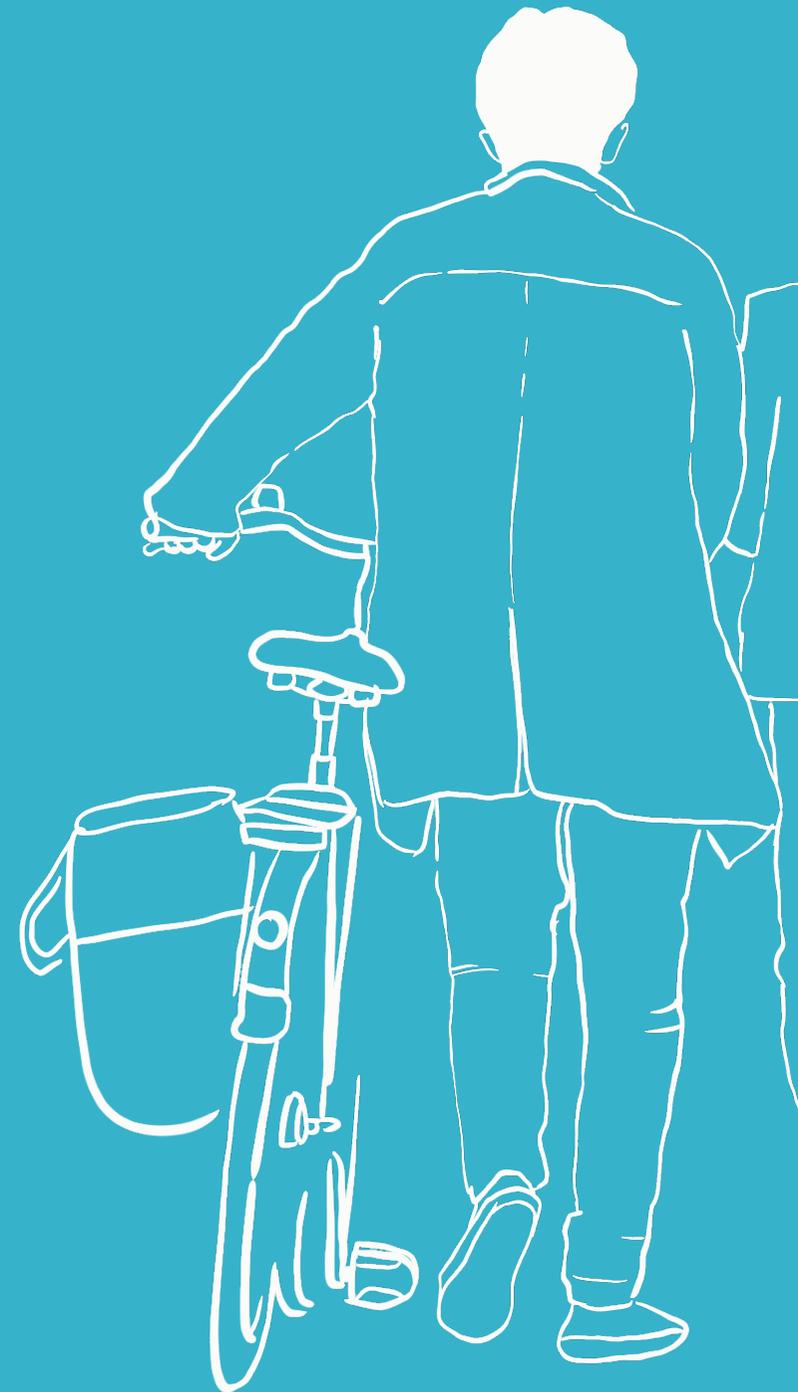
– Héctor (62, la Bordeta)

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

– Gerard (71, la Dreta de l'Eixample)

“Empecé a darme cuenta que mi evidente cojera, el hecho que andaba lenta, me había convertido en un objetivo fácil para un tipo de depredadores. En ese sentido, la bici también me ha aportado seguridad.”

– Flor (60, Les Corts)



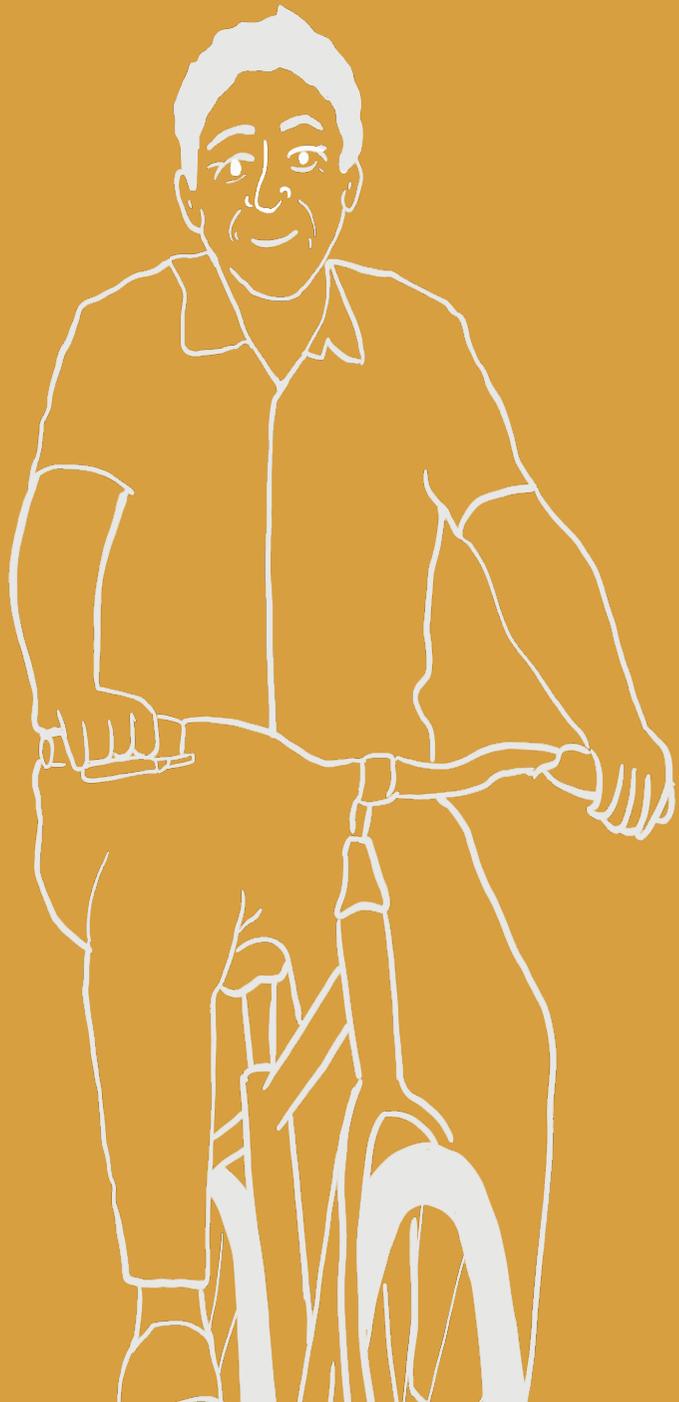


- **CONECTIVIDAD**
- **ADAPTACIÓN**
- **SEGURIDAD PERSONAL**
- **SALUD Y BIENESTAR**
- **CUIDADO AMBIENTAL Y CON OTRAS GENERACIONES**
- **VISIBILIDAD DE LAS PERSONAS MAYORES**

PROPUESTA 2: RECONOCER LA DIVERSIDAD

A partir de estas seis cualidades, se propone una mirada a las diversas maneras de entender la movilidad. Los perfiles, los motivos y las rutas, preferencias y frecuencias del uso de la bicicleta varían en gran medida entre las personas que participaron del estudio. Existen muchos tipos de uso y experiencias con el uso de la bicicleta: entre la persona mayor que ya va en bicicleta por Barcelona desde sus días de estudiante, la persona que empezó a ir cuando se introdujo el sistema Bicing, y la persona con poca experiencia ciclista a quien circular por la ciudad le sigue dando ansiedad. También existen estos tipos dentro de una misma persona: los motivos, las rutas, y la frecuencia de ir en bicicleta se ven relacionados con las condiciones familiares, laborales, residenciales, etc. de las personas.

En resumen, no existe un solo tipo de movilidad ciclista 60+ ni uno general. Por lo tanto, proponemos mirar a la ciudad desde la diversidad, permitiendo que personas en cualquier época vital, estado físico o nivel de experiencia ciclista puedan circular por la ciudad y responder a sus necesidades de movilidad mediante formas de transporte sostenible y agradable. En esta diversidad también incluimos la variedad de destinos y motivaciones por las cuales emplean la bicicleta para moverse. Encontramos que la bicicleta conecta barrios, permite hacer recados, compras, y desplazamientos por trabajo, ir a ver amigos o familiares, pasear con ellos, o simplemente da para 'ver la ciudad', la montaña o el mar. **El hecho que estas actividades de 'utilidad', ocio o cuidado mezclan y se encadenan subraya que la movilidad ciclista es conector, no-linear, y plumiform**



PROPUESTA 3: ENTENDER Y RESOLVER LAS BARRERAS REALES

Obstáculos o inconvenientes para utilizar la bicicleta como parte de la movilidad cotidiana existen para todas las personas. Para hacer recorridos cómodos y seguros, personas de todas las edades se beneficiarían de una infraestructura ciclista bien segregada, una red conectada, densa y extensa, y un entorno urbano pacificado y en concordancia con la movilidad sostenible. No obstante, las dificultades para usar la bicicleta con una edad mayor difieren a las de la población general.

Cuando analizamos el comportamiento de los participantes en el estudio, se puede concluir que pedalean en espacios con características muy diversas. Los tipos de calles transitadas, las dimensiones de los carriles bici, su conectividad, su señalización, y su extensión por toda la ciudad y el área metropolitana son parciales o incoherentes. En términos de conectividad, la falta de conexión entre carriles en cruces o semáforos, la visibilidad limitada, y la ausencia de espacio para detenerse pueden dificultar el viaje o generar inseguridad sobre su realización. Todo esto va en contra de lo que se entiende como un espacio ciclista inclusivo: coherente, continuo, seguro y entendible con facilidad⁸. Además, los perfiles de otros usuarios dentro del carril bici, según el tipo de vehículo: VMP o bicicletas eléctricas, que manejan otras velocidades, puede dificultar la convivencia.

En este sentido, es importante reconocer que las barreras para el uso de la bicicleta en la edad avanzada no se reducen a las dimensiones de los carriles bici o kilómetros de carriles bici disponibles. En una aproximación

8 Doran, A., El-Geneidy, A., & Manaugh, K. (2021). The pursuit of cycling equity: A review of Canadian transport plans. *Journal of Transport Geography*, 90, 102927. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102927>.

amigable con la edad al ir en bicicleta no pueden faltar los demás componentes de un desplazamiento de A a B.

Por lo tanto, **acentuamos lo que es la infraestructura real, una que se extiende desde el momento y el lugar donde uno decide coger la bicicleta hasta la llegada al destino**. Dichas barreras ya las encontramos en la necesidad de bajar la bicicleta desde casa, su almacenamiento en ella, el uso del sistema público de bicicletas, el aparcamiento en la calle o en el destino, la accesibilidad en el destino final (entradas, rampas, bordillos), o la cercanía a servicios de bicicleta (reparaciones, ajustes, disponibilidad y almacenamiento de bicicletas adaptadas). Resumimos el total de las barreras y sus áreas de solapamiento en la figura siguiente.

Todos estos son elementos claves del desplazamiento, así componiendo una 'infraestructura real'. Una ausencia de cualquier elemento, por lo tanto, resulta en un esfuerzo extra a la hora de moverse en bicicleta, algo que no todas las personas ciclistas se pueden permitir.

La adecuación de estos ámbitos al uso (potencial) por personas de todas las edades es clave para una experiencia en bicicleta amigable. En este sentido, es importante resaltar también las barreras encontradas entre los participantes que no usan la bicicleta habitualmente. Nuevas personas usuarias, sobre todo, cuentan las dificultades al encontrar espacios seguros para practicar su habilidad recién adquirida, ansiedad de utilizar la bicicleta fuera de espacios limitados o recorridos seguros y de integrar la movilidad ciclista en su realidad social diaria, por ejemplo en los destinos que suelen tener o con las personas con las que suelen ir en otro medio de transporte.

Por consiguiente, deducimos que la incorporación de la bicicleta en la rutina diaria, aun teniendo la capacidad de utilizarla, es un paso crucial a considerar en la promoción de la movilidad activa.

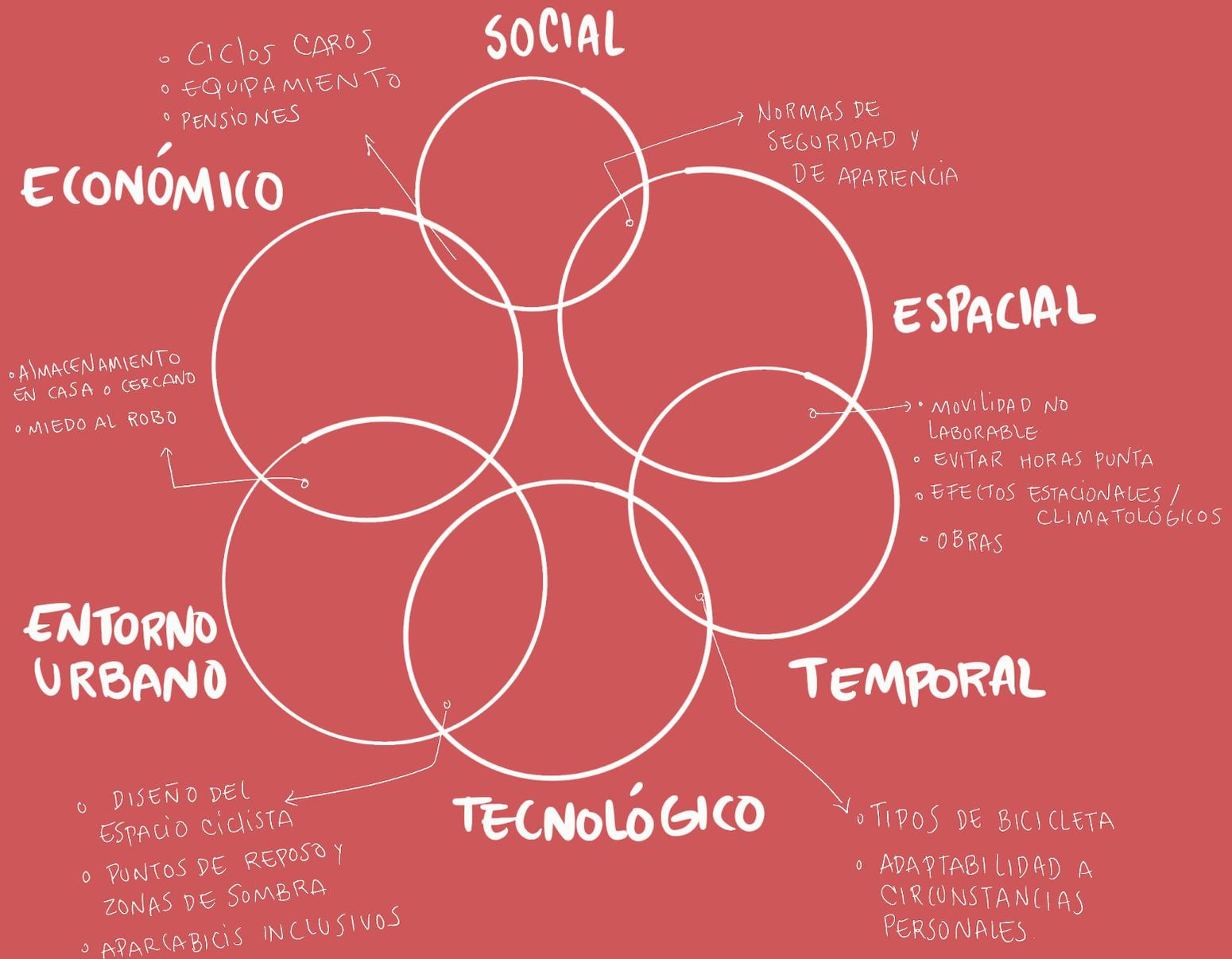


Figura 3: esquema gráfico de las barreras individuales para el uso de la bicicleta

Fuente: elaboración propia a través del análisis de datos.

PROPUESTA 4: EVITAR EL ESFUERZO FÍSICO

Esta propuesta subraya las ideas previas de que una movilidad ciclista amigable es flexible y adaptable según las capacidades de cualquier persona. Esta adaptabilidad permite abordar 'debilidades' como la creciente fragilidad física, preocupaciones sobre la seguridad o la continuidad de las rutas, así como la superación de cuevas, entre otros desafíos. En la edad avanzada, al igual que en otros grupos demográficos, sabemos que se obtiene un mayor beneficio al contar con una infraestructura segura que incluya carriles amplios y continuos, sin obstáculos y con giros suaves.

Sin embargo, en la experiencia actual de las personas estudiadas, observamos que se recurre frecuentemente al esfuerzo físico para superar las deficiencias en la situación actual. Aquí sumamos el esfuerzo cognitivo, experimentado sobre todo por personas menos experimentadas; una presión que requiere estar atento/a siempre, intentando prever peligros o errores de otros usuarios (**ver en fotos**).

El nivel de esfuerzo ya se define con el tipo de bicicleta que tenga una persona, si sea con marchas, asistencia eléctrica o con accesorios, e incluyendo una variedad de ciclos⁹.

Aun así, el diseño de la infraestructura ciclista tiene el mayor papel en pacificar la experiencia de usar la bici. Vemos una preferencia clara de circular por espacios amplios, segregados de otros medios de transporte, sin paradas innecesarias, y con un diseño legible y continuo. Estos espacios bajan el estrés ocasionado por la necesidad continua de alta atención y la habilidad física exigida.



Fotos: Ejemplos de presión generada por conducción temerosa

Además vemos que la capacidad de prever o sortear situaciones de (posible) peligro requiere un alto nivel de experiencia previa con el ir en bicicleta, ganada con los años y en una ciudad mucho menos preparada. Una movilidad ciclista inclusiva futura, seguramente no puede pretender necesitar esta experiencia a posibles personas usuarias de todas las edades, experiencias o habilidades

⁹ Entendiéndose como un vehículo con ruedas que permite la movilidad personal o formas adaptadas de bicicletas.

Las soluciones o consejos técnicos para evitar el esfuerzo físico son múltiples y variados¹⁰, pero las que más parecen valer entre las personas ciclistas de edad avanzada son:

1. Trabajar el 'efecto de red', generando una confianza que se puede llegar en bicicleta a todas partes de la ciudad y sus alrededores.
2. Elementos infraestructurales con el máximo nivel de confort: pavimento suave y uniforme, bien mantenido, y con una anchura que permite avanzar y ser avanzado dentro del mismo carril. También podemos considerar estructuras de reposo en semáforos (vea fotos) o para subir y bajar la bicicleta de la calzada.
3. Una semaforización adaptada a la velocidad de la bicicleta, priorizando el paso de las personas usuarias de la movilidad sostenible e incluyendo una fase de prioridad exclusiva de la bicicleta (o sea no únicamente luces parpadeando en ámbar en el caso de Barcelona).
4. Señalización con visibilidad y uniformidad. La información visual, acústica o táctil orienta a la persona usuaria sobre su ubicación, sus opciones de ruta, y comunica las normas de paso. En caso de obras, aunque pequeñas o de corta duración, se ha de asegurar el paso ininterrumpido e igualmente señalado.
5. Aparcamientos seguros, diversos y fáciles de usar. La bicicleta puede servir como ayuda de movilidad y viene en varias formas y tamaños. Por lo tanto, aparte de la necesidad de evitar el robo, su estacionamiento tiene que ser fácil, muy cerca del destino final y utilizable sin tener que levantar la bicicleta.

6. La disponibilidad de ciclos no-convencionales¹¹, bicicletas adaptadas y accesorios para facilitar un uso prolongado de la misma (espejos, barra baja, asistencia eléctrica, sillín de confort), y servicios de ayuda y reparaciones que cuentan con estos. Esta disponibilidad también se puede considerar a nivel de sistemas compartidos, incluido el Bicing.

Fotos: ejemplos de estructuras de reposo no intencionadas



10 Col·lectiu Punt 6 i Anaya Boig, Esther, 2021. Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona. Ajuntament de Barcelona. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/124686/5/20~FQRCA.pdf>.

PROPUESTA 5: TRABAJAR LA SENSIBILIZACIÓN SOCIAL

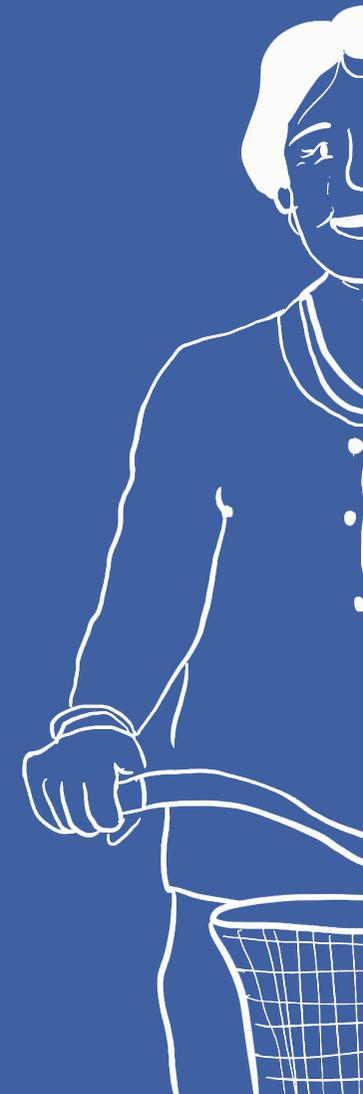
En el esquema gráfico de las barreras individuales para el uso de la bicicleta (*Figura 2*) se destaca el ámbito social como un factor crucial. En el estudio, se observa que la norma social establecida es que una persona mayor no debería o no se espera que utilice la bicicleta como medio de transporte. Las opiniones expresadas por familiares, compañeros de trabajo y otros miembros de la comunidad hacen que el uso de la bicicleta como forma de movilidad sea percibido como una actividad ‘contracorriente’ para las personas mayores.

Sin embargo, en una sociedad cada vez más envejecida, es importante reconocer la posibilidad del uso de la bicicleta por una diversidad de edades y capacidades. **El estudio demuestra que la movilidad en bicicleta es viable para personas mayores, siempre y cuando la ciudad lo permita.** Esto implica no solo la diversidad de tipos de bicicletas y las adaptaciones infraestructurales, sino también una adecuada promoción y visibilización (ver figura). Es crucial comunicar que el uso de la bicicleta es una opción para todas las personas y representar cada grupo social en esta narrativa. Es importante destacar que el uso de la bicicleta abarca una variedad de desplazamientos funcionales y de ocio, promoviendo la salud, la socialización, la movilidad independiente y, en última instancia, un envejecimiento positivo. Además, las personas mayores se benefician de ofertas formativas adaptadas a sus necesidades: ¡nunca es tarde para aprende



Figura: ejemplos de visibilización con una mirada amigable a la edad

Fuente: plataforma vecinal Maragall Respira; @Guineu_blava (i), Ayuntamiento de Barcelona (d)



“Soy el único en el trabajo que va en bicicleta. Sí, tengo ese honor desde hace muchos años. (...) ‘Y tú vas en bicicleta, pero ¿cómo te atreves?’ Pues no te atreves tú, yo no le veo ningún problema. La gente también tiene mucho miedo a la bicicleta. Según que hay una cosa, un accidente, riesgo, actividad peligrosa.”

– Llorenç (61, La Dreta de l’Eixample)

“Desde los no sé, hasta los 58 no volvía a tocar una bicicleta. Aprendí de mayor. O sea que con el manillar así me cuesta mucho soltarme la mano. Que hay cosas que se nota, que soy una persona que ha empezado con la bicicleta de mayor. Para mis nietos es otra cosa, que van por la montaña incluso. No es lo mismo, yo soy la iaia.”

– Rosa (77, Sants)



PROPUESTA 6: GENERAR BENEFICIOS TRANSVERSALES

Muchos expertos de movilidad ya coinciden sobre la necesidad de incluir una amplia gama de personas usuarias al plantear la movilidad ciclista futura. **Este estudio manifiesta que una pieza clave de la movilidad futura es su adecuación a la población mayor.** En el caso de Barcelona, el mayor potencial de personas usuarias se encuentra en la parte de edades más avanzadas (**Gráfico 1**). No solo para aumentar sus opciones de movilidad y de envejecer activamente, sino que también muestre un compromiso con la amigabilidad.

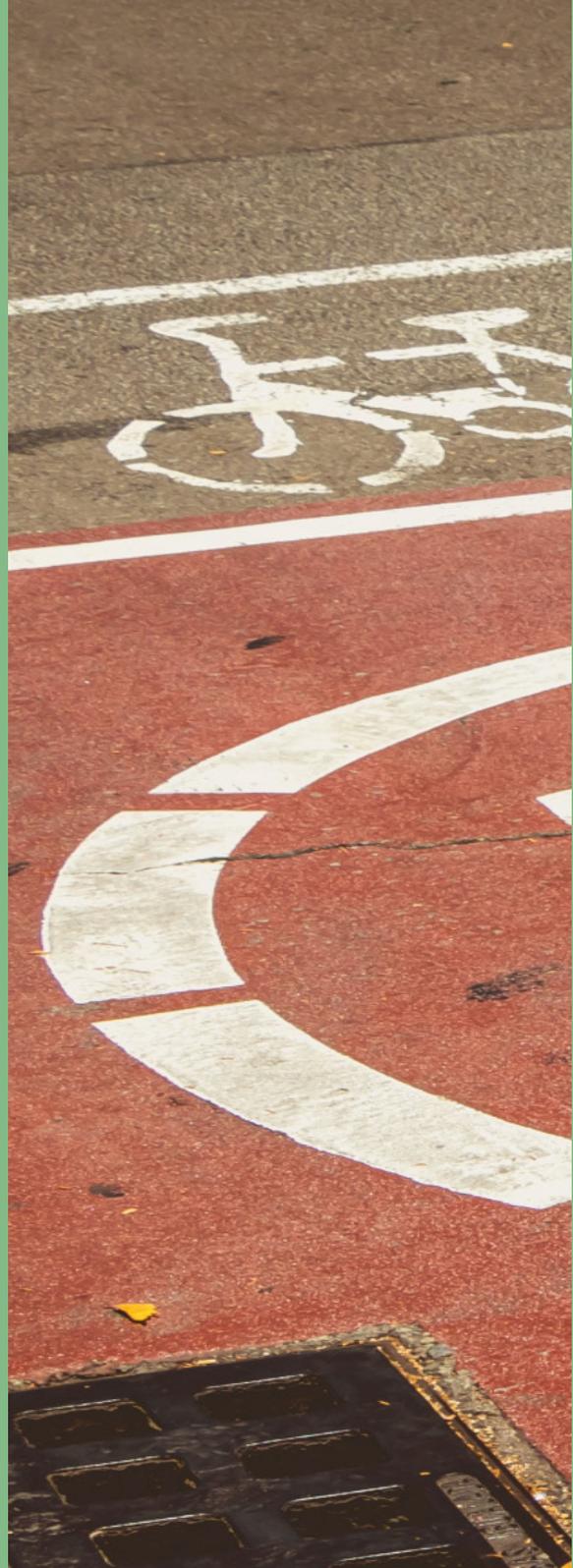
El paso de ser una ciudad 'ciclable' a una ciudad amigable supone un replanteamiento de la manera de pensar y planificar. Recientes intervenciones urbanísticas en Barcelona (Supermanzanas, ejes verdes) ya se van alejando de la obsoleta idea que la movilidad solo sirve para desplazarse con lo que antes se entendía: la eficiencia más alta posible. Parte de las dificultades para ir en bicicleta (propuesta 3) proviene de un planteamiento que todavía prioriza la creencia tradicional de que la eficiencia en la movilidad está vinculada con la velocidad. La capacidad de ocupación que el transporte motorizado privado tiene también domina cualquier espacio peatonal o ciclista (aparcamiento, ruido, contaminación atmosférica), lo que limita un uso equitativo y hace que la 'infraestructura real' de la movilidad ciclista no se resuelva de manera íntegra, sobre todo cuando se ha demostrado que los

desplazamientos en bicicleta no solo son más eficientes en términos de tiempo, sino que son más agradables, en términos de bienestar. Por el contrario, la planificación desde la diversidad y la longevidad de la movilidad ciclista ofrece una oportunidad para darle la vuelta a la apropiación del espacio público, que actualmente facilita una movilidad dominante, contaminante y excluyente.

Las experiencias de una movilidad amigable y durable con los años encontrados en este estudio, aunque parciales, resaltan la capacidad transformadora de la bicicleta, tanto para la ciudad como para el individuo. Cabe recordar que encontramos esta capacidad en una ciudad con una forma de moverse independientemente con beneficios para las personas usuarias y no-usuarias, cualidades específicas en la edad avanzada (Propuesta 1), y alcanzable en casi toda la trayectoria de vida.

- Una plataforma que ya comparte buenas prácticas sobre los beneficios transversales a lo largo de la vida de la movilidad activa ya existe en el ámbito internacional: <https://www.880cities.org>, La Ciudad de 8-80.
- En el contexto de Barcelona, ya se hizo un estudio encargado por la Tenencia de Ecología, Urbanismo y Movilidad del Ayuntamiento sobre los beneficios transversales de la perspectiva feminista sobre la movilidad ciclista. Sus recomendaciones e indicadores se encuentran en: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/124686/5/20~FQRCA.pdf>.





CONCLUSIÓN Y RETOS PENDIENTES

En ciudades con un uso de la bicicleta relativamente bajo, la movilidad urbana ciclista apenas incluye a personas de mayor edad. Mientras, según todo lo recogido con el proyecto ENTOURAGE, se demuestra que su uso aportaría beneficios significativos en los entornos de la movilidad, bienestar y 'envejecimiento positivo'. En Barcelona, el principal caso en este estudio, las personas mayores representan un grupo minoritario entre quienes son usuarias de la bicicleta. Sin embargo, tras consultar a 37 participantes que residen y se desplazan en diferentes áreas de la ciudad y con diversos niveles de experiencia con la bicicleta, hemos identificado casos de una movilidad ciclista que es amigable y sostenible a lo largo de los años.

Si hablamos de una movilidad a escala urbana, se resalta la capacidad transformadora de la bicicleta para aportar a una vida saludable y equitativa, aunque también reconocemos que esta movilidad es parcial, es decir, no vincula a todas las personas en cuanto a los desplazamientos 'factibles' usando la bicicleta para desplazarse, como para aquellas personas que no consideran emplear su uso en la movilidad cotidiana.

Por lo tanto, observamos que la posibilidad de alcanzar estos beneficios se basa generalmente en una capacidad intrínseca a la persona, adquirida previamente en las otras etapas de la vida. Aunque hoy en día las circunstancias para ir en bicicleta en Barcelona han mejorado sustancialmente, su uso no siempre es viable para personas principiantes o para adoptar la bicicleta en la movilidad cotidiana, más allá de lo recreacional. Estas capacidades adquiridas consisten en cierta habilidad física; una perspectiva normalizada sobre el uso de la bicicleta en la movilidad urbana; haber experimentado su uso en un ámbito urbano concurrido, caótico e imprevisible; entre otros. Además, asumir la

bicicleta en la movilidad cotidiana requiere un 'punto de activación' en el entorno urbano (p.ej. la introducción o ampliación del sistema público de bicicletas) o bien en la vida personal (p.ej. una reubicación, estímulo de una persona referente, un uso lúdico inicial).

Para revertir la situación desigual en cuanto al uso de la bicicleta entre la población mayor y, por consiguiente, un amplio rango de edades y habilidades, es imprescindible que los actores en el entorno de la planificación y la movilidad urbana pretendan adoptar una mirada 'amigable con la edad'. Con la finalidad de incluir a la bicicleta, de cualquier tipo, como medio de transporte viable, seguro y accesible.



Fotos: Ejemplos conflicto con otros tipos de usuario.

Resumimos las aportaciones de este estudio en seis propuestas:

- **Priorizar las cualidades de 'amigabilidad con la edad' del ir en bicicleta:** conectividad; adaptación; seguridad personal; salud y bienestar; cuidado ambiental y con otras generaciones; y la visibilidad de la población mayor.
- **Reconocer la diversidad** de personas, sus habilidades, los tipos de ciclos, y las actividades para las que pueden emplear la bicicleta.
- **Entender y resolver las barreras para usar la bicicleta,** reconociendo que su infraestructura real se extiende más allá del carril bici: desde el momento y el lugar donde uno decide coger la bicicleta hasta la llegada al destino.
- **Evitar el esfuerzo físico,** que hace que la movilidad ciclista únicamente sea factible para personas en buena condición física o contando con una larga experiencia ciclista.
- **Trabajar la sensibilización en el ámbito social** y la normalización del uso de la bicicleta entre personas de todas las edades.
- **Generar beneficios transversales para todas las edades,** como un replanteamiento del pensar sobre intervenciones urbanísticas, alejándose de la idea que la movilidad solo sirve para desplazarse individualmente y con la eficiencia más alta posible.



Las barreras y facilitadores de la movilidad ciclista en la edad avanzada que se exponen en este estudio deberían contribuir a fomentar la comprensión, tanto a nivel académico e institucional como entre la ciudadanía, sobre el potencial transformador de la movilidad ciclista en cualquier entorno urbano. En cuanto a la gestión pública, es importante destacar que no solo contamos con un reto de movilidad, sino también con desafíos en los ámbitos de la inclusión social, la accesibilidad y la habitabilidad de la ciudad. Problemas urbanos actuales como la contaminación, la salud pública, el sedentarismo, la soledad, entre otros, no se resuelve únicamente con una adecuación de la ciudad para personas en bicicleta, sino con una óptica más amplia como la que nos presenta la ciudad amigable (incl. el espacio público, la vivienda, la participación social, la economía local, etc.).

Se requieren, por lo tanto, intervenciones públicas integrales y coordinadas entre aquellos ámbitos – de salud pública, política social y de envejecimiento, de innovación y economía, de cultura, de ecología, etc. – aparte de el de la movilidad.



Fotos: Ejemplos conflicto con otros tipos de usuario.

En el caso de Barcelona, esta mirada se tendría que ajustar a su contexto local, entendiendo su situación topográfica, variación entre barrios, infraestructuras existentes, la presión turística, y su tejido social de proximidad. Esto también implica que organizaciones sociales y empresas que tratan con la vejez, la movilidad activa, servicios de movilidad, apoyo social, etc. refuercen su compromiso con la amigabilidad como inspiración transversal dentro de los principios organizacionales y de proyectos.

En este sentido, podemos esperar liderazgo político: al ser parte de la red de Ciudades Amigables con la Edad desde 2009, el Ayuntamiento de Barcelona ya se ha comprometido a fomentar la longevidad en el propio hogar (ageing in place), a impulsar la amigabilidad de los servicios y espacios urbanos con personas mayores, y a crear un transporte urbano accesible y clavado en la proximidad.¹¹

Aun así, una movilidad ciclista amigable con la edad, expuesta como fenómeno emergente y transformador en este estudio, marcaría el inicio del camino hacia ciudades mejor capacitadas para afrontar el reto del envejecimiento y de la inclusividad en la movilidad activa y de proximidad.



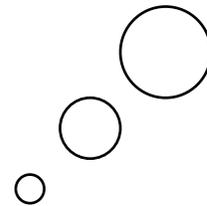
11 Ajuntament de Barcelona, 2018. Id.

Fotos: Ejemplos conflicto con otros tipos de usuario.

LA CIUDAD DEL PASADO

Lo único que ves delante de tu casa es una calle con tráfico. Es lógico que coges el coche o la moto para ir al gimnasio o para hacer deporte. Los tienes aparcado en la calle al lado de casa. También sueles hacer la compra en centros comerciales a las afueras de la ciudad, bien accesibles desde las autovías. Conoces a tus vecinos por el color de sus coches. Una película gris siempre cubre las fachadas de los edificios alrededor. Cuando llegas a un punto elevado de la ciudad, la ves cubierta con una capa gris-amarilla. Siempre tienes que vigilar cuando sales caminando o en bici. Un momento de inatención y un paso en la calzada pueden ser mortal. Aunque tengas verde, siempre cruzas la calle en estado de alerta. Nunca dejarías ir a un niño o una niña que se vaya solo/a por la calle, y desaconsejarías a una persona mayor que vaya en bicicleta o que pase por el semáforo cuando la luz verde empieza a parpadear. Hay furgonetas de reparto aparcadas por todos lados y motos, bicis y patinetes circulan por la estrecha acera. Ayudas a un vecino en silla de ruedas para que pase entre las motos aparcadas. Las aceras apenas tienen sombra y cuando llueve la superficie no se drena. En verano, el calor permanece en la ciudad y las calles se ventilan con un viento pegajoso.¹²

¹² Brink Suzanne (2024). Na de 15-minutenstad ook het 15-minutendorp. Utrecht: Fiestsersbond



Fuente: interpretación propia de Fiestsersbond (2024).

Fuente imagen: OpenAI, 2024.



LA CIUDAD DEL FUTURO

Cuando sales de la puerta, ves a otras personas y hueles flores y pan recién hecho. Los árboles dan sombra y varias personas están sentadas en los bancos. Oyes aves y una lagartija se escabulla por la pared exterior. Cuando caminas o vas en bicicleta encuentras todas tus necesidades en 5 o 10 minutos. Mientras paseas, notas el tiempo y la tranquilidad que te permite mirar alrededor y saludar a los vecinos. Donde en un pasado aparcaban los coches y motos corren niños en un área de juegos. Notas un aire limpio y las zonas verdes contienen plantas interesantes que crecen alrededor de un pequeño estanque con fuente. Tu paquete te espera en un punto de colección donde los repartidores llegan por una vía segura. El personal del Hub te ayuda a llevar a casa los bultos más grandes con un carrito o una bicicleta de carga. Las paradas de bus, tranvía y metro son accesibles y están cerca. No hace falta que tengas tu propio coche. Usas el dinero ahorrado para salir con tus amigos, apuntarte para un nuevo deporte, o para hacer la reforma que ya querías hacer hace años. ¿Necesitas un coche propio para ir a trabajar o para una escapada con la familia? No hay problema, está aparcado en un garaje en el bloque siguiente...

Nota final

En todas las partes del estudio aplicó el consentimiento informado. Los detalles identificables de los participantes fueron anonimizados en el análisis en cumplimiento con la normativa GDPR y procedimientos de gestión de datos aprobados por el Comitè Ètic d'Investigació en Persones, Societat i Medi Ambient de la Universitat Rovira i Virgili (CEIPSA-2.021-PR-0037).

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. Gracias expresas a María-Elisa Ojeda, el voluntariado de En Bici Sense Edad, Oriol Roig, Xavier Saumell y a Lisanne Buijze por ayudar a difundir la convocatoria del estudio y al colectivo ciclista de Barcelona por la recepción cordial a vuestra comunidad.

Entourage, 2024