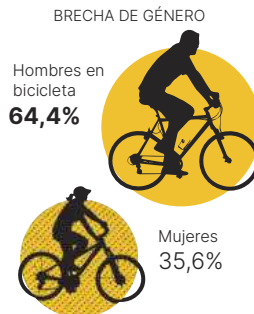
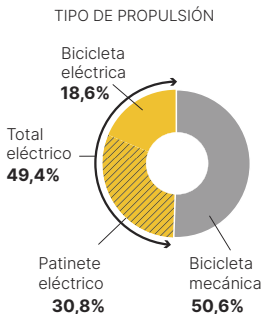
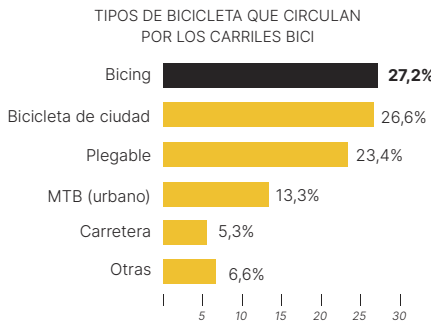
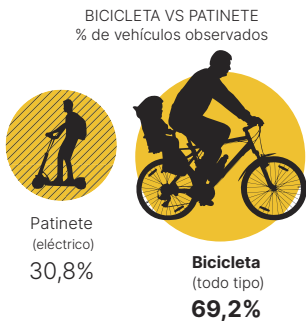




PERFI

L

Fuente: Bicicleta Club de Catalunya



CARLOS MÁRQUEZ DANIEL  
Barcelona

MOVILIDAD

Un estudio realizado por el Bicicleta Club de Catalunya radiografía la movilidad activa y pone de manifiesto que solo uno de cada tres ciclistas o usuarios de patinete son mujeres.

# Carril bici en Barcelona: pocas mujeres y 50% electrificados

Ricard Cugat

En 2022 se cumplen 15 años del estreno del Bicing, la bicicleta pública que rompió el *statu quo* entre todo lo que se mueve por la calle. Del minoritario activismo ciclista se pasó a los miles de anónimos barceloneses que, sin saberlo, iniciaron una revolución urbana que ha sido la semilla de muchas de las cosas que han pasado después, de muchas de las decisiones políticas que se han tomado después. Urbanismo y movilidad suelen navegar a favor de los cambiantes hábitos de la ciudadanía. Lo sabe bien Ámsterdam, que en los años 60 llegó a derribar edificios de viviendas para dejar sitio a enormes avenidas de coches, y luego, a partir de la década de los 80, gracias a la movilización social, la ciudad volvió a mutar su piel.

La capital catalana deambula en ese tránsito hacia una nueva vía pública, por eso es importante conocer todos los usos del agua. Los coches y las motos están más que identificados, pero falta arrojar algo de luz respecto a las bicis y los patinetes. El Bicicleta Club de Catalunya (Bacc) ha salido a la calle para observar la vida en los carriles ciclables, una fauna muy variopinta y repartida que arroja varios titulares: la brecha de género también va a pedales, la movilidad eléctrica pisa fuerte, el Bicing asistido necesita más empuje y el miedo al robo lo condiciona todo.

Lejos de la paridad

No es tanto contar bicis y patinetes como establecer un perfil sociológico de los usuarios del carril. El Bacc eligió nueve ubicaciones y realizó grabaciones durante las horas punta de la mañana y la tarde. Anotando, con posterioridad, todo lo que pudiera ser objeto de análisis, desde el género hasta el tipo de bici. Que cada vez hay más gente que apuesta por la movilidad sostenible es algo que ya se sabía gra-



Varios usuarios del Bicing cruzan la Diagonal a la altura de la plaza de Francesc Macià, ayer por la mañana.

El club ciclista eligió 9 puntos y grabó durante las horas punta de la mañana y la tarde

cias a los 260 contadores instalados en los pasillos destinados al ciclista y a los datos del Bicing, que ha multiplicado por tres el número de kilómetros recorridos en los dos últimos años. Durante lo más duro de la pandemia de coronavirus, la bici y el patinete crecieron el 20%, mientras el

transporte público se hundió y el vehículo privado pasaba por algunos momentos de apuro. Pero aquí la cosa no van tanto de crecimiento, que también, como de perfiles, de entrar al detalle sobre las características que al fin y al cabo son las que pueden marcar las decisiones de futuro.

Del mismo modo que cada vez se habla más de un urbanismo feminista, también la movilidad parece que flaquea en cuando al punto de vista de la mujer. Lo demuestra el hecho de que ellas solo representen el 35,6% del total de personas avistadas por los autores de este completo informe,



Oier Martínez, Laura Chaves y Adrià Arenas. La menor brecha de género se da entre los usuarios de la bici plegable y entre los abonados al Bicing. En cambio, el vehículo más *masculinizado* es la bicicleta de ciudad y el patinete eléctrico. Curiosamente, por la mañana se tiende más a la paridad que por la tarde, con cuatro puntos porcentuales de diferencia.

Esther Anaya, investigadora sobre movilidad ciclista del Imperial College de Londres, explicaba en una entrevista concedida a este diario respecto a la participación en asuntos vinculados con la sociedad: «Personas mayores, jóvenes, mujeres... todo el mundo debe tener un papel. Hay que buscar mecanismos para que se pueda contar con todos, sobre todo las mujeres, que son las cuidadoras de las familias y son también las que menos tiempo tienen para el activismo».

Que casi la mitad de lo que se mueve por los carriles bici disponga de batería ya es de por sí toda una señal. El 50,6% de los usuarios avistados apuestan por la bicicleta mecánica, mientras el 18,6% calzan una eléctrica y el 30,8% utilizan patinetes asistidos. El porcentaje de vehículos de movilidad personal se mantiene estable en los últimos dos años (las bicis siguen mandando, con casi el 70%), pero llama la atención que en tan solo un lustro ya sean uno de cada tres dentro de la estrechez del carril bici. Que por ahí discurran vehículos a velocidades tan dispares es un primer punto de reflexión para los gestores de la cosa pública. Si la solución es que compartan espacio con autobuses en el vial reservado al transporte público, como sucede en Creu Coberta y pasará en Via Laietana y Pi i Margall, el Bacc ya le dio semanas atrás su respuesta al ayuntamiento sobre esta posibilidad: de ninguna manera.

#### Más electrificación

Si se observa solo el Bicing, la demanda de bici mecánica y asistida está bastante a la par, lo que indicaría la necesidad de ir incrementando el tránsito de un modelo al otro, cosa que puede hacerse con el mismo cuadro, al que tan solo hay que añadirle la batería y realizar algunos ajustes. En agosto de 2021 se anunció que se electrificarían mil más antes de finalizar el año, y según señala un portavoz de BSM, empresa pública que gestiona el sistema, estamos cerca de las 3.000 eléctricas y las 4.000 mecánicas. Según los datos de la empresa concesionaria, la bicicle-

ta eléctrica supone el 36% de los viajes totales.

El tipo de bicicleta también deja claro que en esta ciudad todavía hay mucho miedo al robo. Los usuarios de Bicing, las bicicletas plegables y los patinetes, es decir, todas aquellas tipologías con las que te evitas aparcar en la calle, suman el 65,8% de la cuota modal observada por el informe del Bacc. ¿Seguiría siendo Barcelona la ciudad con más Brompton del mundo si dejar la bici en la calle no fuera tan arriesgado?

#### Amigos de lo ajeno

El Bicibox, por ejemplo, presente en buena parte del área metropolitana de Barcelona, continúa sin meter la pata en la capital catalana. El bicibús, desplegado en la mitad de los 10 distritos de la ciudad, es un buen ejemplo de la poca confianza que inspira aparcar en plena calle: si no se pueden dejar dentro de la escuela o en un lugar cerrado, la cosa no progresa adecuadamente. De hecho, tal y como indican todas las encuestas, el miedo a los amigos de lo ajeno suele ser una de las principales barreras a la hora de pasarse a la bicicleta. Y

### Las tipologías con las que se evita aparcar en la calle suman el 65,8% de la cuota modal

### La entidad prefiere no hablar de VMP y sí de patinetes eléctricos, pues suponen el 90%

teniendo en cuenta que el piso medio de Barcelona tiene una superficie de unos 70 metros cuadrados, no siempre es fácil encontrarle un hueco en casa para estacionarla.

En su apartado de conclusiones, el Bicicleta Club de Catalunya recomienda dejar de hablar de vehículos de movilidad personal a pesar de que la paleta de artilugios incluidos en esta categoría es amplísima. «Hablemos de patinetes eléctricos, puesto que representan el 99% de los VMP observados en el estudio», recomienda la entidad, que el año pasado cumplió 20 años. Hay otra cosa por resolver que tiene que ver con el lenguaje: si alguien que va en bici es un ciclista, ¿cómo deberíamos llamar al usuario que circula en patinete? ■