



# «I per què no?» El retorn de la bicicleta a Barcelona (1977-1997)

WORKING PAPER

*Desembre de 2020*

Santiago Gorostiza, CENTRE D'HISTOIRE DE SCIENCES PO, PARÍS

Azahara Sillero, DEPARTAMENT DE GEOGRAFIA, UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Àngel Cebollada, DEPARTAMENT DE GEOGRAFIA, UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA



Pasqual Maragall a les 24 Hores en Bicicleta, 14 de novembre del 1993. Font: Fons personal de Daniel Eritja (Amics de la Bici).

---

AMB EL SUPORT DE



# ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	<b>4</b>
2. METODOLOGIA I FONTS	<b>8</b>
3. DECLIVI I RETORN DE LA BICICLETA A L'ESPAI PÚBLIC	<b>10</b>
4. DUES VISIONS SOBRE LA BICICLETA: MITJÀ DE TRANSPORT O ELEMENT LUDICOESPORTIU	<b>12</b>
4.1 L'emergència de la bicicleta en l'efervescència ecologista (1977-1979)	12
4.2 El primer Ajuntament democràtic i el foment de l'esport popular	14
4.3 La Diada de la Bicicleta o "La bici al carrer"?	18
5. DEL CARRIL DE CORTESIA ALS PRIMERS CARRILS BICI PERMANENTS (1984-1990)	<b>22</b>
5.1 Un carril bici de cortesia per als dies festius	22
5.2 El llarg camí fins al Ban de la Bicicleta (1989)	24
5.3 "Una lluna de mel amb l'Ajuntament?"	28
5.4 La promoció de les motos com a alternativa davant la congestió del trànsit	31
6. EL RETORN DE LA BICICLETA A LA "CIUTAT DE LES MOTOS" (1991-1997)	<b>32</b>
6.1 Les rondes i la descongestió del centre de la ciutat olímpica	32
6.2 Discurs i polítiques municipals sobre la bicicleta	35
6.3 Accions pel moviment de defensa de la bicicleta	39
6.4 Un alcalde ciclista?	40
6.5 El congrés VeloCity 1997	42
7. CONCLUSIONS	<b>45</b>
8. FONTS I REFERÈNCIES	<b>47</b>
8.1 Arxius i fons personals	47
8.2 Entrevistes	47
8.3 Fonts hemerogràfiques citades	47
8.4 Fonts secundàries citades	48
AGRAÏMENTS	<b>51</b>
ANNEX. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA SOBRE LA BICICLETA A BARCELONA	<b>52</b>

# 1. Introducció

“... quan aquí ningú no creia en la bici, vam anar [...] a plantejar-li la necessitat dels carrils bici... i ens va dir que per què no.”

PERE SERRASOLSES, MEMBRE FUNDADOR DE LA COOPERATIVA BICICLOTI

La crisi sanitària i social provocada per la COVID-19 ha generat, a totes les grans metròpolis del món, un debat sobre la mobilitat i els mitjans de transport. L'emergència sanitària ha evidenciat que les restriccions a la mobilitat afectaven, de manera desigual, els diferents grups socials, alhora que mostrava, per unes setmanes, com podrien ser unes ciutats amb una presència molt menor d'automòbils. Aquesta situació ha comportat una onada de reivindicacions ciutadanes per augmentar l'espai dedicat als vianants i a les bicicletes en moltes ciutats del món. Barcelona no n'ha estat una excepció.<sup>2</sup> Durant els mesos posteriors al primer confinament, l'ús dels carrils bici i del servei de bicicleta pública, que havia estat tancat durant 37 dies, va augmentar de forma significativa.<sup>3</sup> Arreu de l'Estat, les vendes de bicicletes van créixer espectacularment al llarg de l'any 2020.<sup>4</sup> Paral·lelament, algunes intervencions a l'espai públic, com l'ampliació de la xarxa de carrils bici de la ciutat o diverses mesures d'urbanisme tàctic, han generat crítiques des de diversos sectors.<sup>5</sup>

Les circumstàncies són excepcionals, però la controvèrsia mediàtica relacionada amb els usos de l'espai públic i les restriccions al trànsit a Barcelona no són pas noves. Els debats sobre els carrils bici als carrers de la ciutat i la percepció sobre l'ús i sobre el potencial de la bicicleta com a alternativa al transport motoritzat van tenir un primer i intens episodi durant l'alcaldia de Pasqual Maragall (1982-1997). Durant aquells anys, l'impuls dels moviments socials i d'algunes usuàries pioneres es va combinar amb les primeres mesures municipals per incorporar la mobilitat ciclista a la ciutat. Amb els seus defectes, les seves limitacions i dificultats, aquests primers passos van obrir una petita escletxa en l'hegemonia dels vehicles motoritzats als carrers que, amb els anys, ha contribuït a posar Barcelona en el mapa europeu del ciclisme urbà. Vist amb perspectiva, el desenvolupament d'una xarxa cada cop més coherent de carrils bici, l'augment d'usuaris quotidians de la bicicleta i la consolidació d'un servei públic de lloguer de bicicletes representen un dels grans canvis en la circulació de la ciutat i en l'ús del seu espai públic dels darrers quaranta anys. Dels cinc-cents usuaris diaris de la bicicleta que s'estimava que hi havia l'any 1984, es va passar a 68.000 l'any 2019; del primer carril bici permanent inaugurat a l'any 1990, s'ha passat a una xarxa que supera els 200

1 “Biciclot: els visionaris de la bici”, *El Periódico*, 18 de febrer de 2017, <https://www.elperiodico.cat/ca/barcelona/20170218/biciclot-30-anys-trans-formant-sobre-dues-rodes-5837197>

2 Vegeu, per exemple, Bicicleta Club de Catalunya, 20 d'abril de 2020, “Proposta dels corredors pedalables prioritaris a Barcelona i a les connexions metropolitanas”, <https://bacc.cat/general/proposta-dels-corredors-pedalables-prioritaris-a-barcelona-i-a-les-connexions-metropolitanas/> o el Manifest per a una Barcelona amb carrers amb prioritat per vianants i ciclistes que incorpori una perspectiva feminista, 1 de maig de 2020, <https://sindominio.net/bicifeminista/>

3 Bicicleta Club de Catalunya, 7 de setembre de 2020, “Movilidad en Barcelona: uso de la bicicleta en post-Covid”, <https://bacc.cat/bacc/movilidad-en-barcelona-uso-de-la-bicicleta-en-post-covid/>

4 “El coronavirus alienta un boom de la bicicleta”, *El Periódico*, 15 d'agost de 2020, <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20200815/coronavirus-alienta-boom-bicicleta-8076614>

5 “Barcelona ampliarà voreres i carrils bici per minimitzar els contagis”, *El Periódico*, 25 d'abril de 2020, <https://www.elperiodico.cat/ca/barcelona/20200425/barcelona-ampliar-voreres-i-carrils-bici-per-minimitzar-els-contagis-covid-7940149>; “El urbanismo táctico abre una crisis en el gobierno de Barcelona”, *La Vanguardia*, 5 d'octubre de 2020, <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20201005/483853348129/urbanismo-tactico-crisis-gobierno-barcelona.html>

quilòmetres i a un servei públic de lloguer de bicicletes amb més de 125.000 usuaris registrats.<sup>6</sup> Malgrat estar envoltada d'una controvèrsia permanent, la presència de la bicicleta s'ha normalitzat fins a un punt difícilment imaginable l'any 1989, quan es va aprovar el Ban de circulació de bicicletes, primera mesura de l'Ajuntament democràtic que donava suport a la bicicleta com a mitjà de transport.

Pasqual Maragall esdevingué alcalde de Barcelona el 1982, un any després que s'establís la primera associació de ciclistes urbans de la ciutat (Amics de la Bici). Quinze anys més tard, el seu comiat de l'alcaldia al setembre del 1997 gairebé va coincidir amb la celebració a Barcelona del congrés internacional sobre planificació ciclista VeloCity, que havia escollit la ciutat per l'impuls que estava donant a la mobilitat amb bicicleta i pel seu associacionisme actiu. Durant aquell període, la concepció de la bicicleta a les polítiques municipals i el seu paper a l'espai públic van anar canviant progressivament. Concebuda inicialment per l'Ajuntament com un objecte de lleure associat a l'esport popular, la bicicleta s'obrí pas lentament com a mitjà alternatiu de transport, impulsada pels moviments socials de caràcter ecologista que sorgiren a la dècada dels anys setanta i s'estructuraren com a moviment de defensa de la bicicleta durant la dècada dels vuitanta. El retorn de la bicicleta a l'espai públic ha comportat la reaparició progressiva als carrers d'un actor que havia compartit durant dècades l'espai públic que utilitzaven els vehicles de motor. Els debats sobre la concepció de la bicicleta –objecte esportiu o mitjà de transport alternatiu– i el seu espai a la ciutat –carrils segregats a la calçada, amb els vehicles de motor, o compartint la vorera amb els vianants– han estat els eixos principals de les agitadaes controvèrsies polítiques i sobretot mediàtiques que han acompanyat el seu lent retorn. Unes polèmiques que, d'altra banda, suggereixen reiteradament el caràcter eminentment polític dels debats sobre els usos de l'espai públic.

Aquest conflicte per l'espai públic és el punt de partida i la justificació per iniciar una recerca que examini les circumstàncies polítiques, socials, ambientals i culturals en què s'emmarca la presència creixent de les bicicletes als carrers. Un procés que, tal com es reflecteix al títol d'aquest *working paper*, interpretem com un *retorn* a l'espai públic. I és que, com han apuntat Carme Miralles i Alfonso Sanz, durant bona part del segle xx la bicicleta havia estat un mitjà de transport popular a diverses ciutats de l'Estat, entre elles Barcelona.<sup>7</sup> De fet, encara a principis de la dècada dels cinquanta, el nombre de bicicletes registrades a la ciutat superava el dels cotxes.<sup>8</sup> Però malgrat la importància de la bicicleta com a mitjà de transport durant bona part del segle xx, l'atenció que ha rebut en els estudis històrics sobre transport és molt reduïda.<sup>9</sup> Amb comptades excepcions, aquests s'han centrat en el vessant esportiu del seu ús, però n'han obviat els usos quotidians que sovint s'hi combinen.<sup>10</sup>

La forta connotació cultural de la bicicleta com a mitjà de transport, associada a la pobresa de la postguerra, pot haver contribuït a marginar-la durant anys de la recerca acadèmica, tal com ho fou de la calçada. Als darrers anys, però, hi hagut una autèntica eclosió d'estudis urbans, econòmics,

6 Sobre els 500 usuaris de l'any 1984, vegeu: Josep Puig i Boix, "La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades," *Ecología Política*, n. 17 (1999): 37-43; pel que fa als usuaris de l'any 2019, vegeu: 2n Baròmetre del Ciclista Urbà a Barcelona, juliol de 2019, <https://www.grupoaseguranza.com/pdf-n31890>; els usuaris del Bicing corresponen al mes d'agost de 2020, segons la web, <https://www.bicing.barcelona/dades-bicing>, consultada el 2 d'octubre de 2020.

7 Alfonso Sanz, *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte* (Madrid: Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, 1996); Carme Miralles-Guasch, *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània* (Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona. Servei de Publicacions, 1997).

8 Miralles-Guasch, *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània*, p. 271.

9 Esther Anaya i Santiago Gorostiza, "The Historiography of Cycling Mobility in Spain in the Twentieth Century", *Mobility in History*, 5, n. 1 (2013): 37-42, <https://doi.org/10.3167/mih.2014.050104>.

10 Rafael Vallbona, "Volta" a Catalunya 1911-2011: *Un segle d'esport i país* ([Valls]: Cossetània, 2011); Àngel M. de Pablos, *Historia de la Vuelta Ciclista a España* ([Valladolid]: Diputación Provincial de Valladolid, 1985). Una excepció, publicada a la dècada dels noranta, és l'estudi d'Enric Gil sobre l'Hospitalet de Llobregat: Enric Gil Meseguer, *Sobre dues rodes: La bicicleta a L'Hospitalet (1900-1996)* (L'Hospitalet de Llobregat: Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 1996).



socials i culturals sobre ciclisme. Entre aquests treballs, els estudis urbans que examinen la presència de la bicicleta a les ciutats amb una perspectiva històrica, analitzant-ne l'expansió, el declivi i el retorn al llarg del segle xx, han experimentat un augment significatiu. Lluny de l'estigmatització del passat, la bicicleta fa anys que s'ha normalitzat en el panorama acadèmic.<sup>11</sup> Nombrosos treballs sobre els factors condicionants per afavorir l'ús de la bicicleta en les dues darreres dècades apunten repetidament que els espais urbans amb infraestructura ciclista, amb mesures per pacificar el trànsit i amb una densitat urbana moderada o alta estan associats a un ús més estès de la bicicleta. La recepta és prou coneguda, però el repte persisteix: com oferir espai per a l'ús de la bicicleta a costa del trànsit motoritzat?<sup>12</sup> Per cercar respostes a aquesta pregunta, és fonamental analitzar els usos de l'espai públic des d'una perspectiva històrica, com estan fent moltes ciutats.<sup>13</sup>

Tanmateix, per escriure la història del retorn de la bicicleta a l'espai públic de Barcelona des de finals de la dècada dels setanta, no n'hi ha prou a recollir la història institucional de les polítiques municipals, en què la bicicleta va ser invisible com a mitjà de transport fins al Ban d'alcaldia de l'any 1989. Les fonts estadístiques dels registres de bicicletes tampoc no permeten analitzar-ne l'ús durant uns anys en què havia quedat marginada dels carrers. Interpretar l'augment de l'ús de la bicicleta i les seves connotacions culturals i socials implica, necessàriament, estudiar la història dels moviments socials que van liderar aquesta reivindicació, i la seva relació amb les administracions públiques que van anar incorporant algunes de les seves demandes a les seves polítiques. L'aprovació del Ban de circulació de bicicletes (1989), per exemple, és indestruïble de les propostes que havia fet circular el moviment de defensa de la bicicleta des de principis de la dècada dels vuitanta i de la negociació llarga i conflictiva que es va establir entre l'Ajuntament i diversos actors socials.

Des d'aquesta perspectiva, l'objectiu del present *working paper* és examinar l'increment de l'ús de la bicicleta a Barcelona entre el 1977 i el 1997, així com les primeres polítiques municipals sobre la bicicleta, a partir de la interacció entre els moviments socials que la reivindicaven i l'acció política de Pasqual Maragall a l'alcaldia. Això implica, en segon terme, examinar com s'insereix la promoció de la bicicleta en la visió de Pasqual Maragall sobre la ciutat i quin protagonisme té l'alcalde en la visualització de l'ús de la bicicleta a la ciutat.<sup>14</sup> Al nostre entendre, la peripècia barcelonina en aquest camp, més enllà de les seves especificitats, conté elements d'interès per a un debat més general sobre la mobilitat a les ciutats contemporànies i el paper que els diversos mitjans de transport hi han d'acomplir. D'aquí ve, en bona manera, l'interès del seu estudi.

L'estructura del document és la següent. A la segona secció es presenta la metodologia que s'ha utilitzat i s'indiquen les fonts primàries i secundàries que s'han consultat. El punt 3, titulat "Declivi i retorn de la bicicleta a l'espai públic", sintetitza la història de la bicicleta a la ciutat de Barcelona entre finals del segle xix i la dècada dels anys setanta del segle passat. Al punt 4 ("Dues visions de la bicicleta: mitjà de transport alternatiu o element ludicoesportiu"), s'exposen els orígens de les reivindicacions ciclistes a Barcelona i es contraposen amb la visió que els primers ajuntaments democràtics van tenir de la bicicleta (1977-1983). A continuació, el punt 5 ressegueix la història dels projectes per dotar els carrers de la ciutat amb una primera infraestructura ciclista, dels primers i fracassats carrils de cortesia als primers carrils bici permanents, paral·lelament a l'elaboració del Ban de circulació de bicicletes (1984-1990). La secció 6 ("El retorn de la bicicleta a la ciutat de

11 Vegeu, per exemple, Ruth Oldenziel *et al.*, *Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice* (Eindhoven: Foundation for the History of Technology, 2016).

12 Samuel Nello-Deakin, "Environmental Determinants of Cycling: Not Seeing the Forest for the Trees?", *Journal of Transport Geography*, 85, maig de 2020: 102704, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102704>.

13 *Cycling Cities* edita monografies amb històries sobre l'ús social de la bicicleta a diferents ciutats d'arreu del món. Vegeu <http://www.cyclingcities.info/>

14 A partir de l'anàlisi iniciada per Oriol Nel·lo i Colom, "La ciutat de Pasqual Maragall", a *Pasqual Maragall. Pensament i acció*, ed. Jaume Claret (Barcelona: La Magrana, 2017), 115-142.

les motos”) analitza la resta de la dècada dels noranta i assenyala que el desenvolupament de la infraestructura ciclista i la incorporació de la bicicleta com a mitjà de transport a les polítiques municipals van anar acompanyats d’un suport explícit a la motocicleta. La secció es clou amb la celebració del congrés de planificació ciclista VeloCity (1997) a Barcelona. El congrés, organitzat per l’Ajuntament i el moviment de defensa de la bicicleta, va ser un dels darrers actes públics de Pasqual Maragall com a alcalde de Barcelona. Les conclusions sintetitzen els debats centrals del període d’estudi. I, després de l’habitual secció de fonts i referències, s’inclou un annex amb documentació gràfica relacionada amb la promoció de la bicicleta a Barcelona entre els anys 1983 i 1997.

## 2. Metodologia i fonts

Seguint els plantejaments de l'antropòleg Luis A. Vivanco, en aquest treball analitzem les bicicletes com a “objectes heterogenis, multidimensionals i contextuals, inserits en unes determinades condicions tecnològiques, relacions socials, significats culturals i dinàmiques politicoeconòmiques”.<sup>15</sup> Des d'aquesta perspectiva, el nostre objectiu és explorar l'evolució de l'ús de la bicicleta a Barcelona entre els anys 1977 i 1997, un període en què el significat cultural i social del ciclisme es va transformar. Aquest plantejament requereix analitzar la interacció entre els moviments socials i els actors institucionals durant el període d'estudi.

Centrar l'anàlisi en la reivindicació de la bicicleta com a mitjà de transport i les primeres polítiques ciclistes té el risc de perdre la visió de conjunt de les problemàtiques de circulació que tenien bona part de les ciutats europees durant el període d'estudi. Tanmateix, estudiar la gestió del trànsit a Barcelona entre el 1977 i el 1997 requeriria un treball més ampli que queda fora de l'abast d'aquest *working paper*. La nostra elecció conscient és analitzar el retorn de la bicicleta als carrers de la ciutat com un procés de negociació política pels usos de l'espai públic. A mig camí entre la història ambiental urbana i l'ecologia política, entenem els carrers com un recurs comú compartit per vianants, ciclistes, motoristes i automobilistes.<sup>16</sup> L'anàlisi dels usos dels carrers des d'una perspectiva històrica pot il·luminar les dinàmiques i les relacions de poder que intervenen en aquest espai, en lloc de considerar-les simplement determinades per les tecnologies de transport disponibles i per l'orografia de les ciutats.<sup>17</sup>

La recerca que hem realitzat combina les entrevistes semiestructurades amb la recerca de fonts primàries d'arxiu i un buidatge de fonts hemerogràfiques del període d'estudi. La llista d'entrevistes realitzades, arxius i fonts hemerogràfiques consultats es troba a la secció 8. Les entrevistes semiestructurades han permès acostar-nos a la història amb la veu, l'experiència i el relat dels actors socials i polítics relacionats amb la bicicleta. A través d'aquestes entrevistes, hem cercat aprofundir l'estudi de la relació dels moviments socials amb l'acció municipal. Amb aquesta finalitat, s'han fet les entrevistes a responsables de la política municipal, a participants en els moviments socials en defensa de la bicicleta i a persones properes a Pasqual Maragall. Les entrevistes als responsables de la política municipal s'han focalitzat en les regidories d'Esports i Joventut, i de Circulació. Pel que fa als moviments socials, hem entrevistat persones implicades en els col·lectius Amics de la Bici, fundat l'any 1981; Biciclot, constituït l'any 1987, i Alternativa Verda. En diversos casos, les entrevistes ens han permès accedir a documentació personal de gran interès per a la recerca. Un cas particularment valuós ha estat el del fons personal de l'enginyer Josep Congost, coautor d'una de les primeres propostes de xarxa de carrils bici per a la ciutat (1979) i membre actiu de Gràcia Verda i Amics de la Bici durant la dècada dels vuitanta.

Pel que fa a la recerca d'arxiu, s'ha centrat en la documentació gràfica conservada a l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, l'Arxiu fotogràfic de Barcelona i diversos arxius de districte. Això ha permès recuperar mostres gràfiques de la representació de la bicicleta en les celebracions anuals iniciades a principis de la dècada dels vuitanta (Festes de la Bicicleta). Pel que fa a la documentació municipal, la consulta del Repositori Obert de Coneixement de l'Ajuntament de

<sup>15</sup>Luis A. Vivanco, *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, 2013, xx-xxi, <https://doi.org/10.4324/9780203584538>.

<sup>16</sup>James Longhurst, *Bike Battles: A History of Sharing the American Road* (University of Washington Press, 2015); n'hi ha una traducció al castellà: James Longhurst, *Las batallas de la bici* (Pamplona: Katakarak, 2019). Santiago Gorostiza, “Hacia una ecología política de la bicicleta,” *Antropología Experimental*, n. 16 (2016): 183-186, <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3033>.

<sup>17</sup>Tal com mostren les monografies de la col·lecció *Cycling Cities*, dedicades a la història urbana de l'ús de la bicicleta. Vegeu Oldenziel *et al.*, *Cycling Cities: The European Experience: Hundred Years of Policy and Practice*.



Barcelona ([BCNROC](#)) ha facilitat l'accés als programes d'Acció Municipal del període d'estudi i als anuaris estadístics municipals.

Finalment, el buidatge de fonts hemerogràfiques ha prestat una atenció especial als butlletins relacionats amb el moviment de defensa de la bicicleta, com és el cas d'*El Full de la Bici* (Amics de la Bici, conservat al Centre Documental de la Comunicació de la UAB) o la revista *Sin Prisas* de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta en España (CONBICI, disponible en línia). A banda de la consulta d'hemeroteques en línia, com la de *La Vanguardia*, els retalls de premsa conservats en fons personals, com el de Josep Congost, han permès ampliar el ventall de fonts.

### 3. Declivi i retorn de la bicicleta a l'espai públic

Quan durant la segona meitat de la dècada dels setanta es van iniciar les primeres mobilitzacions per reclamar espai per a la bicicleta a Barcelona, la presència dels ciclistes als carrers de la ciutat era gairebé residual. L'any 1975, les estadístiques municipals apuntaven que hi havia registrades a Barcelona 1.915 bicicletes i, pocs anys més tard, a penes arribaven al miler.<sup>18</sup> De fet, a partir d'aquells anys, el registre estadístic de bicicletes a la ciutat quedà interromput, cosa que certificava que la bicicleta estava al marge de l'espai públic controlat i monitoritzat per les autoritats municipals. A partir de la segona meitat de la dècada dels setanta, quan els ciclistes començaven a reclamar espai als carrers i un degoteig de nous usuaris van començar a circular amb bicicleta per la ciutat, partien d'una situació marginal en què la bicicleta havia quedat literalment expulsada de l'espai públic, i el seu lent retorn s'articulava com una alternativa al marge del sistema establert.

Però si aquest procés es pot interpretar com un retorn a l'espai públic urbà és perquè la seva presència als carrers no era una novetat, ni de bon tros. Tal com ha apuntat Carme Miralles, durant les primeres dècades del segle xx la bicicleta havia estat un mitjà de transport bastant popular a la ciutat.<sup>19</sup> Al final del segle xix, es formaren a Barcelona diferents associacions de ciclistes que inicialment van popularitzar l'ús del velocípede entre les classes acomodades. Com en altres ciutats del món on s'estengué l'ús de la bicicleta, aquestes associacions –la Sociedad de Velocipedistas, el Club Velocipédico o la Peña Ciclista, entre d'altres– impulsaren a les acaballes del segle xix l'elaboració d'un mapa per a les persones usuàries de la bicicleta a la ciutat. La *Carta ciclista de los contornos de Barcelona* és l'únic exemple d'aquests mapes urbans per a ciclistes conegut a l'Estat espanyol.<sup>20</sup>

Durant el primer terç del segle xx, l'ús de la bicicleta s'estengué alhora que es popularitzava la pràctica del ciclisme com a esport, en una relació que a vegades resulta difícil de destriar. La gran popularitat del ciclisme en aquells anys, amb l'inici de la Volta Ciclista a Catalunya (1911), amaga també un cert creixement de l'ús de la bicicleta entre les classes populars. A partir de la dècada dels anys vint, especialment, la reconversió de fàbriques d'armament a Euskadi en fàbriques de bicicletes va facilitar la seva propagació a un preu més assequible.<sup>21</sup> A principi de la dècada següent, un dels periodistes de la revista *Mirador* constata que la bicicleta “conegué fa uns anys a casa nostra la màxima popularitat com a mitjà de transport interurbà. Però fou morta per la congestió del tràfic i pels automòbils a bon preu. Avui, la màquina humil s'ha refugiat a les barriades extremes; només sent el fregadís de pantalons blaus”.<sup>22</sup> El preu relativament alt de les bicicletes va ser un altre obstacle per a la massificació del seu ús. Des del final dels anys vint, les dades del cens de vehicles mostren que els turismes registrats a Barcelona superen les bicicletes, situació que el gran impacte de la Guerra Civil espanyola reverteix.<sup>23</sup>

I és que, malgrat l'anunci prematur del seu decés, l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà va experimentar un gran creixement en plena postguerra. Durant els anys quaranta, en el marc de les polítiques autàrquiques del franquisme i en un context d'escassetat de combustible, la presència de les bicicletes als carrers de Barcelona va augmentar fins al punt que l'any 1945 l'Ajuntament franquista en va prohibir l'ús en alguns carrers.<sup>24</sup> La presència dels ciclistes als carrers va continuar

18 Miralles-Guasch, *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània*, p. 245. *La Vanguardia*, 18 de març del 1978, p. 28.

19 Miralles-Guasch, p. 245.

20 Santiago Gorostiza, “El ciclista cartógrafo. El viaje de Joaquim Bordons (1855-1931)”, *Volata*, 13 (2018), p. 58-63.

21 Edorta Bergua i Josu Benaito, “Las vías ciclistas en el Estado español”, *Ecología Política*, n. 15 (1998), p. 131-137.

22 *Mirador*, 14 de juliol del 1932, p. 2.

23 *La Vanguardia*, 20 d'agost del 1935, p. 6.

24 *La Vanguardia Española*, 10 de desembre del 1942, p. 2; 20 de gener del 1945, p. 9.

essent important durant la dècada següent, si bé aviat es va començar a reduir, mentre creixia la presència dels vehicles de motor. Si l'any 1955 el nombre total de bicicletes registrades (29.170) era encara similar a la suma dels turismes, les motocicletes i els ciclomotors (31.646), només cinc anys més tard el nombre de vehicles motoritzats ja havia deixat molt enrere el de ciclistes.<sup>25</sup>

La gran acceleració del procés de motorització a partir d'aquests anys va establir una hegemonia del vehicle de motor que va deixar les bicicletes en una

posició marginal a les ciutats.<sup>26</sup> En només vint anys, entre el 1955 i el 1975, les bicicletes registrades a Barcelona van passar de gairebé 30.000 a només 1.915. Alhora, el nombre de motocicletes i de ciclomotors gairebé es va triplicar, mentre que els turismes registrats a la ciutat van experimentar en vint anys un augment estratosfèric, de prop del 2.500 %. De forma paral·lela a aquest augment, les autoritats municipals franquistes destinaven una proporció significativa de la despesa pública a la construcció de nova xarxa viària, a la pavimentació i a la circulació –amb poc interès en el transport públic. Com ha apuntat Carme Miralles, la ciutat s'anava adaptant al cotxe, ja fos amb la creació de vies segregades o amb l'impuls d'una política d'aparcaments.<sup>27</sup>

Arreu del món, l'extensió de la motorització anava transformant la vida a les ciutats. Fins i tot en aquells països en què l'ús de la bicicleta a la primera meitat del segle xx havia anat acompanyat de la creació d'infraestructures ciclistes i havia esdevingut massiu, l'impuls de la motorització fou abassegador. Tanmateix, la dècada dels anys setanta va marcar un canvi de tendència. Les crisis del petroli del 1973 i del 1979, la degradació ambiental urbana i el rebuig creixent del model urbà associat a la centralitat del cotxe van contribuir a reconsiderar la bicicleta com a mitjà de transport. Aquest procés va anar acompanyat d'un fort conflicte social, com va passar als Països Baixos, on a la dècada dels setanta diversos grups es van organitzar per denunciar l'alta mortalitat que causaven els vehicles motoritzats als carrers de les ciutats. En aquell país, l'impacte d'aquestes protestes fou clau per frenar el retrocés de la bicicleta davant el transport motoritzat i recuperar el suport de l'Administració pública.<sup>28</sup> Per tant, l'ús de la bicicleta als Països Baixos no és només el resultat de l'educació vial, de les infraestructures ciclistes i d'unes condicions orogràfiques que faciliten aquests desplaçaments. És també l'herència d'unes àmplies reivindicacions socials.<sup>29</sup>

Tal com s'esdevingué en altres ciutats europees, durant la segona meitat de la dècada dels setanta Barcelona fou escenari de diverses manifestacions per expressar el rebuig a la ciutat motoritzada. La bicicleta, associada per alguns a l'escassetat de la postguerra, reapareixia reconvertida en una alternativa social i ecològica, un símbol per denunciar l'hegemonia del cotxe a l'espai públic i l'impacte de la contaminació en la salut. El seu lent retorn als carrers de la ciutat va assolir una de les seves primeres fites l'any 1977, a la Barcelona de la transició política.

**CENS DE VEHICLES DE LA CIUTAT DE BARCELONA (1928-1975).**

Any	Bicicletes	Turismes	Motocicletes i ciclomotors
1928	8.229	11.860	No consta
1934	7.793	12.602	No consta
1955	29.170	18.961	12.955
1960	12.918	43.773	35.030
1965	5.000	128.145	61.712
1970	1.465	288.170	48.325
1975	1.915	450.804	51.999

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE MIRALLES (1997:245) I LA VANGUARDIA, 20 D'AGOST DEL 1935, P. 6.

25 Miralles-Guasch, *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània*, p. 245.

26 Alfonso Sanz, *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte* (Madrid: Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, 1996), p. 12-16.

27 Miralles-Guasch, p. 244.

28 Sanz, *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*, p. 12.

29 Carlton Reid, *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling* (Washington, Covelo, London: Island Press, 2017), p. 179-210.

## 4. Dues visions sobre la bicicleta: mitjà de transport o element ludicoesportiu

### 4.1 L'emergència de la bicicleta en l'efervescència ecologista (1977-1979)

L'any 1977 va marcar un punt d'inflexió en l'articulació del moviment ecologista a Catalunya. En plena transició política, arreu del territori es van estendre les protestes ecologistes, lligades amb l'antimilitarisme i amb l'activisme antinuclear, alhora que es creaven noves organitzacions i apareixien noves publicacions periòdiques.<sup>30</sup> Al final d'aquell any, una de les primeres grans manifestacions de caràcter ecologista esdevingudes a Barcelona va marcar l'emergència de la bicicleta com un símbol transversal del moviment i de les seves reivindicacions.

Amb el lema “Fem la ciutat habitable”, a principi de desembre del 1977 es va distribuir una convocatòria per a una marxa en bicicleta a la ciutat de Barcelona. Organitzada per la Societat Naturista-Vegetariana de Barcelona, la manifestació va obtenir el suport d'un gran nombre d'associacions i partits polítics, inclosa la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB).<sup>31</sup> Bona part de les organitzacions actives en el moviment ecologista, algunes d'elles acabades de néixer –com el Comitè Antinuclear de Catalunya o el Col·lectiu de Periodistes Ecologistes– també s'hi van adherir.<sup>32</sup> Les cinc reivindicacions principals que es van enunciar com a motiu per a la manifestació incloïen, en primer lloc, la “construcció de carrils i aparcaments per a bicicletes a tota la ciutat i a les vies interurbanes”, seguida de la demanda de “transports públics dignes i suficients”. Aquestes dues peticions es combinaven amb la reclamació de disposar de més espais verds i limitar les construccions que augmentessin la densitat de població. Finalment, es reclamava “fer una ordenació del territori i una planificació urbanística racionalitzades i democràtiques.”<sup>33</sup>

Esdevinguda el 19 de desembre del 1977, la manifestació va mobilitzar prop de 15.000 persones –de les quals aproximadament la meitat es van desplaçar amb bicicleta– i va resultar un gran èxit.<sup>34</sup> Entre les pancartes que es podien veure a la protesta, hi havia referències a la salut (“No més càncer de pulmó, aire pur per a tothom”), el moviment antinuclear (“No a les nuclears i al pla energètic”) o la conservació (“Amnistia per la natura”). Per a molts dels participants, la manifestació

30 Sobre el moviment ecologista a Catalunya, vegeu Pere Mora Tícol, “Una aproximació històrica a l'ecologisme català”, *Revista Catalana de Sociologia*, 8 (1999), p. 65-94; Pere Mora Tícol, “El moviment ecologista a Catalunya. El seu origen, evolució i inserció a la societat catalana” (Tesi doctoral. Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona, 2012), <http://www.tdx.cat/handle/10803/107903>. Sobre l'any 1977, vegeu Santiago Vilanova, “1977: l'esclat ecologista”, *El Punt Avui*, 14 de març de 2017, <http://www.elpuntavui.cat/opinio/article/8-articles/1092214-1977-l-esclat-ecologista.html>.

31 Marc Andreu, “El moviment ciutadà i la transició a Barcelona: la FAVB (1972-1986)” (Tesi doctoral. Universitat de Barcelona, Departament de Geografia i Història, Programa Societat i Cultura, 2014), <http://hdl.handle.net/2445/54543>, p. 627-628.

32 Les entitats i organitzacions adherides i participants, a banda de la Societat Naturista-Vegetariana de Barcelona, van ser les següents: Federació de Asociaciones de Vecinos de Barcelona, CONG (Coordinadora de Entidades No Gubernamentales), Asociación de Amigos de las Naciones Unidas, Grup de Defensa del Medi Ambient del Prat de Llobregat, DEPANA (Defensa del Patrimoni Natural), CANC (Comitè Antinuclear de Catalunya), Colectivo de Periodistas Ecologistas, Agrupación Ecologista de Catalunya, Club d'Amics de la Futurologia, Agrupación Ciclista San Justo, ERC (Esquerra Republicana de Catalunya), PSAN (Partit Socialista d'Alliberament Nacional), PSOE (Federació Socialista de Catalunya), LCR (Lliga Comunista Revolucionària), CDC (Convergència Democràtica de Catalunya), JCC (Joventut Comunista de Catalunya), PSUC (Partit Socialista Unificat de Catalunya), PSPC (Partit Socialista Popular Català), PSC (c) (Partit Socialista de Catalunya – Congrés), PCC (Partit Carlí Català), UCD (Unió de Centre Democràtic), MCC (Moviment Comunista de Catalunya), PTE (Partit del Treball d'Espanya), Agrupació Ciclista del Prat i Associació Catalana de la Dona (Manifestació en bicicleta, Comunicat als mitjans informatius, 18 de desembre del 1977, Fons personal Josep Congost). Segons Vicente Casals, el caràcter gairebé institucional de la marxa va suscitar les crítiques de l'ecologisme radical, que més que organitzador de la manifestació, hi fou convidat. Vicente Casals Costa, “Energía nuclear y movimientos sociales en Cataluña durante la transición política, 1975-1982”, a *La electrificación y el territorio: historia y futuro*, ed. Miriam H. Zaar, Magno Vasconcelos P. Junio i Horacio Capel Sáez (Barcelona: Universitat de Barcelona, 2017), <http://www.ub.edu/geocrit/Electr-y-territorio/VicenteCasals.pdf>.

33 “Fem la ciutat habitable, Societat Naturista Vegetariana”, vegeu <https://www.memoriadelfutur.org/index.php?lng=ca&Itemid=2&sec=72> (data de consulta: 15 de juny de 2020).

34 Vegeu un vídeo de la manifestació a: <https://youtu.be/VUeNBeI4n5Y> (data de consulta: 20 de juny de 2020). Font: Manifestació de bicicletes. Video-Nou/Servei de Vídeo Comunitari Barcelona, Spain, 1977-1983 (desembre del 1977).

va representar una fita en el desenvolupament del moviment ecologista a Catalunya, particularment en l'articulació de la demanda d'espai per a la bicicleta a la ciutat de Barcelona.<sup>35</sup> La participació activa de la FAVB mostra que els àmbits de la contaminació, la mobilitat i la seva relació amb la salut van ser punts d'entrada de les reivindicacions ecologistes en el moviment veïnal.<sup>36</sup>

Entre les cinc propostes plantejades a la protesta ciclista de desembre del 1977, una va tenir un ressò especial: la de construir carrils i aparcaments per a bicicletes a la ciutat. El mes d'abril del 1978, l'Ajuntament de Barcelona anunciava que el dia de Sant Jordi s'inauguraria un carril bici a la Gran Via (entre els carrers de Vilamarí i Marina). Segons s'exposava a la premsa, la proposta de carril bici que havia fet l'Ajuntament havia estat acceptada pels impulsors de la manifestació "Fem la ciutat habitable". A més, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona va anunciar una campanya per donar suport al carril bici.<sup>37</sup>

Malgrat tot, aquestes entitats expressaven la seva preocupació pel fet que la implantació del carril bici reduís l'espai destinat als vianants, quan la intenció de la campanya havia estat precisament limitar l'espai dels cotxes particulars.<sup>38</sup> Fou justament aquest punt el que va precipitar, passats només uns pocs dies, l'aturada del projecte, quan les associacions de veïns del barri de Sant Antoni i la Gran Via es van oposar públicament que es fes el carril bici prenent espai als vianants. A principis d'abril, la FAVB es va posicionar en contra del projecte de carril bici i va reclamar que fos més ambiciós i ocupés el carril de la calçada del costat mar de la Gran Via, aleshores destinat només als automòbils.<sup>39</sup> Si bé es va crear una comissió mixta per tal d'estudiar-ne una alternativa, amb les organitzacions ecologistes i les associacions de veïns, l'Ajuntament va abandonar



Cartell de la campanya "Fem la ciutat habitable". Manifestació en bicicleta, 18 de desembre de 1977. Font: New Mexico Digital Collections. UNM CSWR Sam L. Slick Collection of Latin American and Iberian Posters.



Manifestació del 5 de novembre del 1978, al seu pas pel Parc de la Ciutadella. Font: *Nueva Época Naturista*, desembre del 1978, p. 10. Fons personal de Josep Congost.

35 Puig i Boix, "La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades".

36 Andreu, "El moviment ciutadà i la transició a Barcelona: la FAVB (1972-1986)", p. 627-628. De fet, durant la dècada dels setanta, algunes de les vies segregades per a automòbils previstes al Pla general metropolità d'ordenació urbana (PGM-76) van generar una forta oposició ciutadana. Vegeu Francisco Javier Fraga Cadórniga, "No podem marxar com hem arribat". Los movimientos sociales urbanos y la construcción de los cinturones de ronda de Barcelona" (Treball de final de màster. MBArch, especialitat: Urbanisme. ETSAB-UPC, 2017).

37 *La Vanguardia*, 18 de març del 1978, p. 28.

38 *La Vanguardia*, 18 de març del 1978, p. 28.

39 La FAVB va considerar que la proposta de carril bici era insuficient i que calia que anés acompanyada de mesures per restringir l'ús i l'espai del vehicle privat, fomentar el transport públic i respectar els vianants. Entre d'altres mesures, es proposava que s'habilités el Parc de la Ciutadella per a l'ús de la bicicleta i que es plantegés un recorregut en bicicleta que circumval·lés la ciutat i donés accés a diferents zones. Vegeu Andreu, "El moviment ciutadà i la transició a Barcelona: la FAVB (1972-1986)", p. 628.



la idea d'habilitar un carril bici davant les pressions per situar-lo a la calçada, i no a la vorera, amb l'argument que era necessària una nova visió del trànsit a la ciutat que aquell "Ajuntament de transició" no podia realitzar.<sup>40</sup>

La qüestió, però, va suscitar molts articles a la premsa de la ciutat i va continuar viva durant els mesos següents.<sup>41</sup> La FAVB va crear una comissió de treball sobre carrils per a bicicletes en la qual van intervenir representants de diferents barris.<sup>42</sup> La vigília del Dia Mundial del Medi Ambient del 1978, partidaris del carril bici van omplir les calçades dels carrers de la ciutat amb la pintada "Volem el carril".<sup>43</sup> I, a la tardor, es va reeditar l'èxit de la gran manifestació del 1977 amb una nova marxa el 5 de novembre de 1978, amb el lema "Lluitem per una nova vida". La imatge de la manifestació al passeig de Gràcia, amb una assistència estimada d'entre 40.000 i 100.000 persones, va compartir la portada de *La Vanguardia* amb la presentació de l'avantprojecte d'Estatut al president Josep Tarradellas. A les pàgines interiors, es destacava que el carril bici havia estat una de les reivindicacions principals de la manifestació, juntament amb la protesta contra l'energia nuclear, la contaminació i l'especulació urbanística: "Volem una societat més harmònica amb la natura, pisos habitables, aliments sense contaminar, carrils per a bicicletes..." La crònica periodística recordava que a la manifestació hi havia molts més ciutadans que els que havien escollit l'aleshores govern municipal, i es preguntava: "Què farà ara l'Ajuntament?" El president de l'associació convocant, la Societat Naturista Vegetariana de Barcelona, reclamava la legitimitat del projecte del carril bici: "S'atrevirà ara l'actual equip municipal a seguir argumentant que el carril bici és impopular?"<sup>44</sup>

Malgrat l'èxit organitzatiu de la manifestació i el seu ressò a la premsa, el projecte de carril bici va quedar aturat. La qüestió, però, va emergir de nou quan s'acostaven les primeres eleccions municipals en democràcia. Una de les preguntes que *El Correo Catalán* va plantejar als candidats durant la primavera del 1979 es referia a la qüestió de la mobilitat ciclista: "¿Se debe implantar el carril bicicleta en algunas calles de la ciudad?" A excepció del candidat del PSUC, que s'hi negava, i del candidat d'ERC, que hi estava d'acord sense reserves, la resta de candidats optaven per la resposta "Sí, sota certes condicions".<sup>45</sup> Quan Narcís Serra va guanyar les eleccions municipals el 3 d'abril del 1979 –acompanyat de Pasqual Maragall com a número dos de la candidatura del PSC-PSOE–, la possibilitat de començar a implementar una xarxa de carrils bici a la ciutat semblava, per a molts dels participants a les manifestacions dels anys 1977 i 1978, a l'abast de la mà.

## 4.2 El primer Ajuntament democràtic i el foment de l'esport popular

Les expectatives d'habilitar carrils i aparcaments per a bicicletes a la ciutat aviat es van començar a apaivagar amb les declaracions del regidor de Circulació del nou Ajuntament de Barcelona, Jacint Humet (PSC). El mes de juny del 1979, Humet, un empresari progressista procedent de Cristians pel Socialisme, afirmava que, abans de començar a construir carrils bici, caldria fer una enquesta per saber qui es desplaçaria en bicicleta per la ciutat. En cas que el sondatge fos positiu, afirmava, es podrien realitzar; però, si no ho fos, la millor opció seria fer un circuit per al passeig ocasional.<sup>46</sup>

Al final del mateix mes, la qüestió dels carrils bici a la ciutat tornava a la premsa. Un grup

40 Vegeu *La Vanguardia*, 14 de abril del 1978, p. 21; 15 d'abril del 1978, p. 21; 21 d'abril del 1978, p. 32; 2 de maig del 1978, p. 23.

41 A les pàgines de *TeleXpres*, Sempronio apuntava el menyspreu que patia la bicicleta com a mitjà de transport (*TeleXpres*, 17 d'abril del 1978, Fons personal de Josep Congost), mentre que Josep Maria Espinàs s'expressava en contra del carril bici si aquest prenia espai als vianants i esdevenia una excusa per no abordar la reforma general que la ciutat necessitava (*Avui*, 18 d'abril del 1978, p. 26, Fons personal de Josep Congost).

42 Andreu, "El moviment ciutadà i la transició a Barcelona: la FAVB (1972-1986)", p. 628.

43 Vegeu *Garbo*, 14 de juny del 1978, i *Guia del Ocio*, juny del 1978, p. 6 (Fons personal de Josep Congost).

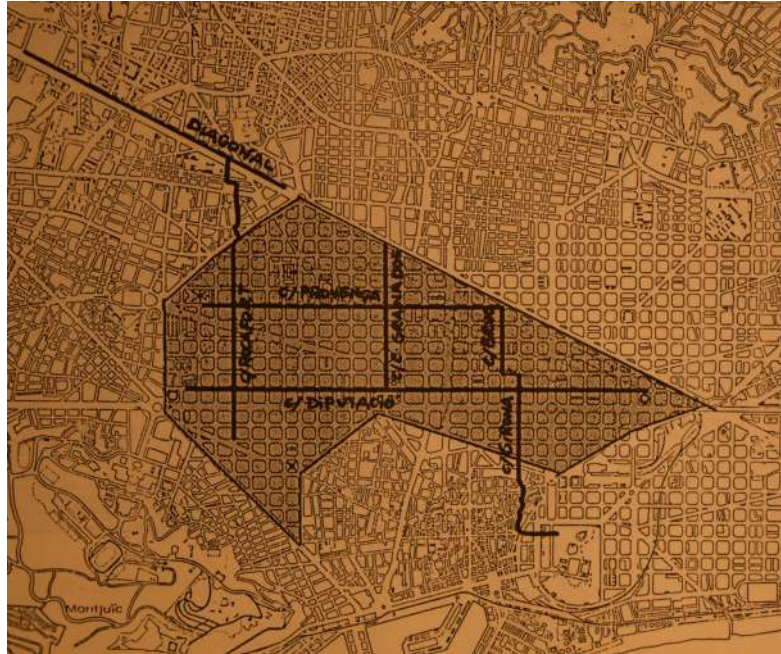
44 *La Vanguardia*, 7 de novembre del 1978, p. 1 i 35.

45 *El Correo Catalán*, 23 de març del 1979, p. 5. Fons personal de Josep Congost.

46 *El Periódico*, 12 de juny del 1979. Fons personal de Josep Congost.



d'enginyers industrials va anunciar l'elaboració d'un projecte de carril bici, que va ser presentat a l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya. El projecte, titulat "Elecció i disseny d'una xarxa de carrils-bici per a la ciutat de Barcelona", era el resultat del projecte de final de carrera d'un grup d'estudiants de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona (ETSEIB). Havia estat inspirat per les demandes expressades a les manifestacions dels anys 1977 i 1978, i fou dirigit pels professors Joan Aragonès i Josep Lluís Pedragosa, el qual acabava de ser nomenat subdirector de la



Mapa inclòs en el projecte "Disseny d'una xarxa de carrils-bici per a la ciutat de Barcelona", ETSEIB, 1979. Font: Fons personal de Josep Congost.

Direcció General de Trànsit. El projecte dividia Barcelona en dues zones: "Centre" i "Barris", i proposava crear diversos carrils bici a la zona centre, on la circulació era més difícil per als ciclistes. Es plantejava segregar els carrils bici dels cotxes amb unes peces de goma de 30 x 20 cm. Als barris, on els ciclistes podien conviure amb els cotxes a la calçada amb més facilitat, s'establien carrers de preferència per als ciclistes.<sup>47</sup>

El projecte prioritzava un bon disseny, que tingués en compte les densitats de trànsit als carrers i la interconnexió entre els carrils bici i el transport públic. Es destacava la importància que aquests carrils connectessin amb les universitats per facilitar que els estudiants els poguessin utilitzar, però també que comunicuessin amb espais de lleure com el Parc de la Ciutadella, a fi d'incorporar-hi aquelles persones que volguessin fer un ús lúdic de la bicicleta. Les despeses necessàries es calculaven en 18 milions de pessetes. Després de ser exposat a l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, el projecte fou lliurat gratuïtament al regidor de Circulació de l'Ajuntament, Jacint Humet, a final de setembre del 1979.<sup>48</sup>

Però no va ser fins al setembre de l'any següent quan la qüestió del carril bici va tornar a l'actualitat municipal. Amb motiu de la presentació de les Festes de la Mercè del 1980, el regidor Jacint Humet va anunciar la creació imminent d'una "via bici" a la Gran Via.<sup>49</sup> L'anunci va rebre les crítiques del grup d'enginyers que havia presentat el projecte de carril bici l'any abans. Agrupats sota el nom d'equip "Felicitat", el col·lectiu assenyalava que la proposta municipal no tenia res a veure amb l'estudi que havien presentat l'any anterior, i que no havien rebut cap comunicació en aquest sentit. Poc després, les autoritats municipals van convocar una reunió amb les diferents organitzacions interessades en la proposta de carril bici. Segons apuntava el col·lectiu d'enginyers "Felicitat", el projecte de l'Ajuntament era el que ja s'havia plantejat l'any 1978: un carril bici que

<sup>47</sup> *TeleXpres*, 7 de juliol del 1979, p. 9; *El Periódico*, 26 de setembre del 1979, p. 16. Vegeu cartell "Carril bici a Barcelona? Exposició del projecte 'Carril bici a Barcelona'. Del 28 de juny al 5 de juliol del 1979. Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya". Vegeu el projecte "Elecció i disseny d'una xarxa de carrils-bici per a la ciutat de Barcelona", ETSEIB, 1979. Fons personal de Josep Congost.

<sup>48</sup> *El Periódico*, 26 de setembre del 1979, p. 16. Projecte "Disseny d'una xarxa de carrils-bici per a la ciutat de Barcelona", ETSEIB, 1979. Fons personal de Josep Congost.

<sup>49</sup> *Avui*, 10 de setembre del 1980. Fons personal de Josep Congost.



Festa de la Bicicleta, 23 de maig del 1982. Font: AHCB.

ocupava espais per a vianants i que no plantejava solucions per a les cruïlles perilloses. La proposta va quedar aparcada novament i el col·lectiu “Felicitat” la va criticar durament. Els enginyers assenyalaven que el projecte de carril bici a la Gran Via no constituïa un estudi profund de les possibilitats de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu, sinó que era fruit d’una concepció d’aquesta com a mitjà “esportiu-recreatiu” que reduïa les seves potencialitats.<sup>50</sup>

“La necessitat actual es concreta a solucionar els aspectes de seguretat i disseny àgil per als ciclistes al llarg de recorreguts plenament urbans, en hores de treball, facilitant així la progressiva substitució dels mitjans tradicionals de transport. Oblidar aquest aspecte és reduir les possibilitats de la bicicleta i en certa forma –i malgrat crear les bases de certa popularitat– limitar-ne l’ús als aspectes ‘esportius-recreatius’ plenament insuficients.”

Si bé el projecte de carril bici va quedar aparcad, a partir de la tardor del 1980, l’Ajuntament de Barcelona va començar a organitzar trobades anuals de caràcter festiu relacionades amb la bicicleta. Aquestes activitats –iniciades amb la I Trobada amb Bicicleta, el 30 de novembre del 1980– foren impulsades per l’Àrea de Joventut i Esport, encapçalada aleshores pel regidor Enric Truñó. En l’anunci de la primera trobada, Truñó, enginyer químic de formació, apuntava que la idea de la trobada era “recollir el màxim possible de practicants de la bicicleta, de totes les edats i condicions socials, per a oferir-los la tan esperada ocasió de recórrer les vies urbanes a pedals i alliberats totalment del perill que avui dia suposa el trànsit a les grans ciutats”.<sup>51</sup> La trobada s’inspirava en la celebració històrica de la Festa del Pedal, que des de la dècada dels anys deu havia aplegat un cop a l’any diferents agrupacions ciclistes. L’Àrea de Joventut i Esport de l’Ajuntament va convidar veterans esportistes com Miquel Poblet o Mariano Cañardo. El recorregut es va iniciar al Parc de la Ciutadella i va acabar al Parc de Montjuïc, si bé el grup de ciclistes aviat se’n va separar i –segons recollia la crònica de *La Vanguardia*– molts dels participants van patir per completar el passeig envoltats de cotxes.<sup>52</sup>

La promoció de la bicicleta com una activitat esportiva, des de la regidoria o l’àrea corresponent

50 Comunicats de l’equip Felicitat, 16 de setembre del 1980 i 10 de desembre del 1980. Fons personal de Josep Congost. Els membres de l’equip, segons aquesta documentació, eren: Josep Congost, Jaume Ramonet, Jaume Pruna, Carles Farrán, Jordi Such, Juan José Rius, Jordi Carbonell, Manel Massó, Antoni Roig i Adolfo de Alonso.

51 *La Vanguardia*, 26 de novembre del 1980, p. 57.

52 *La Vanguardia*, 2 de desembre del 1980, p. 48 i 60.



de l'Ajuntament, es va solidificar amb la carrera incipient cap als Jocs Olímpics, que va arrencar el 31 de gener del 1981 amb la proclamació pública de l'alcalde de Barcelona, Narcís Serra, que Barcelona es presentaria com a ciutat candidata als Jocs Olímpics del 1992.<sup>53</sup> La Trobada amb Bicicleta organitzada per l'Àrea de Joventut i Esports a la tardor del 1980 es va convertir, durant la primavera de l'any 1981, en la Festa de la Bicicleta, entesa com una "prova ciclista popular". Segons declarava Enric Truñó, l'Ajuntament donava importància a la Festa de la Bicicleta "no tan sols perquè proporciona una sèrie de



Participants a la Festa de la Bicicleta del 1982, al Parc de la Ciutadella. Font: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

beneficis físics propis de tota disciplina esportiva, sinó també pel caràcter recreatiu que té. Es tracta, en resum, no de competir sinó participar, passar-ho bé i fomentar l'amistat a la ciutat".<sup>54</sup> Poques setmanes després de la Festa de la Bicicleta, el Plenari municipal va aprovar per unanimitat que la ciutat presentés la candidatura per als Jocs Olímpics del 1992.<sup>55</sup>

De fet, una de les primeres grans obres realitzades a Barcelona en connexió amb la candidatura per als Jocs Olímpics estava directament relacionada amb el ciclisme esportiu. Barcelona no tenia un velòdrom propi des dels anys trenta i l'Ajuntament va plantejar construir-ne un l'any 1981, va aprovar el projecte a final de gener del 1982 i el va dotar amb un pressupost de 150 milions de pessetes.<sup>56</sup> La construcció del velòdrom de Barcelona –avui conegut com a Velòdrom d'Horta– es va planificar de manera que acollís esdeveniments esportius internacionals durant els anys següents, per enfortir la imatge de Barcelona com a possible seu olímpica. La implicació de la Federació Espanyola de Ciclisme va ser fonamental en aquest projecte i va contribuir a reforçar la imatge de la bicicleta com a element esportiu i lúdic. De manera similar, la implicació de la Federació Catalana de Ciclisme, coorganitzadora de la Festa de la Bicicleta del 1982 –i de moltes edicions posteriors–, va refermar una imatge de la bicicleta associada a les celebracions de l'"esport popular" i a l'activitat lúdica dels dies festius.<sup>57</sup> La celebració d'aquesta edició de la festa va aplegar moltes més de les 3.000 persones registrades, si bé el recorregut fins a la platja de la Mar Bella va quedar dificultat pel pas a nivell de la via del tren, que tallava la ruta cada quatre minuts i va fer que amb prou feines 300 ciclistes arribessin al final del trajecte.<sup>58</sup>

<sup>53</sup> Vegeu <http://www.barcelonaolimpica.net/barcelona92/candidatura-y-nominacion/> (data de consulta: 20 de juliol del 2020).

<sup>54</sup> *La Vanguardia*, 20 de maig de 1981, p. 35.

<sup>55</sup> *La Vanguardia*, 1 de juliol de 1981, p. 23.

<sup>56</sup> *La Vanguardia*, 30 de gener del 1982, p. 6.

<sup>57</sup> *La Vanguardia*, 24 de maig del 1982, p. 29. Entrevista amb Enric Truñó, 8 de maig del 2020.

<sup>58</sup> *El Periódico*, 24 de maig del 1982. Fons personal de Josep Congost.



Diada de la Bicicleta, 5 de juny del 1983. Font: AHCB.

acompanyada aquest cop d'una exposició històrica sobre el ciclisme. L'anunci va coincidir amb unes declaracions de Joan Torres, coordinador de l'Àrea de Circulació de l'Ajuntament, en què assenyalava que Barcelona estava estudiant l'experiència de la ciutat de París, on s'havien habilitat vies de preferència per als vehicles de dues rodes.<sup>61</sup> Aquestes s'havien implementat pintant una línia discontinua, de color verd, que marcava l'ús preferent per a bicicletes, motocicletes i ciclomotors. Torres va afegir que, si hi havia la voluntat política, aquests carrils de cortesia podrien ser una realitat a partir de la tardor d'aquell mateix any.<sup>62</sup>

L'anunciada Diada de la Bicicleta es va celebrar el 5 de juny del 1983, poques setmanes després de les segones eleccions municipals, en les quals Pasqual Maragall va revalidar l'alcaldia. La festa fou precedida per la inauguració d'una exposició sobre la història de la bicicleta a les Cotxeres de Sants, durant la qual alguns dels assistents van interpel·lar Enric Truñó, responsable de Joventut i Esports, sobre la necessitat d'implantar una xarxa de carrils bici a la ciutat. El regidor, segons la crònica publicada al *Diari de Barcelona*, es va mostrar partidari dels carrils, però va apuntar que la decisió corresponia a l'Àrea de Transports i Circulació de l'Ajuntament.<sup>63</sup> La Diada tenia un sentit plenament lúdic, tal com apuntava el díptic promocional: "La bicicleta és un mitjà recreatiu d'encara inimaginables possibilitats. De la passejada al ciclisme, fins arribar al trials i el BMX, la bicicleta ens ofereix un ventall d'activitats cada dia més gran".<sup>64</sup> L'èxit de la convocatòria, amb prop de 15.000 participants, va superar el de l'edició anterior. Durant la Diada, Enric Truñó va anunciar,

### 4.3 La Diada de la Bicicleta o "La bici al carrer"?

Durant la primera setmana de desembre del 1982, el projecte de velòdrom de Barcelona va rebre una nova empenta, amb l'aprovació de la proposta per part de la Unió Ciclista Internacional i l'anunci que les obres començarien durant l'any 1983.<sup>59</sup> Aquesta notícia va arribar quan tot just s'estrenava l'alcaldia de Pasqual Maragall, que va substituir Narcís Serra quan aquest va acceptar el càrrec de ministre de Defensa en el nou govern espanyol format per Felipe González.

Al mes de març del 1983, la maqueta del velòdrom va ser una de les obres destacades de l'exposició "Qui és Barcelona?" El projecte fou presentat a l'alcalde Maragall i a representants de l'Ajuntament i de la Generalitat, amb la previsió de completar les obres l'any 1984, a temps per acollir els Campionats del Món de Ciclisme.<sup>60</sup> Pocs dies després, el 21 de març, l'Àrea de Joventut i Esports anunciava una nova edició de la Diada de la Bicicleta per a principi de juny,

59 *La Vanguardia*, 7 de desembre del 1982, p. 54.

60 *La Vanguardia*, 11 de març del 1983, p. 34.

61 Joan Torres recorda que van conèixer l'experiència del carril de cortesia de París durant un viatge a la capital francesa per conèixer l'ús de la zona blava per als aparcaments. Entrevista amb Joan Torres, 28 de maig del 2020.

62 *La Vanguardia*, 21 de març del 1983, p. 15.

63 *Diari de Barcelona*, 31 de maig del 1983. Fons personal de Josep Congost.

64 Díptic de la Diada de la Bicicleta, 5 de juny del 1983. Fons personal de Josep Congost.

de manera extraoficial, que a partir de les festes de la Mercè Barcelona tindria un carril per a les “dues rodes”, inspirat en l'experiència de París.<sup>65</sup>

Els diferents col·lectius que plantejaven la necessitat d'implantar una xarxa de carrils bici van assistir a la Diada de la Bicicleta i van aprofitar la presència de milers d'usuaris per reivindicar la bicicleta com a mitjà de transport i no només com a objecte lúdic i esportiu. La participació d'aquests col·lectius a la Diada representava un intent de politització que va permetre atreure d'altres assistents que simpatitzaven amb els seus plantejaments i anunciar una campanya reivindicativa davant els mitjans.<sup>66</sup> Amb el nom de “La bici al carrer”, els col·lectius Amics de la Bici, Gràcia Verda, el Col·lectiu d'Acció Popular del Clot i el Grup Excursionista Ciclista de Gràcia van cridar a concentrar-se davant l'Ajuntament el dia 10 de juny i van fer una convocatòria per trobar-se cada divendres a la plaça de Catalunya.<sup>67</sup>

Les reivindicacions que plantejaven aquests col·lectius incloïen la creació d'una xarxa de carrils bici a la ciutat, la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport, la millora de l'asfaltat i de la pavimentació dels carrers i la cessió, per part de l'Ajuntament, de bicicletes per a l'ús públic. En el comunicat divulgat als mitjans, es recollien en aquests termes:<sup>68</sup>

1. “La creació d'una xarxa de carrils bici –tant al centre com als barris perifèrics– que faci possible els desplaçaments urbans en aquest mitjà de transport i que inclogui totes les instal·lacions complementàries imprescindibles: senyalització, encreuaments, aparcaments, protecció...”
2. “La potenciació de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport de la màxima importància (amb la cessió, per part de l'Ajuntament, de bicicletes per a l'ús públic) i la conscienciació dels conductors de vehicles motoritzats [...]”
3. “Altres mesures com l'asfaltat dels empedrats, la pavimentació dels rails de tramvia, la substitució



Campanya “La bici al carrer”, juny del 1983. Font: Fons personal de Josep Congost.



Invitació a la inauguració del carril bici, 15 de juliol del 1983. Acte de la campanya “La bici al carrer”. Font: Fons personal de Josep Congost.

<sup>65</sup> *El País*, 6 de juny del 1983. Fons personal de Josep Congost.

<sup>66</sup> Laura de Castellet, una de les primeres integrants d'Amics de la Bici i posteriorment de Biciclot, recorda que va conèixer altres integrants del col·lectiu en una de les festes organitzades per l'Ajuntament a principi de la dècada dels vuitanta i que portaven pancartes relacionades amb l'ús de la bicicleta enmig de la festa esportiva. Inicialment Amics de la Bici es reunia al local de la revista Integral, i més tard van ocupar un espai al carrer Demòstenes (Sants). Entrevista amb Laura de Castellet, 24 de setembre del 2019; entrevista amb Pere Serrasolses, 13 de febrer del 2018.

<sup>67</sup> Aviat s'hi adheriren altres grups, com el Moviment Ecologista Català, la Taula Antinuclear i Ecologista, l'Associació de Veïns de Gràcia i Amics de la Terra (Gràcia). Comunicat “La bici al carrer”, 13 de juny del 1983. Fons personal de Josep Congost.

<sup>68</sup> Comunicat “La bici al carrer”, 13 de juny del 1983. Fons personal de Josep Congost.





Inauguració del carril bici, en el marc de la campanya “La bici al carrer”, 15 de juliol del 1983. Font: Fons personal de Josep Puig.

dels enreixats verticals de les clavegueres, el rigorós control del fum i soroll de transports públics i privats.”

Com a punt de partida per discutir la xarxa de carrils bici, aquests grups es referien al projecte de l'equip d'enginyers “Felicitat”, que s'havia presentat a l'Ajuntament quatre anys enrere. I emfasitzaven la seva oposició radical als carrils bici que consideressin la bicicleta “com a mitjà recreatiu-esportiu” (tal com s'havia fet amb la proposta del carril de la Gran Via) o que estiguessin concebuts per ser compartits amb altres vehicles de dues rodes –tal com proposava aleshores l'Ajuntament, seguint l'exemple de París.<sup>69</sup>

La primera jornada de protesta, el 10 de juny del 1983, va aplegar un centenar de ciclistes, que van circular fins a la plaça de Sant Jaume, portant pancartes amb els lemes “Volem carril bici” i “No volem una diada a l'any”. Els participants van lliurar una carta amb les reivindicacions a l'alcalde i als delegats d'Urbanisme i de Circulació.<sup>70</sup> Els col·lectius van repetir la protesta la setmana següent i van tenir una reunió amb el regidor de Circulació i Transports, Joan Torres. L'Ajuntament, però, optava per la proposta del carril de cortesia, separat per una línia verda, disponible per a bicicletes i motocicletes. El desacord va propiciar que cada setmana es repetís la protesta, que va continuar amb la pintada d'un carril bici davant de l'Ajuntament el dia 1 de juliol.<sup>71</sup>

Des de la Regidoria de Circulació i Transports s'afirmava que l'Ajuntament estava disposat a crear vies només per a bicicletes “si hi ha prou ciclistes que les facin servir”. En declaracions al diari *Avui*, Joan Torres, enginyer industrial, considerava que era millor començar amb una campanya per fomentar l'ús de la bicicleta –que quedaria en mans de l'Àrea de Joventut– i posar en funcionament la via de “dues rodes”, on les bicicletes i les motocicletes tindrien preferència (encara que els cotxes també la podrien utilitzar en cas que aquells vehicles no hi estiguessin circulant). Si aquesta via per

69 Comunicat “La bici al carrer”, 13 de juny del 1983. Fons personal de Josep Congost.

70 *El Noticiero Universal*, 11 de juny del 1983. Fons personal de Josep Congost.

71 *Diari de Barcelona*, 2 de juliol del 1983. Fons personal de Josep Congost.



a “dues rodes” era utilitzada, es plantejaria un futur carril bici.<sup>72</sup>

Les reivindicacions de la campanya “La bici al carrer” van continuar cada divendres i van assolir el punt àlgid amb la convocatòria a la inauguració extraoficial d’un carril bici el 15 de juliol del 1983. Davant les negatives de l’Ajuntament, els col·lectius ecologistes que impulsaven la reivindicació del carril bici van optar per pintar-lo als carrers i organitzar-ne una cerimònia d’inauguració en to burlesc, en la qual participaria un alcalde de Barcelona fictici. L’anunci de la inauguració el va divulgar la premsa i diferents mitjans de comunicació van cobrir l’acte. Un cop inaugurat aquest carril bici “pirata” –tal com fou descrit al *Diari de Barcelona*–, els més de cent ciclistes assistents el recorregueren, passant pel carrer de la Diputació, pujant per Casanova i girant per Provença fins a acabar novament al passeig de Gràcia, al punt inicial.<sup>73</sup>



Enric Truñó i Joan Torres presenten el carril bici per a dies festius. Font: La Vanguardia, 25 de maig del 1984, p. 21 (autor: Pérez de Rozas).

L’exitosa *performance* no va modificar, però, els propòsits municipals. Passat l’estiu del 1983, i malgrat que s’havien fet diverses reunions, les posicions entre els grups ecologistes partidaris del carril bici i l’Ajuntament seguien allunyades. A la tardor, el regidor Joan Torres va anunciar que el “carril cortesia” o “carril dues rodes” seria una realitat a la primavera del 1984 i uniria el Parc de la Ciutadella amb la Universitat, el Parc de l’Escorxador i Montjuïc. Finalment, es plantejava la possibilitat que, als caps de setmana, fos exclusiu per a bicicletes.<sup>74</sup>

Quan, a final de novembre, el Plenari del Consell Municipal va aprovar el Pla general (1984-1992) i el Programa d’actuació municipal (1984-1992), les referències a la bicicleta eren gairebé nul·les. El document reflectia un gran esforç per millorar el transport públic, dotant-lo de finançament, i nombroses mesures i inversions per modernitzar la tecnologia de control de la circulació i el trànsit, entre d’altres accions.<sup>75</sup> Però, a banda dels dos-cents milions de pessetes que s’havien destinat a construir el velòdrom, la bicicleta només s’hi esmentava amb relació al propòsit d’establir una comissió cívica per impulsar “manifestacions esportives massives”, com la Festa de la Bicicleta.<sup>76</sup> Encara hauria de passar gairebé una dècada perquè la concepció de la bicicleta com a mitjà alternatiu de transport es plasmés en els programes d’actuació municipal.

72 *Avui*, 6 de juliol del 1983. Fons personal de Josep Congost.

73 *La Vanguardia*, 15 de juliol del 1983, p. 18. Vegeu també el *Diari de Barcelona* del 16 de juliol del 1983; *El Correo Catalán*, 16 de juliol del 1983; *El Noticiero Universal*, 16 de juliol del 1983. Fons personal de Josep Congost. Vegeu també BTV, secció Va passar aquí, “El primer carril bici de Barcelona”, 2020, <https://beteve.cat/va-passar-aqui/primer-carril-bici-barcelona/>.

74 *El País*, 7 d’octubre del 1983. Fons personal de Josep Congost.

75 Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona, *Pla general 1984-1992 i Programa d’actuació municipal 1984-1987* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Servei de Publicacions, 1984), p. 36-37.

76 Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona, p. 42 i 45.

# 5. Del carril de cortesia als primers carrils bici permanents (1984-1990)

## 5.1 Un carril bici de cortesia per als dies festius

A final de gener del 1984, la Regidoria de Circulació de l'Ajuntament va fer saber que durant la primavera d'aquell any es posaria en funcionament un carril per a bicicletes i motos petites. Si bé es considerava que Barcelona, per la seva "topografia, clima i costums", no era "una ciutat idònia per a l'ús de la bicicleta", sí que es creia que el carril podria ser útil per als ciclomotors, el nombre dels quals anava augmentant.<sup>77</sup>



Portada de *La Vanguardia*, 4 de juny del 1984. Font: *La Vanguardia*. Reproduïda amb permís.

Quan el carril es va presentar finalment al mes de maig del 1984, la seva concepció inicial havia experimentat alguns canvis. En un acte organitzat conjuntament per la Regidoria de Circulació i la de Joventut i Esports, els regidors Joan Torres i Enric Truño van anunciar que la Festa de la Bici aniria acompanyada de la inauguració del primer carril bici "permanent" de la ciutat. Aquest carril, de fet, era una versió adaptada del carril de cortesia que s'havia anunciat mesos abans: no estava segregat del trànsit, sinó que una línia discontinua de color verd marcava el seu espai, situat entre dos carrils de circulació; a més, els senyals n'indicaven l'ús per als dies festius. Segons va declarar Torres davant la premsa, per a aquest carril hi hauria "una normativa no escrita en virtut de la qual la bicicleta hi seria prioritària al cotxe", tot i que hi podrien circular també la resta de vehicles. El regidor considerava que es tractava d'una experiència "modesta" i que la topografia de Barcelona no feia possible aconseguir "una mobilitat real en bicicleta dins de la ciutat".<sup>78</sup> Amics de la Bici i altres grups que havien impulsat la campanya "La bici al carrer" rebutjaven aquest model de carril i van rebre amb ironia les paraules del regidor, que afirmava que el carril bici era "una vella aspiració de l'equip de govern". A banda, apuntaven que més de la meitat del nou carril no estava asfaltat, sinó empedrat amb llambordes, cosa que dificultava la circulació als usuaris de la bicicleta.<sup>79</sup>

77 *Avui*, 28 de gener del 1984. Fons personal de Josep Congost.

78 Aquest carril no segregat tenia un recorregut de vuit quilòmetres i unia el Parc de la Ciutadella amb el de l'Escorxador a través del passeig de Lluís Companys, el passeig de Sant Joan i els carrers de Casp, de Roger de Flor i de la Diputació. En sentit invers, anava pel carrer del Consell de Cent, el passeig de Sant Joan, el passeig de Lluís Companys i el passeig de Pujades. *La Vanguardia*, 25 de maig del 1984, p. 21. Vegeu també *l'Avui* i *El País*, 25 de maig del 1984. Fons personal de Josep Congost.

79 *Avui*, 25 de maig del 1984, Comunicat "La bici al carrer", signat per Josep Congost, Amics de la Bici. Fons personal de Josep Congost.



Pel que fa a la nova edició de la Festa de la Bicicleta, els regidors municipals van insistir que el seu objectiu era “conscienciar el ciutadà sobre aquest tipus de locomoció” i que “no calien inscripcions prèvies ni dorsals”. Tanmateix, el missatge de caràcter esportiu continuava tenint un caràcter central. La nova edició de la festa, com recordaven els regidors, s’emmarcava en un any d’auge per al ciclisme a la ciutat: a l’estiu, s’havia d’inaugurar el nou velòdrom de la Vall d’Hebron, amb la realització dels Campionats del Món de Ciclisme, “que convertiran Barcelona en la capital mundial d’aquest esport”.<sup>80</sup>



Velòdrom d'Horta. Font: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

Amb prop de vint mil participants, la Festa de la Bicicleta del 1984, que va tenir lloc el dia 3 de juny, va superar l’assistència de les edicions anteriors. Malgrat que els senyals del carril emfasitzaven el seu ús en dies festius i que no estava segregat del trànsit, l’expressió “carril bici permanent” fou recollida àmpliament a la premsa. *La Vanguardia* va informar de l’èxit de la Festa de la Bicicleta a la portada, juxtaposant una imatge de l’acte amb una altra de caràcter històric. D’una banda, mostrava un dels vint-i-cinc membres de la Guàrdia Urbana que havia circulat uniformat i amb bicicleta el dia de la Festa i, de l’altra, la presentació de les bicicletes que la Policia Urbana republicana havia utilitzat a la Barcelona dels anys trenta.<sup>81</sup>

Tal com havien fet a l’edició anterior, els col·lectius que defensaven la bicicleta com un mitjà de transport alternatiu van participar en la Festa amb el propòsit de polititzar-la. Apartant-se del recorregut previst pel carrer de la Diputació, membres d’Amics de la Bici van desviar la major part dels participants, van ocupar diversos carrers adjacents en què la circulació de cotxes no havia estat tancada i van desembocar al carrer d’Aragó, que van ocupar completament.<sup>82</sup> L’acció va provocar un col·lapse del trànsit de motor i alguns incidents entre automobilistes i participants a la marxa, si bé la comitiva va arribar al punt final que s’havia previst inicialment. Acabat el recorregut, Amics de la Bici va criticar el pretès “carril bici permanent”, perquè el considerava perillós i impracticable. Des de la Regidoria de Joventut i Esports, es va titllar d’“irresponsable” l’actitud d’Amics de la Bici i es va assenyalar que l’experiència iniciada era “un primer pas cap a la consecució d’un carril bici que satisfaci plenament els seus usuaris i no causi molèsties als automobilistes”. Substituir les llambordes per asfalt tenia un cost econòmic desorbitat, segons va apuntar Enric Truñó, i abans d’apostar fort per un carril bici “calia veure si hi ha 30.000 barcelonins disposats a utilitzar-lo”.<sup>83</sup> Transcorreguts gairebé quaranta anys, Truñó considera que els defensors de la bicicleta presentaven la idea de “treure cotxes i posar bicicletes” com a molt simple i que, en el context de congestió extrema del trànsit de la dècada dels vuitanta, a l’Ajuntament es considerava impossible treure cotxes dels carrers de la ciutat.<sup>84</sup> D’acord amb el testimoni de Joan Torres, la congestió permanent abans de l’obertura de les rondes l’any 1992 feia inconcebible crear carrils bici segregats. La promoció de la bicicleta

<sup>80</sup> *La Vanguardia*, 25 de maig del 1984, p. 21; *Avui*, 25 de maig del 1984. Fons personal de Josep Congost.

<sup>81</sup> *La Vanguardia*, 4 de juny del 1984, p. 1.

<sup>82</sup> Daniel Eritja, comunicació personal, 22 de novembre del 2020. Entrevista amb Pere Serrasolses, 13 de febrer de 2018.

<sup>83</sup> *El Correo Catalán*, 4 de juny del 1984, p. 7.

<sup>84</sup> Entrevista amb Enric Truñó, 8 de maig del 2020.



Acció d'Amics de la Bici, cobrint les vies del tramvia amb ciment ràpid, 26 de maig del 1985. Font: Fons personal de Daniel Eritja (Amics de la Bici).

es concebia, en primera instància, “com a esport, com a lleure, més que com a necessitat de transport”.<sup>85</sup>

La inauguració del velòdrom de Barcelona, l'agost del 1984, va arribar a temps per fer-hi els Campionats del Món de Ciclisme en pista, però va quedar deslluïda per la pluja.<sup>86</sup> A dos anys vista de la proclamació de la seu olímpica del 1992, l'obra s'entenia com una instal·lació esportiva clau per impulsar la candidatura de Barcelona. Als anys següents, el seu cost (més de dos-cents milions de pessetes) seria un dels exemples que van esgrimir els col·lectius ecologistes per criticar la visió de l'Ajuntament sobre la bicicleta, vinculada als esdeveniments esportius i no a la promoció dels mitjans de transport alternatius.<sup>87</sup>

## 5.2 El llarg camí fins al Ban de la Bici (1989)

Malgrat els xocs amb l'Ajuntament amb relació al paper de la bicicleta a la ciutat, Amics de la Bici es va unir a la Comissió Cívica de la Bici, establerta l'any 1984. Per part de l'Ajuntament, hi participaven les àrees de Joventut i Esports i de Circulació. A banda, també s'hi van sumar la Federació d'Associacions de Veïns de

Barcelona i la Federació de Ciclisme de Catalunya. Al seu butlletí intern, Amics de la Bici informava de la reunió que havia tingut lloc el desembre del 1984, en què l'Ajuntament havia presentat la idea de promocionar l'ús de la bicicleta mitjançant un ban municipal, previst en primera instància per al mes de febrer del 1985 i, posteriorment, per a la Diada de la Bici del mateix any. Malgrat que el col·lectiu considerava que “aquest cop sembla que la cosa va seriosament”, el Ban de la Bici trigaria encara gairebé cinc anys a ser aprovat.<sup>88</sup>

Els punts de debat que s'havien d'incloure al ban es poden traçar en els butlletins d'Amics de la Bici i en els esborranys del ban que es conserven en fons personals, com el de Josep Congost. D'una banda, Amics de la Bici plantejava que s'hi recollissin mesures com ara el pas lliure de les bicicletes per les zones de vianants; el rebaix de les voravies als bulevards; la instal·lació d'aparcaments per a bicicletes als edificis públics, sacrificant una zona d'aparcament de la zona blava; l'asfaltatge dels carrers en què hi havia vies dels antics tramvies, o la col·locació de les reixes del clavegueram en sentit diagonal. Per part de l'Ajuntament, es valorava la possibilitat d'instaurar una taxa de matriculació de bicicletes, una proposta que Amics de la Bici no acceptava si no incloïa contrapartides, com ara una assegurança.<sup>89</sup>

Les reunions amb l'Ajuntament van evidenciar que algunes de les millores que es reclamaven estaven limitades pel Codi de circulació vigent i depenien de les possibles reformes del Codi que

85 Entrevista amb Joan Torres, 28 de maig del 2020.

86 *La Vanguardia*, 28 d'agost del 1984, p. 1 i 25.

87 Entrevista amb Laura de Castellet, 24 de setembre del 2019. Vegeu també l'entrevista a Vicenç Bagan (Amics de la Bici), publicada a *Alternativa Llibertària*, 6 (gener del 1988), p. 17-18.

88 “Reunió amb l'Ajuntament”, *El Full de la Bici*, 1 (febrer del 1985); “Últimes notícies de la C.C. Bici – Barcelona”, *El Full de la Bici*, 2 (juny del 1985). Vegeu també l'esborrany del Ban de circulació de bicicletes. Fons personal de Josep Congost.

89 “Reunió amb l'Ajuntament”, *El Full de la Bici*, 1 (febrer del 1985); “Últimes notícies de la C.C. Bici – Barcelona”, *El Full de la Bici*, 2 (juny del 1985). Vegeu també l'esborrany del Ban de circulació de bicicletes. Fons personal de Josep Congost.



Mário Soares, president de Portugal, i Pasqual Maragall passegen en bicicleta. 18 de desembre del 1987. Font: <https://arxiupmaragall.catalunyaeuropa.net/biografia.php>

aprovés l'Administració de l'Estat. Aquest factor, present en moltes de les lluites locals iniciades per altres col·lectius a favor del ciclisme urbà arreu de l'Estat, fou un dels que van contribuir a la coordinació federal d'aquests grups arreu d'Espanya. El punt de partida d'aquesta organització van ser els *Primeros Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos* a les Lagunas de Ruidera (províncies d'Albacete i Ciudad Real), on moltes organitzacions –entre elles Amics de la Bici– es van trobar els dies 6 i 7 d'abril del 1985.<sup>90</sup> A partir d'aquell any, les trobades es van convocar bianualment i l'any 1990 es va constituir a Madrid la Coordinadora en Defensa de la Bici (CONBICI).<sup>91</sup> L'any 1986, Amics de la Bici va esdevenir també representant a Catalunya de la Federació de Ciclistes Europeus (European Cyclist' Federation), que agrupava vint-i-tres col·lectius en defensa de la bicicleta de disset països.<sup>92</sup>

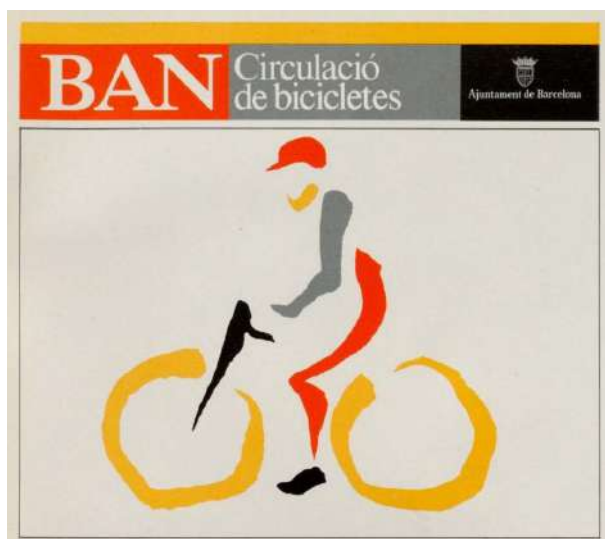
El progrés nul del Ban de la bicicleta i els desacords amb altres projectes municipals van portar Amics de la Bici a plantejar un nou acte reivindicatiu, que es repetiria en diverses edicions. En contrast amb el caràcter esportiu i lúdic de la Festa de la Bicicleta, es va organitzar una jornada de rutes per la ciutat denominada "24 hores en bicicleta". Amb l'objectiu de mostrar que la bicicleta es podia utilitzar a totes hores i a tot arreu, es van programar diverses rutes, que començaven la

90 Club Cicloturista Pedalibre, *Primeros Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos. Lagunas del Ruidera, 6-7 de abril de 1985* (Madrid: Club Cicloturista Pedalibre, 1985). Ángel Yagüe Romo, "El movimiento de defensa de la bicicleta en España (1980-1995)" (Treball final de màster, Màster Interuniversitari en Historia Contemporànea), Universidad Complutense de Madrid, 2015), p. 27-29. "I Trobada d'usuaris de la bici d'arreu de l'estat", *El Full de la Bici*, 2 (juny del 1985).

91 Yagüe Romo, "El movimiento de defensa de la bicicleta en España (1980-1995)", p. 34-35.

92 "Editorial", *El Full de la Bici*, 3 (març del 1986).





Encapçalament del Ban de circulació de bicicletes, Ajuntament de Barcelona, 15 de novembre del 1989. Font: *La Municipal*, 1 (1990). Disponible a: <http://hdl.handle.net/11703/99721>

més enllà de les reivindicacions i posar en marxa propostes per a la promoció de la bicicleta a la ciutat. Constituïts l'any 1987 com a Grup de Treball Biciclot, van posar en marxa un projecte d'autoocupació en serveis relacionats amb la bicicleta, incloent un taller mecànic i l'organització de rutes cicloturistes. Després d'un període inicial de col·laboració, Amics de la Bici i el Grup de Treball Biciclot passaren a funcionar independentment. S'iniciava així una nova forma de relació, pressió i influència amb l'Ajuntament. El mateix any 1987 el Grup de Treball Biciclot va guanyar el concurs "Fes d'Alcalde" amb el projecte "La bicicleta al carrer", i va posar en marxa diverses activitats per promocionar l'ús de la bicicleta a les escoles.<sup>95</sup>

La visió de l'administració municipal respecte la bicicleta, però, canviava molt lentament. Ni la declaració de Barcelona com a seu de les Olimpíades del 1992 ni la reelecció de Pasqual Maragall com a alcalde de la ciutat l'any 1987 van suposar canvis immediats. El Programa d'acció municipal aprovat el 1987 es limitava a destacar que la nominació olímpica "ha comportat un creixement de les competicions esportives d'alt nivell a la ciutat", i posava com a exemple els Mundials de Ciclisme. També afirmava que "les manifestacions esportives massives s'han consolidat a la nostra ciutat com a veritables 'clàssiques esportives'", fent referència a esdeveniments com la Festa de la Bicicleta.<sup>96</sup> L'ús de la bicicleta en algunes imatges de Pasqual Maragall, com la que es va ocupar les portades dels diaris durant la visita del president portuguès Mário Soares, s'emmarcava en la promoció esportiva de la ciutat olímpica.<sup>97</sup> Com recorda el geògraf Oriol Nel·lo, si bé la congestió del trànsit es considerava un dels grans problemes de la ciutat, la possibilitat de desenvolupar seriosament la

tarda de divendres i prosseguien fins a la tarda del dia següent. Realitzades per primer cop els dies 8 i 9 de novembre del 1985, les "24 hores en bicicleta" es van repetir l'any 1986, amb una assistència de cinc-cents ciclistes.<sup>93</sup> Amb una estratègia concebuda, segons els seus impulsors, a partir del binomi acció-negociació, Amics de la Bici va optar també per l'acció directa no violenta. Entre altres accions, alguns membres del col·lectiu van retirar les plaques de "Només festius" d'un "Circuit bici festius" que l'Ajuntament havia posat als carrers del nucli antic de Barcelona. Arran d'aquesta acció, onze persones van ser arrestades per la Guàrdia Urbana i van passar la nit a la comissaria. Al judici subsegüent, van ser absoltes.<sup>94</sup>

Durant aquests anys, algunes de les persones vinculades al col·lectiu Amics de la Bici van començar a plantejar la necessitat d'anar

93 "Editorial", *El Full de la Bici*, 3 (març del 1986); Eritja, Daniel, "24 horas en bicicleta por Barcelona", *Sin Prisas* 8 (desembre del 1989), p. 7.

94 Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020. Vegeu *El Full de la Bici*, 5 (febrer del 1987).

95 Entrevista amb Laura de Castellet, 24 de setembre del 2019; "Biciclot: els visionaris de la bici", *El Periódico*, 18 de febrer de 2017, <https://www.elperiodico.cat/ca/barcelona/20170218/biciclot-30-anys-transformant-sobre-dues-rodes-5837197>; Web de Biciclot, <https://www.biciclot.coop/nosaltres/qui-som/>. Vegeu també Maria Àngels Fitó i August Corrons, "Els valors de l'economia social i solidària: el cas de la cooperativa Biciclot," a *Noves tendències en la creació i gestió d'empreses socials: casos d'estudi*, ed. R. Bastida i M. Mas-Machuca ([Barcelona]: Economia Social Aracoop : Yunus Social Business Network, 2018), p. 27-41, <https://www.sbcbarcelona.org/wp-content/uploads/2018/06/Creacioempresessocials.pdf>.

96 Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona, Programa d'Actuació Municipal 1988-1991 (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Regidoria d'Edicions i Publicacions, 1987), p. 20-21.

97 *La Vanguardia*, 19 de desembre de 1987, p. 1.



infraestructura ciclista semblava remota aleshores.<sup>98</sup> En un article publicat en aquells anys en defensa de la necessitat d'impulsar la reorganització del transport públic, Nel-lo assenyalava que no s'havia d'excloure “la possibilitat de potenciar la utilització de determinades formes de transport privat no congestives”, referint-se explícitament als carrils per a bicicletes, si bé considerava que la seva “repercussió quantitativa” sovint era escassa.<sup>99</sup>

L'any 1989, però, va marcar un gir més en les relacions entre el moviment de defensa de la bicicleta i el govern municipal, que avui recorden alguns dels seus protagonistes com “una relació d'amor i odi”.<sup>100</sup> En primer lloc, tal com s'apuntava al butlletí d'Amics de la Bici, la situació dels ciclistes a la ciutat experimentava canvis. A poc a poc, els conductors dels cotxes començaven a respectar més les persones ciclistes. A més, dels prop de cinc-cents usuaris de la bicicleta que hi havia l'any 1984 s'havia passat a un nombre que s'estimava entre els mil i els mil dos-cents.<sup>101</sup> El canvi d'actitud de l'Ajuntament es considerava només una qüestió de temps.<sup>102</sup> En el context de les institucions europees, la bicicleta començava a entrar en els processos de planificació urbana.<sup>103</sup>

A més, algunes decisions adoptades pel govern municipal durant l'any 1989 van crear un ambient d'optimisme entre el moviment de defensa de la bicicleta. Durant el mes de setembre del 1989, es van aprovar diverses mesures en contra de la contaminació a Barcelona, entre elles un augment significatiu del preu de l'aparcament al centre de la ciutat. Aquestes mesures incloïen una referència explícita a la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport.<sup>104</sup> Més tard, al mes de novembre, el Ple municipal aprovava un augment de les multes i de les taxes municipals als automòbils.<sup>105</sup> El propi alcalde Maragall havia defensat repetidament l'existència de diferents preus per als carburants entre els centres urbans i les zones menys denses, amb l'argument que el trànsit augmentava a les àrees metropolitanes cada vegada que el preu de la gasolina baixava. Aquesta situació suposava un avantatge competitiu per als vehicles privats respecte al transport públic, al qual calia posar remei.<sup>106</sup>

98 Entrevista amb Oriol Nel-lo, 23 d'abril del 2020.

99 Oriol Nel-lo i Colom, “El transport públic i l'ordenació del territori a l'àrea de Barcelona”, *Espais: Revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, 7 (1987), p. 25-31.

100 Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020. Vegeu *El Full de la Bici*, 5 (febrer del 1987).

101 Puig i Boix, “La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades”.

102 “Editorial”, *El Full de la Bici*, 7 (primavera del 1989).

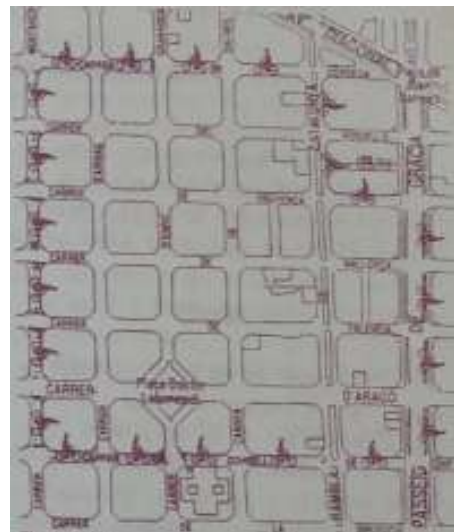
103 Sanz, *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*, p. 12-13.

104 *La Vanguardia*, 13 de setembre del 1989, p. 22.

105 *La Vanguardia*, 11 de novembre del 1989, p. 25.

106 Nel-lo i Colom, “La Ciutat de Pasqual Maragall”, pp. 183-184.

Paviment perillós. Tarja de denúncia. Amics de la Bici, 1989-1990. Font: Col·lecció personal dels autors.



El circuit de bicicletes a l'Eixample, tancat al trànsit de vehicles de motor els diumenges i festius, de 10.00 a 13.30 h. Font: *El Full de la Bici*, 9 (estiu del 1990).

D'altra banda, l'Ajuntament va donar suport a l'organització d'una nova edició de les "24 hores en bicicleta", coordinades per Amics de la Bici, La Farinera (Ateneu del Clot) i Biciclot, i en va finançar la difusió. L'assistència a les "24 hores", els dies 10 i 11 de novembre del 1989, es va doblar respecte a les edicions dels anys 1985 i 1986, i va comptar amb un participant que es va presentar sense previ avís a la darrera de les rutes: l'alcalde Pasqual Maragall.<sup>107</sup> A les pàgines del butlletí *Sin Prisas*, Daniel Eritja, d'Amics de la Bici, valorava el gest "pel que significa de suport a les nostres reivindicacions, tot i el rèdit polític que per a ell representa aparèixer l'endemà al diari fotografiat amb nosaltres".<sup>108</sup> Transcorreguts trenta anys, Eritja considera que la participació de Maragall en aquest tipus d'actes d'Amics de la Bici —que va repetir quatre anys més tard, el 1993— tenia un rèdit electoral discutible, ja que els qui defensaven obertament la bicicleta no eren tants.<sup>109</sup>

Finalment, la setmana següent a les "24 hores en bicicleta", l'Ajuntament va anunciar el Ban de circulació de bicicletes, que fou signat per l'alcalde Maragall el 15 de novembre del 1989 i es va divulgar públicament a diferents punts de la ciutat. El ban, de caràcter executiu, va ser rebut positivament per Amics de la Bici, pel fet que recollia algunes de les reivindicacions històriques del col·lectiu i que havia estat consensuat després de llargues reunions.<sup>110</sup> La seva publicació marca una fita en el reconeixement de la bicicleta com a mitjà de transport. El seu objectiu declarat era "la promoció de l'ús de la bicicleta com a element de mobilitat i de passeig", de la qual emfasitzava el valor simbòlic i pràctic "com a eina per a la millora de la condició física dels ciutadans que la utilitzem, com a factor d'una major amabilitat de la vida urbana i com a exponent d'un vehicle de mobilitat no contaminant".<sup>111</sup>

La part dispositiva del Ban de circulació de bicicletes establia que l'Administració municipal afavoriria la utilització de la bicicleta i la tindria en compte en totes les noves infraestructures que ho permetessin. Aprovava que les persones ciclistes podien circular per illes de vianants, bulevards, parcs públics i altres indrets restringits al trànsit. La velocitat màxima dels ciclistes en aquells espais seria de 10 km/h i els vianants hi havien de tenir preferència absoluta. A més, anunciava que durant els dies festius es tancarïen determinats carrers de l'Eixample o les zones de la ciutat que es consideressin aptes per a la circulació de bicicletes. D'altra banda, s'afavoririen els aparcaments i els punts de lloguer de bicicletes, i els aparcaments municipals reservarien espais per al seu estacionament (v. text íntegre del Ban a l'annex). Finalment, s'establia un grup de treball per garantir-ne el compliment, "format per representants municipals de les diferents àrees afectades, així com de les entitats públiques i privades que tenen com a finalitat la promoció de l'ús de la bicicleta".<sup>112</sup>

### 5.3 "Una lluna de mel amb l'Ajuntament?"

Després d'haver cridat a l'optimisme en la primavera del 1989, l'editorial del butlletí d'Amics de la Bici que es va distribuir a la tardor d'aquell any destil·lava entusiasme. L'èxit de les "24 hores en bicicleta" i l'aprovació del Ban de circulació de bicicletes eren progressos inapel·lables en les reivindicacions que havien fet al llarg dels anys anteriors. S'apel·lava, però, a no caure a l'eufòria: "experiències anteriors ens porten a estar alerta en les nostres relacions amb l'Ajuntament".<sup>113</sup>

107 Eritja, Daniel, "24 horas en bicicleta por Barcelona", *Sin Prisas* 8 (desembre 1989), p.7; "Editorial", *El Full de la Bici*, 8 (tardor 1989).

108 Eritja, Daniel, "24 horas en bicicleta por Barcelona", *Sin Prisas* 8 (desembre 1989), p.7; "Editorial", *El Full de la Bici*, 8 (tardor 1989).

109 Entrevista amb Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig de 2020.

110 Eritja, Daniel, "24 horas en bicicleta por Barcelona", *Sin Prisas* 8 (desembre 1989), p.7; Eritja, Daniel "Un bando muy esperanzador", *Sin Prisas* 9 (abril 1990), p. 5. Veure també "Editorial", *El Full de la Bici*, 8 (tardor 1989); "La moguda de Barcelona. Una lluna de mel amb l'Ajuntament?", *El Full de la Bici*, 9 (estiu 1990).

111 Ban "Circulació de Bicicletes", *La Municipal*, 1 (1990). Disponible a: <http://hdl.handle.net/11703/99721>

112 Ban "Circulació de bicicletes", *La Municipal*, 1 (1990). Disponible a: <http://hdl.handle.net/11703/99721>.

113 "Editorial", *El Full de la Bici*, 8 (tardor del 1989).

Una de les iniciatives que Amics de la Bici destacava era l'èxit que havia tingut la campanya que el col·lectiu havia impulsat amb la finalitat de denunciar els punts de paviment perillós, inspirada en la *London Cycling Campaign*. La iniciativa, que va assolir un èxit notable, consistia a omplir unes targes de denúncia, dissenyades per a ciclistes, motoristes o altres usuaris de la calçada, i enviar-les a l'Ajuntament. Un article al *Full de la Bici* celebrava que l'Ajuntament estigués responnent a la iniciativa, que també va ser destacada a *Sin Prisas*.<sup>114</sup> La publicació d'abast estatal considerava que Amics de la Bici era el grup de ciclistes urbans més actiu de l'Estat.<sup>115</sup>

Fent balanç de les notícies dels mesos anteriors en un article al *Full de la Bici*, el col·lectiu es preguntava si hi havia “Una lluna de mel amb l'Ajuntament”.<sup>116</sup> L'article exposava que, des del mes de gener del 1990, el grup de treball que s'anunciava al ban havia reunit cada mes un total de 24 persones, entre grups de defensa de la bicicleta i nou àrees de l'Ajuntament. Les actuacions aprovades per aquest grup de treball o “comissió mixta” eren les següents:

1. El circuit festiu de l'Eixample. Des del mes de gener, cada diumenge es tancava un traçat de quatre quilòmetres sense cotxes en què la població podia llogar bicicletes i passejar, amb un èxit notable (entre 700 i 1.000 participants).<sup>117</sup>
2. El ban havia obert les zones de vianants a la bicicleta, amb una velocitat màxima de 10 km/h. La major part del nucli antic havia estat senyalitzat així.
3. S'obria el metro a la bicicleta, però només els diumenges, fins a les 14.00 h.
4. S'havien aprovat dos carrils bici, que s'inaugurarien a la tardor: un d'ells a la Diagonal i l'altre a la Gran Via. Ambdós, però, estaven sobre la vorera i no a la calçada; per tant, compartien l'espai amb els vianants.

Si bé el balanç que es feia d'aquestes accions era positiu, els representants del col·lectiu a la comissió assenyalaven que mancava un pla global per a la bicicleta i que l'hegemonia del cotxe continuava essent intocable –les inversions en infraestructura viària rebudes pels Jocs Olímpics es dedicaven al transport privat en una proporció molt superior que al transport públic. Les actuacions puntuals que es van fer per pacificar el trànsit i promoure la bicicleta no afectaven gairebé gens la preeminència dels cotxes a la ciutat, mentre que l'Ajuntament “no dubtava a introduir la bici entre els vianants, que en aquesta escala són els més dèbils”. Un dels “punts foscos”, segons Amics de la Bici, era que faltava una línia d'actuació clara per part del govern municipal. Segons el col·lectiu, s'havia funcionat a base de propostes puntuals, algunes de les quals provenien directament de l'alcalde Maragall. Aquestes havien estat acceptades pel col·lectiu perquè eren positives “o, al menys, no negatives”.<sup>118</sup>

Pel que fa al protagonisme de Pasqual Maragall, diversos membres d'Amics de la Bici actius durant aquell període recorden avui que hi va haver una bona sintonia amb l'alcalde, si bé després d'un contacte inicial es va mantenir al marge de la majoria de les reunions.<sup>119</sup> Abans de l'aprovació

114 “Les targes de forats fan efecte”, *El Full de la Bici*, 8. (tardor 1989).

115 *Sin Prisas*, 9 (abril del 1990), p. 5.

116 “La moguda de Barcelona. Una lluna de mel amb l'Ajuntament?”, *El Full de la Bici*, 9 (estiu del 1990).

117 Vegeu *La Vanguardia*, 14 d'octubre del 1990, p. 33.

118 “La moguda de Barcelona. Una lluna de mel amb l'Ajuntament?”, *El Full de la Bici*, 9 (estiu del 1990). Vegeu també “La bici avança en Barcelona”, *Sin Prisas*, 10 (juny del 1990), p. 4-5.

119 Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020. En la mateixa línia, vegeu l'opinió d'un dels fundadors de Biciclot a: “Biciclot: els visionaris de la bici”, *El Periódico*, 18 de febrer del 2017, <https://www.elperiodico.cat/ca/barcelona/20170218/biciclot-30-anys-transformant-sobre-dues-rodes-5837197>.

del Ban de circulació de bicicletes, Pasqual Maragall havia conegut un dels membres d'Amics de la Bici passejant amb bicicleta a la Rambla de les Flors, i va convidar el col·lectiu a parlar amb ell en un acte que va tenir lloc a l'Observatori Fabra. Durant aquell acte, Amics de la Bici va lliurar a l'alcalde un dossier amb les seves reivindicacions, van conversar breument i es van citar a una reunió per tractar de qüestions de mobilitat amb el regidor Joan Torres, amb qui van establir un diàleg regular. La percepció des d'Amics de la Bici és que l'alcalde es va mantenir al marge i va delegar en altres persones que no creien en el potencial de la bicicleta com a mitjà de transport. Pel que fa al personal tècnic, consideren que li mancava clarament coneixements i que no tenia la voluntat d'impulsar la bicicleta seriosament.<sup>120</sup> Joan Torres, que va tenir responsabilitats a les regidories de Circulació i d'Àrea Pública fins al 1995, apunta que no hi havia tècnics amb formació en ciclisme urbà i que en la gestió del trànsit predominava una forta ortodòxia en l'ús de la tecnologia.<sup>121</sup>

En qualsevol cas, el conjunt de mesures aprovades als anys 1989 i 1990 van representar un punt d'inflexió en l'actitud de l'Ajuntament respecte a la circulació amb bicicleta. Tant per la seva exposició als mitjans de comunicació com per la seva iniciativa personal, Pasqual Maragall va prendre protagonisme en aquesta promoció, ja fos presentant-se a les "24 hores en bicicleta" o elogiant en una entrevista televisada les virtuts de passejar per Barcelona amb bicicleta.<sup>122</sup> De l'associació que es començava a establir entre l'ús de la bicicleta i l'alcalde de la ciutat, n'és testimoni una de les novel·les més esbojarrades i cèlebres que tenen la Barcelona preolímpica com a escenari. L'extraterrestre protagonista de *Sin noticias de Gurb*, escrita per Eduardo Mendoza i publicada per capítols al diari *El País* durant l'estiu del 1990, comprovava la gravetat del problema del trànsit passejant per Barcelona, comentava el suport de l'alcalde a l'ús de la bicicleta i suggeria, de manera ben premonitòria, una proposta de futur per augmentar l'ús d'aquest mitjà de transport a la ciutat.<sup>123</sup>

"La densidad del tráfico es uno de los problemas más graves de esta ciudad y una de las cosas que más preocupado tiene a su alcalde, también llamado Maragall. Éste ha recomendado en varias ocasiones el uso sustitutivo de la bicicleta y ha aparecido en los periódicos montado precisamente en una bicicleta, aunque, la verdad sea dicha, nunca lleva trazas de ir muy lejos. Quizá la gente haría más uso de la bicicleta si la ciudad fuera más llana, pero esto tiene mal arreglo, porque ya está casi toda edificada. Otra solución sería que el Ayuntamiento pusiera bicicletas a disposición de los transeúntes en la parte alta de la ciudad, con las cuales éstos podrían ir al centro muy de prisa y casi sin pedalear. Una vez en el centro, el propio Ayuntamiento (o, en su lugar, una empresa concesionaria) se encargaría de meter las bicis en camiones y volverlas a llevar a la parte alta. Este sistema resultaría relativamente barato. A lo sumo, habría que colocar una red o colchoneta en la parte baja de la ciudad para impedir que los menos expertos o los más alocados se cayeran al mar una vez efectuado el trayecto descendente."

Tres dècades després, carregar les bicicletes de la part baixa de la ciutat a la part alta és una de les tasques principals del servei de bicicleta pública de Barcelona.

120 Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020.

121 Entrevista a Joan Torres, 28 de maig del 2020.

122 Vegeu *Mikimoto Club*: "Pasqual Maragall i Barcelona '92", emesa a TV3 el 28 de novembre del 1989, <https://www.ccma.cat/tv3/alcarta/mikimoto-club/mikimoto-club-pasqual-maragall-i-barcelona-92/video/5800388/>

123 *Sin noticias de Gurb* es va publicar per fulletons a partir del dia 1 d'agost del 1990. El capítol citat va aparèixer el 9 d'agost, vegeu: [https://elpais.com/diario/1990/08/10/opinion/650239214\\_850215.html](https://elpais.com/diario/1990/08/10/opinion/650239214_850215.html). La novel·la es va publicar com a llibre l'any següent, vegeu: Eduardo Mendoza, *Sin noticias de Gurb* (Barcelona: Seix Barral, 1991).

## 5.4 La promoció de les motos com a alternativa davant la congestió del trànsit

Malgrat la importància indubtable del Ban de circulació de bicicletes, cal contextualitzar la seva publicació amb un gran canvi que feia anys que s'estava desenvolupant en el trànsit motoritzat de la ciutat i del qual es començava a prendre consciència: el gran augment de ciclomotors i motos als carrers de Barcelona. Una de les primeres persones que ho va posar de manifest va ser Lluís Permanyer, que al setembre del 1989 va publicar a la seva columna de *La Vanguardia* un breu article titulat "La ciudad de la moto". Una persona ben informada, escrivia Permanyer, li havia fet saber que Barcelona era la ciutat on circulaven més motos d'Europa. Entre els factors que cal tenir en compte a l'hora d'explicar l'augment espectacular de motos a la ciutat assenyalava el col·lapse del trànsit i la popularitat creixent de les competicions de motociclisme. També apuntava que la popularització de la motocicleta s'havia d'atribuir al clima benigne de Barcelona, a la facilitat que oferia per traslladar-se de porta a porta i al fet que els aparcaments fossin gratuïts.<sup>124</sup>

Poques setmanes més tard, la premsa diària prestava més interès a aquesta qüestió. A final d'octubre del 1989, poques setmanes abans de la publicació del Ban de circulació de bicicletes, el suplement de *La Vanguardia* publicava un reportatge de tres pàgines amb el títol "La ciudad de las motos". Els articles analitzaven l'augment de la circulació de les motocicletes i dels ciclomotors pels carrers de la ciutat, on havien passat de ser aproximadament 130.000 l'any 1984 a gairebé 200.000. L'augment del seu ús s'interpretava com a resposta al col·lapse del trànsit a la ciutat i pels avantatges que comportava en circular per la ciutat: "aparcament fàcil i gratuït, velocitat de desplaçament, economia en la despesa de carburant, temperatura benigna durant gairebé tot l'any i escàs índex de pluviositat". Les motos es presentaven com "una eina de treball imprescindible com a substitut de l'automòbil per a molts professionals que han de desplaçar-se freqüentment a treballar". La motorització s'estenia i cada cop més propietaris de cotxes també tenien una moto, assenyalava un directiu del Reial Automòbil Club de Catalunya entrevistat en un dels articles. D'acord amb els representants de la indústria entrevistats, bona part de la solució dels problemes de circulació a les ciutats com Barcelona passava pel "foment de l'ús de vehicles de dues rodes". En les comparatives de velocitat de desplaçament que s'oferien, el ciclomotor i la moto passaven clarament per davant del cotxe. Les bicicletes simplement no hi apareixien.<sup>125</sup>

La circulació amb moto va gaudir del suport explícit de l'Administració municipal. Des de l'Ajuntament, la moto s'entenia com un element que substituïa un potencial automòbil i descongestionava el trànsit, motiu pel qual va rebre el suport municipal, com recorda avui l'aleshores regidor de Via Pública, Joan Torres.<sup>126</sup> En declaracions a la premsa l'any 1989, Torres reconeixia que l'ús de la moto "[é]s un tema que mimem i al qual donem suport, sobretot en la tolerància a l'hora d'aparcar, per la seva agilitat i versatilitat de moviments a la ciutat". L'ús de les motos era una tendència en augment, que representava el 5% dels 3.400.000 desplaçaments diaris a la ciutat. Assegurava que, en els contactes que havia tingut amb representants municipals d'altres ciutats europees, havia comprovat "que, si a Amsterdam se la coneix per les seves bicicletes, a Barcelona ja se la comença a catalogar com 'la ciutat de les motos'". Si bé s'apuntava que l'accidentalitat era el "taló d'Aquil·les" de la moto, el reportatge discutia aquesta perillositat referint-se a la protecció dels usuaris i a la importància de l'ús del casc, i a la seva relació amb els taxistes i els conductors d'automòbil. El reportatge no feia cap referència als vianants.<sup>127</sup>

124 "La ciudad de la moto", *La Vanguardia*, 13 de setembre del 1989, p. 24.

125 "La ciudad de las motos", *La Vanguardia*, Revista, 27 d'octubre del 1989, p. 1-3.

126 Entrevista amb Joan Torres, 28 de maig del 2020. "La ciudad de las motos", *La Vanguardia*, Revista, 27 d'octubre del 1989, p. 1-3.

127 "La ciudad de las motos", *La Vanguardia*, Revista, 27 d'octubre del 1989, p. 1-3.



Així doncs, als mateixos anys en què l'Ajuntament impulsava la construcció de les rondes, tractava de millorar el transport públic i començava a adoptar tímidament un discurs de promoció de la bicicleta com a mitjà de transport, es forjava la identitat de Barcelona com la “ciutat de les motos”, que encara avui la distingeix en el panorama europeu.<sup>128</sup> Aquesta identitat es va forjar amb el suport explícit de l'Ajuntament, que va entendre l'expansió de la moto com una manera simple i econòmica de reduir la congestió del trànsit a la ciutat. Al setembre del 1990, per exemple, es va aprovar que les motos poguessin utilitzar el carril bus, sempre que els motoristes portessin casc.<sup>129</sup> Poques setmanes més tard, quan es va inaugurar el primer carril bici permanent a la ciutat de Barcelona per l'avinguda Diagonal, el sabor entre els que reivindicaven la bicicleta com a mitjà de transport era agredolç. Malgrat els progressos innegables que s'havien fet des del carril de cortesia del 1984, l'establiment de carrils per a bicicletes es feia sense treure espai al transport motoritzat i sense un pla de xarxa ciclista a mitjà termini. Amics de la Bici no va dubtar a criticar el carril de l'avinguda Diagonal com “dues passes enrere per a la bicicleta”. El col·lectiu considerava que el carril estava mal connectat, que era per passejar i no per a la mobilitat quotidiana i, finalment, que generava conflicte amb els vianants. La lluna de mel, si és que mai havia existit, arribava al seu final i es reprenia la relació d'amor i odi que, segons els activistes en defensa de la bicicleta actius en aquells anys, va caracteritzar la relació entre l'Administració i els moviments socials.<sup>130</sup> La bicicleta tornava progressivament a una Barcelona que s'estava convertint en la “ciutat de les motos”.

---

128 Oriol Marquet i Carme Miralles-Guasch, “City of Motorcycles. On how objective and subjective factors are behind the rise of two-wheeled mobility in Barcelona”, *Transport Policy*, 52 (2016), p. 37-45, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.07.002>.

129 *La Vanguardia*, 14 de setembre del 1990, p. 19.

130 *Sin Prisas*, 11 (desembre del 1990), p. 7.



## 6. El retorn de la bicicleta a la “ciutat de les motos” (1991-1997)

### 6.1 Les rondes i la descongestió del centre de la ciutat olímpica

L'entrada en funcionament de les rondes a la primavera del 1992 ha estat considerada una reforma clau per a la descongestió del trànsit a la ciutat de Barcelona i una condició imprescindible per a les polítiques de pacificació urbana a l'interior de la ciutat. Partint d'una proposta plantejada a la dècada dels anys setanta, i gràcies a una inversió de 180.000 milions de pessetes (780 milions d'euros), la inauguració d'aquesta anella viària de més de 40 km just abans dels Jocs Olímpics va propiciar una reducció immediata del trànsit a la ciutat.<sup>131</sup> Per a bona part dels testimonis implicats en la gestió municipal o estatal durant el període d'estudi, la inauguració de les rondes constitueix un abans i un després en la gestió del trànsit a l'interior de Barcelona; una infraestructura que obria la possibilitat de plantejar intervencions que reduïssin el nombre de carrils en alguns dels grans carrers de la ciutat, com l'avinguda Meridiana o el carrer d'Aragó.

Narcís Serra va sintetitzar aquesta visió argumentant que les rondes “estan fetes amb un esperit de no beneficiar només l'automòbil, sinó de beneficiar la ciutat i que pugui ser passejada”.<sup>132</sup> En aquesta línia, Enric Truñó i Joan Torres destaquen que la reducció del trànsit a la ciutat després de la inauguració de les rondes (estimada en un 20%) va obrir la porta a una sèrie de reformes inconcebibles abans de 1992. Segons Torres, la lectura que en va fer Maragall i que va transmetre a l'equip a càrrec de Circulació és que era el moment d'actuar a l'interior de la ciutat i pacificar-ne algunes de les vies principals.<sup>133</sup> Des dels inicis de la seva alcaldia, el propi Pasqual Maragall s'havia mostrat contrari a la construcció de noves vies ràpides que esventressin l'espai urbà, alhora que al·legava –fent referència a les futures rondes de circumval·lació– que Barcelona encara necessitava determinades vies ràpides per poder funcionar com a ciutat.<sup>134</sup>

Però la construcció de les rondes i el seu llegat en el trànsit de la ciutat també han estat objecte de crítiques. De bon principi, moltes d'aquestes van incidir en la inversió enorme que es destinava a aquesta infraestructura viària, en comparació amb les poques millores que s'havien realitzat en el transport públic de la ciutat. D'altres assenyalaven que la reducció inicial del trànsit generada per la construcció de les rondes de circumval·lació solia quedar compensada en pocs anys amb l'augment generalitzat de la motorització.<sup>135</sup> En facilitar el desplaçament a Barcelona amb transport privat, les rondes també van propiciar un augment del nombre de desplaçaments. A Nou Barris, es van succeir les protestes veïnals per millorar el projecte al seu pas pel districte –tant pel que fa a la cobertura com al manteniment de la connexió dels barris.<sup>136</sup> Algunes persones implicades en l'organització dels Jocs Olímpics apunten que, si bé avui les rondes ajuden a explicar l'ús del transport privat a

131 *La Vanguardia*, 19 de maig del 1992, p. 1 i 39.

132 Citada a Alberto Aragón Pérez, “La construcción del pensamiento ecológico durante los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992: Elementos de sostenibilidad, salubridad medioambiental y difusión” (Tesi doctoral. Programa de Comunicació Audiovisual i Publicitat. Departament de Comunicació Audiovisual i Publicitat, Universitat Autònoma de Barcelona, 2018), p. 163.

133 Entrevista amb Enric Truñó, 8 de maig del 2020; entrevista amb Joan Torres, 28 de maig del 2020. Vegeu també una intervenció de Manel Villalante en aquesta línia al Suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 16 de setembre del 1997, p. 4. L'origen exacte de la dada és incert, però aquesta reducció s'esmentava a *La Vanguardia*, 19 de maig del 1992, p. 1 i 39. L'any 1991, una publicació de l'Ajuntament anunciava que les rondes suposarien una disminució del 15 al 20% del trànsit a la ciutat, vegeu Alberto Aragón Pérez, “La construcción del pensamiento ecológico durante los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992: Elementos de sostenibilidad, salubridad medioambiental y difusión”, p. 163.

134 Nel·lo i Colom, “La ciutat de Pasqual Maragall”, p. 178-179.

135 Salvador Rueda, *Ecología urbana: Barcelona i la seva regió metropolitana com a referents* (Barcelona: Beta, Ajuntament de Barcelona, 1995), p. 231.

136 Fraga Cadórniga, “No podem marxar com hem arribat”. Los movimientos sociales urbanos y la construcción de los cinturones de ronda de Barcelona”, p. 86-101.

Barcelona, abans del 1992 suposaven la possibilitat de desfer-se del trànsit pesant a l'interior de la ciutat.<sup>137</sup> Si bé l'extensió de la motorització des del 1992 és indiscutible, la desaparició del trànsit pesant a partir d'aquesta data a les principals artèries de la ciutat també ho és.

D'altra banda, el suport municipal a les motos i ciclomotors persistia i el seu ús a Barcelona continuava creixent. Amb 125.000 motos i 95.000 ciclomotors registrats a la primavera del 1992, una de cada quatre persones motoritzades a Barcelona es desplaçava amb un vehicle de dues rodes. L'endemà de la inauguració de les rondes, el 24 d'abril del 1992, el diari *La Vanguardia* dedicava bona part de la Revista a parlar dels avantatges i dels problemes de “la ciutat de les motos”. Les motos es presentaven com un vehicle “necessari” per evitar el col·lapse del trànsit a la ciutat, considerades “la part més dèbil” dels vehicles en la circulació i mereixedores del suport de l'Ajuntament. D'acord amb els autors del reportatge, l'Ajuntament havia “apostat fort” pel seu ús des de feia anys i les veia com “l'alternativa ideal de transport privat”.<sup>138</sup> Passats gairebé trenta anys, Joan Torres considera que el suport de l'Ajuntament a la moto com a element de mobilitat es va estendre durant molts anys, alhora que es regulava les qüestions de l'aparcament, el soroll o la vulnerabilitat dels seus usuaris. Segons Torres, s'afavoria el transport amb moto perquè en aquells moments “ni el transport públic ni el metro estaven en condicions d'oferir qualitat”.<sup>139</sup>

L'accidentalitat de les motos i dels ciclomotors, segons el reportatge de *La Vanguardia*, multiplicava per cinc la dels automòbils. Però aquesta dada es presentava relativitzant la responsabilitat dels conductors de motos: “L'usuari de la moto o del ciclomotor és una persona que sempre ha de circular a la defensiva, per evitar les agressions de turismes, autobusos i camions que els persegueixen.” S'assegurava que molts accidents eren culpa del mal estat de la via pública, que l'Ajuntament havia de millorar.<sup>140</sup> De fet, com recorda Joan Torres, la situació dels accidents dels conductors de motos i ciclomotors en aquells anys fou dramàtica. La no-obligatorietat del casc per a les motos de menys de 125 centímetres cúbics aguditzava la vulnerabilitat dels seus usuaris.<sup>141</sup> L'any 1991, 23 conductors o acompanyants de motos i ciclomotors a Barcelona van perdre la vida, i 9 vianants van resultar atropellats per aquests vehicles.<sup>142</sup> Entre final de la dècada dels vuitanta i els primers anys noranta, els esforços per impulsar l'ús del casc a Barcelona es van multiplicar, fins que l'obligatorietat del seu ús arreu de l'Estat va entrar finalment en vigor l'estiu del 1992.<sup>143</sup>

## 6.2 Discurs i polítiques municipals sobre la bicicleta

Els primers anys de la dècada dels noranta van ser un moment d'expansió de l'ús de la bicicleta, en què la popularització de les bicicletes de muntanya va coincidir amb el ressò dels triomfs de Miguel Indurain al Tour de França.<sup>144</sup> L'augment de les vendes de bicicletes durant aquells anys fou destacat a la premsa –com també ho començava a ser la facilitat amb què aquestes eren robades a la ciutat.<sup>145</sup> Poc abans de les eleccions municipals del 1991, l'Ajuntament de Barcelona va anunciar l'ampliació d'alguns carrils bici a la Diagonal i a la Meridiana (novament sobre les voreres), com també a les anomenades “àrees olímpiques”. Els denominats “circuitos festius” que s'havien posat en

137 Entrevista a José Cuervo, citada a Aragón Pérez, “La construcción del pensamiento ecológico durante los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992: Elementos de sostenibilidad, salubridad medioambiental y difusión”, p. 164.

138 “Un transporte que levanta pasiones”, *La Vanguardia*, Revista, 24 d'abril del 1992, p. 1-3.

139 Entrevista a Joan Torres, 28 de maig del 2020.

140 “Un transporte que levanta pasiones”, *La Vanguardia*, Revista, 24 d'abril del 1992, p. 1-3.

141 Entrevista a Joan Torres, 28 de maig del 2020.

142 “Un transporte que levanta pasiones”, *La Vanguardia*, Revista, 24 d'abril del 1992, p. 1-3.

143 *La Vanguardia*, 1 de setembre del 1992, p. 21.

144 Bergua i Benaito, “Las vías ciclistas en el Estado español.”

145 “Un verano de intenso pedaleo”, *La Vanguardia*, Revista, 10 de juliol del 1990, p. 2.



Enric Truñó i Pasqual Maragall amb les característiques bicicletes grogues de Biciclot, a la Festa de la Bicicleta del 1994. Font: Imatge cedida per Enric Truñó.

pràctica a l'Eixample es van estendre a altres barris.<sup>146</sup> Després de la victòria de Pasqual Maragall a les eleccions del 1991, l'elaboració del nou Programa d'actuació municipal va representar l'entrada oficial de la bicicleta a l'agenda política de l'Ajuntament. El full de ruta de l'obra municipal, aprovat el mes de març del 1992 i recollit al PAM 1992-1995, incloïa l'objectiu de traçar un recorregut de 25 quilòmetres de carril per a bicicletes a la ciutat.<sup>147</sup> El document també apuntava que calia reduir la utilització del vehicle particular, “potenciant els transports públics, els mitjans privats alternatius al cotxe (motocicletes, bicicletes) i el viatge a peu”.<sup>148</sup> Semblava, doncs, com si, a partir de la inauguració de les rondes, el consistori veiés més viable la introducció progressiva de la bicicleta a la ciutat. Tanmateix, durant l'estiu de 1992, la celebració dels Jocs Olímpics a la ciutat no va representar un gran canvi en aquestes tendències. Alguns experiments, com el carril olímpic –66 km reservats a la flota de vehicles olímpics– van ser valorats positivament però no van tenir continuïtat.<sup>149</sup> A la Vila Olímpica, es va fomentar tímidament l'ús de la bicicleta, cedint-ne una als esportistes que ho demanessin.<sup>150</sup>

Una de les intervencions públiques de Pasqual Maragall amb relació a l'ús de la bicicleta i la

<sup>146</sup> “L'Ajuntament informa. La bicicleta a la ciutat”, *La Vanguardia*, 5 d'abril del 1991, p. 41.

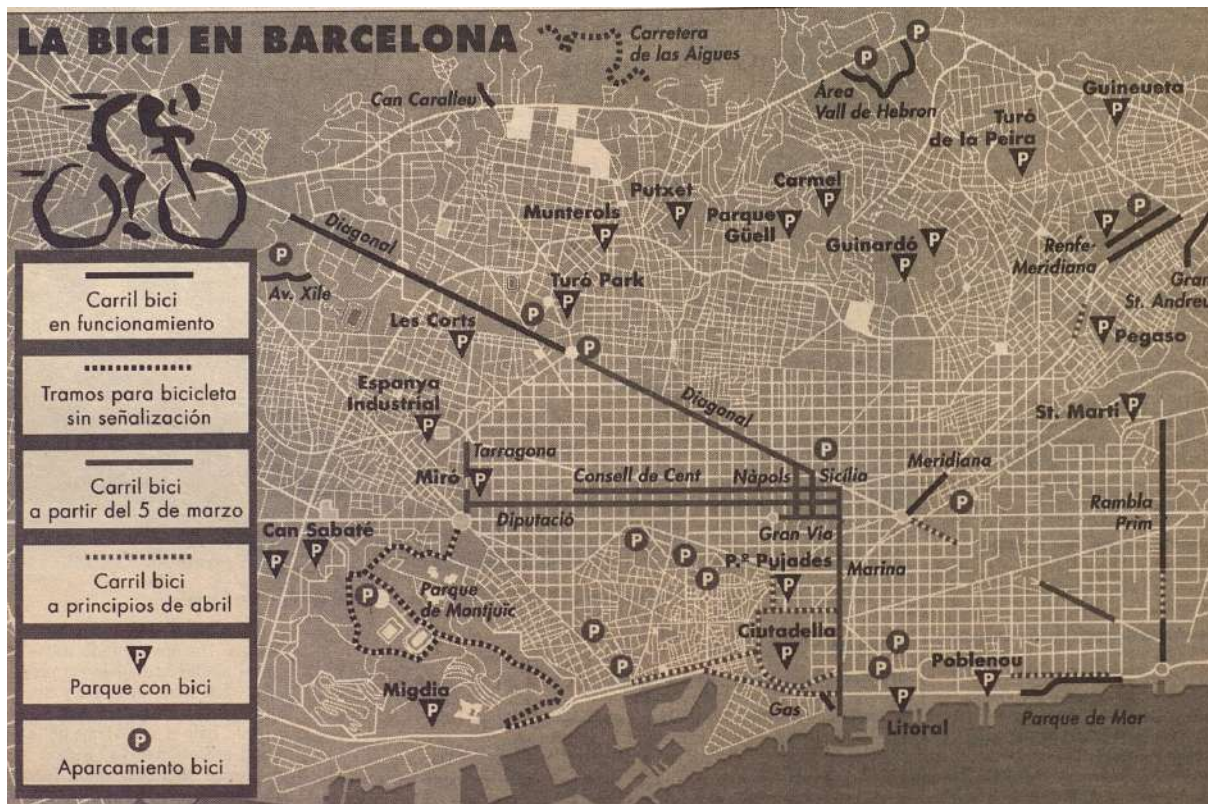
<sup>147</sup> Regidoria de Programació i Pressupostos, Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona, *Programa d'actuació municipal 1992-1995* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1992), p. 44 i 65.

<sup>148</sup> Regidoria de Programació i Pressupostos, Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona, p. 49.

<sup>149</sup> Joan Torres assenyala que part d'aquests carrils es convertiren en carrils bus. Veure Joan Torres, Alfred Morales, i Manel Villalante, *La Mobilitat: Quasi un Model* (Barcelona: Aula Barcelona, 2004), p. 71. Veure també Aragón Pérez, “La Construcción del Pensamiento Ecológico durante los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992: Elementos de Sostenibilidad, Salubridad Medioambiental y Difusión”, p. 198; Romà Cuyàs (dir.), *Memòria Oficial dels Jocs de la XXVa Olimpíada Barcelona 1992*. Volum III: L'organització (Barcelona: COOB'92, 1992), p. 266.

<sup>150</sup> Aragón Pérez, “La construcción del pensamiento ecológico durante los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992: Elementos de sostenibilidad, salubridad medioambiental y difusión”, p. 212.





L'ampliació de carrils bici a Barcelona durant la primavera del 1995. Font: *La Vanguardia*, 17 de febrer del 1995, p. 28.

moto a Barcelona va tenir lloc l'any 1993, durant la seva visita a l'Institut Emperador Carles, al barri de Sants. Les transcripcions de la intervenció i les respostes de l'alcalde es conserven a l'Arxiu Digital Pasqual Maragall.<sup>151</sup> Després de presentar la història dels carrils bici a la ciutat com una iniciativa únicament municipal, Maragall plantejava que la idea era facilitar que tot el recorregut de la Diagonal, des de la desembocadura del Besòs fins a Pedralbes, es pogués fer amb bicicleta. Animava els estudiants a llogar una bicicleta a la botiga que hi havia davant de l'Estació de França, oberta els caps de setmana, i passejar pel passeig Nacional de la Barceloneta, l'escullera, el passeig Marítim i la Vila Olímpica. Els carrils bici, com ara la connexió des del Parc de l'Escorxador fins a la Ciutadella, es van continuar desenvolupant, si bé considerava que Barcelona potser no era la ciutat més ideal per a les bicicletes:

“És evident que Barcelona té una pega respecte, per exemple, a Amsterdam, que és la ciutat de les bicis. Barcelona és més la ciutat de les motos, en part pel desnivell que hi ha, de dos-cents o tres-cents metres, des de la base de Collserola fins al mar. Però, en canvi, pels carrers transversals sí que s'ha de poder fer, sigui per la Gran Via o sigui per la Diagonal. I aquesta comunicació des de l'Escorxador fins a la Ciutadella, que ajudaria molt, seria fantàstica. La podem fer i la farem.”

La “ciutat de les motos” implicava alguns problemes que, segons l'alcalde, l'Ajuntament estava abordant. S'estaven fent aparcaments per a motos al carrer, per evitar que aquestes ocupessin les voreres. Criticava el costum dels motoristes que pujaven a la vorera amb la moto en marxa per aparcar-hi, aprofitant els guals per als ciutadans amb discapacitats físiques, i també els cotxes que

<sup>151</sup> Maragall, Pasqual, “Institut de batxillerat Emperador Carles / Xerrades”, *Arxiu Digital Pasqual Maragall*, <https://arxiupmaragall.catalunyaeuropa.net/items/show/1311> (data de consulta: 13 de juny de 2020).



aparcaven sobre les voreres. Calia canviar tot això, afirmava, però les bicicletes podien ser tractades de forma diferent:

“Jo crec que amb la bici es pot ser molt més tolerant, perquè és una màquina però es mou per energia humana, no és un motor, i amb una mica de cura pot passar quasi per tot arreu. A Califòrnia, sobretot a San Francisco, hi ha una cultura urbana que fa que el vianant i la bici tinguin prioritats sobre els cotxes, i els cotxes, quan troben una persona, paren. Aquí això no ho tenim, però no som la ciutat pitjor, de manera que hauríem d’agafar una mica aquest model californià.”

Malgrat aquest discurs i els èxits anuals de les convocatòries de la Festa de la Bicicleta, que l’any 1994 va superar els 30.000 participants, el desenvolupament de la infraestructura ciclista a Barcelona era lent.<sup>152</sup> Si bé l’any 1994 una enquesta de l’Entitat Metropolitana del Transport apuntava que el 60% dels barcelonins es consideraven usuaris potencials de la bicicleta, la infraestructura de carrils bici es mantenia pels volts dels 13 quilòmetres.<sup>153</sup>

L’anunci de l’ampliació de la xarxa de carrils bici a la ciutat no va arribar fins al mes de febrer del 1995, a tres mesos vista de les eleccions. Entre febrer i maig del 1995, la xarxa viària per a bicicletes a la ciutat havia d’augmentar dels 15 fins als 49 quilòmetres i, tal com es destacava a la premsa, ho feia “restant espai als cotxes”. Aquesta ampliació representava, en paraules de Maragall, una “aposta per la bicicleta com a mitjà de transport”, amb carrils sobre la calçada de carrers tan centrals com els de Marina, Diputació o Consell de Cent.<sup>154</sup> Setmanes més tard, el dia en què s’inauguraven aquests nous carrils, Maragall declarava que la reducció dels carrils per a cotxes era la condició necessària perquè augmentés l’ús de la bicicleta.<sup>155</sup>

L’ampliació de la xarxa per a bicicletes que s’havia fet a la primavera del 1995 fou rebuda amb crítiques per diferents sectors. La premsa va recollir el malestar del sector del taxi amb els carrils especials per a bicicletes sobre calçada i col·lectius com Amics de la Bici van continuar criticant el fet que bona part dels carrils es fessin encara sobre les voreres, compartint espai amb els vianants.<sup>156</sup> L’increment dels ciclistes als carrers, però, s’anava fent palès. Les dades publicades per l’Ajuntament l’any 1995 apuntaven que els dies feiners circulaven a la ciutat unes 6.000 bicicletes, una xifra que multiplicava per cinc les 1.200 que es comptaven l’any 1989.<sup>157</sup> Els caps de setmana, especialment, els nombre d’usuaris augmentava molt.<sup>158</sup>

Pocs dies després que s’esdevingués una nova edició de la Festa de la Bicicleta, amb prop de 45.000 participants, l’editorial de *La Vanguardia* feia una dura crítica a la bicicleta com a mitjà de transport i a l’actitud “voluntarista” de l’Ajuntament en la seva promoció.<sup>159</sup> L’editorial argumentava que l’ús de bicicletes i patins per les voreres suposava un perill pels vianants i que bona part dels carrils bici “no portaven enlloc”. Malgrat que la qualitat del transport públic havia augmentat, s’assenyalava que “el ciutadà segueix preferint l’ús de l’automòbil. I, paradoxalment, encara que persisteix el conflicte, l’Ajuntament incorpora un nou element de litigi com és la bicicleta”. La solució que plantejava l’article no era el condicionament d’una xarxa segregada per a ciclistes sobre calçada, sinó

152 *La Vanguardia*, 20 de juny del 1994, p. 36.

153 “Amics de la bicicleta”, *Barcelona Informació*, 2 (octubre del 1994), p. 13; *La Vanguardia*, 17 de febrer del 1995, p. 28.

154 *La Vanguardia*, 17 de febrer del 1995, p. 28.

155 *La Vanguardia*, 6 de març del 1995, p. 29.

156 *La Vanguardia*, 17 de febrer del 1995, p. 28; 6 de març del 1995, p. 29; 1 d’abril del 1995, p. 31.

157 “Los ciclistas pierden el miedo”, *La Vanguardia*, Revista, 24 de juny del 1995, p. 2. Aquesta dada sembla més acurada que la que ofereix Josep Puig, que apunta que es va passar de 5.000 persones al dia l’any 1994 a 15.000 el 1995. Vegeu Puig i Boix, “La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades”.

158 D’acord amb Josep Puig, en aquells anys els usuaris als dies festius eren entre quatre i sis vegades més que els dels dies feiners. Vegeu Puig i Boix, “La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades”.

159 “Ruedas en la ciudad”, *La Vanguardia*, 5 d’abril del 1995, p. 16.

una “habilitació d’espais per a ciclistes en dies festius i en determinades zones”. L’editorial es tancava afirmant contundentment que “les bicicletes són per al diumenge”.

La concepció de la bicicleta com un objecte de lleure, l’ús del qual s’havia de limitar als dies festius, es resistia a desaparèixer. Així mateix, la qüestió de la convivència entre ciclistes i vianants, ja advertida pels col·lectius en defensa de la bicicleta de la dècada dels vuitanta, era adoptada com a argument en contra del ciclisme urbà. Les persones usuàries de la bicicleta començaven a augmentar significativament, però bona part dels carrils es continuaven fent sense treure espai als mitjans de transport motoritzats. D’aquesta manera, l’augment de l’ús dels carrils bici a les voreres havia d’implicar més tensions entre els ciclistes i els vianants.

### 6.3 Accions pel moviment de defensa de la bicicleta

Durant aquells anys, els moviments socials en defensa de la bicicleta van tenir una activitat intensa, en diversos sentits. Des del punt de vista reivindicatiu, continuaven amb les accions al carrer. Probablement les activitats més reeixides, recurrents i amb més ressò mediàtic van ser les “24 hores en bicicleta”, que es van continuar fent independentment de les festes de la Bicicleta municipals. Als primers anys del període, el nombre de participants va augmentar de forma substancial (de 3.500 el 1992 a 5.000 el 1993).<sup>160</sup> A més, Biciclot – constituït en cooperativa des de 1994 – va continuar expandint les seves activitats, contribuint a l’organització de les festes de la bici, el “Joc sobre rodes” (1990-2005) o la “Bicicletada escolar” (1993-2005).<sup>161</sup>

L’edició de les “24 hores en bicicleta” del 1993 incloïa tretze trajectes d’una xarxa bàsica de carrers pels quals Amics de la Bici demanava un carril bici. En aquelles dates, Amics de la Bici reivindicava una xarxa de carrils bici que arribés als 200 quilòmetres. La darrera de les rutes va comptar amb la participació de Pasqual Maragall, que s’hi va sumar a la plaça de Sant Jaume. La seva participació, acordada prèviament, mostra la dimensió que el moviment social a favor de la bicicleta havia adquirit, com també la disposició de l’Ajuntament per fer passos cap a la normalització i el reconeixement d’aquest mitjà de transport a la ciutat. La participació de Maragall a la marxa, segons la crònica periodística, fou rebuda amb xiulets i amb aplaudiments a parts iguals, i amb demandes que agafés la bicicleta cada dia, i no només al cap de setmana.<sup>162</sup>

El moviment de defensa de la bicicleta va mantenir el seu vessant institucional en contacte amb l’Ajuntament, especialment mitjançant la Comissió Cívica de la Bicicleta, punt de trobada amb el consistori. Aquesta comissió es va constituir el maig del 1994 i va oficialitzar el grup de treball que s’havia creat a final del 1989 arran de la publicació del Ban de la bicicleta.<sup>163</sup> Els objectius de la comissió eren potenciar l’ús quotidià de la bicicleta a la ciutat en un moment en què l’ús recreatiu als caps de setmana havia augmentat significativament, i fer propostes “per tal d’harmonitzar l’ús de la bici amb el trànsit de la ciutat”.<sup>164</sup>

Aquestes accions, realitzades amb la complicitat de l’Ajuntament, convivien amb actes reivindicatius als carrers, que van continuar amb accions com el tall del carrer d’Aragó el 22 de maig del 1993. L’acció “Recuperem el carrer d’Aragó – Volem el passeig d’Aragó” fou convocada per onze entitats implicades en el projecte “Barcelona Estalvia Energia”, entre les quals hi havia Amics de la Bici i la Federació d’Associacions de Veïns de Barcelona, i es va repetir durant els mesos següents,

<sup>160</sup> *La Vanguardia*, Revista, 15 de novembre del 1993, p. 4.

<sup>161</sup> Fitó i Corrons, “Els valors de l’economia social i solidària: el cas de la cooperativa Biciclot.”

<sup>162</sup> Suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 15 de novembre del 1993, p. 4. Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020.

<sup>163</sup> Puig i Boix, “La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades”.

<sup>164</sup> *Barcelona Informació*, 2, octubre del 1994, p. 13.



Pasqual Maragall s'afegeix a les "24 hores en bicicleta", 14 de novembre del 1993. Font: Fons personal de Daniel Eritja (Amics de la Bici).

per reclamar la recuperació del carrer per als vianants i ciclistes i denunciar la contaminació causada pel trànsit.<sup>165</sup> Si bé l'objectiu de convertir el carrer d'Aragó en un carrer amb una rambla central no es va assolir, la reducció de carrils i l'eixamplament de les voreres es va acabar aprovant a principi del 1995, acompanyant l'impuls a la infraestructura de carrils bici arreu de la ciutat.<sup>166</sup>

El moviment social en defensa de la bicicleta també va tenir la capacitat d'organitzar-se més enllà de la ciutat. D'una banda, va ser el motor que va portar a la fundació de la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta (CCUB), constituïda a l'Escola de Natura de Ramió (comarca de la Selva) l'11 d'octubre del 1992. Els vuit grups fundadors de la CCUB eren l'ADENC (Sabadell), els Amics de la Bici (Barcelona), els Amics de la Bici de Lleida (Lleida), Badabicis (Badalona), el Grup Ecologista de Bellvitge (L'Hospitalet), La Farinera Ateneu del Clot (Barcelona), Limnos (Banyoles) i Sense Presses (Terrassa). Aquesta coordinadora permetia abordar elements supramunicipals que no es podien plantejar des de l'àmbit de les organitzacions locals.<sup>167</sup> D'altra banda, l'any 1996 Amics de la Bici va organitzar els *Encuentros Cicloturistas* a escala estatal, que combinaven una ruta cicloturista amb reunions institucionals amb diversos ajuntaments i l'assemblea estatal de la Coordinadora estatal en Defensa de la Bici (CONBICI).<sup>168</sup>



Tall del carrer d'Aragó el 22 de maig del 1993, per reclamar la seva conversió en passeig. Font: Fons personal de Daniel Eritja (Amics de la Bici).

165 *La Vanguardia*, 23 de maig del 1993, p. 47. Suplement "Vivir en Barcelona", *La Vanguardia*, 15 de novembre del 1993, p. 4. "Contra la contaminació, acció! Vine a la concentració / acte reivindicatiu. Per recuperar el carrer d'Aragó per als vianants i els ciclistes", 22 de maig del 1993, Centre de Documentació d'Amics de la Bici.

166 *La Vanguardia*, 17 de febrer del 1995, p. 28. En el seu comiat després de dotze anys vinculat a l'Ajuntament, el regidor Joan Torres fou fotografiat per *La Vanguardia* al mig del carrer d'Aragó, símbol del trànsit rodat a la ciutat. *La Vanguardia*, 16 de juny del 1995, p. 43. La construcció d'un carril bici en aquell carrer, que ja es reclamava llavors, no ha arribat fins a final del 2020.

167 *Sin Prisas*, 16 (desembre del 1992), p. 23.

168 Suplement de *Sin Prisas*, 23 (estiu del 1996), p. 1-7.



Finalment, la col·laboració entre Amics de la Bici i l'Ajuntament va possibilitar que Barcelona acollís el Congrés Internacional de Planificació de la Bicicleta (VeloCity) de la Federació de Ciclistes Europeus (ECF) (v. secció 6.5). El congrés, que va tenir lloc al mes de setembre de 1997, va ser un dels darrers actes de Pasqual Maragall com a alcalde de Barcelona.

## 6.4 Un alcalde ciclista?

Els primers passos per integrar la bicicleta en les polítiques municipals es van complementar amb l'aparició progressiva d'activitats privades que anaven més enllà de les botigues i els tallers de reparació, com ara serveis de lloguer de bicicletes, missatgeria amb bicicleta o rutes nocturnes de caràcter recreatiu. Tal com s'ha explicat als apartats anteriors, l'ús que Pasqual Maragall havia fet de la bicicleta en públic des de la dècada dels vuitanta va ser un dels components de la nova imatge de la bicicleta a la ciutat. Els seus familiars –i els escoltes que l'acompanyaven– recorden que Maragall utilitzava la bicicleta de forma regular.<sup>169</sup>

Per separat, les mencions recollides durant aquests anys sobre les aparicions de l'alcalde fent ús de la bicicleta tenen un caràcter anecdòtic. En conjunt, però, unides als testimonis orals dels qui acompanyaven Maragall, suggereixen una imatge de normalització en diferents àmbits de la vida pública que van contribuir a un canvi progressiu de la imatge de la bicicleta. A banda de diversos actes públics, trobem Pasqual Maragall ajudant un ciclista accidentat al Parc de la Ciutadella,<sup>170</sup> desplaçant-se al Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA) per visitar una exposició<sup>171</sup> o assistint als itineraris nocturns amb bicicleta impulsats per Marc Ros, als quals Diana Garrigosa i



Pasqual Maragall entrant a l'Ajuntament amb bicicleta. Font: Fons personal d'Airy Maragall.

<sup>169</sup> Entrevista amb Airy Maragall i Guim Maragall, 5 de juny del 2020.

<sup>170</sup> Vegeu, sobre això, una carta al director de Ramon Torres, *La Vanguardia*, 4 de juliol del 1991, p. 22.

<sup>171</sup> *La Vanguardia*, 21 de juny de 1996, p. 33.



*Un peatón denunció al alcalde en la rambla Catalunya*

## Multa de 5.000 pesetas a Maragall por circular en bici por la acera

BARCELONA. – El alcalde de Barcelona fue sancionado a finales de mayo por la Guardia Urbana con 5.000 pesetas de multa por circular en bicicleta por la acera central de la rambla Catalunya, tras ser denunciado por un viandante. Maragall pagó religiosamente el importe a principios de junio. El denunciante,

licenciado en Derecho, sorprendió una tarde al alcalde paseando en bici por la acera central de la rambla, acompañado de un grupo de personas. Tras comprobar que las ordenanzas prohíben que las bicicletas circulen por aceras y paseos, salvo que haya un carril reservado, presentó la denuncia. **PÁGINA 33**



Maragall pedalea por la rambla de Poblenou, en febrero

La multa a Maragall per circular amb bicicleta a la vorera de la Rambla de Catalunya, portada de *La Vanguardia*. Font: *La Vanguardia*, 21 de juny del 1996, p. 1. Reproduïda amb permís.

l'alcalde assistien sovint.<sup>172</sup> Maragall també va anar a rebre amb bicicleta el geògraf David Harvey, amb qui havia coincidit a la Universitat Johns Hopkins (Baltimore).<sup>173</sup> En definitiva, la imatge de l'alcalde de la ciutat pedalant fou relativament habitual als carrers de Barcelona –i, particularment, a la seva premsa. Es segellava així l'associació de Maragall amb la bicicleta, que ja havia recollit abans, amb to irònic, Eduardo Mendoza a la seva obra.

L'ús de la bicicleta per part de l'alcalde també va provocar diferents episodis que, indirectament, il·lustren algunes de les problemàtiques relacionades amb el ciclisme urbà durant la dècada dels noranta. L'any 1996, els seus escoltes van haver d'intervenir per evitar el robatori de la bicicleta amb què l'alcalde s'havia desplaçat al MACBA. Pocs dies més tard, Maragall va ser multat amb 5.000 pessetes per circular en bicicleta per la Rambla de Catalunya, després d'haver estat denunciat per un ciutadà a la Guàrdia Urbana –notícia que *La Vanguardia* no va dubtar a situar a la portada.<sup>174</sup> El ressò d'aquestes notícies mostra que la polèmica política al voltant de l'ús de la bicicleta a l'espai públic urbà ja era ben present en aquells anys. Més enllà de l'anècdota, tal com apuntava un article d'opinió publicat a *La Vanguardia* poc abans del final del període de Maragall a l'alcaldia, aquestes polèmiques foren un factor més en la construcció de la imatge de normalitat de la bicicleta a la ciutat:<sup>175</sup>

“No es ocioso preguntarse cuántos ingenieros, banqueros, médicos o secretarias van a trabajar todos los días en bici. No lo podemos saber, pero sí sabemos que el alcalde de Barcelona ha realizado una parte de sus funciones oficiales en bicicleta. Es una imagen clave para esa ‘normalización ciclista’ que tendrá que producirse si se quiere que el uso de la bici siga aumentando en la Ciudad Condal.”

<sup>172</sup> *La Vanguardia*, 9 de maig del 1996, p. 29.

<sup>173</sup> *La Vanguardia*, 21 de juny del 1994, p. 42-43

<sup>174</sup> *La Vanguardia*, 21 de juny del 1996, p. 1 i 33.

<sup>175</sup> Article de Daniel Sherr a *La Vanguardia*, 9 de setembre del 1997, p. 17.

## 6.5 El congrés VeloCity 1997

El final del període de Pasqual Maragall al capdavant de l'alcaldia de Barcelona va coincidir gairebé exactament amb la celebració del 10è Congrés Internacional de Planificació de la Bicicleta (VeloCity), entre el 15 i el 19 de setembre del 1997. La candidatura de Barcelona per organitzar el congrés bianual de la Federació de Ciclistes Europeus l'havia formalitzat gairebé tres anys abans l'Ajuntament, en col·laboració amb el moviment de defensa de la bicicleta.

La iniciativa de presentar la candidatura de Barcelona per organitzar el VeloCity va partir de l'Ajuntament i del Barcelona Convention Bureau, i inicialment va ser rebuda amb escepticisme per part d'Amics de la Bici. La possibilitat d'organitzar el congrés bianual de la Federació de Ciclistes Europeus (ECF) suposava un aparador internacional per associar Barcelona amb la bicicleta, però des d'Amics de la Bici es considerava que la ciutat estava lluny de les ciutats capdavanteres en la promoció del ciclisme urbà. A més, el col·lectiu va fer saber a l'Ajuntament que l'ECF exigia que la candidatura tingués el suport de la seva entitat membre a la ciutat candidata i la participació d'aquesta com a coorganitzadora del congrés. Finalment, Amics de la Bici va plantejar a l'Ajuntament uns compromisos concrets que havia de complir en matèria de promoció del ciclisme urbà per obtenir el suport del moviment de defensa de la bicicleta. Després d'arribar a un compromís, la candidatura per al VeloCity la van elaborar conjuntament representants de l'Ajuntament de Barcelona i Amics de la Bici/Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta. El 8 de juny del 1995, una delegació de l'Ajuntament, encapçalada pel regidor de Mobilitat Francesc Narváez, va defensar la candidatura de Barcelona a l'assemblea general de la Federació de Ciclistes Europeus.<sup>176</sup> A la votació, Barcelona es va imposar a les altres ciutats finalistes i fou nomenada organitzadora del 10è VeloCity, programat per a la tardor del 1997.<sup>177</sup>

La col·laboració entre Amics de la Bici/Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta i el consistori barceloní no va estar exempta de tensions. Per a l'Ajuntament, l'organització del VeloCity suposava assumir una política de promoció de la bicicleta com a mitjà de transport a la ciutat. Alhora, per al moviment de defensa de la bicicleta, el suport a la iniciativa implicava que les polítiques adoptades des de l'Ajuntament eren prou convincents i creïbles per avalar la candidatura.<sup>178</sup> Per preparar el congrés, es va constituir un comitè organitzador amb onze representants, cinc dels quals eren de l'Ajuntament de Barcelona; quatre, d'Amics de la Bici i de la Federació de Ciclistes Europeus quatre, i dos més corresponien a entitats de la Comissió Cívica de la Bicicleta. Els coordinadors del congrés van ser Xavier Borrell (Ajuntament de Barcelona) i Hildegard Resinger (Amics de la Bici/Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta). A un any vista del VeloCity '97 i davant la lentitud amb què avançaven les millores a la circulació amb bicicleta a la ciutat, Hildegard Resinger va publicar a *La Vanguardia* un article en què interpel·lava directament Pasqual Maragall: “¿Me acompaña, señor alcalde?”<sup>179</sup> Concebut com un passeig imaginari en bicicleta per Barcelona, l'article assenyalava nombrosos punts problemàtics de la infraestructura ciclista de la ciutat i va causar malestar a l'Ajuntament.<sup>180</sup>

Durant els mesos anteriors a la celebració del VeloCity '97, es van aprovar diverses millores per a l'ús de la bicicleta a la ciutat. Una d'elles era una reivindicació històrica del moviment de

176 Entrevista a Josep Puig, 7 d'abril del 2020, i comunicació personal, 6 de maig del 2020. Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020. Daniel Eritja, comunicació personal, 22 de novembre del 2020.

177 *Sin Prisas*, 22 (hivern del 1995), p. 19.

178 De fet, alguns membres d'Amics de la Bici inicialment eren contraris a donar aquest suport polític a l'Ajuntament. Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020. Daniel Eritja, comunicació personal, 22 de novembre del 2020.

179 *La Vanguardia*, 26 d'agost del 1996, p. 20.

180 Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020. Daniel Eritja, comunicació personal, 22 de novembre del 2020.

defensa de la bicicleta: poder portar la bicicleta al metro tots els dies de la setmana. Fins aleshores, només estava permès fer-ho dissabtes i diumenges. La nova regulació exclou els dies feiners, de 6.30 a 9.30 i de 16.30 a 20.30 h, però el metro estaria totalment obert a les bicicletes durant els mesos de juliol i agost.<sup>181</sup> D'altra banda, els aparcaments de SABA (Societat d'Aparcaments de Barcelona, SA) van habilitar places d'aparcament per a bicicletes a set de les seves instal·lacions subterrànies a la ciutat. Aquests aparcaments per a bicicletes eren gratuïts pels abonats de cotxes, però s'oferien també abonaments mensuals per a ciclistes.<sup>182</sup> Tanmateix, no tot van ser notícies positives. La mort d'un ciclista a la plaça de Catalunya al mes de juny va reobrir el debat de la seguretat en un moment en què el nombre de ciclistes estava augmentant significativament.<sup>183</sup>

A les setmanes prèvies al VeloCity '97, es van inaugurar nous trams de carril bici a la ciutat –un total d'11 quilòmetres– en el recorregut que unia la plaça de Francesc Macià amb les Drassanes (majoritàriament per les avingudes del Paral·lel i de Josep Tarradellas). S'arribava així als 84,5 quilòmetres de carril bici a la ciutat, a prop de l'objectiu de 110 que s'havia establert per a la legislatura. La inauguració dels nous carrils bici, segregats del trànsit, va anar a càrrec de Joan Clos, que havia de succeir Maragall al capdavant de l'Ajuntament.<sup>184</sup> En aquelles dates, a tot l'Estat espanyol només les ciutats de Vitoria-Gasteiz i Barcelona comptaven amb una xarxa de carrils bici.<sup>185</sup>

Però va ser Pasqual Maragall qui va inaugurar el Congrés amb un dels seus darrers discursos com a alcalde de Barcelona. El títol de la ponència, “Per una ciutat més habitable”, semblava remetre al lema de la primera gran manifestació ciclista esdevinguda vint anys enrere. Maragall partia de la constatació que entre els anys seixanta i els vuitanta “l'excessiu predomini del vehicle motoritzat com a mitjà de transport interurbà va reduir progressivament els mínims imprescindibles de qualitat de vida i espai dels habitants de les ciutats”. L'alcalde va expressar el seu convenciment que “la reducció de l'espai dels vehicles i l'increment del dels vianants passen necessàriament per la reurbanització de la ciutat”, és a dir, per actuacions com



Fullet inicial del Velocity97.

Font: [www.pinterest.es/ConBici/](http://www.pinterest.es/ConBici/)

181 Suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 26 de juliol del 1997, p. 5; *El Periódico*, 26 de juliol del 1997 (Centre de Documentació d'Amics de la Bici).

182 *La Vanguardia*, 6 de març del 1997, p. 33.

183 *La Vanguardia*, 13 de juny del 1997, p. 37.

184 Suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 26 de juliol del 1997, p. 5; suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 12 de setembre del 1997, p. 6; suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 15 de setembre del 1997, p. 3.

185 Bergua i Benaito, “Las vías ciclistas en el Estado español.”

l'eixamplament de voreres, la creació de zones per a vianants i “la moderació i racionalització de l'ús del vehicle privat en el ritme del desenvolupament habitual de la vida ciutadana”. Era aquí, segons Maragall, on la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport esdevenia un element fonamental, i els gairebé cent quilòmetres de carril bici o l'acord per poder portar les bicicletes al metro fora de les hores punta representaven uns avenços significatius en aquesta direcció. Malgrat aquestes millores, Maragall reconeixia que es vivia un moment difícil en la transició cap a un nou model i que el debat públic al voltant de la bicicleta prosseguia acaloradament.<sup>186</sup>

Més de cinc-centes persones van participar en el congrés VeloCity, que va tenir lloc al Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB). Durant els quatre dies del congrés, es van fer quatre sessions plenàries, vuit sessions de debat i quaranta-dos tallers de discussió. Alguns d'ells es van caracteritzar pels vehements debats a què es referia Maragall. Associacions de ciclistes i vianants hi van criticar durament l'Ajuntament de Barcelona pels carrils bici que ocupaven les zones de vianants, i també per altres defectes en la infraestructura ciclista. Si bé el regidor de Mobilitat Francesc Narváez va reconèixer que treure espai als cotxes era la solució òptima, va justificar els carrils a la vorera “per donar prioritat a la seguretat, perquè els no experts s'animessin a agafar la bicicleta”. Pels volts de setembre de 1997, 36,8 dels 84 quilòmetres de carril bici a la ciutat estaven habilitats a les voreres, i Narváez va afirmar que no se'n farien més ocupant l'espai dels vianants.<sup>187</sup> D'altra banda, una de les crítiques de fons que van rebre les autoritats municipals va ser que afavorien el transport motoritzat en les inversions públiques. L'exemple utilitzat era el de la construcció de les rondes, inaugurades l'any 1992. L'adjunt a la Gerència d'Urbanisme, Manel Villalante, va respondre que el trànsit de vehicles per les rondes fou precisament el que va possibilitar eixamplar les voreres i els passeigs al centre de la ciutat.<sup>188</sup>

Malgrat aquests enfrontaments dialèctics, els participants en el congrés van reconèixer que l'ús de la bicicleta a Barcelona avançava i es mostraven esperançats en les possibilitats del ciclisme urbà a la ciutat.<sup>189</sup> Vint anys després de la manifestació “Fem la ciutat habitable”, la celebració del VeloCity '97 a Barcelona constituïa un senyal de l'acceptació de la bicicleta com un mitjà de transport urbà més, cosa que anava deixant enrere la seva concepció com a objecte de lleure.

---

186 Pasqual Maragall i Mira, “Por una ciudad más habitable. Por un desarrollo urbano sostenible,” a *10º Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta: Redescubrir la bicicleta. Estrategias para una nueva movilidad. Libro de ponencias* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta-Amics de la Bici, European Cyclists' Federation, 1997), p. 3-4.

187 Una promesa que no es compliria, com recorden els membres del col·lectiu Amics de la Bici. Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020.

188 Suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 16 de setembre del 1997, p. 4.

189 Suplement “Vivir en Barcelona”, *La Vanguardia*, 16 de setembre del 1997, p. 4. En una de les ponències presentades al VeloCity '97 i posteriorment publicada a *Ecología Política*, Edorta Bergua i Josu Benaito afirmaven que “les úniques actuacions esperançadores” realitzades a l'Estat espanyol eren les de les ciutats de Vitoria-Gasteiz i Barcelona. Vegeu Bergua i Benaito, “Las vías ciclistas en el Estado español”.



## 7. Conclusions

“La bici no és el futur de Barcelona, però Barcelona no tindrà futur si no té espai per a la bici.”

CITA ATRIBUÏDA A PASQUAL MARAGALL<sup>190</sup>

**A** la inauguració del VeloCity '97, Pasqual Maragall va afirmar que Barcelona es trobava a la part més difícil del camí cap a una ciutat més habitable. “Mitjans de comunicació, entitats cíviques i partits polítics discuteixen acaloradament sobre la bicicleta, si bé la seva presència als nostres carrers és ja habitual i percebuda per gran part dels ciutadans i de les ciutadanes com un efecte saludable i beneficiós per al trànsit.”<sup>191</sup>

Més de vint anys després, amb una infraestructura de carrils bici que triplica la del 1997 i que continua creixent i ocupant espais simbòlics del trànsit motoritzat com el carrer d'Aragó, el diagnòstic de Maragall continua semblant actual. A escala municipal, pocs temes aixequen tantes passions als mitjans de comunicació i susciten polèmiques polítiques com els que impliquen la bicicleta i, en general, els usos de l'espai públic. Entre els anys 1997 i 2020, els exemples en aquest sentit són inacabables. I, malgrat tot, tal com Maragall apuntava en el discurs esmentat, la presència de les bicicletes als carrers de Barcelona ja és habitual i la seva percepció és majoritàriament positiva, si bé el seu ús amb relació als altres modes de transport continua essent proporcionalment baix, en comparació d'altres ciutats europees.

A principi de la dècada dels vuitanta, molt pocs s'atrevien a imaginar Barcelona com una ciutat ciclista. Entre la primera Trobada Ciclista de l'any 1981 i el congrés VeloCity del 1997, la concepció de la bicicleta va passar d'entendre's com un objecte de lleure per als caps de setmana i els dies festius, a presentar-se com un mitjà alternatiu de transport. Aquesta transformació no va ser uniforme ni va estar exempta de conflictes, i les resistències al fet que la bicicleta ocupi espai a la calçada arriben fins avui. Però una part fonamental del canvi de significat social i cultural de la bicicleta es va donar en aquells primers anys.

Bona part dels debats relacionats amb la bicicleta durant el període d'estudi es va centrar en la infraestructura dels carrils bici. Però això no ha de fer perdre de vista la indubtable millora per a la ciutat que va suposar la reurbanització per tal d'habilitar uns espais i oferir unes condicions més propícies a l'ús de la bicicleta. L'eliminació del trànsit pesant del centre de la ciutat que es va derivar de la construcció de les rondes, l'eixamplament de les voreres i la creació de zones per a vianants obria la possibilitat que els usuaris de la bicicleta circulessin pels carrers amb més seguretat. Aquest és l'encaix de la promoció de la bicicleta en el pensament i en l'acció política de Pasqual Maragall: un vehicle associat a una ciutat pacificada i amb més qualitat de vida.

Però, si bé aquests espais van quedar oberts per a la bicicleta amb el Ban de circulació de bicicletes del 1989, l'aposta política per treure espai al transport privat motoritzat no va arribar fins al 1995. Si bé les iniciatives de promoció del ciclisme urbà es poden qualificar de pioneres en el context estatal, cal també assenyalar que van estar acompanyades d'un suport explícit a l'ús de les motos i dels ciclomotors, justificat en la idea que contribuïen a reduir la congestió del trànsit. La Barcelona coneguda com la “ciutat de les motos” es va forjar als mateixos anys que les bicicletes iniciaven un tímid retorn als carrers. Les resistències a treure espai al transport motoritzat i crear infraestructures per a les bicicletes a la calçada, junt amb els altres vehicles i no amb els vianants, constituïen un obstacle molt rellevant per normalitzar-ne l'ús. Sense una infraestructura ciclista adequada, l'increment progressiu de l'ús de la bicicleta durant la segona meitat dels anys noranta i la primera

<sup>190</sup> *La Vanguardia*, 9 de setembre del 1997, p. 17.

<sup>191</sup> Maragall i Mira, “Por una ciudad más habitable. Por un desarrollo urbano sostenible”.

dècada del segle XXI va implicar unes tensions amb els vianants que els moviments de defensa de la bicicleta ja havien anunciat des de la dècada dels anys vuitanta.

Per això, en interpretar el “conflicte” entre vianants i ciclistes, cal també posar la mirada en altres usuaris de l’espai públic. Al cap i a la fi, una de les grans transformacions del trànsit a Barcelona durant el període d’estudi té com a protagonista un altre vehicle: les motos. Tant als reportatges de premsa com a les declaracions dels responsables municipals durant aquells anys, trobem Barcelona descrita com “la ciutat de les motos”, enfront de la visió d’Amsterdam com “la ciutat de les bicicletes”. Les òbvies diferències orogràfiques entre les dues ciutats, sempre esmentades en aquestes comparacions, no haurien d’amagar que l’expansió de l’ús de les motos i dels ciclomotors a Barcelona es va fer amb el suport explícit de l’Ajuntament. Ni l’Amsterdam de les bicicletes ni la Barcelona de les motos són resultats determinats per les condicions naturals d’aquestes ciutats, sinó producte de les decisions polítiques i de les reclamacions de diferents actors socials.

L’experiència barcelonina en la (re)introducció de la bicicleta a la ciutat durant el darrer quart del segle XX reflecteix, en bona mesura, els trets principals del debat sobre la mobilitat que es va produir en aquell període a les principals metròpolis europees: la congestió del trànsit als centres urbans, el problema creixent de la contaminació atmosfèrica i acústica, l’entrada progressiva del ciclisme urbà en el discurs institucional i la pacificació urbana. Es tracta d’un seguit de reptes i problemes que, lluny d’estar resolts, continuen ben vigents en la conjuntura actual i que han esdevingut encara més peremptoris davant l’evidència del canvi climàtic, les necessitats de la transició energètica i la nova situació creada per la COVID-19.

En qualsevol cas, durant l’alcaldia de Pasqual Maragall es va començar a obrir una esclatxa en l’hegemonia del transport privat motoritzat a l’espai públic. Amb passos endavant i enrere, i envoltada sempre de polèmica, aquesta esclatxa inicialment petita s’ha anat eixamplant amb el temps. Vist amb perspectiva, és innegable el protagonisme dels moviments socials que van reivindicar la bicicleta com a alternativa a la mobilitat i van assenyalar des del principi la necessitat de restar espai al trànsit motoritzat. Però, tant per haver incorporat l’aposta política per la bicicleta durant els seus anys a l’alcaldia com pel seu ús de la bicicleta en tantes ocasions, el paper de Pasqual Maragall representa un símbol d’aquesta transformació, que es continua desplegant.

## 8. Fonts i referències

### 8.1 Arxius i fons personals

Arxiu Digital Pasqual Maragall

Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona

Arxiu Fotogràfic de Barcelona

Arxiu Municipal del Districte de Ciutat Vella

Arxiu Municipal del Districte de Sant Martí

BCNROC – Repositori Obert de l'Ajuntament de Barcelona

Centre de Documentació d'Amics de la Bici

Centre Documental de la Comunicació (CEDOC-UAB)

Fons personal d'Airy Maragall

Fons personal de Daniel Eritja

Fons personal d'Enric Truñó

Fons personal de Josep Congost

Fons personal de Josep Puig

New Mexico Digital Collections. UNM CSWR Sam L. Slick Collection of Latin American and Iberian Posters.

### 8.2 Entrevistes

Pere Serrasolses, 13 de febrer del 2018

Laura de Castellet, 24 de setembre del 2019

Oriol Nel·lo, 23 d'abril del 2020

Josep Puig, 7 d'abril del 2020

Alfonso Sanz, 5 de maig del 2020

Enric Truñó, 8 de maig del 2020

Albert Garcia, Hildegard Resinger, Daniel Eritja, 14 de maig del 2020

Hildegard Resinger, 20 de maig del 2020

Daniel Eritja, 22 de maig del 2020

Joan Torres, 28 de maig del 2020

Airy Maragall i Guim Maragall, 5 de juny del 2020

### 8.3 Fonts hemerogràfiques citades

*Alternativa Llibertària*

*Ara*

*Avui*

*Barcelona Informació*

*El Full de la Bici*

*El País*

*El Periódico*

*El Diari de Barcelona*

*El Noticiero Universal*

*El Correo Catalán*

*Garbo*

*Guía del Ocio*  
*La Vanguardia*  
*Mirador*  
*La Municipal*  
*Sin Prisas*  
*TeleXpres*

## 8.4 Fonts secundàries citades

Anaya, Esther; Gorostiza, Santiago (2013): “The Historiography of Cycling Mobility in Spain in the Twentieth Century”. *Mobility in History*, 5(1): 37-42. <https://doi.org/10.3167/mih.2014.050104>.

Andreu, Marc (2014): “El moviment ciutadà i la transició a Barcelona: la FAVB (1972-1986)”. Tesi doctoral. Universitat de Barcelona, Departament de Geografia i Història, Programa Societat i Cultura. <http://hdl.handle.net/2445/54543>.

Aragón Pérez, Alberto (2018): “La construcción del pensamiento ecológico durante los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992: Elementos de sostenibilidad, salubridad medioambiental y difusión”. Tesi doctoral. Programa de Comunicació Audiovisual i Publicitat, Departament de Comunicació Audiovisual i Publicitat, Universitat Autònoma de Barcelona.

Bergua, Edorta; Benaito, Josu (1998): “Las vías ciclistas en el Estado español”. *Ecología Política*, n. 15, p. 131-137.

BTV (2020): “El primer carril bici de Barcelona”. *Va passar aquí*. <https://beteve.cat/va-passar-aqui/primer-carril-bici-barcelona/>.

Casals Costa, Vicente (2017): “Energía nuclear y movimientos sociales en Cataluña durante la Transición política, 1975-1982”. A: Zaar, Míriam H.; Pereira Junior, Magno Vasconcelos; Capel Sáez, Horacio (2017): *La electrificación y el territorio: historia y futuro* Barcelona: Universitat de Barcelona. <http://www.ub.edu/geocrit/Electr-y-territorio/VicenteCasals.pdf>.

Club Cicloturista Pedalibre (1985): *Primeros Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos. Lagunas del Ruidera, 6-7 de abril de 1985*. Madrid: Club Cicloturista Pedalibre.

Cuyàs, Romà (1992): *Memòria Oficial dels Jocs de la XXVa Olimpíada Barcelona 1992. Volum III: L'organització*. Barcelona: COOB '92.

Fitó, Maria Àngels; Corrons, August. “Els valors de l'economia social i solidària: el cas de la cooperativa Biciclot.” A: *Noves tendències en la creació i gestió d'empreses socials: casos d'estudi*, editat per R. Bastida i M. Mas-Machuca, p. 27–41. [Barcelona]: Economia Social Aracoop : Yunus Social Business Network, 2018. <https://www.sbcbarselona.org/wp-content/uploads/2018/06/Creacioempresessocials.pdf>.

Fraga Cadórniga, Francisco Javier (2017): “No podem marxar com hem arribat’. Los movimientos sociales urbanos y la construcción de los cinturones de ronda de Barcelona”. Treball de final de



màster. MArch, especialitat Urbanisme. ETSAB-UPC.

Gabinet Tècnic de Programació de l'Ajuntament de Barcelona (1984): *Pla general 1984-1992 i Programa d'actuació municipal 1984-1987*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Servei de Publicacions.

——— (1987): *Programa d'actuació municipal 1988-1991*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Regidoria d'Edicions i Publicacions.

——— (1992): *Programa d'actuació municipal 1992-1995*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Regidoria de Programació i Pressupostos.

Gil Meseguer, Enric (1996): *Sobre dues rodes. La bicicleta a L'Hospitalet (1900-1996)*. L'Hospitalet de Llobregat: Centre d'Estudis de L'Hospitalet.

Gorostiza, Santiago (2018): "El ciclista cartógrafo. El viaje de Joaquim Bordons (1855-1931)". *Volata*, 13, p. 58-63.

——— (2016): "Hacia una ecología política de la bicicleta". *Antropología Experimental*, 16, p. 183-186. <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3033>.

Longhurst, James (2015): *Bike Battles: A History of Sharing the American Road*. University of Washington Press.

——— (2019): *Las batallas de la bici*. Pamplona: Katakarak.

Maragall i Mira, Pasqual (1997): "Por una ciudad más habitable. Por un desarrollo urbano sostenible". A: *10.º Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta: Redescubrir la bicicleta. Estrategias para una nueva movilidad. Libro de ponencias*, p. 3-4. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta-Amics de la Bici, European Cyclists' Federation.

Marquet, Oriol; Miralles-Guasch, Carme (2016): "City of Motorcycles. On How Objective and Subjective Factors Are behind the Rise of Two-Wheeled Mobility in Barcelona". *Transport Policy*, 52, p. 37-45. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.07.002>.

Mendoza, Eduardo (1991): *Sin noticias de Gurb*. Barcelona: Seix Barral.

Miralles-Guasch, Carme (1997): *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, Servei de Publicacions.

Mora Tícol, Pere (2012): "El moviment ecologista a Catalunya. El seu origen, evolució i inserció a la societat catalana". Tesis doctoral. Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona. <http://www.tdx.cat/handle/10803/107903>.

——— (2012): "Una aproximació històrica a l'ecologisme català". *Revista Catalana de Sociologia*, 8, p. 65-94. <https://doi.org/10.2436/rcs.vi.4187>.

Nello-Deakin, Samuel (2020): "Environmental Determinants of Cycling: Not Seeing the Forest for the Trees?" *Journal of Transport Geography*, 85, novembre del 2019, 102704. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102704>.

Nel-lo i Colom, Oriol (1987): “El transport públic i l’ordenació del territori a l’àrea de Barcelona”. *Espais: Revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, 7, p. 25-31.

——— (1987): “La ciutat de Pasqual Maragall”. A: Claret, Jaume (2017), *Pasqual Maragall. Pensament i acció*. Barcelona: La Magrana, p. 115-142.

Oldenziel, Ruth; Martin, Emanuel, Bruhèze, Adri August Albert de la; Veraart, Franciscus Cornelis Adrianus (2016): *Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*. Eindhoven: Foundation for the History of Technology.

Pablos, Ángel M. de (1985): *Historia de la Vuelta Ciclista a España*. [Valladolid]: Diputación Provincial de Valladolid.

Puig i Boix, Josep (1999): “La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades”. *Ecología Política*, 17, p. 37-43.

Reid, Carlton (2017): *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*. Washington, Covelo, Londres: Island Press.

Rueda, Salvador (1995): *Ecología urbana. Barcelona i la seva regió metropolitana com a referents*. Barcelona: Beta, Ajuntament de Barcelona.

Sanz, Alfonso (1996): *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*. Madrid: Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones.

Torres, Joan; Morales, Alfred; Villalante, Manel (2004): *La mobilitat: quasi un model*. Barcelona: Aula Barcelona.

Vallbona, Rafael (2011): *Volta a Catalunya 1911-2011: un segle d’esport i país*. [Valls]: Cossetània.

Vilanova, Santiago (2017): “1977: l’esclat ecologista”. *El Punt Avui*, 14 de març. <http://www.elpuntavui.cat/opinio/article/8-articles/1092214-1977-l-esclat-ecologista.html>.

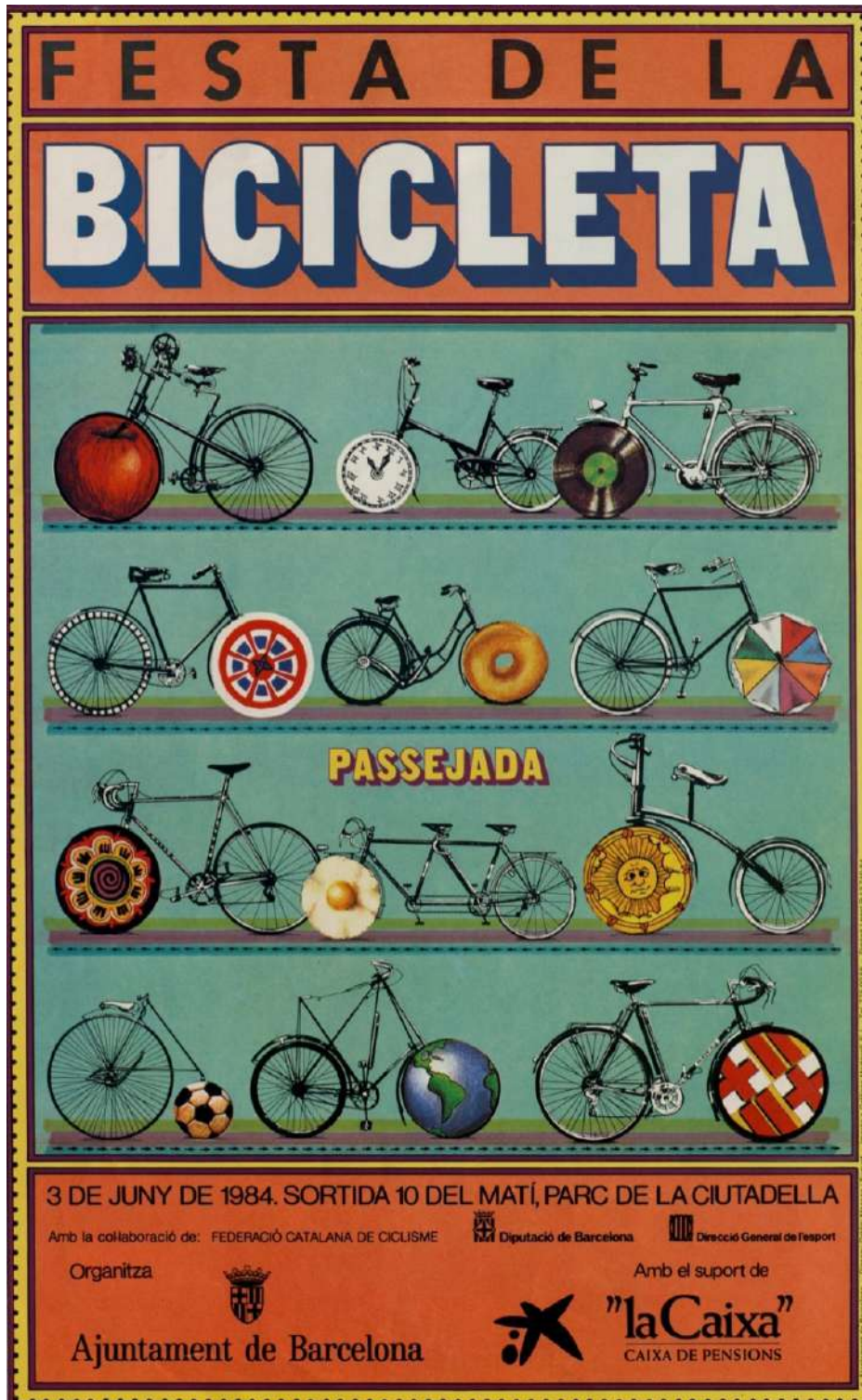
Vivanco, Luis A. (2013): *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. <https://doi.org/10.4324/9780203584538>.

Yagüe Romo, Ángel (2015): “El movimiento de defensa de la bicicleta en España (1980-1995)”. Treball de final del Màster Interuniversitari en Història Contemporània. Universidad Complutense de Madrid.

# Agraïments

Agraïm a totes les persones entrevistades la seva disponibilitat. Donem les gràcies ben especialment a Oriol Nel·lo, Daniel Eritja i David Saurí pels seus comentaris en diverses seccions del text, que han millorat significativament el resultat final. Els errors que puguin restar en el text són responsabilitat nostra. Finalment, agraïm les autoritzacions per reproduir les imatges cedides per Enric Truñó, Daniel Eritja, Josep Puig, Airy Maragall i el diari *La Vanguardia*.

# ANNEX. Documentació gràfica sobre la bicicleta a Barcelona



Festa de la Bicicleta del 1983. Font: Arxiu Municipal del Districte de Ciutat Vella.





# Festa de la Bicicleta

22 Novembre 1987

Concentració: Parc de la Ciutadella - 10 h.

FOTOGRAFIA: J. G. GONZÁLEZ



ITINERARI Sortida: Pg. TíHes, Avda. Marquès Argentera, Pg. Isabel II, Pg. de Colón, Rambles, Pl. Catalunya, Pg. de Gràcia, Gran Via, Sicília, Aragó, Balnes, Pelai, Rambles, Pg. Colón, Pg. Isabel II, Avda. Marquès Argentera, Pg. TíHes. Arribada: 17,450 Km.



INFORMACIÓ I INSCRIPCIÓ AL TEU CLUB CICLISTE



# BAN

## Circulació de bicicletes

  
Ajuntament de Barcelona



L'objecte d'aquest Ban és la promoció de l'ús de la bicicleta com a element de mobilitat i de passicge dins de la ciutat de Barcelona.

La bicicleta ha tingut i té un gran valor, simbòlicament i pràcticament, com a eina per a la millora de la condició física dels ciutadans que la utilitzem, com a factor d'una major antialludat de la vida urbana i com a exponent d'un vehicle de mobilitat no contaminant.

Per això, de conformitat amb les facultats que m'atorguen l'article 74 de la Llei de Règim Especial d'aquest municipi i l'article 21.1 e) de la Llei de Bases de Règim Local, dispeno:

#### Primer

L'Administració Municipal afavorirà la utilització de la bicicleta i prendrà, en conseqüència, les mesures complementàries pertinents.

#### Segon

L'Administració Municipal, a fi que es gaudeixi cada cop més fàcilment dels avantatges i atractius d'aquest mitjà de mobilitat, permetrà la seva circulació a les illes de vianants, als bulevards expressament senyalitzats i als parcs públics on existixin vials adequats, així com en aquells altres indrets que siguin restringits al trànsit rodat.

De la mateixa manera es tancaràn, durant els dies festius, determinats carrers de la part central de l'Eixample o d'aquells indrets de la ciutat que es considerin aptes per a la seva circulació.

#### Tercer

S'afavorirà l'establiment d'aparcaments i punts de lloguer de bicicletes en aquells llocs de la ciutat on la demanda ho aconselli.

En els aparcaments municipals es reservaran espais per a l'estacionament de bicicletes.

#### Quart

La velocitat màxima de les bicicletes, en els parcs, les illes de vianants i altres indrets restringits al trànsit rodat, serà de 10 km/hora.

Els vianants tindran preferència absoluta en les voreres, bulevards i zones de circulació restringida. En qualsevol cas, els ciclistes adaptaran la seva marxa a la densitat de vianants existent a la zona.

#### Cinquè

Els ciclistes hauran d'observar i respectar els senyals de trànsit, així com les indicacions de la Guàrdia Urbana, quan circulin per les calçades i, especialment, en els creuaments de carrers.

#### Sise

Les infraccions seran sancionades de conformitat amb les disposicions establertes.

#### Setè

Els agents de la Guàrdia Urbana vetllaran especialment per la seguretat i la fluidesa en la circulació dels ciclistes, i adequaran les seves indicacions i correccions a l'esperit que informa aquest Ban.

#### Vuitè

L'Ajuntament de Barcelona tindrà en compte la circulació de bicicletes en totes aquelles obres de nova infraestructura i de vitalitat que ho permetin.

#### Novè

Per tal de garantir el compliment del que disposa aquest Ban, es crearà un grup de treball format per representants municipals de les diferents Àrees afectades, així com de les entitats públiques i privades que tenen com a finalitat la promoció de l'ús de la bicicleta.

La qual cosa es fa pública per a general coneixement.

Barcelona, quinze de novembre de mil nou-cents vuitanta-nou.

L'Alcalde

Pasqual Maragall

Ban de circulació de bicicletes, Ajuntament de Barcelona, 15 de novembre del 1989.  
Font: La Municipal, 1 (1990). Disponible a: <http://hdl.handle.net/11703/99721>





Festa de la Bicicleta del 1991. Font: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.

# XI Festa de la bicicleta

La festa i el joc "sobre rodes"



**Barcelona 17 de maig de 1992**  
Arc de Triomf/ Passeig Lluís Companys, 11 hores



**Barcelona som tots**



Districte de Sant Martí

Festa de la Bicicleta del 1992. Font: Arxiu Municipal del Districte de Sant Martí.