



Barcelona: la formació d'una ciutat ciclista (1997 – 2011)

Working Paper

Març 2022

Àngel Cebollada

Azahara Sillero

Santiago Gorostiza

DEPARTAMENT DE GEOGRAFIA, UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

1. Introducció	3
2. Metodologia i fonts	3
3. Del Velocity'97 al Bicing	5
3.1 La diversificació dels perfils ciclistes	5
3.1.1 Incorporació de nous usuaris	5
3.1.2 Expansió de l'activitat privada	8
3.1.3 Diversificació dels grups de defensa de la bicicleta	11
3.2 Actuacions de l'ajuntament: infraestructures i promoció	12
3.2.1 El creixement de la infraestructura ciclista es frena	12
3.2.2 Más enllà del carril bici: altres formes de promoció de la bicicleta	16
3.2.3 La persistència dels problemes de seguretat	22
3.2.4 Antecedents del sistema de lloguer de bicicletes públic	25
4. Orígens i impacte de la bicicleta pública: un projecte de l'ajuntament	27
4.1. L'expansió dels sistemes de bicicletes públiques	27
4.2 Bicing: el model barceloní	29
4.3 La bicicleta pública com a arma política	31
4.4 L'entrada en funcionament	33
4.5 La creació d'una marca i la generació de coneixement	37
5. Conclusions	40
6. Fonts i referències	41
6.1 Arxius i fons personals	41
6.2 Entrevistes	41
6.3 Fonts hemerogràfiques citades	41
6.4 Fonts secundàries citades	46

1. Introducció

Pasqual Maragall es va acomiadar de l'alcaldia d'una ciutat en la que, gràcies a un paper especialment rellevant dels moviments pro-bici, s'havien aconseguit avanços importants en l'aposta pel ciclisme urbà. Aquests avenços no havien estat fàcils i van requerir contínues negociacions amb l'Ajuntament; un Ajuntament que apostava, encara que tímidament, per un model de mobilitat barceloní més sostenible d'acord amb altres ciutats europees. Reflex d'aquests esforços, a finals del segle XX, va ser la celebració del Velocity, convertint-se així Barcelona en seu d'un dels esdeveniments amb més reconeixement mundial dins del món del ciclisme urbà.

Tenir en compte quin ha sigut l'ús social de la bicicleta és fonamental per entendre com funciona la ciutat. Els esforços per recavar i analitzar la informació sobre la bicicleta són especialment necessaris en tant que ens ajuden a entendre com s'ha configurat Barcelona i quins han estat els poders i les resistències a aquests canvis. Aquest estudi succeeix a un document previ¹ que posava l'eix de l'anàlisi en l'etapa entre el 1977 i el 1997.

L'anàlisi de l'etapa anterior ens ofereix com a avantatge l'existència de fites que poden ser relativament fàcils de situar en el mapa d'aquests canvis, ja siguin l'aparició del moviment pro-bici, accions concretes i molt simbòliques en la lluita per la incorporació dels carrils bici, la pròpia aparició del primer carril bici, la publicació del ban de la bicicleta, grans titulars vinculats a Pasqual Maragall en la seva faceta ciclista o la ja citada celebració del VeloCity'97.

El context que se'ns ha obert en aquesta nova recerca ofereix reptes important. Això es dona per la dificultat de trobar aquestes grans fites que marcaven l'etapa prèvia i que la seva inexistència ens ha portat a concloure que l'activitat política s'ha donat en aquesta etapa de manera menys visible (fins i tot, a vegades, inexistent). Tenim per davant, per tant, una dècada en la qual el govern local adopta un rol més passiu i uns moviments socials més centrats en consolidar els assoliments previs així com mantenir activitats divulgatives que ataquen, sobretot, al sistema cultural hegemònic de la mobilitat a motor.

Però, què va passar després del VeloCity'97? La llavor que havia sembrat un Ajuntament lleugerament avançat respecte al panorama estatal respecte les polítiques ciclistes, havia de continuar creixent. Seria suficient el calat com per a mantenir l'aposta per la bicicleta a la Barcelona de principis del segle XXI? Trobareu en aquest document l'anàlisi d'un moment històric en el qual l'acció dels agents tradicionals es dilueix entre un cúmul de canvis socials i culturals propis del moment històric occidental.

¹ Santiago Gorostiza *et. al*, "I per què no?" El retorn de la bicicleta (1977 – 1997), Fundació Catalunya-Europa

A continuació, estudiarem les principals conseqüències i els trets característics d'aquesta etapa; una etapa en la qual el perfil de ciclista dins de la Ciutat es va diversificar allunyant-se de la vinculació amb l'activisme ecologista (així com es va diversificar la massa crítica dels moviments pro-bici), una etapa en la qual el sector privat va decidir apostar per aquest nou element que sembla ser un nou filó per al comerç, i una etapa en la qual, si bé minva l'aposta per la construcció de carrils bici, es caracteritza per l'aparició de la bicicleta pública amb l'aplicació d'un projecte (el Bicing) que acaba desbordant els carrers.

2. Metodologia i fonts

Seguint la línia de treballs anteriors², aquesta recerca posa el centre a la implicació social, política i cultural de la bicicleta ressaltant la importància del context territorial per a entendre aquesta forma de mobilitat. Entenem doncs, que la bicicleta, com a tecnologia, no es pot desvincular de la història ni de les estructures polítiques i econòmiques territorials³. Així mateix, seguint la mirada antropològica de Luis A. Vivanco⁴, entenem les bicicletes com a “objectes heterogenis, multidimensionals i contextuals, inserits en unes determinades condicions tecnològiques, relacions socials, significats culturals i dinàmiques politicoeconòmiques”.

Més concretament, aquest document tracta d'explorar la mobilitat en bicicleta a Barcelona entre els anys 1997 i 2011. Les dècades prèvies havien significat un gran canvi en la concepció de la bicicleta com a element de transport. Parlem d'una etapa en la qual les negociacions entre l'Administració i els moviments pro-bici havien estat claus per a avançar cap a una ciutat pedalable. El cim d'aquests esforços es va veure reflectit en la celebració del Velocity en 1997. Però, què va passar després? Pasqual Maragall, que al llarg del seu mandat havia mostrat amb diferents gestos l'obertura del govern local a la inclusió de la bicicleta a la ciutat, abandonava l'alcaldia el mateix any de la celebració del citat congrés. S'obria pas una nova etapa en la qual, ja amb un mínim de carrils bici instaurats i amb un progressiu augment de ciclistes, l'Ajuntament s'enfrontava a la gestió d'aquest nou escenari i del seu llegat.

Per a estudiar el ciclisme urbà en aquesta nova etapa de la ciutat, hem triangulat la informació recollida a través d'entrevistes semiestructurades, la revisió de les fonts primàries d'arxiu i la consulta de les fonts hemerogràfiques. Els detalls de les entrevistes i les fonts consultades poden trobar-se al final del document.

Cal assenyalar que a través de la realització de les entrevistes semiestructurades hem pretès estudiar diferents veus i punts de vista, tractant de recollir la pluralitat de visions. Al seu torn, tractem de valorar la font oral i natural dels actors socials i polítics implicats en diferents àmbits

² Santiago Gorostiza *et. al*, “I per què no?” El retorn de la bicicleta (1977 – 1997), Fundació Catalunya – Europa.

³ Peter Cox, *Cycling Cultures and Social Theory* en *Cycling Cultures*, pp, 14-42 (Chester: University of Chester, 2015).

⁴ Luis A. Vivanco, *Reconsidering the bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing* (Oxon: Routledge 2013).

vinculats a la bicicleta en el període d'estudi⁵⁶. Amb aquestes converses, hem aprofundit en les relacions entre el govern local, els moviments socials i l'activitat privada. Per això, hem inclòs entre les persones entrevistades a responsables de la política municipal, participants de diferents entitats pro-bici i persones vinculades a l'activitat empresarial. En concret, hem conversat amb els representants polítics Francesc Narváez i Jordi Portabella; amb les entitats pro-bici BACC (2001), Biciclot (1987) i Amics de la Bici (1981), posant especial atenció a la primera per ser l'aparició més característica de l'època estudiada; també, com a novetat, s'han inclòs entrevistes a persones de l'àmbit empresarial.

Els propis fons personals de les persones entrevistades han estat un valor afegit com a fonts de documentació (gràfica i escrita), tenint especial rellevància els de l'Ester Boada i el Haritz Ferrando.

Pel que fa a la documentació municipal, la consulta del Repositori Obert de Coneixement de l'Ajuntament de Barcelona (BCNROC) ha cabdal i ha facilitat l'accés als programes d'Acció Municipal del període d'estudi, a les memòries de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta del Pacte per la Mobilitat de Barcelona, les dades estadístiques sobre oferta i demanda de la bicicleta a la ciutat i als acords de govern referits al nostre àmbit de recerca

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*.

3. Del Velocity'97 al Bicing

Tota la feina des de les institucions i des del carrer feta als anys 80 – 90 es va fer notar posteriorment de manera quantitativa i qualitativa. Molt sovint es parla de la incorporació del Bicing⁷ com la fita més important de la ciutat quan parlem de l'expansió del us de la bici. No obstant això, s'ha de tenir en compte el context social, polític i cultural sobre el qual es va edificar aquest projecte i com es va consolidar aquest retorn de la bicicleta⁸ a la ciutat.

La voluntat política de finals del XX (reflectida a la construcció del carril bici o la publicació del Ban de la bicicleta) i sumada a tota la feina dels moviments socials que es va veure en l'èxit de les diverses manifestacions en defensa de la ciutat habitable, va generar un nou escenari més propici per acostar-se a la bicicleta com a forma de desplaçament. Alguns negocis van veure en aquest model una nova possibilitat de rendibilitat que anava en sintonia amb l'arribada de més

⁵ Luís E. Alonso, *La mirada cualitativa en sociología* (Madrid: Editorial Fundamentos, 2003).

⁶ Miguel Valles, *Entrevistas cualitativas* (Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas. 2002).

⁷ Sistema de bicicleta pública de Barcelona.

⁸ Santiago Gorostiza *et. al*, "I per què no? El retorn de la bicicleta (1977-1997), Fundació Catalunya-Europa.

turisme i l'increment de la preocupació per la sostenibilitat. La incorporació de nous hàbits importats de cultures més amigables amb la bicicleta junt amb els neòfits locals cridats per aquest incipient model de mobilitat, van generar que el número de ciclistes augmentés a la vegada que s'ampliava el tipus de perfil de persones que anaven en bicicleta.

Aquesta aparició de nous usuaris també va suposar l'eixamplament de les bases activistes, i la inclusió de noves persones, va fer, a la vegada, que es diversifiqués la forma d'entendre l'activisme. Quan les diferències eren insalvables es va generar un nou grup pro-bici: El BACC (al any 2001).

Però respecte al Ajuntament, tot i que comptàvem amb un escenari positiu en quant a l'acceptació social i que sabem a temps passat que la seva acció culminant va ser el Bicing, aquesta dècada de principis del segle XXI es va caracteritzar per l'abandó de la infraestructura ciclable (el 2000 se superaven els cents quilòmetres de carrils bici i el 2010 tot just s'arribava als 159⁹).

Havent-hi assenyalat els aspectes més importants d'aquesta etapa de finals del segle XX i principis del XIX, entrarem ara en la anàlisi detallada sobre l'escenari social i polític barceloní després de la celebració del Velocity'97 i fins a la implantació del sistema de bicicleta pública

3.1 La diversificació dels perfils ciclistes

3.1.1 Incorporació de nous usuaris

La incipient xarxa de carrils bici de Barcelona conformada per setanta quilòmetres de carrils construïts entre els anys 1991 i 1997, va portar canvis en l'imaginari ciclista de la ciutat. Aquests canvis venien encoratjats tant per les noves percepcions i opcions vinculades a la nova infraestructura, com per la influència cultural pel contacte amb altres ciutats internacionals on la bicicleta era més present (via residents i les experiència a l'estranger, algunes experiències empresarials que es volien anticipar al mercat així com per l'arribada del turisme). Aquests canvis en la cultura ciclista es varen anar reflectint amb un increment de les persones usuàries de la bicicleta en els carrers de la ciutat.

Malgrat el major ús de la bicicleta a la ciutat, des de l'Ajuntament no es varen recollir sistemàticament dades de desplaçaments en bicicleta fins el 2003, quan la presència d'aquest mitjà de transport a la ciutat ja era més que evident. El 2003 a Barcelona hi havia 31.598

⁹ Fins el 2011 els quilòmetres de carrils bici es comptabilitzaven per sentits, és a dir, els carrils bidireccionals (una pràctica molt estesa a Barcelona) es comptaven dues vegades. A partir del 2012 els carrils es comptabilitzen amb un únic sentit pel que no són comparables les dades d'aleshores amb les actuals (2021).

desplaçaments diaris en bicicleta¹⁰, un increment notable respecte les sis mil bicicletes que circulaven en dies feiners per la ciutat segons les estimacions del mateix Ajuntament per a l'any 1995¹¹.

Quadre de desplaçaments bici 2003 – 2007 o 2011

ETAPES EN DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA A BARCELONA (2000 - 2011)	
Any	Etapas
2000	20.000*
2001	sense dades
2002	sense dades
2003	31.598
2004	33.182
2005	35.006
2006	47.543
2007	86.406
2008	108.924
2009	102.824
2010	106.521
2011	118.151

* Estimació de ciclistes diaris.

FONT: La Vanguardia, suplement Vivir en Barcelona, 29 de maig de 2000, p. 5.

Direcció de Serveis de la Mobilitat.

Ajuntament de Barcelona, Dades bàsiques 2006 (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, maig de 2007) per a la franja 1998-2005; DOyMO. Dades bàsiques de mobilitat 2011 (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, maig de 2012) per a la franja 2006 – 2011.

Aquest augment de desplaçaments en bicicleta va anar acompanyat de la diversificació del perfil en les persones usuàries. Si bé en els inicis del retorn de la bicicleta a la ciutat (els anys vuitanta i inicis dels noranta) encara s'associava la bicicleta a un perfil de persona compromesa ambientalment, a partir de la segona meitat dels noranta aquest ciclista-tipus es va anar diversificant.

¹⁰ BCN Mobilitat, Ajuntament de Barcelona, Dades bàsiques de Mobilitat, 2006 (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2007, p. 47). <http://hdl.handle.net/11703/92671>

¹¹ Santiago Gorostiza *et. al*, p. 37.

L'increment de persones usuàries de la bicicleta a Barcelona s'explica per un cúmul de factors que es donen a la ciutat ens els darrers 90 i primers 2000 i que es retroalimenten. En primer lloc l'existència d'un teixit associatiu en defensa i promoció de l'ús de la bicicleta que ve dels anys vuitanta i que combina la reivindicació-negociació¹² amb les activitats de capacitació i difusió. En aquest darrer aspecte, Diana González¹³, una de les impulsores de la creació del BACC, recorda la feina de "pluja fina" de les entitats i el seu paper fonamental en l'increment de l'arribada de dones al ciclisme urbà per mitjà de les biciescoles¹⁴. En segon lloc, ja començava a haver-hi una incipient infraestructura de bicicleta en forma de carrils bici i un augment d'espai públic per a usos no motoritzats com el front marítim. En tercer lloc, la bicicleta comptava amb un primer marc de reconeixement institucional des de la publicació del Ban de la Bicicleta el 1989. En quart lloc, en el context de l'adveniment de Barcelona com a ciutat turística¹⁵ després dels Jocs Olímpics de 1992; els relats dels responsables polítics del moment consideren que "el turisme necessitava bicicletes perquè venien més conscienciats que molta gent de la ciutat de Barcelona en l'ús de la bicicleta"¹⁶. En cinquè lloc, la incorporació de nous usuaris locals als ja existents, ja fossin persones estrangeres residents a la ciutat o bé població amb un perfil de professional liberal que en moltes ocasions també havien adquirit els seus patrons de conducta de mobilitat a l'estranger¹⁷. De forma molt gràfica, Dani Milian ho explica així: "el primer que fan [els estrangers en arribar a Barcelona] és buscar pis i lo segon [sic] buscar una bicicleta"¹⁸. Tot plegat va permetre que es visibilitzessin cada vegada més imatges de grups de persones passejant i gaudint de la ciutat en bicicleta¹⁹, especialment pel centre de la ciutat, fet que va contribuir a ampliar la imatge de l'usuari de la bicicleta que hi havia fins aleshores i va contribuir a un efecte "crida" de més persones usuàries.

"Es tractava de que hi haguessin més bicicletes pel carrer i la gent s'acostumés a veure bicicletes. A nivell particular diria que els primers en comprar-se bicicletes i ls més atrevits van ser els estrangers que vivien a la ciutat. Eren els que més fàcil ho tenien perquè venien d'una infantessa on la bicicleta ja era part, entre cometes, del seu ADN. Després professions liberals, arquitectes, advocats, gent així doncs que els hi molava el *look* de la bici i van ser els primers... a part, deixo a una banda, el pro-bici de sempre, tipus l'estudiant que no tenia una altra..." (Ester Boada).

¹² Santiago Gorostiza *et. al.*

¹³ Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021.

¹⁴ Clara Blanchar, La biciescuela ha enseñado a pedalear a más de 200 adultos, El País, 11 de abril de 2005, recuperat de: https://elpais.com/diario/2005/04/10/catalunya/1113095252_850215.html

¹⁵ Francesc López Palomeque, "Barcelona, de ciudad con turismo a ciudad turística.

Notas sobre un proceso complejo e inacabado", *Documentos d'Anàlisi Geogràfica* vol. 61/3, 2015, p. 483 - 506.

¹⁶ Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

¹⁷ Entrevista Ester Boada, 28 d'abril de 2021.

¹⁸ Entrevista a Dani Milian, 9 de novembre de 2021.

¹⁹ Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021.

3.1.2 Expansió de l'activitat privada

Un altre element que va suposar un canvi fou l'aparició de nous models de bicicleta en el mercat. Primerament, l'aparició de les *mountain bikes* o bicicleta tot terreny (BTT) va suposar la popularització d'aquest mitjà, una bicicleta amb marxes i a un "preu raonable"²⁰. Aquesta bicicleta, nascuda a finals dels 1970 a Califòrnia, a partir de 1981 es va començar a fabricar a gran escala i en el decenni dels noranta les seves vendes van suposar un boom²¹. De tota manera, si bé va permetre l'extensió del seu ús, la BTT no era una bicicleta adaptada a les necessitats urbanes.

Una segon model de bicicleta que va contribuir a l'expansió de l'ús de la bicicleta va ser l'aparició de les Brompton, una bicicleta plegable i de preu elevat però que va permetre incorporar noves persones usuàries pel seu efecte difusor. A Barcelona aquest model de bicicleta s'introduí a inicis de segle de la mà de Dani Milian. Ell fou que va obrir el 1997 la primera botiga²² (Cap Problema) de venda i manteniment especialitzada en bicicletes urbanes ja que totes les altres eren botigues de bicicletes esportives o no especialitzades. Inicialment, però, les bicicletes que es venien a Cap Problema eren de segona mà, comprades als Països Baixos; a la botiga de Barcelona es reparaven i es posaven a la venda. Va ser el 2001 quan la botiga va començar a vendre bicicletes plegables. Tot i que inicialment, aquestes bicicletes varen tenir molt poca acceptació²³, el 2005 la botiga ja es dedicava en exclusiva a la venda i manteniment d'aquest tipus de bicicleta. Segons Dani Milian el perfil de clients majoritari eren persones de 45 a 55 anys, sense problemes econòmics que "volien una bona bicicleta". També atribueix l'èxit a la manca d'aparcaments segurs de bicicleta (i en conseqüència als robatoris) i a les condicions del parc d'habitatges, (especialment de Ciutat Vella on certs col·lectius²⁴ varen ser els pioners en l'ús d'aquestes bicicletes) on els edificis eren sense ascensors i els habitatges tenien unes dimensions reduïdes²⁵. L'èxit del fenomen Brompton es va traslladar en poc temps a altres marques de bicicletes plegables²⁶.

²⁰ Entrevista Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

²¹ El 1990 el 60% de les bicicletes venudes a la Gran Bretanya eren *mountain bikes* i el 1995 el 95% de les vendes de bicicletes als EUA. Robert Penn, *It's All About the Bike: The Pursuit of Happiness on Two Wheels* (2012) (traducció al castellà: *La bici lo es todo. La búsqueda de la felicidad sobre dos ruedas*. Madrid, Capitán Swing Libros, 2018).

²² Aquesta primera botiga estava al carrer Agullers número 10. No obstant, en una entrevista que li fan el 2018 a la revista *Ciclosfera*, Dani Milian afirma que "aquél año 2001 se inauguró Cap Problema". Dani Cabezas, "Hay un pequeño grupo de ciclistas ensuciando el colectivo", *Ciclosfera*, 2 de juliol de 2018.

²³ Dani Milian explica que la primera que va tenir va tardar sis mesos en vendre-la. També narra que van entrar a robar a la botiga i es van endur totes les bicicletes excepte una: una Brompton. Entrevista a Dani Milian, 9 de novembre de 2011.

²⁴ Residents bàsicament al Born i al Gòtic.

²⁵ Entrevista a Dani Milian, 9 de novembre de 2011.

²⁶ Óscar Muñoz, "Brompton, las IPOD del mundo de las bicis", *La Vanguardia, Suplemento Estilos*, (26 d'abril de 2008, p. 7).

A banda de nous models de bicicleta, des de la dècada de 1990 també havien aparegut diferents activitats privades vinculades al ciclisme, com ara serveis de lloguer de bicicletes i rutes guiades o serveis de missatgeria²⁷. Fins aleshores, l'activitat econòmica de la bicicleta havia girat bàsicament entorn del ciclisme esportiu. Una excepció era l'associació Biciclot, sorgida l'any 1987 entre membres del col·lectiu Amics de la Bici, quan un grup d'activistes decidiren constituir una cooperativa per cobrir la part de serveis en la promoció de l'ús de la bicicleta i complementar l'activitat que ja es duia des d'Amics de la Bici²⁸. La creació de Biciclot cobria un vessant d'activitats que en aquell moment l'activitat privada no abastava. En els seus inicis Biciclot combinava la part de taller i botiga amb les activitats de serveis i difusió com ara rutes en bicicleta, viatges escolars o formació de circulació segura.²⁹

Com dèiem, va ser en el darrer decenni del segle XX quan varen començar a aparèixer empreses dedicades, principalment, al lloguer de bicicletes i a l'organització d'activitats de lleure amb aquest mode de transport. Fora de l'àmbit cooperatiu, Ester Boada i Marc Ros³⁰ foren alguns dels pioners en organitzar serveis per a bicicletes a la ciutat.³¹ Ells dos varen impulsar un primer projecte empresarial de lloguer de bicicletes repartit per cinc punts de la ciutat (Passeig de Gràcia- Diagonal, Arc de Triomf, Passeig Marítim-Barceloneta, Passeig Marítim-Vila Olímpica) amb vint bicicletes en cada lloc perquè les persones poguessin llogar-les i tornar-les al punt que més els convingués. A cadascun dels punts hi havia una persona que lliurava les bicicletes i les recollia³². L'experiència, segons recorda Ester Boada, va ser un fracàs:

“Això ho fèiem els caps de setmana i va ser un desastre. La ciutat, els barcelonins, no estaven per la labor de la bicicleta a la ciutat. Veníem d'un boom de la bicicleta de *mountain bike*, ja, però era una bicicleta de oci i de muntanya, no per la ciutat. A la gent li feia por anar en bicicleta per la ciutat”³³

Al 1996, i al no tenir èxit, el negoci es va dirigir per fer activitats d'oci de grup en bicicleta. La realització de passejos col·lectius van ser exitosos de públic (entre els que solia haver-hi Diana Garrigosa i Pasqual Maragall³⁴) i van permetre aproximar l'ús de la bicicleta a més persones. Esther Boada recorda aquesta activitat i el suport implícit de l'Ajuntament, evitant les denúncies quan arribaven cent persones a la nit després de l'activitat o facilitant l'obtenció de permisos per a l'ocupació de la via pública. Tot i que el públic era bàsicament local (i bàsicament conformat per sectors benestants: “models, gent de Pedralbes, polítics³⁵”), l'increment dels usuaris de la

²⁷ Santiago Gorostiza *et. al.*, p. 40.

²⁸ Entrevista a Pere Serrasolses, 8 de juliol de 2021.

²⁹ Biciclot, *L'estratègia de la bici (de l'ecologisme al BiciHub, 1980 -2018)* sense data i no editat.

³⁰ Marc Ros, Ester Boada i Dani Milian foren capdavaners en organitzar activitats amb bicicleta a Barcelona fora d'una caire purament esportiu.

³¹ A partir de 1997, Ester Boada obre en solitari l'empresa de lloguer/activitats “Bike motions – Un cotxe menys”.

³² Entrevista a Ester Boada, 28 d'abril de 2021.

³³ Entrevista a Ester Boada, 28 d'abril de 2021.

³⁴ Santiago Gorostiza *et al.* p. 40.

³⁵ Entrevista a Ester Boada, 28 d'abril de 2021.

bicicleta a la ciutat i la manca d'activitats per a turistes va fer que finalment aquesta activitat es focalitzés cap aquest darrer col·lectiu.

Aquestes iniciatives empresarials ràpidament varen topar amb la insuficiència d'infraestructures i d'accions polítiques per a la promoció de l'ús de la bicicleta. Això va comportar que *Un cotxe menys*, la nova empresa que el 1997 havia creat Ester Boada de serveis i lloguer de bicicletes, s'integrés a la Comissió Cívica de la Bicicleta³⁶ amb la voluntat d'"estar al cas de tot el que passava i col·laborar en tot"³⁷.

En els primers anys del nou mil·lenni, es van anar creant noves empreses relacionades amb el món del ciclisme urbà, tant de lloguer com d'organització de passejos per a la ciutat i de botigues de venda i reparació³⁸. Aquesta major densitat d'activitats empresarials relacionades amb la bicicleta, i en concret de botigues de bicicletes urbanes, va portar el 2005 al tancament de la botiga de Biciclot, ja que considerava que aquest servei ja estava cobert.³⁹

I va ser al 2007, a les portes de la posada en marxa del servei de bicicleta pública de la ciutat, quan es constituí, liderada per Ester Boada, l'Associació d'empreses de lloguer i visites guiades de bicicletes a Barcelona, denominada BiciTours Barcelona⁴⁰. Aquesta associació aplegava onze petites empreses del sector⁴¹, que s'agrupen amb la finalitat "potenciar i desenvolupar l'ús de la bicicleta a Barcelona" i com a activitats coordinar-se i col·laborar amb les entitats públiques en defensa dels seus interessos⁴².

3.1.3 Diversificació dels grups de defensa de la bicicleta

El moviment de defensa de la bicicleta des dels anys 70 del segle XX va jugar un paper clau en la reivindicació per tal que l'ajuntament assumís la bicicleta com a mitjà de transport quotidià. Amics de la Bici va tenir un gran protagonisme en la reivindicació de l'ús de la bicicleta a Barcelona bo i combinant del binomi acció - negociació⁴³. Amics de la Bici és una entitat on les decisions es prenen en assemblea i sense votació, és a dir, fins que s'arriba a un acord⁴⁴. Així

³⁶ . Departament de Comunicació i Qualitat de Via Pública. Secretaria Tècnica del Pacte per la Mobilitat, *Memòria de Gestió 1998-2002 Pacte per la Mobilitat* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona). <http://hdl.handle.net/11703/91518>

³⁷ Entrevista a Ester Boada, 28 d'abril de 2021.

³⁸ Vivanco, "Mateu y Andreu alquilan bicis", *La Vanguardia, Vivir en Barcelona*, 29 de maig de 2000, p. 3

³⁹ Vilaweb, 21/09/2005. https://www.vilaweb.cat/www/elpunt/noticia?p_idcmp=1526484

⁴⁰ El nucli impulsor de l'associació foren quatre. Aquest nucli es va encarregar de fer les bases de l'associació BiciTours Barcelona i quan es registrar legalment, ja eren onze. Entrevista a Ester Boada, 28 d'abril de 2021.

⁴¹ Acord entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Associació d'Empreses Bicitours de Barcelona. Fons personal d'Ester Boada.

⁴² Estatuts de l'Associació BiciTours Barcelona. Fons personal d'Ester Boada.

⁴³ Santiago Gorostiza *et al.*

⁴⁴ Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger, Daniel Eritja, 14 de maig de 2020.

mateix, Amics de la Bici sempre va fer bandera de la seva independència i de no dependre de subvencions de l'Ajuntament per poder dur endavant les seves activitats.

A finals dels anys noranta s'incorporaren noves persones a l'organització, que quedaren fascinades tant dels coneixements com del caràcter d'Amics de la Bici. Una d'aquestes persones, Diana González, recorda com a l'any 1997 va quedar gratament sorpresa de l'entorn i les reunions en el local de l'associació però també⁴⁵ recorda que quan va començar a anar a reunions a l'Ajuntament amb Amics de la Bici, "aquest grup tan dolç em va semblar molt confrontatiu"⁴⁶. Alguns dels membres d'aquesta nova fornada de membres d'Amics de la Bici, com la mateixa Diana González, volien que l'entitat fos més de serveis i que col·laborés amb l'administració. A més, consideraven que el caràcter assembleari "feia molt difícil prendre decisions i era un obstacle a l'hora de créixer"⁴⁷; pensaven que calia estructurar l'entitat de manera que tingués una junta directiva per tenir la capacitat de prendre decisions de forma àgil. Però aquests plantejaments van fer creure, a una part dels membres d'Amics de la Bici, que era una forma de desdibuixar el caràcter de l'associació i de fer-li perdre la seva autonomia en cas de dependre de les subvencions de les administracions públiques, en especial de l'Ajuntament⁴⁸.

El conflicte va acabar amb l'escissió d'un grup de persones, que abandonaren Amics de la Bici i l'any 2001 van constituir el Bicicleta Club de Catalunya (BACC). Aquesta nova associació representava la voluntat de crear, en paraules de les persones impulsores, "una entitat més moderna", presentant una imatge que superés l'ecologista⁴⁹. Fins i tot el mateix nom i l'acrònim escollit emulava al Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), assimilant la bicicleta com un vehicle més. Haritz Ferrando, un dels impulsors del nou projecte, recorda que la nova entitat cercava ampliar el nombre i perfil dels socis en relació a Amics de la Bici, cercant persones que comencessin a anar en bicicleta per la ciutat, i aspirava a proveir serveis mecànics i d'assegurances als ciclistes, tal com feia el RACC⁵⁰.

Així, des de la fundació del BACC, el moviment en defensa de la bicicleta va comptar amb dues entitats que es plantejaven la forma d'incidir i aconseguir un impuls en l'ús de la bicicleta de forma diferent. Aquest fet es va visibilitzar en la Comissió Cívica de la Bicicleta, a la qual participaven ambdues associacions. Des del govern de la ciutat, els representants polítics del moment també valoren de forma dràsticament diferent les dues organitzacions. Segons Francesc Narváez, regidor de Mobilitat pel PSC en els períodes 1995-1999 i 2007-2011, Amics de la Bici "era un grup reivindicatiu que no ajudava a buscar solucions ni consens en un primer període, només era reivindicatiu" i arriba a afirmar que "potser era l'associació que menys

⁴⁵ Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021.

⁴⁶ Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021.

⁴⁷ Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021.

⁴⁸ Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig de 2020.

⁴⁹ Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021 i Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021.

⁵⁰ Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021.

ajudava a la bicicleta de tota la ciutat”⁵¹. En canvi, segons Narváez, els membres del BACC “eren tan reivindicatius o més que els d’Amics de la Bici, però aportaven⁵²”.

En el marc d’aquestes dinàmiques que s’establiren entre l’Ajuntament i les entitats, l’administració municipal va començar a encarregar projectes al BACC. Aquests encàrrecs tenien, segons Narváez, una doble finalitat. D’una banda l’Ajuntament “no tenia la solució de tot, ni podia arribar a tot arreu”, i per tant delegant en entitats com el BACC trobava una manera d’ampliar les activitats de promoció de la bicicleta.⁵³ Però d’altra banda, Narváez també reconeix de forma explícita que la participació d’entitats que representaven les persones ciclistes de la ciutat en la diagnosi dels problemes i propostes de solucions permetia a l’Ajuntament estalviar-se crítiques: “ho encarregàvem a ells perquè nosaltres teníem el concepte que si participaven en el projecte, quan teníem la resolució era menys criticada”⁵⁴. Des de la seva fundació l’any 2001, el BACC va obtenir un nombre creixent d’encàrrecs d’estudis i projectes per part de diferents àrees de l’Ajuntament, des de Mobilitat fins a Educació, i també de la Generalitat de Catalunya⁵⁵. Si bé el nombre de socis es va mantenir relativament estable i no va assolir els nivells desitjats, la realització de diferents projectes va comportar la creació d’una plantilla de persones treballadores. Haritz Ferrando apunta que la dependència d’aquest finançament va arribar a ser excessiva, ja que pocs anys després, amb la crisi econòmica de 2008, els recursos que rebia el BACC es varen reduir dràsticament fins al punt que es va haver d’acomiar a les sis persones que hi havia en plantilla⁵⁶.

3.2 Actuacions de l’ajuntament: infraestructures i promoció

3.2.1 El creixement de la infraestructura ciclista es frena

Quan Pasqual Maragall va deixar l’alcaldia de Barcelona el setembre de 1997, la ciutat comptava amb setanta-dos quilòmetres de carril bici; una xifra gens menyspreable si es té en compte que tot just l’any 1991 n’hi havia només set. En aquests sis anys es feren seixanta-cinc quilòmetres de carrils. La inèrcia constructiva va aguantar dos anys, fins el 1999, quan Barcelona va assolir els cent vuit quilòmetres de carrils bici. A l’entrada del nou mil·lenni el ritme de construcció de nous carrils es va alentir i el 2007, any d’entrada en funcionament del Bicing, Barcelona comptava amb cent trenta quilòmetres de carrils: en set anys, la xarxa de carrils es va ampliar

⁵¹ Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

⁵² Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

⁵³ Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

⁵⁴ Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

⁵⁵ Bicicleta Club de Catalunya (BACC), Memòria del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) 2006 - 2008. Per a l’obtenció de la Declaració d’Utilitat Pública (Barcelona: BACC, setembre de 2008). Fons personal de Diana González.

⁵⁶ Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021.

només amb vint-i-dos quilòmetres. Si s'hagués mantingut el mateix ritme que durant la dècada de 1990, el 2007 la ciutat hagués arribat als 150 quilòmetres. Aquest alentiment es va produir just quan s'incrementa i es diversifica el nombre d'usuaris de la bicicleta a la ciutat.

La lenta expansió dels carrils bici van suposar l'incompliment dels objectius marcats pel mateix Ajuntament. Curiosament, en el període en que es construïren més carrils bici, el Pla d'Actuació Municipal (PAM) 1996 - 1999 no posava xifres i es limitava a posar-se d'objectiu "complementar la xarxa bàsica de la bicicleta amb xarxes de barri que s'integrin en els carrers de trànsit moderat i que permetin augmentar l'accés segur als municipis veïns⁵⁷", en canvi, quan des del Pla d'Actuació Municipal posterior (2000- 2003) es va adquirir un compromís concret d'arribar als 150 quilòmetres de xarxa, l'ajuntament no el va complir. Fins i tot , aquest objectiu constructiu va quedar refermat en el Ple del Consell Municipal del 27 d'octubre de 2000 que va aprovar la mesura de govern *xarxa bàsica de la bicicleta* en "aconseguir els objectius marcats en el PAM, creant 50 kms de carrils bicicleta"⁵⁸.

Tot i els pocs quilòmetres de carril bici construïts, la percepció des de la junta directiva del BACC era que s'estava avançant. En perspectiva, però, Haritz Ferrando considera que les actuacions de l'Ajuntament foren molt limitades: "feien quatre quilòmetres de carril bici i per a nosaltres ja era un èxit⁵⁹". Vist amb la perspectiva dels anys i comparant-ho amb les actuacions realitzades pel govern de la ciutat durant el decenni 2010-2020 hom s'adona que "en aquell moment s'anava a pas de tortuga⁶⁰".

⁵⁷ Comissió d'Equilibri Territorial i Planejament Urbà. Ajuntament de Barcelona, *Pla d'Actuació Municipal, 1996-1999. Aprovat inicialment pel Consell Plenari del 22 de desembre de 1995. Aprovat definitivament pel Consell Plenari del 15 de març de 1996.* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1996), p. 69. <http://hdl.handle.net/11703/102272>

⁵⁸ Sector de Serveis Personals. Ajuntament de Barcelona, *Xarxa bàsica de la bicicleta: Mesura de Govern* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2000). <http://hdl.handle.net/11703/84842>

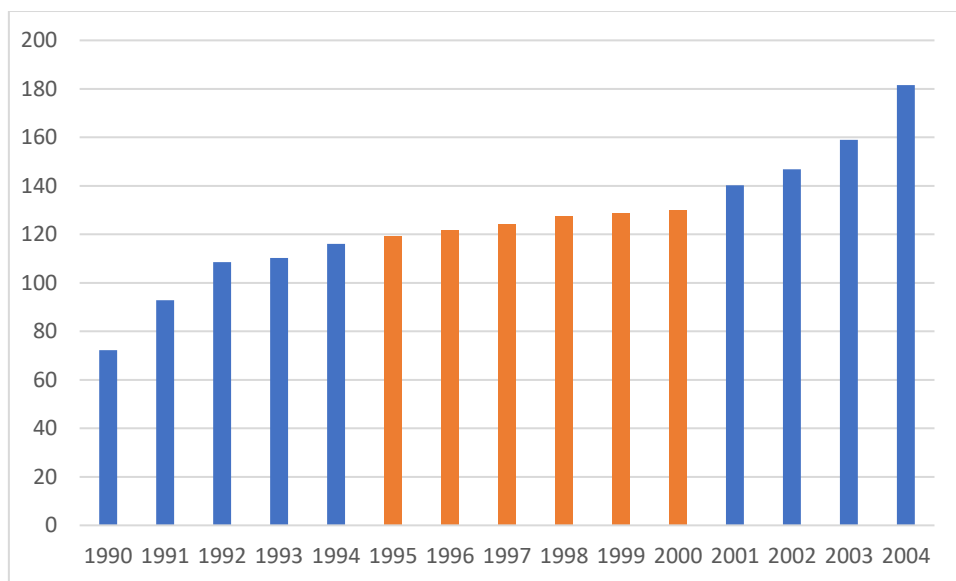
⁵⁹ Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021.

⁶⁰ Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021.

EVOLUCIÓ DEL CARRIL BICI A BARCELONA			
Anys	quilòmetres de Carril Bici	Variació (%)	Variació (abs)
1990	7,3	-	7,3
1991	7,3	0%	0
1992	21,0	187,7%	13,7
1993	21,0	0%	0
1994	31,4	48,5%	10,3
1995	57,7	83,8%	26,3
1996	59,4	2,9%	1,7
1997	72,2	21,50%	12,8
1998	92,8	28,50%	20,6
1999	108,6	17,00%	15,8
2000	110,2	1,50%	1,6
2001	116,1	5,40%	5,9
2002	119,1	2,60%	3
2003	121,7	2,20%	2,6
2004	124,4	2,20%	2,7
2005	127,5	2,50%	3,1
2006	128,9	1,10%	1,4
2007	129,8	0,70%	0,9
2008	140,2	8,00%	10,4
2009	146,8	4,70%	6,6
2010	159	8,30%	12,2
2011	181,5	14,20%	22,5

Font: Direcció de Serveis de la Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, *Dades bàsiques 2006* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, maig de 2007) per a la franja 1998-2005; DOyMO. *Dades bàsiques de mobilitat 2011* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, maig de 2012) per a la franja 2006 – 2011; Ajuntament de

Barcelona. Sector de Seguretat i Mobilitat. Memòria 2003, p. 35, Barcelona, 2004. <http://hdl.handle.net/11703/87768>, per a la franja 1990-1997.



Malgrat l'incompliment dels objectius pel que fa a nous quilòmetres, en aquest període es construeixen carrils a l'Eixample que són de gran importància per la possibilitat de desplaçar-se quotidianament en bicicleta, tot i l'oposició que hi havia degut a la densitat de trànsit existent a la zona⁶¹. Narváez considera que "la gran transformació [ciclista] de l'Eixample va ser quan vam fer el carril pel Consell de Cent i Diputació"⁶². També a l'Eixample, el carril del carrer de Provença, inaugurat el 2001, va esdevenir el carril amb més flux de bicicletes al cap de poc més de mig any. Es tractava d'un carril segregat, protegit del trànsit motoritzat, que connectava l'espai central de la ciutat i permetia el desplaçament en sentit Besòs, inexistent fins aleshores⁶³. La poca ampliació de la xarxa de carrils es va limitar, en part, a fer petites intervencions per connectar carrils ja existents i poder completar itineraris. Al ja esmentat document "Xarxa bàsica de Bicicletes" s'identificaven els punts fonamentals prioritaris que havien de permetre donar continuïtat a la xarxa⁶⁴. El 2006 es dugueren a terme quatre microintervencions de connexions de carrils: al carrer de Sancho d'Àvila, entre els carrers d'Àvila i Ciutat de Granada de 230 metres; al carrer Roc de Boronat, entre l'Avinguda Diagonal i el carrer d'Almogàvers de 420 metres; a

⁶¹ Entrevista Jordi Portabella, 13 d'abril de 2021.

⁶² Entrevista Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

⁶³ Óscar Muñoz i Ricard Servent, "La bici va. A los seis meses de su apertura, el carril de Provença ya es el más utilizado de la ciudad", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1 i 3, 11 d'abril de 2002.

⁶⁴ Aquests punts són: Gran Via, Enric Granados, Pla del Raval, Pg. Sant Joan – Pl. Tetuan, Avgda. Diagonal, Pg. Picasso, Meridiana i Cruïlla, Diagonal Mar, Lluís Dalmau (enllaç amb Sant Adrià). Sector de Serveis Personals. Ajuntament de Barcelona, *Xarxa bàsica de la bicicleta: Mesura de Govern* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2000). <http://hdl.handle.net/11703/84842>

l'Avinguda de Roma, entre els carrers de Casanova i Comte d'Urgell de 470 metres i; al carrer Montalegre, entre els carrers Torres i Amat i Elisabets de 315 metres.⁶⁵

Així mateix des de l'Ajuntament s'assumeix que els carrils bici que es construeixin han de ser en calçada i no en vorera, assumint així, *de facto*, una reivindicació del moviment de defensa de la bicicleta que des dels anys vuitanta reclamava carrils en calçada i menys espai per als cotxes⁶⁶. Aquesta voluntat quedava reflectida en la ja esmentada mesura de govern *Xarxa bàsica de la Bicicleta* de 2000 on s'establia que la "Xarxa Bàsica (...) serà desenvolupada mitjançant carrils segregats i es complementarà amb carrers amb trànsit pacificat"⁶⁷. Tot i això, encara el 2003 es construïren carrils damunt de vorera, incomplint els compromisos, una vegada més, d'aquesta mesura de govern⁶⁸.

3.2.2 Més enllà del carril bici: altres formes de promoció de la bicicleta

Quan la construcció de carrils es començava a frenava, l'Ajuntament va impulsar un Pacte per la Mobilitat entre els diferents actors de la ciutat, que de bell antuvi havia de fer creure tot el contrari: un acord de ciutat per una mobilitat que havia de ser sostenible hauria de passar per un increment de carrils, entre altres accions, que potenciessin decididament la seguretat i la comoditat dels desplaçaments en bicicleta. La formalització d'aquest Pacte per la Mobilitat fou el 22 de juliol de 1998 al Saló del Consell de Cent amb 42 integrants inicials, entre els quals hi havia el RACC o Amics de la Bici⁶⁹. Des d'un punt de vista institucional, el Pacte tenia els orígens en el Consell Consultiu de Circulació de l'any 1983, en el qual hi participaven les entitats i associacions relacionades amb la circulació i amb la seguretat vial. Respecte el Consell, el Pacte per a la Mobilitat va suposar un canvi semàntic, car es passà del concepte circulació al de mobilitat, en el qual s'integren totes les formes de desplaçament (incloent a vianants i bicicletes)⁷⁰. Segons Alfonso Sanz, ara ja no es tractava de "resoldre" els problemes de la circulació de vehicles, sinó garantir unes condicions adequades de mobilitat de les persones i les

⁶⁵ Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, Memòria 2006, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2007) <http://hdl.handle.net/11703/87770>

⁶⁶ Santiago Gorostiza *et al.*

⁶⁷ Sector de Serveis Personals. Ajuntament de Barcelona, Xarxa bàsica de la bicicleta: Mesura de Govern (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2000). <http://hdl.handle.net/11703/84842>.

⁶⁸ Aquests carrils foren: al Passeig de Valldaura, entre els carrers de Feliu i Codina i la Plaça de Lluçmajor (actualment, Plaça de la República); a la Plaça de Lluçmajor (actualment, Plaça de la República) entre el passeig de Valldaura i la via Júlia; i la Via Júlia entre plaça Lluçmajor (actualment Plaça de la República) i carrer d'Artesania. Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, Memòria 2003, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2004, p. 34) <http://hdl.handle.net/11703/87768>

⁶⁹ Inicialment el subscriuiren trenta-set entitats i cinc "experts" (Ajuntament de Barcelona, 2003 Memòria 1998-2002, p. 7)

⁷⁰ Alfonso Sanz, "El viatge de les paraules", *SAM. Suport a la Gestió Ambiental d'Activitats en el Municipi*, 5, 2005, p. 7 -14. i Torres, Joan; Morales, Alfred; Villalante, Manel *La mobilitat: quasi un model*. Barcelona: Aula Barcelona. p. 85.

mercaderies, d'acord amb els criteris ambiental, socials i econòmics que s'estableixin⁷¹." Aquesta ampliació semàntica comportava la incorporació de nous agents i per això es va ampliar el nombre de les entitats participants (associacions, entitats i administracions) del Consell de Circulació. El Pacte per la Mobilitat definia a grans trets el futur de la mobilitat a la ciutat a partir d'uns criteris bàsics (sostenibilitat, l'accessibilitat universal i qualitat de vida) i es marcava deu objectius, entre ells el foment de l'ús de la bicicleta⁷². Més enllà dels continguts del Pacte i la seva redacció, Daniel Eritja, membre d'Amics de la Bici, considerava a l'any 1998 que la importància de la creació del Pacte "està en el fet que un Ajuntament s'hagi assegut a parlar amb les entitats ciutadanes amb la voluntat d'arribar a un acord satisfactori per a tothom sobre un tema tant polèmic com és sempre el trànsit i el sistema de transport d'una ciutat⁷³".

Però tot i subscriure el Pacte per la Mobilitat, Amics de la Bici també va criticar-lo perquè no es parlava directament de restriccions en l'ús del vehicle privat (s'esmentava fer un "ús racional del cotxe"). En el Butlletí intern de l'associació, *el Full de la Bici*, ho justificava per la diversitat d'agents (i d'interessos) dels signants, entre ells el RACC⁷⁴. Tot i l'amalgama de membres, Amics de la Bici va fer un front comú en les seves propostes juntament amb les entitats de vianants, usuaris i usuàries del transport públic i associacions veïnals⁷⁵.

Segons l'alcalde Joan Clos (1997 - 2006), citat per Joan Torres⁷⁶, el Pacte era "una taula de diàleg i de compromís recíproc, una fórmula per arribar a acords", tot i que aquest òrgan era purament consultiu. Organitzativament, el Pacte s'estructurava en una sessió extraordinària i dues sessions plenàries anuals i d'aquests òrgans en derivaven els grups de treball i sessions monogràfiques.

La Comissió Cívica de la Bicicleta, establerta l'any 1984⁷⁷, va esdevenir un Grup de Treball del Pacte i en ella s'hi agrupaven, a més de la representació de diferents àrees del mateix ajuntament i d'institucions del territori, disset entitats, la majoria de les quals dels diferents

⁷¹ Alfonso Sanz, "El viatge de les paraules", *SAM. Suport a la Gestió Ambiental d'Activitats en el Municipi*, 5, 2005, p. 8 - 9.

⁷² Els deu objectius són: 1.- Aconseguir un transport col·lectiu de qualitat i integrat; 2.- Mantenir les velocitats de recorregut i millorar la velocitat del transport públic de superfície; 3.- Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants; 4.- Augmentar el nombre de places d'aparcament i millorar-ne la qualitat; 5.- Millorar la informació de la formació de la ciutadania i la senyalització de la via pública; 6.- Aconseguir una normativa legal adequada a la mobilitat de la ciutat de Barcelona; 7.- Millorar la seguretat viària i el respecte entre els usuaris i usuàries dels diferents modes de transport; 8.- Promoure l'ús de carburants menys contaminants i el control de la contaminació i el soroll causats pel trànsit; 9.- Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport; 10.- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada. Ajuntament de Barcelona, Pacte per la Mobilitat, 2000. <http://hdl.handle.net/11703/84930>

⁷³ Daniel Eritja "Ciutats per caminar, ciutats per viure" Jornades sobre Transport i Ciutat (Alcoi, 16 i 17 d'octubre de 1998, p.) En línia [https://www.carrasca-ecologistesenaccio.org/_antiga/bici-eritja.htm#annex1\[06/05/2020](https://www.carrasca-ecologistesenaccio.org/_antiga/bici-eritja.htm#annex1[06/05/2020) [Consultat el 20 de novembre de 2021]

⁷⁴ Full de la Bici, 17, pàg. 4 (tardor de 1998).

⁷⁵ Sin Prisas, 27, pàg. 22 (verano de 1998).

⁷⁶ Joan Torres, *La Mobilitat: quasi un model* (Barcelona: Aula Barcelona, 2004) p. 90

⁷⁷ La Comissió de la Bicicleta es va establir l'any 1984. Santiago Gorostiza *et al.*, p. 24.

àmbits de la bicicleta (fabricants, empreses de serveis, empreses de missatgeria, comerciants, associacions de defensa de la bicicleta, i entitats esportives)⁷⁸. La Comissió Cívica de la Bicicleta era un espai de treball on es debatia i es feien propostes⁷⁹. Tal com recorda Haritz Ferrando, un dels participants, era un espai “on totes les entitats podien dir la seva i on ens repartíem les tasques i a més tenien un caràcter no tan formal com les sessions plenàries del Pacte on calia inscriure’s prèviament i que per tant hi podia anar qui volgués”⁸⁰. Malgrat que legalment, la Comissió i el Pacte eren consultius i deliberatius, Francesc Narváez, considera que la feina duta a terme a la Comissió de la Bicicleta durant aquests anys va permetre estructurar les polítiques públiques de la bicicleta a partir de tres branques: una divulgativa, una segona tècnica i una tercera planificadora⁸¹. Jordi Portabella, que va ser el President de la Comissió Cívica de la Bicicleta entre 2004 i 2007, recorda que algunes de les sessions de la Comissió podien ser escenari de debats agitats pel caràcter reivindicatiu dels membres de la mateixa⁸². Tot i la feina que es realitzà en el si de la Comissió i les propostes que en sortiren, la materialització d’aquestes va trigar força anys més en realitzar-se; la manca de capacitat decisòria va impedir avançar més ràpidament.

Mentre s’incrementaven el nombre de persones que utilitzaven quotidianament la bicicleta a la ciutat, varen augmentar també les accions de molt diferent índole de promoció d’aquest mitjà de transport. Moltes d’aquestes activitats i accions foren realitzades, per la Comissió Cívica de la Bicicleta, en tant que entre les seves tasques hi havia “la promoció d’aquest mitjà de transport d’aquest mitjà de transport mitjançant (...) celebracions d’esdeveniments ciclistes”⁸³, o, si eren de caire més general i no només afectaven a la bicicleta, pel Pacte per la Mobilitat. Aquest estol d’accions de promoció que s’anaven realitzant il·lustren els canvis en el rol de la bicicleta en el tombant de segle així com les resistències a la modificacions en profunditat de l’espai públic de la ciutat.

⁷⁸ El llistat d’entitats que formaven part de la Comissió Cívica de la Bicicleta en el període 1998-2002 són: Amics de la Bici; Bicicleta Club de Catalunya (BACC); Barcelona Cicloturisme; BH; Biciclot; Consell de la Joventut de Catalunya; Consorci de Recursos i de Documentació per a l’Autonomia Personal; Federació d’Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB); Federació Catalana de Ciclisme; Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya; Missatgeria Trèvol; Monty; Orbea; Probike; Un Cotxe Menys; Unió de Consumidors de Catalunya; Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Comunicació i Qualitat de Via Pública. Secretaria Tècnica del Pacte per la Mobilitat, *Memòria de Gestió 1998-2002 Pacte per la Mobilitat* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona). <http://hdl.handle.net/11703/91518>

⁷⁹ Sector de Via Pública, Ajuntament de Barcelona, *Pacte per la Mobilitat, Barcelona*. Memòria de gestió 1998 – 2002 (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2003, p. 35). <http://hdl.handle.net/11703/91518>

⁸⁰ Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021.

⁸¹ Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

⁸² Entrevista a Jordi Portabella, 13 d’abril de 2021. També Francesc Narváez recorda aquesta Comissió com a “molt reivindicativa” Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

⁸³ Sector de Via Pública, Ajuntament de Barcelona, *Pacte per la Mobilitat, Barcelona*. Memòria de gestió 1998 – 2002 (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2003, p. 35). <http://hdl.handle.net/11703/91518>

La celebració del popularment conegut “Dia sense cotxes” mostra alguna d’aquestes tensions. Aquesta convocatòria tenia el seu origen *En Ville sans ma voiture* celebrada a França el 22 de setembre de 1998⁸⁴ amb la intenció de mostrar, almenys un dia, com era una ciutat sense automòbils i permetre la redescoberta del medi urbà circulant a peu, bicicleta o transport públic. L’any següent Barcelona va adherir-se a aquesta convocatòria d’abast europeu i que a Catalunya promogué la Conselleria de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya⁸⁵. A Barcelona finalment prengué el nom de Dia d’Autoreflexió. Membres d’Amics de la Bici recorden com el president del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) va exigir que es canviés el nom ja que no “podeu dir Dia Sense Cotxes”⁸⁶. Aquesta resistència també fou denunciada en l’editorial del *Full de la Bici* de la primavera d’aquell any on responsabilitzava a aquesta associació d’automobilistes del canvi de nom. Per la seva part, la Fundació RACC, el mateix dia de la convocatòria, va inserir un anunci en forma de manifest a la premsa escrita que ocupava tota una pàgina on mostrava la seva oposició a les accions que poguessin comportar canvis en la distribució dels usos de l’espai públic i no creia que el canvi d’hàbits de mobilitat de la població es pogués produir per la manca d’alternatives al vehicle al mateix temps que demanava una “reflexió serena, lliure i oberta”⁸⁷.

⁸⁴ Per als orígens del dia sense cotxe i la posterior celebració a Catalunya, vegeu: Salvador Fuentes Bayó, “El Dia sense cotxes a Catalunya. Recull de vivències personals”, *SAM: Suport a la gestió ambiental d’activitats en el municipi*, 13. Desembre de 2005, p. 49 – 56.

⁸⁵ Jornada sobre l’autoreflexió en l’ús racional del cotxe: mesura de Govern Consell Plenari del 28 d’abril de 1999. <http://hdl.handle.net/11703/84834>

⁸⁶ Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig de 2020.

⁸⁷ La Vanguardia, 29 d’abril de 1999, p. 15.

La Fundació RACC avui espera que:

1 Els principis i compromisos que van impulsar el Manifest del Dia de l'Auto-reflexió presideixin tota la diada i que sigui un exemple a seguir.

2 La reflexió lliure i oberta dels usuaris per millorar la seva mobilitat prioritant les alternatives existents: anar a peu, en bicicleta, en moto, en autobús, en metro, en tren, en taxi i en automòbil.

3 La reflexió sincera, i també el compromís, de les administracions per esbrinar si les alternatives que posen a l'abast dels ciutadans són suficients i adients per a les seves necessitats.

Cal prendre consciència que hem de viure en l'equilibri d'interessos col·lectius, de vegades contraposats. L'automòbil és un invent clau en la societat moderna i avui és un element indispensable de la mobilitat. Però el seu ús abusiu comporta sorolls, contaminació i congestió dels espais públics. Només un marc de reflexió serena, lliure, sense coaccions ni restriccions, pot permetre un procés de conscienciació que impulsi un canvi d'hàbits per millorar l'ús racional de l'automòbil.

Aquest és el camí que ens marquen els més de 450.000 socis del RACC, i aquest és el nostre compromís amb ells i amb tota la societat.



L'any següent l'Ajuntament va tornar a respondre a la crida i s'adherí a la convocatòria europea, en aquest cas amb el nom de "A ciutat sense el meu cotxe". Malgrat el canvi de nom, les entitats de promoció per una mobilitat sostenible creien que l'ajuntament "ha pasado de puntillas para cubrir el expediente el 22 de septiembre"⁸⁸. Malgrat les crítiques, les tímides convocatòries anuals de l'Ajuntament al dia Sense Cotxes, amb poques restriccions per als automòbils, van continuar. En la convocatòria de l'any 2002 La Vanguardia publicava una notícia amb el títol "Bruselas muestra a Barcelona como debe ser el día son coches" que explicava l'experiència de les ciutats belgues on s'amenaçava de multar a aquells automòbils que no respectessin les restriccions a la circulació d'aquella jornada⁸⁹.

A partir de l'any 2001, el Dia Sense Cotxes quedà diluït en incloure's en la denominada Setmana de la Mobilitat Sostenible. Durant els set dies es programaven accions referents als diferents mitjans de transport i es presentaven accions permanents de mobilitat a la ciutat. Entre la programació d'activitats, a banda del Dia Sense Cotxes, s'inclouïen actes referits a la moto. Aquest

⁸⁸ Declaracions de Pau Noy, representant de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) a Lluís Serra, "Las fiestas de la Mercè endulzan el impacto del día Sin coches" *La Vanguardia, Suplemento Vivir el Barcelona*, p. 6, 19 de setembre de 2001.

⁸⁹ Redacción y agencias. "Bruselas muestra a Barcelona cómo ha de ser el día Sin Coches", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 5, 23 de setembre de 2002.

mitjà de transport, enllaçant amb les polítiques municipals de la seva promoció com a instrument per fer front a la congestió viària de la ciutat des dels anys vuitanta⁹⁰, es presentava com a part de la solució de la mobilitat sostenible a la ciutat. El paper que s'atorgava a la moto en la mobilitat a la ciutat quedava recollit en la introducció del document del Pacte per la Mobilitat:

“dins del grup de vehicles privats, els vehicles motoritzats de dues rodes hi tenen un protagonisme important fins al punt que Barcelona és una de les ciutats europees amb més percentatge de motos i ciclomotors. Aquest mitjà de transport s'ha consolidat com una forma de desplaçament que, pel fet d'ocupar menys espai que el vehicle privat de quatre rodes, és àgil a l'hora de circular i còmode a l'hora d'estacionar”⁹¹.

En congruència amb aquesta voluntat, un dels dies de la Setmana de la Mobilitat Sostenible del 2002 estava dedicat a la moto i al seu “ús racional”⁹².

Per la seva banda, la Festa de la Bicicleta, que se celebrava a Barcelona des de l'any 1981 amb un volgut caràcter esportiu i lúdic que les entitats de promoció de la bicicleta havien intentat polititzar⁹³, es continuava organitzant anualment, amb un notable èxit d'assistents, més alt en els primers anys: l'any 2000 es quantifica amb 50.000 les persones participants⁹⁴ mentre que al final del decenni aquesta xifra havia baixat als 15.000⁹⁵. La seva celebració va continuar mostrant la pulsio entre una promoció de la bicicleta completament despolititzada i la visibilització d'aquest mode de transport, el que implicava mostrar també les mancances existents. En els primers anys dos mil la Festa comptava amb el patrocini de Don Piso, que promocionava la festa a la premsa amb la participació de personatges famosos i la presència de l'alcalde Joan Clos. El director de la immobiliària afirmava que la bicicleta era un transport ecològic, sense fer cap esment al possible paper de les immobiliàries en l'impuls dels aparcaments, per exemple. Don Piso no volia “donar consells sobre el que s'ha de fer per anar en bicicleta”, sinó “col·laborar en una festa”.⁹⁶ En paral·lel, els membres de les associacions ciclistes aprofitaven la Festa de la

⁹⁰ Santiago Gorostiza, *et al.* p. 31.

⁹¹ Servei de Via Pública. Ajuntament de Barcelona, *Pacte per la Mobilitat, 2000*. p. 2. <http://hdl.handle.net/11703/84930>

⁹² Sector de Via Pública. Ajuntament de Barcelona. *Mesura de govern. La semana de la Mobilitat. Setembre de 2002*. <http://hdl.handle.net/11703/84520>

⁹³ Santiago Gorostiza, *et al.* p. 23.

⁹⁴ Francesc Peirón. “Bicilona. Casi 50.000 barceloneses ocupan la ciudad en un nueva fiesta de la bicicleta”, *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1, 29 de maig de 2000.

⁹⁵ Barcelona. “Éxito de participación en la Festa de la Bicicleta”, *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 10, 21 de maig de 2007 i Jaume V. Aroca. “Un Domingo muy europeo”, *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 7, 15 de juny de 2009.

⁹⁶ Rafael Wirth, “Lluís Pérez, director general de Don Piso, Promueve la Bici Festa”, *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 2, 26 de maig de 2000.

Bicicleta per denunciar les discontinuïtats existents entre carrils i la manca de coordinació dins del mateix Ajuntament per a les actuacions per a una circulació segura en bicicleta a la ciutat⁹⁷.

L'augment de ciclistes a la ciutat i la conquesta de nous àmbits feia que les accions de promoció i reivindicació de les entitats anessin canviant. Segons membres d'Amics de la Bici, algunes de les iniciatives que havien impulsat durant anys van quedar superades i es deixaren d'organitzar, ja que l'associació considerava que "la societat ja se les havia fet seves"⁹⁸. La demostració que la bicicleta era un mitjà adient per circular per tot arreu i a tothora que volien mostrar les "24 hores en bici" que l'associació organitzava des del 1986 es van realitzar per darrera vegada el 1998⁹⁹. La denominada "operació Ring Ring", que també organitzava Amics de la Bici per promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport per anar a la feina, es va organitzar des del desembre de 1999¹⁰⁰ fins l'any 2004. En paral·lel, el BACC s'involucrà en moltes de les accions de promoció de la bicicleta per mitjà d'encàrrecs de l'administració municipal, provincial i autonòmica, un tipus de col·laboració que feia visible el gir del caràcter de les entitats de defensa de la bicicleta respecte als anys anteriors. Alguns exemples d'aquests projectes foren la campanya *Mou-te en bici* dirigida a instituts d'Educació Secundària Obligatòria, encarregada al BACC per l'Institut Municipal d'Educació (IMEB) i la Direcció d'Esports de l'Ajuntament de Barcelona; les campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta en l'àmbit laboral com "A la feina amb bici" dirigides a treballadors i treballadores de l'Ajuntament o "Bicia't", finançat per la Comissió Cívica de la Bicicleta; les campanyes de promoció de la bicicleta en els campus universitaris; activitats en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible com la pedalada contra el canvi climàtic dels anys 2007 i 2008 encarregada per la Generalitat de Catalunya; o la "Biciescola per a adults" que s'inicià el 2002 i que s'organitzava conjuntament amb Biciclot¹⁰¹.

Les diferents accions de promoció de la bicicleta havien de quedar recollides, jerarquitzades i temporalitzades en el pla estratègic que la Comissió Cívica de la Bicicleta es va posar com a objectiu ja l'any 2001¹⁰². Però el Pla Estratègic de la Bicicleta de Barcelona 2006 -2010 va haver de fer un llarg recorregut abans de ser aprovat. El seu camí s'inicià el juliol de 2002 amb l'adjudicació de l'elaboració d'aquest Pla a l'empresa Intra, S.L. per 34.800 € després que guanyés un concurs públic on s'havien presentat set empreses més¹⁰³. Un any després, al 2003,

⁹⁷ Óscar Muñoz i Felip Vivanco "Los ciclistas piden mejores carriles", ", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1 i 3, 29 de maig de 2000.

⁹⁸ Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig de 2020.

⁹⁹ Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig de 2020.

¹⁰⁰ Txema Castiella i Lucas Martínez (coordinadors) *Barcelona en Bici, Guies d'educació ambiental*, 19, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, p. 32).

¹⁰¹ BACC, *Memòria del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) 2006 - 2008. Per a l'obtenció de la Declaració d'Utilitat Pública*, Setembre de 2008. Fons personal de Diana González.

¹⁰² Pacte per la Mobilitat. *El Pacte per la Mobilitat: seguiment 2001*. (Barcelona: Servei de la Via Pública, abril 2002, p. 30). <http://hdl.handle.net/11703/92641>

¹⁰³ Acta del Plenari de la Comissió Cívica de la Bicicleta del 9 d'octubre de 2002 i Acta del Plenari de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta de l'1 de febrer de 2006. Fons personal d'Haritz Ferrando.

Jordi Portabella, president de la Comissió Cívica de la Bicicleta, anunciava que el Pla Estratègic de la Bicicleta “s’enllestiria aviat”¹⁰⁴; tot i aquest optimisme, el Pla no es va aprovar fins el 2006.

Malgrat que el Pla volia establir l’estratègia per a la difusió de l’ús de la bicicleta, durant el procés de presentació d’avenços i discussió en la mateixa Comissió, el representant d’Amics de la Bici Daniel Eritja criticà que el Pla no presentava unes línies estratègiques, sinó un conjunt d’actuacions.¹⁰⁵ Tot i així, el Pla que finalment es va aprovar en el Consell municipal de febrer de 2006¹⁰⁶, contemplava dotze mesures que tenien l’objectiu d’afavorir l’ús de la bicicleta com mode de transport quotidià. Aquestes mesures eren: 1. La creació d’una oficina de la bicicleta; 2. La posada en marxa d’un sistema públic de lloguer de bicicletes (que s’inaugurà el 2007 amb el nom de Bicing); 3. Revisió de la planificació i execució de la Xarxa Bàsica de la Bicicleta; 4. Aparcaments per a bicicletes; 5. Mesures de protecció de bicicletes contra robatoris; 6. Difusió; 7. Estudi sobre la repercussió econòmica de la promoció de l’ús de la bicicleta; 8. La bicicleta a l’institut d’educació secundària; 9. Bicicampus; 10. Amb bici a la feina; 11. De compres amb bici i 12. Salut amb bicicleta. Malgrat els anys que va costar l’elaboració d’aquest Pla, un informe elaborat per la Sindicatura de Greuges de Barcelona el 2011 (un any després de finalitzar la seva vigència) considerava que el grau de compliment de les mesures va ser molt baix (amb alguna excepció) i a més afirmava que “les accions que conté el Pla Estratègic de la Bicicleta tenen una abast molt limitat i no són determinants per a la promoció de la bicicleta”¹⁰⁷. En perspectiva, per tant, havia estat un instrument poc útil.

3.2.3 La persistència dels problemes de seguretat

Les problemàtiques entorn de la seguretat romangueren centrals durant la dècada del 2000. L’any 2004, Amics de la Bici, seguint una convocatòria llançada pels col·lectius ciclistes de Saragossa, va convocar una manifestació ciclonudista per denunciar que la bicicleta era el vehicle més fràgil i per exigir respecte per part dels vehicles a motor amb el lema “el nostre cos és la nostra carrosseria”¹⁰⁸. Així mateix, Amics de la Bici, com la resta d’entitats d’usuaris de la bicicleta oferien pòlisses d’assegurança per a les seves persones associades. Però amb l’augment d’usuaris de bicicleta a la ciutat cada volta hi havia més persones que circulaven sense

¹⁰⁴ “El Plan Estratégico a punto” *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1 (11 d’abril de 2003).

¹⁰⁵ Acta de la sessió plenària de la comissió cívica del vianant i de la bicicleta del 30-03-2004. Fons personal d’Haritz Ferrando.

¹⁰⁶ Óscar Muñoz i Mireia Arjona “Niebla sobre el castillo. El pleno del ayuntamiento de Barcelona” *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 2 (25 de febrer de 2006).

¹⁰⁷ Sindicatura de Greuges de Barcelona, *La bicicleta a Barcelona*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2011, p. 52. En línia [<https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>]. Consultat el 20 de novembre de 2021.

¹⁰⁸ El Full de la Bici, 39 (Primavera 2004), p. 5.

assegurança, tot i que aquesta no era obligatòria per als ciclistes. El mateix 2004 el tema va ser discutit a la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta on es va acordar promoure una assegurança de responsabilitat civil per a ciclistes. Aquesta assegurança formava part d'una campanya anomenada "Anem B amb bicicleta"¹⁰⁹. Finalment, el setembre de 2005 s'anunciava la creació del "Passi Bici", una assegurança per als usuaris de la bicicleta residents a Barcelona no associats a cap entitat. L'assegurança s'oferia per mitjà de la Federació Catalana de Ciclisme, també membre de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta¹¹⁰ i l'Ajuntament en va fer difusió per mitjà de les guies de la bicicleta que publicava anualment¹¹¹.

Però més enllà dels consells i recomanacions de l'Ajuntament sobre seguretat per circular en bicicleta, Amics de la Bici va continuar fent campanyes per incrementar la seguretat a l'hora de circular amb bicicleta. El 2007 feu la campanya "Fes-te veure" per promocionar l'ús dels llums i dels antireflectants en els desplaçaments ciclistes de nit¹¹².

I és que les dades estadístiques mostraven com els accidents amb bicicletes involucrades a la ciutat anaven incrementant-se al llarg dels primers sis anys dels dos mil, passant dels 214 accidents registrats el 2000 als 387 el 2006, un augment proporcionalment superior a l'increment d'usuaris de la bicicleta. A partir del 2007, la relació es canvia i l'increment de desplaçaments és superior a l'increment d'accidents amb bicicletes involucrades.

Accidents registrats a Barcelona amb bicicletes involucrades

Any	Numero d'accidents
2000	214
2001	226
2002	293
2003	270
2004	337
2005	394
2006	387

Font. Elaboració pròpia a partir de Dades Bàsiques de Mobilitat, 2006.

¹⁰⁹ Acta de la sessió plenària de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta del 08-07-04. Fons personal d'Haritz Ferrando.

¹¹⁰ Rosa Díaz "Barcelona crea una assegurança de responsabilitat civil per a ciclistes urbans que no estan associats" Vilaweb – el Punt, 25 de setembre de 2005. En línia [https://www.vilaweb.cat/www/elpunt/noticia?p_idcmp=1526482]. Consultat el 29 d'octubre de 2021.

¹¹¹ Vegeu les guies de la bicicleta Ajuntament de Barcelona *BIClutat. Com pots moure't en Bicicleta per la ciutat*. Edició Maig 2007 <http://hdl.handle.net/11703/91399>; Ajuntament de Barcelona *Barcelona en Bici. Guia de la Bicicleta 2008*. <http://hdl.handle.net/11703/93270>

¹¹² Amics de la Bici "Des de 1981 Pioners i Innovadors" En línia [http://www.amicsdelabici.net/historia_adlb.php]. Consultat el 2 de novembre de 2021.

Una altra problemàtica que s'arrossegava des dels inicis del retorn de la bicicleta a la ciutat eren els robatoris.¹¹³ En aquest sentit, tant el BACC com Amics de la Bici reclamaven l'atenció de l'Ajuntament respecte aquest tema. La qüestió va acabar obrint-se pas a la Comissió Cívica de la Bicicleta, on l'any 2003 es va crear un grup de treball per estudiar el seu abast i cercar solucions¹¹⁴. L'Ajuntament va encarregar un estudi a les entitats de defensa de la bicicleta¹¹⁵ on es mostrava que en el 2003 havien robat la bicicleta a un 15% dels ciclistes urbans¹¹⁶.

El problema dels robatoris reflectia un seguit de problemàtiques no resoltes i que l'Ajuntament no sabia com afrontar: l'establiment de mecanismes que fessin els aparcaments segurs; la manca d'un registre per identificar les bicicletes robades; i la inacció de les forces de seguretat en recuperar-les¹¹⁷. Davant de les demandes de les entitats, en aquells anys es varen anar implementant algunes mesures fer front al problema dels robatoris. Pel que fa als aparcaments de bicicletes, es van plantejar pàrquings segurs. La Comissió plantejava incrementar el nombre de Bicebergs¹¹⁸ (al 2006 n'hi havia un) i ampliar l'oferta d'aparcaments subterranis als pàrquings de Barcelona Serveis Municipals (BSM), iniciada l'any 1997.¹¹⁹ En l'àmbit privat, i fora del treball de la Comissió, varen aparèixer algunes iniciatives de pàrquings només per a bicicletes. Un altre front proposat fou la creació d'un registre per a bicicletes que es va implementar el 2006 i que havia de permetre la seva identificació en cas de robatori¹²⁰. Prèviament, el setembre de 2005 i en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible, s'havia fet una prova pilot amb un

¹¹³ Santiago Gorostiza, *et al*

¹¹⁴ Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, Memòria 2003, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2004) <http://hdl.handle.net/11703/87768>

¹¹⁵ Aquest estudi l'elaboren membres d'Amics de la Bici, Biciclot i BACC. Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021.

¹¹⁶ Diana González, Estudi de l'evolució del robatori de bicicleta i el seu ús a Barcelona 2009, (Barcelona: BACC) p.2 - 3. [<https://bacc.cat/wp-content/uploads/2009/12/Resultats%20enquesta%20robatoris%20bicicleta%20Barcelona%202009%20vs%202008.pdf>], consultat el 6 de novembre de 2021]. En aquest estudi es recullen les dades de tres anys: 2004, 2008 i 2009. Les dades del 2003 provenen d'una enquesta a una mostra de 613 persones que es va fer en el marc de l'Operació Ring Ring que organitzava Amics de la Bici.

¹¹⁷ Malgrat que aproximadament un 30% de les víctimes de robatoris ho denunciava a la policia, les forces de seguretat no en van recuperar cap. Diana González, Estudi de l'evolució del robatori de bicicleta i el seu ús a Barcelona 2009, (Barcelona: BACC), p. 3. [<https://bacc.cat/wp-content/uploads/2009/12/Resultats%20enquesta%20robatoris%20bicicleta%20Barcelona%202009%20vs%202008.pdf>], consultat el 6 de novembre de 2021].

¹¹⁸ El bicebergs eren aparcament automàtics i subterranis per a bicicleta. Per fer-ne ús calia estar abonat.

¹¹⁹ Aquests aparcaments per a bicicletes eren gratuïts pels abonats de cotxes, però s'oferien també abonaments mensuals per a ciclistes. Santiago Gorostiza *et al.*, p. 43.

¹²⁰ Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, Memòria 2006, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2007) <http://hdl.handle.net/11703/87770>

adhesiu¹²¹. Amb tot, el registre no va complir les expectatives creades perquè el 2010, cinc anys després de la seva implantació, només s'havien registrat 1.915 bicicletes.¹²²

La persistència del problema dels robatoris és un element clau per interpretar l'èxit de les bicicletes plegables a la ciutat de Barcelona i, probablement, també un dels factors que va contribuir a l'èxit del Bicing.

3.2.4 Antecedents del sistema de lloguer de bicicletes públic

A principis de la dècada de 1980, en el marc de la campanya “La bici al carrer”, diferents col·lectius entre els quals hi havia Amics de la Bici van reclamar a l'Ajuntament que cedís bicicletes per a l'ús públic.¹²³ Més tard, Amics de la Bici va reclamar que es posés en marxa un servei de lloguer de bicicletes durant els Jocs Olímpics de 1992.¹²⁴ Però en conjunt, la implantació d'un sistema de lloguer públic de bicicletes no formava part de les reivindicacions centrals dels moviments de defensa de la bicicleta de Barcelona durant la dècada de 1990 i primers 2000. Aquestes organitzacions van mostrar més interès en la creació d'infraestructura ciclista, així com en l'establiment de mesures de seguretat per circular en bicicleta i la prevenció dels robatoris que afectaven a tantíssims ciclistes¹²⁵.

Qui mostrava signes d'interès per conèixer els sistemes de serveis de bicicleta de lloguer públic era l'Ajuntament de la ciutat. L'abril de 1998, Ester Boada va rebre l'encàrrec de viatjar a Copenhague per conèixer el projecte de Bycyklen, els sistemes de bicicleta de lloguer públic que s'havia inaugurat en aquesta ciutat danesa el 1995 i que se subvencionava amb la publicitat que duïen les bicicletes i que, com més endavant es veurà, va ser un aspecte ben polèmic per a l'adjudicació del servei a Barcelona quan es va establir el 2007. Després d'aquest primer coneixement, el mateix ajuntament encarrega a la mateixa Ester Boada un estudi amb els detalls tècnics i econòmics d'implantació d'un sistema de bicicleta de lloguer públic. La proposta que fa, juntament amb el consultor de mobilitat Leif Thorson, és un desplegament gradual de bicicletes en el que només caldria sustentar amb aportacions de l'ajuntament els dos primers anys i que a partir del tercer ja es podria finançar per la publicitat inserida a les bicicletes. Aquest

¹²¹ Óscar Muñoz, “Barcelona abre un registro de bicicletas para frenar los robos”, *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 5 (29 de setembre de 2005) i Acta del Plenari de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta del 8 de setembre de 2005. Fons personal d'Haritz Ferrando.

¹²² Sindicatura de Greuges de Barcelona, *La bicicleta a Barcelona*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2011), p. 53. En línia [<https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>]. Consultat el 20 de novembre de 2021.

¹²³ Santiago Gorostiza, *et al.* p. 19

¹²⁴ “La qüestió de les Olimpíades”, *El Full de la Bici*, 4, p. 6 (novembre de 1986).

¹²⁵ Óscar Muñoz, “Fiebre Bicing”, *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1 i 2 (30 de juny de 2007).

estudi, emperò, no tingué més recorregut i la idea d'un sistema d'aquestes característiques queda relegat durant uns anys¹²⁶.

Ja en la dècada dels 2000, i abans de la implantació del Bicing, van funcionar a Barcelona dos projectes que poden considerar-se precursors dels sistemes de bicicleta pública: el CicloBus-BiciFòrum i el Bicinostrium. El CicloBus-BiciFòrum va ser una experiència d'un sistema de lloguer de bicicletes, impulsat per l'Ajuntament i acotat temporalment, ja que va funcionar durant la celebració del Fòrum de les Cultures de 2004. Les bicicletes estaven dipositades en autobusos de TMB i distribuïdes a quatre punts fixos (plaça de Catalunya, plaça del Portal de la Pau, plaça dels Països Catalans i el mateix Fòrum) i un de mòbil¹²⁷. En aquest projecte hi van estar implicats els diferents actors de la bicicleta de la ciutat: en el mes de desembre de 2003 es van celebrar tres reunions de la Comissió CicloBus-BiciFòrum, en el marc del Pacte per la Mobilitat¹²⁸. Amb tot, aquesta iniciativa no va estar exempta de polèmica, tal com queda patent en l'acta de la Sessió Plenària de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta del 17 de desembre de 2003. D'una banda, l'encàrrec de 400 bicicletes de disseny per al Fòrum i la possibilitat de vendre-les una vegada acabat va aixecar les queixes del sector comercial de la bicicleta a la ciutat. Pel que fa a les entitats van considerar que si bé inicialment van ser consultades, finalment van quedar al marge del conveni firmat amb Turisme i van forçar que la Comissió invalidés el conveni i promoure un acord que integrés totes les parts¹²⁹.



Imatge X: Inauguració del BiciBus-Bicifòrum i bicicletes dins de l'autobús de TMB adaptat. Maig del 2004.
Font: Fons personal d'Ester Boada.

D'altra banda, i gairebé coincidint amb la gestació per part de l'Ajuntament del projecte de Bicing, es va impulsar un programa de lloguer públic de bicicletes al barri del Raval, anomenat Bicinostrium. Es tractava d'un projecte impulsat per diverses entitats que no estaven directament relacionades amb els moviments de defensa i promoció de la bicicleta de la

¹²⁶ Entrevista a Ester Boada, 28 d'abril de 2021.

¹²⁷ Web del Fòrum <http://www.bcn.cat/forum2004/catala/comanar.htm#accessibilitat> [consultat el 9 de novembre de 2021].

¹²⁸ Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, Memòria 2003, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2004, p. 25) <http://hdl.handle.net/11703/87768>

¹²⁹ Acta de la Sessió Plenària de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta del 17 de desembre de 2003. Fons personal d'Haritz Ferrando.

ciutat.¹³⁰ El març de 2007 comptava amb 15 bicicletes i dos punts de recollida i lliurament de bicicletes. Arrel del projecte, Eco Union, principal grup impulsor de Bicinostrium va incorporar-se a la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta¹³¹.

¹³⁰ El Bicinostrium l'impulsen Eco-Union (associació de professionals del medi ambient), el Grup Ecologista del Nucli Antic de Barcelona (Genab), el Centre Sant Pere Apòstol i el Casal d'Associacions Juvenils de Barcelona. Óscar Muñoz, "Bicicletas colectivas. Ciutat Vella promueve el 'Bicisharing' para que los vecinos compartan un parque de bicis", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 2 (1 de juny de 2006) i "BiciNostrum: un projecte de mobilitat més sostenible" INFO 21 Notícies de l'Agenda 21 de Barcelona Número 62, any 6. Febrer 2007 (<https://www.barcelona.cat/barcelonasostenible/sites/default/files/butlletins/butlleti/62/info2162.pdf>) [Consultat el 9 de novembre de 2021]

¹³¹ Acta del Plenari de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta del 13 de novembre de 2006. Fons personal d'Haritz Ferrando.

4. Orígens i impacte de la bicicleta pública: un projecte de l'ajuntament

4.1. L'expansió dels sistemes de bicicletes públiques

Quan finalment el març de 2007 s'inaugurà el sistema de bicicletes públiques a Barcelona ja n'existien en altres ciutats europees. Però només el de la ciutat de Lió, inaugurat dos anys abans amb 4000 bicicletes i 343 estacions, tenia unes dimensions semblants¹³². És precisament en aquesta ciutat on Barcelona va inspirar-se per establir el model de funcionament del seu *Bicing*¹³³, nom que finalment va prendre el sistema de bicicletes públiques a la ciutat. Els sistemes de bicicletes públiques consisteixen en un sistema de lloguer de bicicletes de caràcter públic¹³⁴ i que permet la possibilitat de fer desplaçaments unidireccionals, és a dir, de retornar la bicicleta a una estació diferent d'on es va agafar prestada¹³⁵. En el moment en què es va implantar a Barcelona, els sistemes de bicicletes públiques eren de tercera generació, això és amb estacions automatitzades i amb registres de persones usuàries¹³⁶.

Era habitual que l'explotació d'aquests sistemes de bicicleta pública de tercera generació fos duta per operadors externs¹³⁷. En aquest camp, les empreses de publicitat veieren en l'explotació d'aquests sistemes una molt bona oportunitat de negoci mitjançant la implantació d'anuncis a les bicicletes. L'any 2007, els sistemes de bicicletes públiques implantats a ciutats europees estaven clarament dominats per dues empreses de l'àmbit de la publicitat: la francesa JCDecaux i la nord-americana Clear Channel¹³⁸.

Com s'ha esmentat anteriorment, el projecte d'un lloguer públic de bicicletes quedava recollit en una de les accions del Pla Estratègic de la Bicicleta de Barcelona (vegeu apartat 4.2.2). Sota el confús títol de *La bicicleta a la ciutat de Barcelona – Lloguer de Bicicletes en l'àmbit municipal* es descrivien els eixos del que seria el Bicing, una acció més ambiciosa que no pas donar suport

¹³² Maxime Huré, *Les mobilités partegées. Nouveau capitalism urbain*. (Paris: Publications de la Sorbone, 2017), p. 42.

¹³³ Entrevista a Jordi Portabella A Ramon Suñé, "Barcelona tindrà en el 2007 un Servicio de alquiler de 3.000 bicis" ", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 3 (13 de juliol de 2006).

¹³⁴ Haritz Ferrando et al *Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España* (Madrid: IDAE, 2007 , p. 11).

¹³⁵ Stephen D. Parkes et al. "Understanding the diffusion of public bikesharing systems: evidence from Europe and North America". *Journal of Transport Geography*, 2013, 31, 2013, p. 96.

¹³⁶ Es consideren generacions diferents a partir de les innovacions tecnològiques emprades per al seu funcionament. En els de primera generació es tractava de bicicletes repartides per la ciutat que hom podia utilitzar lliurement i sense pagament. Les de segona generació ja tenien un sistema més estructurat d'estacions i pagaments amb monedes. Els de tercera generació ja utilitzen tecnologia digital. Parkes et al., 2013, pp. 95-96.

¹³⁷ Fábio Duarte, "Disassembling Bike-Sharing Systems: Surveillance, Advertising, and the Social Inequalities of a Global Technological Assemblage", *Journal of Urban Technology*, 2016, Vol 23, Nº. 2.

¹³⁸ Huré, 2017, *Les mobilités partegées*, pp. 56-57.

al lloguer de bicicletes a la ciutat al plantejar un servei de bicicleta pública. Com es veurà més endavant algunes de les propostes d'organització del servei vam ser objecte de polèmica a la ciutat. El Pla Estratègic de la Bicicleta el concep com un servei amb una flota inicial de cinc-centes bicicletes que augmentaria segons la demanda. Pel que fa a la gestió, el Pla proposava que estigués a càrrec d'alguns dels operadors de mobilitat que actuaven a la ciutat, ja que la idea era que aquest servei s'integrés en un pla metropolità de mobilitat. El Pla Estratègic de la Bicicleta proposava, per tant, que algun dels operadors existents (TMB, RENFE, FGC, Catalunya Car Sharing o BSM) assumís el lloguer de bicicletes com una ampliació del seu servei. El Pla també destacava el caràcter simbòlic del servei, tant per l'operador (que obtindria una imatge de compromís amb la ciutat) com per l'Ajuntament, ja que es mostraria Barcelona com una "ciutat amiga de la bicicleta" tot donant "una imatge de ciutat dinàmica i europea, compromesa amb la sostenibilitat".¹³⁹ Pel que fa al finançament, no especificava el mecanisme però sí que apuntava la possibilitat d'inserir propaganda a les bicicletes per generar ingressos, un recurs al qual altres ciutats ja havien recorregut per finançar els seus sistemes de bicicleta pública. Les tarifes que caldria que paguessin les persones usuàries haurien de ser aprovades pel Ple del Consell Municipal i recomanava que fossin "moderades, gratuïtes o incloses en el preu del transport públic o de l'aparcament". El Pla també contemplava la posada en marxa d'una acció complementària de lloguer de bicicletes per a turistes en punts estratègics de la ciutat amb Turisme de Barcelona com a potencial finançador d'aquest subprograma¹⁴⁰.

El projecte del Bicing es va presentar al Plenari del Consell Municipal del 21 de juliol del 2006. Jordi Portabella, regidor per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i President de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta, va informar que s'estava redactant el plec de condicions per licitar el servei en un concurs públic, que esmenava algunes de les propostes del Pla Estratègic. El plec establí que el servei s'havia de finançar amb els ingressos procedents del sistema de regulació de l'estacionament, preveia que hi hauria entre 200 i 250 punts d'estacionament i 3.000 bicicletes, encara que en una primera fase serien uns 100-150 punts d'estacionament amb 1.500 bicicletes (en total, mil més de les 500 previstes inicialment pel Pla Estratègic). Sobre la ubicació dels punts d'estacionament, establí que serien al costat de les "parades de metro, de ferrocarril, de tramvia i d'autobús" per facilitar la intermodalitat¹⁴¹. El concurs fou convocat en ple estiu de 2006, al mes d'agost, i el 27 de setembre expirà el termini per a la presentació de

¹³⁹ Sector de Mobilitat i Seguretat, *Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona*, febrer de 2006. Ajuntament de Barcelona i Intra, p. 96 – 100. <http://hdl.handle.net/11703/96363>

¹⁴⁰ Sector de Mobilitat i Seguretat, *Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona*, febrer de 2006. Ajuntament de Barcelona i Intra, p. 96 – 100. <http://hdl.handle.net/11703/96363>

¹⁴¹ Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, *Aplicació a Barcelona del Congrés Català de la bicicleta: mesura de govern*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2006). <http://hdl.handle.net/11703/84530>

propostes.¹⁴² Dins del termini establert, només una empresa es va presentar al concurs: la nord-americana Clear Channel¹⁴³.

Malgrat la gran ambició i abast del projecte de sistema de bicicletes públiques de Barcelona, aquest no fou ni havia estat presentat ni discutit ni amb les entitats¹⁴⁴ ni en el si de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta. Aquest tema va aparèixer per primera vegada el 13 de novembre de 2006 en el plenari d'aquesta comissió a instàncies de la representant de les empreses de lloguer de bicicletes, Ester Boada (que recordem que vuit anys abans per encàrrec del mateix ajuntament havia fet un pla d'implementació d'un sistema de lloguer públic de bicicletes), per la possible afectació en aquest sector econòmic. En aquells moments, Jordi Portabella va informar que s'estava estudiant l'oferta feta per Clear Channel i obria la possibilitat de deixar desert el concurs. En aquest mateix plenari, Jeremie Fosse, representant d'Eco-Union, va presentar el projecte de Bicinostrum, "un paquet de bicicletes de lloguer per a ús de la ciutadania" i ressaltava que el sistema de bicicletes que la seva entitat ofería era "molt més mòdic que el que s'ha explicat de Clear Channel o de l'Ajuntament però té la mateixa vocació de posar bicicletes de lloguer a un preu mòdic"¹⁴⁵. I és que l'Ajuntament va obviar els organismes de participació (Pacte per la Mobilitat i Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta) i als actors de la bicicleta de la ciutat pel que fa al disseny del sistema de bicicleta pública de la ciutat.

4.2 Bicing: el model barceloní

Entre les ciutats europees que comptaven amb un sistema de bicicletes públiques a l'any 2006, ja estava estesa la pràctica d'inserir publicitat a aquestes amb l'argument de poder abaratir els costos o fins i tot d'oferir el servei gratuït a la població.¹⁴⁶ Malgrat això, l'Ajuntament de Barcelona va optar per la prohibició de posar publicitat, una decisió que va comportar haver de repetir el concurs d'adjudicació del servei. Les bases del primer concurs, convocat l'agost de 2006, no especificaven la prohibició, i l'única proposta presentada (Clear Channel) sí que n'inclouia. Davant d'aquest fet, l'Ajuntament va declarar desert el concurs i per fer-ho es va recórrer a l'Institut de Paisatge Urbà que, recolzat amb l'article 37.2 de l'Ordenança dels Usos

¹⁴² "Barcelona decidirá la próxima semana quién explotará las bicis de bajo alquiler", La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona, p. 6 (2 d'agost de 2006).

¹⁴³ "Oferta única para gestionar 1.500 bicis de alquiler", La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona, p. 4 (28 de setembre de 2006).

¹⁴⁴ Entrevista a Pere Serrasolses, 8 de juliol de 2021.

¹⁴⁵ Acta del Plenari de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta del 13 de novembre de 2006. Arxiu personal d'Haritz Ferrando.

¹⁴⁶ Segons Huré, en el moment d'entrar en funcionament el bicing, les ciutats europees que tenien sistemes de bicicleta pública, amb més de dues-centes bicicletes, implantats per empreses de publicitat exterior eren: Rennes, Drammen, Oslo, Viena, Lió, Estocolm, Brussel·les, Aix-en-Provence, Mulhouse i Cartagena. Huré, 2017, *Les mobilités partagées*, p. 56. Vegeu també Maxime Huré, (2018) "Gouverner les politiques de mobilité urbaine. Quatre équations politiques à résoudre pour les grands métropoles". *Les cas des vélos partagés*. A: Nacima Baron i Juan Romero (Eds.) *Cultura territorial e innovación social. ¿Hacia un nuevo de modelo metropolitano en Europa del Sur?*, (València: Publicacions de la Universitat de València) p. 284.

del Paisatge Urbà de la Ciutat de Barcelona¹⁴⁷, van emetre un informe negatiu a la publicitat a les bicicletes. En el segon plec de condicions per adjudicar el servei de bicicleta pública a Barcelona, les seves bases ja establien la prohibició explícita d'inserir publicitat a les bicicletes¹⁴⁸.

L'opció que va prendre l'Ajuntament pel que fa a les característiques del servei i les seves dimensions feien impossible que les empreses locals poguessin presentar-se i per tant restava obert tan sols a les grans companyies internacionals. Pere Serrasolses, de la cooperativa Biciclot, explica que "ens vam assabentar un estiu que sortia el concurs, que estava evidentment ja *apanyat* i blindat a les grans empreses, que no podíem accedir-hi ningú per com estava dissenyat¹⁴⁹". Així s'estroncava la possibilitat d'un model diferent de sistema consistent en col·laboració amb els actors socials de la bicicleta, si bé és cert que en aquell moment aquest model ja era molt minoritari a Europa i allà on estava implantat era a ciutats que havien invertit en polítiques per a la bicicleta des dels anys 1970-80¹⁵⁰.

Per tant, Barcelona va optar per a la delegació del servei públic sustentat amb finançament públic, tal com establia l'acord del Plenari del Consell Municipal¹⁵¹ i no deixar el finançament exclusivament als agents privats, com oferien les empreses publicitàries que obtenien els ingressos per la propaganda inserida a les bicicletes. A Barcelona, el Bicing es finançava de la recaptació de la gestió d'aparcaments que feia l'empresa municipal BSM i que es destinaven a mesures que fomentessin la mobilitat sostenible¹⁵². Segons Huré, aquest model permetia regular millor les relacions amb l'operador i posteriorment ha estat implantat a nombrosos sistemes de bicicleta pública d'altres ciutats¹⁵³. D'aquesta manera el Bicing va esdevenir, segons la Sindicatura de Greuges de Barcelona en el "mitjà de transport públic més subvencionat de la ciutat¹⁵⁴". El cost anual del servei era de 18 milions d'euros (dels quals un 17% sortia dels abonaments), i el cost per bicicleta era d'uns tres mil euros¹⁵⁵. Aquesta inversió, mai vista en programes de promoció de la bicicleta a la ciutat, va portar a que les entitats de defensa de la bicicleta consideressin que tots els esforços es posaven en aquest servei i que la resta

¹⁴⁷ Article 37. Vehicles, remolcs i plataformes mòbils particulars 2. Són prohibits els usos publicitaris en els vehicles que circulin per la via pública o estiguin estacionats en espais públics o en espais visibles des del domini públic. "Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà de la Ciutat de Barcelona" A: *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona*, núm. 146, 19/6/1999, p. 25.

¹⁴⁸ Entrevista a Jordi Portabella, 13 d'abril de 2021.

¹⁴⁹ Entrevista a Pere Serrasolses, 8 de juliol de 2021.

¹⁵⁰ Huré, 2018, p. 283.

¹⁵¹ Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona, *Aplicació a Barcelona del Congrés Català de la bicicleta: mesura de govern*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2006). <http://hdl.handle.net/11703/84530>

¹⁵² Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

¹⁵³ Huré, 2018, p. 284.

¹⁵⁴ Sindicatura de Greuges de Barcelona, *La bicicleta a Barcelona*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2011, p. 11. En línia [<https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>]. Consultat el 20 de novembre de 2021.

¹⁵⁵ Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. (Paris: La Découverte/Poche, 2014) p. 151-152.

d'actuacions de promoció contingudes en el Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona no eren tingudes en compte¹⁵⁶.

El model Bicing, amb un fort control municipal del sistema, facilitava que es considerés un servei de transport públic, més que un sistema de lloguer de bicicletes. La voluntat d'ubicar els punts de recollida i entrega de les bicicletes al costat de les parades i estacions de la resta de transport públic i l'horari limitat del Bicing que coincidia amb el del metro, portaven a que tingués un clara vocació de facilitar l'etapa del "darrer quilòmetre"¹⁵⁷. De fet, a Barcelona ràpidament es va parlar més de "bicicleta pública"¹⁵⁸ que no de "bicicleta de lloguer" com seria el cas de Lió, on el finançament era per la inserció de propaganda a les bicicletes gestionades per ~~servei~~ ~~era~~ ~~totalment en mans de~~ l'empresa privada JCDecaux.¹⁵⁹

Una altra de les característiques del model Bicing era el seu ús exclusiu per a residents, exclouent als turistes. Les pretensions inicials que el servei fos obert a tothom, tal com quedava recollit en el Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona, va fer que la principal oposició al projecte vingués del sector econòmic de la bicicleta, tant empreses de lloguer com botigues de venda pel temor, de quedar-se sense clients.¹⁶⁰ Les reclamacions de l'Associació d'empreses de lloguer i visites guiades de bicicletes a Barcelona (BiciTours Barcelona) van aconseguir modificar les condicions inicials del Bicing per mitjà d'un conveni firmat amb l'Ajuntament. Aquest conveni preveia que només es podia obtenir la targeta del Bicing per correu i en cap cas fer-se de forma immediata a les estacions del servei; l'Ajuntament es comprometia igualment a fer seguiment tant dels usos del Bicing per evitar abonaments massius per fer sortides col·lectives com a l'ús continuat del Bicing (calia esperar deu minuts entre un ús i un altre); així mateix l'Ajuntament havia d'informar de les empreses de lloguer de bicicleta i diferenciar-les del servei de Bicing; així com donar suport a l'Associació; i finalment, s'eliminarien els cartells informatius en anglès a les estacions i en elles s'inclouria informació de les empreses de lloguer de bicicleta¹⁶¹.

¹⁵⁶ Huré, 2018, p. 288. Óscar Muñoz, "Fiebre Bicing" *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1-2 (30 de juny de 2007).

¹⁵⁷ Per "darrer quilòmetre" s'entén la darrera etapa d'un desplaçament i que es considera que és el més problemàtic. La implantació de la bicicleta pública havia de permetre a les persones usuàries acabar el seu desplaçament entre la parada de transport públic i el punt de destinació final, facilitant la intermodalitat de tot el sistema de transport.

¹⁵⁸ Huré, 2017, p. 56.

¹⁵⁹ Huré, 2018, p. 290.

¹⁶⁰ Huré, 2018, p. 284.

¹⁶¹ Acord entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Associació d'Empreses BiciTours de Barcelona. Fons personal d'Ester Boada.

4.3 La bicicleta pública com a arma política

Des del decenni anterior, i molt especialment en els primers anys del mil·lenni, el canvi cultural de la bicicleta també tenia una expressió en la política, i d'una manera molt clara en la municipal. La bicicleta que anteriorment s'havia associat a escassetat i, a partir dels setanta al moviment ecologista¹⁶² en els primers anys del mil·lenni va passar a ser un emblema de modernitat i sostenibilitat en les ciutats europees. Els sistemes de bicicletes públiques d'aquells anys foren una part important d'aquesta expressió política. Això desencadenà una lluita per l'apropiació del projecte per part de les opcions polítiques municipals amb la intenció d'obtenir rèdits polítics amb vistes a les conteses electorals. Aquest fenomen, comú a moltes ciutats europees, també es va donar a Barcelona, que estrenà el Bicing poques setmanes abans de les eleccions municipals de 2007, celebrades el 27 de maig.¹⁶³

L'anunci del projecte del sistema de bicicletes va ser realitzat el 12 de juliol de 2006 per l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (PSC), i el segon tinent d'alcalde i president de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta, Jordi Portabella (ERC). PSC i ERC, juntament amb Iniciativa per Catalunya – Verds, formaven el govern municipal. En aquesta presentació s'explicà a grans trets en què havia de consistir el servei de bicicletes públiques i que la gestió del sistema s'adjudicaria per concurs públic. A aquest anunci, compartit per les forces polítiques que tenien responsabilitats en aquest àmbit, hi reaccionà el cap de l'oposició (Xavier Trias de Convergència i Unió) acusant el govern municipal d'improvisació i de "copiar-li la idea".¹⁶⁴ A la setmana següent, Trias visitava el sistema de lloguer de bicicletes de la ciutat de Lió.¹⁶⁵

Però a mesura que les eleccions municipals s'acostaven, l'escenari polític va canviar. Des del 8 de setembre de 2006, Jordi Hereu (PSC) ocupava l'alcaldia de la ciutat després que Joan Clos fos nomenat Ministre d'Indústria.¹⁶⁶ El nou alcalde s'havia d'enfrontar a la seva reelecció a finals de maig de 2007 i cercava vincular la seva imatge a polítiques modernes en àmbits com el de la bicicleta. Amb aquesta finalitat, un cop adjudicada a Clear Channel l'explotació del sistema en un segon concurs públic, Jordi Hereu i el regidor de mobilitat - ambdós del PSC - van presentar el sistema de bicicletes públiques el 16 de gener de 2007 a l'Arc de Triomf, amb una estació de mostra i fent públic el nom "Bicing". La presentació va coincidir amb un viatge de Jordi Portabella (segon tinent d'alcalde i president de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta) a Singapur i

¹⁶²Santiago Gorostiza *et al.* p. 10-11.

¹⁶³ Maxime Huré, (2018) "Gouverner les politiques de mobilité urbaine. Quatre équations politiques à résoudre pour les grands métropoles". *Les cas des vélos partegés*. A: Nacima Baron i Juan Romero (Eds.) *Cultura territorial e innovación social. ¿Hacia un nuevo de modelo metropolitano en Europa del Sur?*, (València: Publicacions de la Universitat de València) p. 290.

¹⁶⁴ Ramon Suñé, "Barcelona tendrá en el 2007 un servicio de alquiler de 3.000 bicis", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 3 (13 de juliol de 2006).

¹⁶⁵ Antònia Justícia, "La cuna de los pedales de alquiler. Lyon inspira a Barcelona con un revolucionario modelo de alquiler de bicis", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 5 (19 de juliol de 2006).

¹⁶⁶ "Jordi Hereu, nuevo alcalde de Barcelona" *El País*, 8 de setembre de 2006. Edició digital. En línia: https://elpais.com/elpais/2006/09/08/actualidad/1157703425_850215.html

Vietnam. A quatre mesos vista de les eleccions municipals, la polèmica política per l'absència de Portabella es feu inevitable. L'apropiació del projecte de bicicletes públiques esdevenia així un motiu de conflicte entre els socis de govern municipals.¹⁶⁷

Durant la campanya electoral, el candidat de Convergència i Unió, Xavier Trias, posava el dit a la nafra quan afirmava que la coalició de govern entre PSC, ERC i ICV-V es trencaria per la “deslleialtat” del Partit dels Socialistes de Catalunya envers els seus socis de govern: “Inauguraron el sistema de alquiler de bicicletas –una iniciativa que puso en práctica el señor Portabella– un día que estaba fuera de la ciudad”¹⁶⁸. I de fet, després de les eleccions Esquerra Republicana de Catalunya no renovà el pacte de govern. Segons el testimoni de Jordi Portabella, la deslleialtat que havia representat la presentació del Bicing fou una de les causes d'aquesta decisió: “Va ser un motiu de desencone entre jo i el govern, que es va veure després perquè no vaig voler entrar al govern”¹⁶⁹. Passades les eleccions, Jordi Portabella es queixava de l'apropiació del projecte per part del PSC en una entrevista a la premsa:

“Todo lo que funciona bien es muy goloso y todos buscan el modo de relacionarse con ello. Entonces tu protagonismo queda minimizado, un hecho concreto puede confundir a la gente y acaba pasando lo que me pasó cuando una persona me dijo: ‘Felicite al alcalde por la política de bicicleta’. Una política que dirigimos nosotros desde hace ocho años”¹⁷⁰.

I és que El mateix Pasqual Maragall, en un article d'opinió a la premsa anomenava el bicing com les “bicicletes del alcalde Hereu” i confiava que donarien a la ciutat una major sensació de tranquil·litat i civisme¹⁷¹.

4.4 L'entrada en funcionament

El dia 22 de març del 2007 va entrar en funcionament el nou servei de bicicletes públiques de la ciutat de Barcelona. Ràpidament el Bicing va suposar un èxit i va desbordar les expectatives dels responsables del servei¹⁷². La previsió inicial era d'assumir les quinze mil persones abonades a finals del 2007 però ja al juliol d'aquell mateix any aquesta xifra va ser àmpliament superada i hi

¹⁶⁷ Óscar Muñoz, “Barcelona estrenará su servicio de bicicletas públicas en marzo”, *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 6 (17 de gener de 2007).

¹⁶⁸ Silvia Angulo, “Xavier Trias. Candidato de CiU a la alcaldía de Barcelona” *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 4 (23 de maig de 2007)

¹⁶⁹ Entrevista a Jordi Portabella, 13 d'abril de 2021.

¹⁷⁰ Ramon Suñé, “Entrevista a Jordi Portabella, cabeza de lista de ERC por Barcelona en las elecciones municipales”, *La Vanguardia*, p. 16 (2 de juny de 2007).

¹⁷¹ Pasqual Maragall, “Inseguridad”, *La Vanguardia*, p. 27 (15 de juny de 2015).

¹⁷² Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

havia més de vuitanta mil¹⁷³ de persones abonades, mentre que a finals de 2007 es van superar les cent vuitanta mil¹⁷⁴.

Davant la superació les previsions inicials, el Plenari del Consell Municipal del 28 de setembre de 2007 va acordar accelerar el procés d'implantació del sistema¹⁷⁵. En el moment de la inauguració del servei, hi havia en funcionament catorze estacions i dues-centes bicicletes localitzades en els districtes de Ciutat Vella i l'Eixample. Al mes de juliol ja es comptava amb noranta-quatre estacions i mil cinc-centes bicicletes. Al mes de setembre es va ampliar el servei als districtes de Les Corts, Sants-Montjuïc i Sant Martí i a finals d'any ja hi havia cent noranta-quatre estacions i tres mil bicicletes¹⁷⁶. Així mateix, l'última Mesura de Govern del 28 de setembre va aprovar que al juliol de 2008 s'assolissin les quatre-centes estacions i sis mil bicicletes en funcionament.¹⁷⁷ A diferència d'altres previsions relacionades amb la implantació de la circulació en bicicleta, en aquesta ocasió el desplegament del Bicing va assolir les xifres (en estacions i bicicletes) aprovades per l'Ajuntament en les dates previstes¹⁷⁸.

Malgrat el desplegament de les estacions de Bicing accelerat per les noves mesures de l'Ajuntament, l'èxit del servei no va evitar situacions de saturació (principalment, manca de bicicletes en algunes estacions i manca d'anclatges en altres)¹⁷⁹. Tal i com havia predit Eduardo Mendoza a l'any 1990 a *Sin noticias de Gurb*, les bicicletes s'utilitzaven majoritàriament per baixar de les parts més altes de la ciutat a les baixes de manera que moltes vegades hom podia no trobar bicicletes en les estacions d'origen o no trobar anclatges en les estacions de destinació.¹⁸⁰

En tot cas, l'aparició del Bicing a la ciutat, va trasbalsar la ciutat i el seu espai públic d'una manera notòria, amb l'aparició de nova infraestructura (en aquest cas les estacions) i amb noves persones usuàries. És interessant com aquesta nova infraestructura majoritàriament es va instal·lar a la calçada i per tant va suposar guanyar espai al cotxe. Així el Bicing va aconseguir allò que les diferents associacions que promocionaven la bicicleta havien reclamat per a les bicicletes privades: des de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta les entitats havia

¹⁷³ Haritz Ferrando et al *Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España* (Madrid: IDAE, 2007), p. 71). Francesc Narváez xifra les expectatives màximes de persones abonades en vuitanta mil (Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021).

¹⁷⁴ DOYMO i Ajuntament de Barcelona, *Dades Bàsiques de mobilitat 2011*. (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, p. 45). <http://hdl.handle.net/11703/92676>

¹⁷⁵ Barcelona de Serveis Municipals, S.A (BSM), *Memòria, 2007* (Barcelona: Barcelona Serveis Municipals, 2008, p. 9). <http://hdl.handle.net/11703/89590>

¹⁷⁶ Barcelona de Serveis Municipals, S.A (BSM), *Memòria, 2007* (Barcelona: Barcelona Serveis Municipals, 2008, p. 9). <http://hdl.handle.net/11703/89590>

¹⁷⁷ Mesura de Govern. Ampliació del transport públic individual en bicicleta. Presentat al Plenari del Consell Municipal del 28 de setembre de 2008. <http://hdl.handle.net/11703/84662>

¹⁷⁸ Ajuntament de Barcelona, *Informe anual de les empreses i institucions municipals 2008* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2009, p. 43) <http://hdl.handle.net/11703/87401>

¹⁷⁹ Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

¹⁸⁰ Eduardo Mendoza, *Sin noticias de Gurb* (Barcelona: Seix Barral, 1991).

reclamat que els estacionaments per a les bicicletes privades es possessin en calçada per no ocupar l'espai vorera dels vianants, però s'havia topat amb una posició reticent per part de l'Ajuntament.¹⁸¹

Els desplaçaments diaris en bicicleta varen augmentar significativament. Si el 2006 eren gairebé cinquanta mil, el 2007 aquest havien augmentat a més de vuitanta-vuit mil i el 2008 a més de cent-deu mil¹⁸². Alguns estudis, però, relativitzen el pes del Bicing en aquest increment i mostren que en realitat la major part de l'augment de desplaçaments de la bicicleta a la ciutat l'any 2007 corresponen a la bicicleta privada i no al Bicing. En qualsevol cas, però, els desplaçaments en bicicleta a Barcelona varen augmentar un 72,4% en un any i el Bicing va coincidir en un moment clarament expansiu de l'ús de la bicicleta a la ciutat.

Però més enllà de l'augment de bicicletes circulant per la ciutat, hi ha diferents elements que entarboleixen l'èxit de persones usuàries del Bicing. Un d'aquests elements és que la implantació del Bicing, i la seva contribució en un augment d'usuaris de la bicicleta, no va servir per aconseguir fer un gran pas en els canvis d'hàbits cap a una mobilitat sostenible ja que la major part de les persones que usaven el Bicing (un 55%) anteriorment ho feien en transport públic i el 26,1% a peu, mentre que només el 3,3% ho feien en cotxe i el 6,3% amb moto; per tant, el Bicing va contribuir ben poc en treure cotxes circulant pels carrers de la ciutat. Així mateix, la voluntat d'incorporar la bicicleta pública com un sistema de transport inserit en una xarxa (això és, la voluntat que servís com una etapa de desplaçament després de fer servir el transport públic), tampoc no va ser reeixit malgrat que la localització de les estacions del Bicing eren prop de les parades de transport públic per afavorir la intermodalitat i facilitar l'etapa del "darrer quilòmetre": la gran majoria de desplaçaments (71%) eren monomodals, és a dir, que no es combinaven amb cap altre mode de transport. Pel que fa a la diversitat de persones usuàries del Bicing, Barcelona no va ésser molt diferent a la resta de ciutats que compten amb un sistema de lloguer de bicicletes: diferents estudis mostren com la majoria de persones que empren aquest sistema responen a perfils de persones usuàries molt concrets¹⁸³, fet que

¹⁸¹ Sindicatura de Greuges de Barcelona, *La bicicleta a Barcelona*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2011, p. 40. [<https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>]. Consultat el 20 de novembre de 2021.

¹⁸² DOYMO i Ajuntament de Barcelona, *Dades Bàsiques de Mobilitat, 2011*. (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, p. 55).

¹⁸³ Pel cas de Londres vegeu: Woodcock, Tainio, Cheshire, O'Brien *et al.* "Health effects of the London bicycle sharing system health impact modelling study". *BMJ*, 2014. [Online] 348 (feb13 1), g425–g425. Available from: doi:10.1136/bmj.g425; pel cas australià vegeu: Fishman, Washington, Haworth i Mazzei "Barriers to bikesharing: an analysis from Melbourne and Brisbane. *Journal of Transport Geography*". [Online] 41,2014, p. 325–337. Available from: doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.08.005; pel cas nordamericà vegeu: Shaheen, Martin i Cohen (2013) "Public Bikesharing and Modal Behavior: A Comparative Study of Early Bikesharing Systems in North America". *International Journal of Transportation*, Vol. 1, No. 1, desembre de 2013 DOI:10.14257/ijt.2013.1.1.03

també es va donar a Barcelona, on les usuàries presentaven un perfil de persones joves, majoritàriament universitaris i laboralment actius¹⁸⁴.

Un altre element sens dubte de gran impacte en la ciutat, fou com encabir a l'espai públic totes les persones que varen començar a desplaçar en bicicleta per la ciutat. Com ja s'ha esmentat anteriorment, la implantació del Bicing es va realitzar en un període en que la construcció d'infraestructura ciclista havia estat molt minsa durant els tots els anys del decenni des de l'any 2000. En canvi, els increments del nombre dels desplaçaments en bicicleta eren proporcionalment molt superiors als nous quilòmetres de carrils bici. Cal recordar que si el decenni dels noranta es varen fer 110,2 quilòmetres de carrils bici, en el decenni del 2001 al 2010 només se'n van fer 48,8¹⁸⁵.

Al minso increment d'infraestructura bici, cal afegir-li les característiques dels carrils existents en aquell moment a la ciutat. En primer lloc, i malgrat el compromís de l'Ajuntament de construir els nous carrils a la calçada, els que ja estaven fets van romandre, en gran part, a la vorera: encara l'any 2009, la meitat dels carrils estaven a la vorera¹⁸⁶. Un segon element a tenir en compte era que fins el 80% dels carrils bici de la ciutat eren bidireccionals: l'Ajuntament va apostar per aquest tipus d'infraestructura per la voluntat implícita d'estalviar espai del carrer i perquè "en una ciutat tan densa com Barcelona, és un factor a tenir molt en compte"¹⁸⁷. L'aposta era que la bicicleta tingués espai però sense que això suposés treure'n en excés als cotxes. Amb aquestes condicions (més bicicletes, poca infraestructura segregada i la meitat d'aquesta damunt de la vorera i una gran part bidireccional), el conflicte per l'ús de l'espai públic amb els vianants s'incrementà, tal com els moviments de defensa de la bicicleta ja avisaven d'antuvi. La construcció d'una infraestructura de la bicicleta a la vorera en els anys noranta i principis dels dos mil mostrava la seva problemàtica a mesura que el ciclisme urbà prenia força. L'anteriorment citat informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona explicava que el problema principal era que la ciutat no disposava d'una xarxa viària suficient que fes viable la circulació d'un gran nombre de bicicletes. Així identificava que la causa dels conflictes entre les persones usuàries, conductores i vianants era que el creixement de bicicletes no havia anat

¹⁸⁴ Daniela Bahamonde et al. "Políticas de bicicleta en Barcelona. Indagando sobre las desigualdades de la oferta ciclista pública" A: Ángel Miramontese et al. (Coord.), *VII Jornadas de Geografía Económica Los escenarios económicos en transformación. La realidad territorial tras la crisis económica* (Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela y Asociación de Geógrafos Españoles), p. 42.

¹⁸⁵ Vegeu la secció 3.2 d'aquest mateix document.

¹⁸⁶ Miquel Ruscadella, Miquel, "Els 'carrils bici' de doble sentit de circulació a Barcelona". *3r Congrés de la Bicicleta*. Lleida, 2010. <http://hdl.handle.net/11703/90713>, s/p.

¹⁸⁷ Els carrils unidireccionals medien 1,5 metres d'amplada mentre que els de doble sentit medien 2,5 metres. Per tant, la implantació de carrils d'aquestes característiques suposava un estalvi d'espai per a la bicicleta en els carrers de la ciutat. Miquel Ruscadella, s/p.

acompanyat de la millora de les infraestructures per circular amb seguretat i que la principal limitació era la manca de carrils bici segregats de la circulació de vehicles i vianants¹⁸⁸.

La controvèrsia per l'ús de l'espai públic va generar una àmplia repercussió mediàtica¹⁸⁹ que responsabilitzava a les persones ciclistes del conflicte. Un conjunt d'entitats de defensa dels modes de mobilitat sostenible (el BACC, Barcelona Camina i l'Associació de Promoció del Transport Públic) van oferir una roda de premsa conjunta on van afirmar que la bicicleta no era el problema sinó la solució i que calia garantir-ne la seva seguretat tot "calmando el tráfico, implantando una red de carriles bici conectados y seguros y de aparcamientos"¹⁹⁰.

L'entrada en funcionament del Bicing i la polèmica generada pel conflicte de l'ús de l'espai públic va coincidir amb la modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehicles¹⁹¹ publicada el 7 de març de 2007 tot i que va entrar en vigor el setembre de 2007. L'Ordenança va ampliar l'article 14 dedicat a les bicicletes on estipulava, entre d'altres, la prohibició de circular per les voreres quan aquestes no tinguessin una amplada mínima de cinc metres, mantenir distància de seguretat amb els vianants i l'obligatorietat d'anar per carrils segregats quan n'hi hagués. L'entrada en vigor va portar a Amics de la Bici a fer una concentració de protesta amb dos-cents participants a la plaça de Sant Jaume perquè la consideraven "inaplicable" i perquè no havia estat consensuada amb les entitats¹⁹². Per la seva part, la Vanguardia va dedicar un editorial a la modificació de l'Ordenança demanant que s'apliqués i, per tant, se sancionés aquells ciclistes que no complissin amb la nova ordenança¹⁹³. Però el compliment de l'Ordenança era difícil en tant que la infraestructura era insuficient pel volum de ciclistes que ja circulaven per la ciutat la tardor del 2007. En aquest sentit, la Sindicatura de Greuges de Barcelona conclou el seu informe que "l'Ajuntament no exerceix amb prou rigor el control de la disciplina viària d'ocupació dels espais dels vianants perquè és conscient que la xarxa ciclista té encara molts dèficits"¹⁹⁴.

¹⁸⁸ Sindicatura de Greuges de Barcelona, *La bicicleta a Barcelona*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2011, p. 16. En línia [<https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>]. Consultat el 20 de novembre de 2021.

¹⁸⁹ N'és una mostra d'aquesta polèmica, les pàgines de la secció Vivir de La Vanguardia dedica els dies 15 i 18 de setembre de 2007 a l'increment de ciclistes a la ciutat i a la seu (suposat) incompliment de la normativa. Óscar Muñoz, "Multas a 30 euros", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1 i 2 (15 de setembre de 2007) i . Óscar Muñoz, "Papel mojado", *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1, 2 i 3 (18 de setembre de 2007).

¹⁹⁰ Declaracions de Diana González publicades a la Vanguardia: Óscar Muñoz, "Peatones y ciclistas exigen más protección para las bicis" *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 4 (20 de setembre de 2007).

¹⁹¹ "Modificacions de l'Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehicles" A: *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona*, núm. 57, p. 20 – 23 (7 de març de 2007).

¹⁹² Óscar Muñoz, "Amics de la Bici reclama que se derogue la ordenanza porque 'es inaplicable'" *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 2 (18 de setembre de 2007).

¹⁹³ "Cumplir las normas. Editorial", *La Vanguardia*, p. 28 (21 de setembre de 2007)

¹⁹⁴ Sindicatura de Greuges de Barcelona, *La bicicleta a Barcelona*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2011, p. 61. En línia [<https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>]. Consultat el 20 de novembre de 2021.

4.5 La creació d'una marca i la generació de coneixement

Malgrat els dèficits de la xarxa de bicicleta a Barcelona i el conflictes que s'accentuaren amb la posada al carrer de milers de bicicletes en una ciutat poc preparada, el Bicing refermava esdevenir en poc temps en un nou símbol urbà. Des de la mateixa concepció del servei de bicicletes públiques recollit en el Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona, el Bicing havia d'associar-se a modernitat i sostenibilitat. El mateix nom escollit pel sistema reflecteix aquest interès. Quan l'investigador Maxime Huré va preguntar al responsable de la secció del Bicing de BSM, el 2008, el perquè del nom Bicing, aquest li respongué: "Una mica de tot. Hi ha Bici, que és en català, el *Bicing* té la imatge de moviment, de modernitat, un mot anglès que s'adiu a la moda dels anglicismes. Hi ha també les inicials de Barcelona que apareixen en un color de lletres diferent, B, C, N el BCN en negre i la resta en vermell. (...) Així que segur que aprofitem aquesta imatge de Barcelona a través del *Bicing* per exportar la marca. També volem fer una mica de *merchandising* sobre els productes *Bicing* per als turistes, vendre bicicletes petites, cascos..."¹⁹⁵.

El propi Francesc Narváez, que entre 2007 i 2011 tornà a ser Regidor de Mobilitat, declarava el febrer de 2009 que "la bicicleta, y concretamente el Bicing, ilustra como es nuestro modelo de ciudad: una ciudad moderna, más humana, sostenible, menos contaminante y menos ruidosa" Fins i tot, en el mateix reportatge se cita una (pretesa) frase del New York Times "el Bicing es una demostración de que una ciudad ha pasado del siglo XX al XXI".¹⁹⁶

És cert que en aquells darrers anys del primer decenni dels anys dos mil, la implantació dels sistemes de bicicletes públiques es va escampant per diferents ciutats europees. Entre aquestes, Barcelona esdevé una referència per l'èxit del Bicing. Un reportatge dedicat a aquestes sistemes en ciutats europees del New York Times, on es dedica a Barcelona una especial atenció, mostra el valor simbòlic del Bicing: "En una Europa cada vegada amb més consciència ecològica, es diu que només hi ha dos tipus d'alcaldes: els que tenen un servei de bicicletes públiques i els que en volen un"¹⁹⁷. Espanya no va quedar al marge del boom d'implantació de sistemes de bicicletes públiques: segons Anaya i Castro, fins el 2011 s'havien implantat al conjunt de l'estat 147 sistemes¹⁹⁸: una línia de finançament oberta per l'Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía va afavorir aquesta implantació.

¹⁹⁵ Huré, Maxime, *Les mobilités partegées. Nouveau capitalism urbain*. (Paris: Publications de la Sorbone, 2017), p.113. La traducció del francès és de les persones autores.

¹⁹⁶ "Con el Bicing, la bicicleta llegó a Barcelona para quedarse". La Vanguardia, Monográfico Especial, 27 de febrer de 2009, p. 30.

¹⁹⁷ Elisabeth Rosenthal "European Support for Bicycles Promotes Sharing of the Wheels" New York Times, 9 de novembre de 2008, p. A10. La traducció de l'anglès és de les persones autores.

¹⁹⁸ En aquell moment, dotze ja havien tancat el servei. Esther Anaya i Alberto Castro, *Balance General de la Bicicleta Pública en España* (Madrid: Fundación Eco Veritas, 2012, p. 48).

En aquesta eclosió d'instal·lació de sistemes de bicicletes públiques, Barcelona participa tant des d'un punt de vista tècnic com polític. L'existència de les entitats de moviments de defensa de la bicicleta des de feia més de vint anys va acumular un gran coneixement tècnic entorn de les bicicletes. No en va, al llarg de tots els anys de polítiques de bicicleta a la ciutat, aquests moviments van demostrar un coneixement tècnic que sobrepassava al del propi personal de l'Ajuntament¹⁹⁹. Amb aquest capital acumulat, els membres d'aquests col·lectius es van posicionar a nivell estatal com a persones expertes en la implantació de sistemes de bicicletes públiques; el mateix 2007 diversos membres del BACC reberen l'encàrrec de l'Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía de fer una guia metodològica per a la implantació dels sistemes de bicicletes públiques²⁰⁰. Aquest coneixement és reconegut pel mateix Francesc Narváez quan recorda que "moltíssima gent del BACC" van acabar assumint tasques de responsabilitat a l'administració pública, no només l'Ajuntament, sinó també a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i a la Generalitat de Catalunya²⁰¹.

El novembre del mateix 2007 ja s'organitzaren a Barcelona les primeres jornades de la bicicleta pública. En aquestes jornades de debat i de presentació d'experiències va sorgir la idea de crear la Red de Ciudades por la Bicicleta²⁰². Els membres de les entitats que participaren a les jornades recorden amb sorpresa la presència de les dues grans empreses de publicitat exterior competint entre elles per mostrar els sistemes de bicicletes públiques que gestionaven als ajuntaments. Diana González, activista del BACC, explica:

"mai de la vida podíem imaginar que fos un negoci tan brutal perquè nosaltres no érem en aquest àmbit de les empreses que gestionaven els espais públics... de publicitat! Ostres, es que va ser... i les dues empreses competint entre elles a veure qui ho fa més gros per ensenyar-los-hi als ajuntaments. Ens van convidar a un sopar a la Casa Batlló i van posar la bici com si fos Déu, el gran descobriment de Déu.... però això que és?"²⁰³

No va ser el descobriment de Déu, però sí del negoci que suposava la implantació dels sistemes de bicicletes públiques a les ciutats. Tot i que Clear Channel no va poder posar publicitat a les bicicletes públiques de Barcelona, el Bicing li va servir de banc de proves per a futures implantacions de sistemes de bicicletes públiques. Serrasolses explica que "Clair Channel va

¹⁹⁹ Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021; Entrevista a Haritz Ferrando, 12 de març de 2021; Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger i Daniel Eritja, 14 de maig del 2020.

²⁰⁰ Haritz Ferrando et al *Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España* (Madrid: IDAE, 2007).

²⁰¹ Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021.

²⁰² La Red de Ciudades por la Bicicleta es constituí a Sevilla el 13 de març de 2009. L'Ajuntament hi estigué representat pel regidor de Mobilitat Francesc Narváez i esdevingué vocal de l'associació. "Asamblea constituyente de la "Red de Ciudades por la Bicicleta" En línia: <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/acta-fundacional/> [Consultat el 18 de novembre de 2021].

²⁰³ Entrevista a Diana González, 12 d'abril de 2021.

aprendre gràcies als deu primers anys de Barcelona. Va ser el seu test de prova-error perquè va ser així. Des de dins ho han admès, i els primers anys fou... un servei molt deficient²⁰⁴.

5. Conclusions

Malgrat l'alentiment en la construcció de carrils, la presència de la bicicleta a l'espai públic va anar a més en els anys estudiats. I és que els canvis culturals, socials i econòmics que s'estaven produint a la ciutat no varen tenir una correspondència amb la construcció de nous carrils bici. L'avenç va ser molt baix si comparem el període comprès entre el 2000 i el 2007 amb el del 1997 i 1999; tan baix que, en l'evolució de la xarxa ciclista bàsica es podria parlar d'un període perdut. Entre el 2006 i el 2007 (any d'entrada en funcionament del Bicing) es va afegir menys d'un quilòmetre de carril a la xarxa bàsica. Dels avenços en l'ús de la bicicleta a la ciutat, el que va anar més endarrerit fou, sens dubte, el de la construcció de xarxa de carrils: els incompliments dels objectius de l'Ajuntament en aquest àmbit foren sistemàtics.

Les xifres de persones usuàries de bicicleta a la ciutat varen augmentar considerablement en el primer decenni del segle passat de 20000 diaris a gairebé 120000. La bicicleta va anar incorporant nous perfils d'usuaris al llarg de tots aquests anys, apareixen nous models de cicles i de negocis relacionats amb els mateixos.

Pot afirmar-se que els pocs carrils bici construïts presentaven una rendibilitat elevadíssima: com un augment tan minso en infraestructura va aconseguir un augment tant alt de ciclistes. Oimés, si tenim en compte l'increment ciclista en tant poc espai: carrils en vorera i molts d'ells bidireccionals, amb una estratègia clara de l'Ajuntament de destinar poc espai a la bicicleta d'aquest lloc comú que són els carrers i manllevar el mínim possible al cotxe i a la moto. El cost, important, fou el conflicte per l'ús de l'espai públic, que s'anà agreujant a mesura que l'ús de la bicicleta s'incrementà, especialment entre els col·lectius vulnerables de la mobilitat: vianants i ciclistes.

Si bé, la perspectiva del temps permet analitzar amb més claredat els esdeveniments succeïts, els membres dels moviments de defensa de la bicicleta percebien en aquell moment l'avenç d'aquesta en els diferents àmbits: marcs institucionals de treball estables, accions de promoció de la bicicleta, major presència d'aquestes a l'espai públic i, per poc que fos, la construcció de carrils. La percepció de millora els portava a pensar que "les coses comencen a anar soles" i a veure que la "l'Ajuntament va fent coses, lentament, però és acumulatiu i te'l fan davant de casa (*el carril*)"²⁰⁵. De fet és sorprenent de trobar declaracions a la premsa de l'any 2000 on diuen que no cal més carrils bici sinó de més qualitat i connexions²⁰⁶.

²⁰⁴ Entrevista a Pere Serrasolses, 8 de juliol de 2021.

²⁰⁵ Entrevista a Albert Garcia, Hildegard Resinger, Daniel Eritja, 14 de maig de 2020.

²⁰⁶ Óscar Muñoz i Pelip Vivanco "Los ciclistas piden mejores carriles", , *La Vanguardia, Suplemento Vivir en Barcelona*, p. 1 i 3, 29 de maig de 2000.

Més d'un decenni després, Pere Serrasolses s'encara amb el paper que les entitats van jugar aquells anys: "aquesta ha de ser la reflexió del mea culpa de les entitats socials, de no haver-ho fet millor, de no haver anat totes a una i més com una pinya. No tota la culpa és de l'Ajuntament en aquest sentit, perquè és veritat que l'Ajuntament es mou si l'empenyen i depèn com va més a poc a poc"²⁰⁷.

Probablement, el gran protagonista visible d'aquells anys és la implantació del Bicing a la ciutat. En els relats dels protagonistes d'aquells anys i també en la premsa es percep un abans i un després de l'aparició de la bicicleta pública a Barcelona. I sens dubte la seva aparició suposa un trasbals a la ciutat.

Del Bicing se n'han fet diverses lectures. Una primera, és que la seva aparició no està a la llista de les prioritats de les agendes de les entitats en defensa i ús de la bicicleta. Efectivament, en un període de funcionament d'una relació institucional estable, en el marc de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta, el format, condicions i característiques d'aquest servei no fou discutit en el seu si. Una segona és la creació d'un nou símbol urbà que relacionava Barcelona amb una nova modernitat i amb un etiqueta que arar diríem *eco-friendly*. Una tercera és que la bicicleta pública esdevé una eina de lluita política partidista que comportà importants enfrontaments entre els partits polítics de la ciutat. Una quarta és que el Bicing va permetre als membres de les entitats de la defensa de la bicicleta posicionar-se com a persones expertes en ciclisme urbà en general i en bicicleta públic en concret. Una cinquena fou la seva participació en la percepció de conflicte en l'espai públic que ja s'ha esmentat en aquestes conclusions derivat del major nombre de bicicletes al carrer. Però, el Bicing no suposà un canvi substancial de la mobilitat a la ciutat ni en la seva millora ambiental: molt poques persones canviaren el cotxe pel bicing ja que la majoria d'usuaris provenien de modes de transport sostenibles.

En definitiva, el període que va des del 1997 al 2011 fou d'importants canvis socioculturals de la bicicleta però no tant de l'adaptació de l'espai públic per al seu ús. Es va resignificar la bicicleta i del simbolisme ecologista del que provenia va passar a esdevenir un producte que revaloritzava la ciutat com a producte de marca venal /d'acumulació. Però no va aprofitar-se per redistribuir els usos de l'espai públic per llevar espai al cotxe en favor de la bicicleta. I és que "promoure l'ús de la bicicleta implica necessàriament aplicar canvis en el disseny de la mobilitat. I els canvis comporten renúncies que creen perjudicis a la comoditat dels vehicles privats però què són inevitables si s'aposta per una mobilitat més sostenible"²⁰⁸

²⁰⁷ Entrevista a Pere Serrasolses, 8 de juliol de 2021.

²⁰⁸ Sindicatura de Greuges de Barcelona, *La bicicleta a Barcelona*, (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2011, p. 16. En línia [<https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>]. Consultat el 20 de novembre de 2021.

6. Fonts i referències

6.1 Arxius i fons personals

Arxiu Biciclot

BCNROC – Repositori Obert de l'Ajuntament de Barcelona

Centre Documental de la Comunicació (CEDOC-UAB)

Fons personal d'Ester Boada

Fons personal d'Haritz Ferrando

6.2 Entrevistes

Entrevista a Ester Boada, 28 d'abril de 2021

Entrevista a Diana González 12 d'abril de 2021

Entrevista Haritz Ferrando, 12 de març de 2021

Entrevista a Dani Milian, 9 de novembre de 2021

Entrevista a Francesc Narváez, 19 de maig de 2021

Entrevista a Pere Serrasolses, 8 de juliol de 2021

Entrevista Jordi Portabella, 13 d'abril de 2021

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

6.3 Fonts hemerogràfiques citades

Ciclosfera

El Full de la Bici

El País

El Punt

INFO 21 Notícies de l'Agenda 21 de Barcelona

La Vanguardia

New York Times

Sin Prisas

Vilaweb

6.4 Fonts secundàries citades

“Modificacions de l’Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehicles” A: *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona*, núm. 57, p. 20 – 23 (7 de març de 2007).

Ajuntament de Barcelona (2000): *Pla d’Actuació Municipal, 2000-2003. Document per a l’Aprovació Definitiva. Consell Plenari 28 de gener de 2000*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Ajuntament de Barcelona (2009): *Informe anual de les empreses i institucions municipals 2008*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. <http://hdl.handle.net/11703/87401>.

Alonso, Luís E. (2003): *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid: Editorial Fundamentos.

Anaya, Esther (2010): “Are public bikes systems good for cycling?” *Bicycle Politics Workshop*, 16th-17th September 2010. Lancaster: Lancaster University, sp.

Anaya, Esther; Castro, Alberto (2012): *Balance General de la Bicicleta Pública en España*. Madrid: Fundación Eco Veritas.

Bahamonde, Daniela; Cebollada, Àngel; Anaya, Esther (2016) “Políticas de bicicleta en Barcelona. Indagando sobre las desigualdades de la oferta ciclista pública” A: Doval, Antonio; Lois, Ruben C.; Miramontes, Àngel; Pazos, Miguel; Piñeiro, M^a Àngeles (coord.): *Los escenarios económicos en transformación. La realidad territorial tras la crisis económica*. Santiago de Compostela: USC-AGE, p. 37-44.

Barcelona de Serveis Municipals, S.A (BSM) (2008): *Memòria, 2007*. Barcelona: Barcelona Serveis Municipals). <http://hdl.handle.net/11703/89590>

BCN Mobilitat, Ajuntament de Barcelona (2007): *Dades bàsiques de Mobilitat, 2006*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. <http://hdl.handle.net/11703/92671>

Bicicleta Club de Catalunya (2008): *Memòria del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) 2006 - 2008. Per a l’obtenció de la Declaració d’Utilitat Pública*. Barcelona: BACC, setembre de 2008.

Castiella Txema; Martínez, Lucas (coord.) (2004): *Barcelona en Bici: Guies d'educació ambiental*, n. 19. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Comissió d'Equilibri Territorial i Planejament Urbà. Ajuntament de Barcelona (1996): *Pla d'Actuació Municipal, 1996-1999. Aprovat inicialment pel Consell Plenari del 22 de desembre de 1995. Aprovat definitivament pel Consell Plenari del 15 de març de 1996*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. <http://hdl.handle.net/11703/102272>.

Cox, Peter (2015): "Cycling Cultures and Social Theory" A: Cox, Peter (ed.) *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester, p. 14-42.

DOYMO; Ajuntament de Barcelona (2012): *Dades Bàsiques de mobilitat 2011*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. <http://hdl.handle.net/11703/92676>.

Duarte, Fábio (2016): "Disassembling Bike-Sharing Systems: Surveillance, Advertising, and the Social Inequalities of a Global Technological Assemblage", *Journal of Urban Technology*, vol 23, n. 2, p. 103 - 115. <https://doi.org/10.1080/10630732.2015.1102421>.

Eritja, Daniel (1998): "Ciutats per caminar, ciutats per viure" *Jornades sobre Transport i Ciutat* (Alcoi, 16 i 17 d'octubre de 1998). En línia: https://www.carrascaeologistesenaccio.org/_antiga/bici-eritja.htm#annex1[06/05/2020. [Consultat el 20 de novembre de 2021].

Ferrando, Haritz; Anaya, Esther; Arauzo, Idoia (2007): *Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España*. Madrid: IDAE.

Fishman, Elliot; Washington, Simon; Haworth, Narelle; Mazzei, Armando (2014): "Barriers to bikesharing: an analysis from Melbourne and Brisbane". *Journal of Transport Geography*. n. 41, p. 325–337. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.005>.

Fuentes Bayó, Salvador (2005): "El Dia sense cotxes a Catalunya. Recull de vivències personals". *SAM: Suport a la gestió ambiental d'activitats en el municipi*, n. 13. desembre de 2005, p. 49 – 56.

Héran, Frédéric (2014): *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Paris: La Découverte/Poche.

Huré, Maxime (2017): *Les mobilités partegées. Nouveau capitalisme urbain*. Paris: Publications de la Sorbone.

Huré, Maxime (2018): "Gouverner les politiques de mobilité urbaine. Quatre équations politiques à résoudre pour les grands métropoles. Les cas des vélos partegés". A: Baron, Nacima i Romero, Juan (Eds.): *Cultura territorial e innovación social. ¿Hacia un nuevo de modelo*

metropolitano en Europa del Sur? València: Publicacions de la Universitat de València, p. 281 - 293.

López Palomeque, Francesc (2015): "Barcelona, de ciudad con turismo a ciudad turística. Notas sobre un proceso complejo e inacabado". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 61/3, p. 483 - 506. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.296>.

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

Pacte per la Mobilitat (2002): *El Pacte per la Mobilitat: seguiment 2001*. Barcelona: Servei de la Via Pública. <http://hdl.handle.net/11703/92641>.

Parkes, Stephen D.; Marsden, Greg; Shaheen, Susan A.; Cohen, Adam P. (2013): "Understanding the diffusion of public bikesharing systems: evidence from Europe and North America". *Journal of Transport Geography*, n. 31, p. 94 - 103. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.06.003>

Penn, Robert (2012): *It's All About the Bike: The Pursuit of Happiness on Two Wheels* (traducció al castellà: *La bici lo es todo. La búsqueda de la felicidad sobre dos ruedas*. Madrid. Capitán Swing Libros, 2018).

Ruscadella, Miquel (2010): "Els 'carrils bici' de doble sentit de circulació a Barcelona". *3r Congrés de la Bicicleta*. Lleida, s/p. <http://hdl.handle.net/11703/90713>,

Santiago Gorostiza, Santiago; Sillero, Azahara, Cebollada, Àngel (2020): *'I per què no?' El retorn de la bicicleta (1977 – 1997)*. Barcelona: Fundació Catalunya-Europa.

Sanz, Alfonso (2005): "El viatge de les paraules". *SAM. Suport a la Gestió Ambiental d'Activitats en el Municipi*, n. 5, p. 8 - 9.

Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona (2004): *Memòria 2003*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. <http://hdl.handle.net/11703/87768>.

Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona (2006): *Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona i Intra. <http://hdl.handle.net/11703/96363>.

Sector de Seguretat i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona (2007): *Memòria 2006*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. <http://hdl.handle.net/11703/87770>.

Sector de Via Pública, Ajuntament de Barcelona (2003): *Pacte per la Mobilitat, Barcelona. Memòria de gestió 1998 – 2002*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Servei de Via Pública. Ajuntament de Barcelona (2000): *Pacte per la Mobilitat, 2000*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. <http://hdl.handle.net/11703/84930>.

Shaheen, Susan; Martin, Elliot; Cohen, Adam (2013): "Public Bikes sharing and Modal Behavior: A Comparative Study of Early Bikes sharing Systems in North America". *International Journal of Transportation*, v. 1, n. 1, desembre de 2013. <http://dx.doi.org/10.14257/ijt.2013.1.1.03>

Sindicatura de Greuges de Barcelona (2011): *La bicicleta a Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. En línia: <https://www.sindicabarcelona.cat/wp-content/uploads/2020/11/bicicleta.pdf>. [Consultat el 20 de novembre de 2021].

Torres, Joan (2004): *La Mobilitat: quasi un model*. Barcelona: Aula Barcelona.

Valles, Miguel (2002): *Entrevistas cualitativas*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

Vivanco, Luis A. (2013): *Reconsidering the bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing*. Oxon: Routledge.

Woodcock, James ; Tainio, Marko; Cheshire, James; O'Brien, Oliver; Goodman, Anna (2014): "Health effects of the London bicycle sharing system health impact modelling study". *BMJ*, n. 348, g425. <https://doi.org/10.1136/bmj.g425>.