

AULA D'HISTÒRIA

VERSIO
DIGITAL

BARCELONA,

MÉS D'UN

SEGLE DE

CICLISME

CENTRE D'ESTUDIS OLÍMPICS I DE
L'ESPORT JOAN ANTONI SAMARANCH



Fundació Barcelona Olímpica

AULA D'HISTÒRIA

BARCELONA,
MÉS D'UN
SEGLE DE
CICLISME

Autors

JOAN MANEL SURROCA

JULI PERNAS

SERGI VALDIVIESO

RAÛL VÁZQUEZ

FRANCESC TERRÓN

Editat per: Fundació Barcelona Olímpica (FBO).
© BARCELONA, MÉS D'UN SEGLE DE CICLISME.
Surroca, Joan Manel.
Pernas, Juli.
Valdivieso, Sergi.
Vázquez, Raúl.
Terrón, Francesc.
2a edició revisada – Barcelona, Espanya: 2023.



**Fotografies pàgines interiors
tots els drets reservats:**

© Arxiu Fotogràfic Centre
Excursionista de Catalunya (AFCEC).
Autor: Aguirre Serrat-Calvó, Màrius. Pàg. 12
Autor: Co i de Triola, Josep Maria. Pàg. 14

© Arxiu Nacional de Catalunya (ANC).
Autor: Brangulí, Josep. Pàg. 18, 25, 30, 31
Autor: Casas i Galobardes, Gabriel. Pàg. 22

© Fundació Barcelona Olímpica (FBO).
Fons: FBO.
Autor: Herrera, Cristian. Pàg. 64, 65
Fons: Peris i Latorre, Rubèn. Pàg. 15
Autor: Clavijo, M. Salomé. Pàg. 15
Fons Comitè Olímpic Organitzador
Barcelona'92 (COOB'92).
Autor: Desconegut. Pàg. 67
Autor: Herrero, Pep. Pàg. 70
Fons: Institut Barcelona Esports (IBE).
Autor: Desconegut. Pàg. 43, 44, 50, 53, 55, 57, 59
Autor: Mauri, E. Pàg. 28
Autor: Tàpies, Antoni. Pàg. 28
Autor: Serrahima, Claret. Pàg. 29
Autor: Amare, Lluís. Pàg. 29

© Volta Ciclista a Catalunya.
Autor: Soro, Miguel. Pàg. 29

© Unipublic. Pàg. 32, 33

© Mundo Deportivo. Pàg. 47

© Reuters / Gtres.
Autor: Gaillard, Eric. Pàg. 48

© Arxiu Fotogràfic de Barcelona (AFB).
Autor: Desconegut. Pàg. 60
Autor: Pérez de Rozas. Pàg. 54, 75

© Arxiu Pernas, Juli.
Autor: Desconegut. Pàg. 62

© Unió Esportiva Sants. Pàg. 76

© Herrera, Cristian. Pàg. 77

Instruccions especials i altres notes:

- Gràfics:
© Fundació Barcelona Olímpica (FBO).
Autor: Clavijo, M. Salomé.

- Tipografies:
© *BPDots-Atrevit*. Tipus: OpenType Tipus 1.
© *OratorStd*. Tipus: OpenType Tipus 1.
© *OratorStd-Slanted*. Tipus: OpenType Tipus 1.
© *PTSans-Regular*. Tipus: OpenType TrueType.
© *PTSans-Italic*. Tipus: OpenType TrueType.

- Disseny gràfic i maquetació:
© FBO / Clavijo, M. Salomé.

- Coordinació editorial: FBO
/ CEO-JAS / Vázquez, Raúl.

- Revisió de textos: [textosBCN](#).

- Coordinació d'imatge: FBO
/ Herrera, Cristian i Clavijo, M. Salomé.

Dipòsit legal: B-11758-2023.
ISBN: 978-84-09-56525-2.
Imprimeix: STA Gestión Creativa, S.L.
Imprès a Espanya.



Fundació Barcelona Olímpica



[Av. de l'Estadi, 60, Barcelona](#)
(davant l'Estadi Olímpic)



T. +34 934 260 660
T. +34 932 925 379



E-mail: info@fbolimpica.es



www.fundaciobarcelonaolimpica.es

[@fundaciobarcelonaolimpica](#)



[@fbolimpica](#)



[@fundacio_barcelona_olimpica](#)



[fundació barcelona olímpica-
museu olímpic](#)



PREFACI

Per segona vegada a la història, la Vuelta Ciclista a España ha escollit Barcelona com a ciutat amfitriona per organitzar l'inici de la cursa en la 78a edició.

Coincidint amb aquesta efemèride, la Fundació Barcelona Olímpica, des del Centre d'Estudis Olímpics i de l'Esport Joan Antoni Samaranch, ha volgut dedicar aquest llibret a la història de la bicicleta i el ciclisme a la ciutat. És un treball fruit de la col·laboració entre diverses persones que, a través de recerques, històriques i/o verbals, i experiències personals, ens expliquen l'origen del ciclisme i els velòdroms a Barcelona; rememoren algunes de les proves ciclistes més conegudes, tant a escala local com internacional, i tenen la ciutat com a nexa d'unió, sense oblidar el vessant olímpic, amb la participació dels ciclistes catalans als Jocs Olímpics.

ÍNDIX

1. ELS ORÍGENS DEL CICLISME A BARCELONA	11
1.1.INTRODUCCIÓ	11
1.2.LES PRIMERES COMPETICIONS A BARCELONA	13
1.3.LES CURSES D'UN DIA A BARCELONA	14
2. BARCELONA I ELS VELÒDROMS	17
2.1.INTRODUCCIÓ	17
2.2.VELÒDROMS	19
3. LES GRANS CURSES	26
3.1.BARCELONA, BRESSOL DE LA VOLTA CICLISTA A CATALUNYA	26
3.2.BARCELONA I LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA	32
3.2.1.DES DEL SEU INICI, BARCELONA AMB LA VUELTA	35
3.2.2.DÈCADA DELS SEIXANTA: L'ARRIBADA ÉS UN FESTIVAL	36
3.2.3.DÈCADA DELS SETANTA: LA FI D'UNA ETAPA	37
3.2.4.DÈCADA DELS VUITANTA: CAP A UN NOU MODEL	38
3.2.5.DÈCADA DELS NORANTA: EL PARÈNTESI OLÍMPIC	38

_____	3.2.6. BARCELONA, CAPITAL	
_____	INTERNACIONAL DE L'ESPORT _____	39
_____	3.2.7. ALTRES ESCENARIS DE FINAL	
_____	D'ETAPA A BARCELONA _____	40
_____	3.2.8. EL VELÒDROM I LA VUELTA _____	41
_____	3.3. BARCELONA, DOS CAMPIONATS DEL	
_____	MÓN DE CICLISME _____	42
_____	3.4. EL TOUR DE FRANÇA A BARCELONA _____	46
4.	BARCELONA: LA SETMANA CATALANA DE CICLISME I	
_____	L'ESCALADA CICLISTA A MONTJUÏC _____	50
_____	4.1. LA SETMANA CATALANA DE CICLISME _____	50
_____	4.2. ESCALADA CICLISTA A MONTJUÏC _____	52
5.	CURSES POPULARS _____	54
_____	5.1. INTRODUCCIÓ _____	54
_____	5.2. LA FESTA DEL PEDAL _____	56
_____	5.3. LA DIADA MONTSERRATINA _____	56
_____	5.4. LA FESTA DE LA BICICLETA _____	56
_____	5.5. PEDALADA ECOLÒGICA POPULAR	
_____	BARCELONA - SITGES _____	57
_____	5.6. EL CRITÈRIUM CIUTAT DE L'HOSPITALET _____	58
_____	5.7. LA BARCELONA - ANDORRA _____	58
_____	5.8. LA BARCELONA - MADRID _____	58
_____	5.9. CINTURÓ CICLISTA INTERNACIONAL	
_____	DE CATALUNYA _____	59
_____	5.10. CURSA BARCELONA - MONTPELLER _____	59
_____	5.11. JOCS MEDITERRANIS _____	60

<u>6.</u> CICLISME I CIUTADANIA _____	61
<u>7.</u> ICONOGRAFIA CICLISTA A BARCELONA _____	64
<u>8.</u> BARCELONA: EL CICLISME I ELS JOCS OLÍMPICS _____	66
<u>8.1.</u> EL CICLISME ALS JOCS OLÍMPICS DE BARCELONA'92 _____	66
<u>8.2.</u> EL CICLISME ALS JOCS PARALÍMPICS DE BARCELONA'92 _____	69
<u>8.3.</u> L'ASSOCIACIÓ ESPORTIVA GENESIS CYCLING TEAM, EL CICLISME INCLUSIU _____	72
<u>9.</u> CLUBS CICLISTES CENTENARIS _____	74
<u>9.1.</u> SPORT CICLISTA CATALÀ _____	74
<u>9.2.</u> AGRUPACIÓ CICLISTA MONTJUÏC _____	75
<u>9.3.</u> UNIÓ ESPORTIVA DE SANTS _____	76
<u>10.</u> EPÍLEG _____	77
<u>11.</u> REFERÈNCIES _____	79

1. ELS ORÍGENS DEL CICLISME A BARCELONA

SERGI VALDIVIESO

1.1 INTRODUCCIÓ

La història de la bicicleta amb la ciutat de Barcelona és una relació intensa. Sigui com a seguidors o com a practicants, els barcelonins s'han interessat per la bicicleta des de fa un segle i mig. Tenim constància d'una cursa ciclista a les festes de Gràcia de 1882, la qual cosa no vol dir que no se n'haguessin disputat abans. Ja no queda, però, cap club dels 21 que hi havia l'any 1901, tal com recull la magnífica *Història de la Federació Catalana de Ciclisme*, que van signar el 2018 Iván Vega i Bernat López. El club ciclista més antic és l'Sport Ciclista Català (1912), seguit de l'Agrupació Ciclista Montjuïc (1917), la Unió Esportiva de Sants (1922) i la Unió Ciclista Sabadell (1922). Actualment, el teixit social està més consolidat. Dels més de 700 clubs afiliats a la Federació Catalana de Ciclisme, una tercera part tenen 25 anys o més i organitzen més de 500 curses per temporada, a més de les excursions habituals.

El ciclisme a casa nostra ha estat una qüestió de vocació, tant per als que pedalen, com per als que organitzen, com per als que hi posen diners. I aquestes vocacions no són eternes: tard o d'hora el cansament, l'edat o les dificultats han donat per acabada una cursa o un club. No oblidem que el ciclisme –excepte el de pista i el de muntanya– es disputa a la via pública, al carrer o a la carretera, i no es cobra entrada. I no sempre és fàcil aconseguir ni els diners per a premis i les despeses de materials, ni els permisos, ni el vistiplau dels veïns. Té molt de mèrit, doncs, el que s'ha estat fent a Barcelona. A banda de les grans curses supervivents, val la pena donar una ullada al panorama històric.

Per començar, cal dir que a finals del segle XIX el centre del ciclisme històric de Barcelona es trobava entre la ronda de Sant Pere i la plaça de Catalunya, i també entre l'Arc de Triomf i el Parc de la Ciutadella. Allà es van organitzar les primeres curses, però també les primeres concentracions de cicloturismes, que encara no es deien així.



VISTA GENERAL DEL VELÒDROM DE LA
BONANOVA, UN ESPAI ON ES PRACTICAVEN
DIVERSOS ESPORTS, AMB PERSONES
JUGANT A FUTBOL.

1.2 LES PRIMERES COMPETICIONS

A BARCELONA

El Parc de la Ciutadella va ser l'escenari, durant mig segle, de la disputa de curses en un circuit de terra de 1.500 metres. A més, moltes curses llargues que acabaven a Barcelona hi tenien l'arribada. Cal destacar que el Parc de la Ciutadella també va ser escenari de la primera cursa ciclista femenina de l'Estat espanyol, organitzada per l'Sport Ciclista Català, i es va disputar el 27 de novembre de 1932, en temps de la II República. La cursa la va guanyar Antonia Yáñez¹. Al llarg dels anys cinquanta també es van fer curses darrere moto. Els ciclistes més destacats hi prenién part, pedalant sols els primers quilòmetres i després fent els últims trenta cada un darrere d'una moto que els esperava. Era una variant del ciclisme darrere moto, especialitat que es disputava als velòdroms i en la qual el mallorquí Guillermo Timoner va ser sis vegades campió del món.

La dècada dels anys vint va ser d'una gran activitat competitiva. Els clubs es creaven per fer excursionisme, però també per formar equips i organitzar curses. Per als socis a qui els agradava la bicicleta, però que no tenien la classe per a l'alta competició, es començaren a prodigar les competicions socials dintre dels clubs, com els campionats d'excursionisme o proves de regularitat, les quals han estat la base de la convivència esportiva; també hi havia alguna discussió.

Consta que es van fer curses exclusives per a empleats de la banca o de la Telefónica. Els ciclistes bons eren desitjats per molts clubs que els acollien, tradició que durà molt de temps. El ciclisme tenia prestigi entre tots els joves que s'apuntaven a tots els esports de moda. Veiem noms repetits de *sportmans*² a les llistes dels socis de molts dels clubs de *football*, de *lawn tennis*, de rem i també de ciclisme.

1 Sánchez, Luis (2021). Antonia Yáñez, una guanyadora pionera. *barcelonaSportiva* <http://barcelonasportiva.blogspot.com/2021/04/antonia-yanez-una-guanyadora-pionera.html>

2 *Sportman* és la persona que fa esport. L'*sportman* és l'aristòcrata que, a finals del segle XIX, havia trobat el gust per jugar a tennis, fer un partit de futbol amb els amics sobre un terreny de joc que avui ens semblaria un cap de patates o aprofitar un migdia d'estiu per fer unes braçades a la platja de la Barceloneta. [Pernau, Gabriel (2008). *Sportman. Les millors imatges dels pioners de l'esport català*, Barcelona: La Magrana, Ajuntament de Barcelona, p.7].

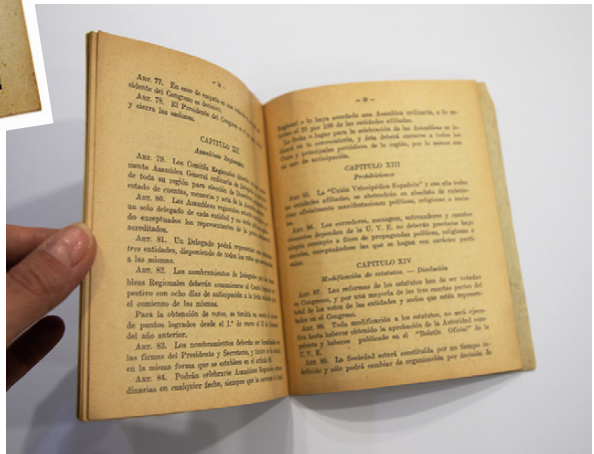
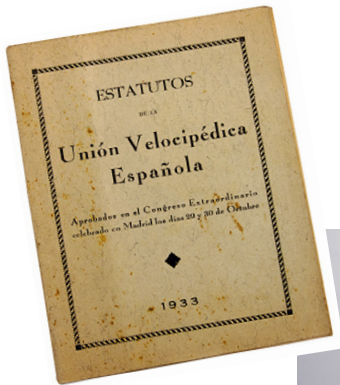
- ✓ FESTA DEL PEDAL, CONCENTRACIÓ I SORTIDA DES DEL PARC DE LA CIUTADELLA DE BARCELONA; ORGANITZADA EL 2 DE MAIG DE 1915.



1.3 LES CURSES D'UN DIA A BARCELONA

A partir dels anys trenta, diversos clubs van organitzar per tota la ciutat curses que duïen el nom del barri o d'algun esportista o dirigent desaparegut. La gran oportunitat van ser les festes majors, que pràcticament van arribar a comptar amb la seva pròpia cursa ciclista. La primera cursa de la temporada era el Gran Premi Inauguració, que es va disputar 69 vegades, fins al 2011, organitzat per l'Agrupació Ciclista Montjuïc, un dels clubs més actius de la ciutat de Barcelona. Començava sempre a Barcelona i tenia arribada a Vic.

✓ ESTATUTS DE LA UNIÓN VELOCIPÉDICA ESPAÑOLA DE L'ANY 1933.



També es van fer 60 edicions del Trofeu Masferrer³, organitzat per la Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants (UE Sants), que durant molts anys es va disputar com a prolegomen de la Volta Ciclista a Catalunya. Grans figures ciclistes han disputat aquest trofeu, com per exemple Marià Cañardo, Antonio Andrés Sancho, Fernando Murcia, Miquel Poblet, Txomin Perurena, Miguel Mari Lasa o Àngel Edo, guanyador de l'última edició, el 1994.

³ El Trofeu Masferrer va ser una clàssica ciclista dedicada a Narcís Masferrer, un dels pioners de l'esport i del periodisme esportiu català. La primera edició es va organitzar el 1932 i el guanyador va ser Marià Cañardo.

La fragilitat organitzativa de les curses explica la seva vida imprevisible i, sovint, breu. Els clubs no sempre tenien els diners i la força de sacrifici per tirar endavant. Els grans clubs, com la Unió Esportiva de Sants, han donat suport a proves que s'haurien pogut perdre. Durant temps, per exemple, el Trofeu Gavaldà es va disputar just abans de la sortida de la primera etapa de la Volta Ciclista a Catalunya, i el Trofeu Armengol, coincidint amb l'última etapa de la Volta Ciclista a Catalunya. Darrerament, el 2022, al districte de Sants, en una matinal de diumenge per a diverses categories, s'ha disputat el 75è Trofeu Armengol, el 45è Quirze Martí i el 44è Antoni Andrés Sancho.

Cal reconèixer que moltes proves han desaparegut del panorama de la ciutat, sovint per la crisi o per la desaparició de la gent que s'encarregava d'organitzar-les. És cert que tampoc hi ha la quantitat de públic d'abans, quan anar a les curses de manera presencial era l'única manera de conèixer aquelles figures del ciclisme que només sortien a les cròniques d'*El Mundo Deportivo*.

2. BARCELONA I ELS VELÒDROMS

RAÜL VÁZQUEZ

2.1 INTRODUCCIÓ

L'augment progressiu de la població al segle XIX, a conseqüència dels moviments migratoris i les noves tendències socials, va portar a un interès considerable per la pràctica esportiva, sobretot en les classes socials més acomodades, que disposaven de temps d'oci.

Barcelona, una de les ciutats amb més pràctica esportiva del món i pionera en construccions d'equipaments esportius, ben aviat va sentir la necessitat de modernitzar-se i presentar projectes que anessin encaminats a difondre la pràctica esportiva i els beneficis de l'activitat física. Hipòdroms, velòdroms i frontons van ser les primeres grans instal·lacions esportives que es van establir a la ciutat. "El velocípedo llegó a Barcelona hacia 1885 (...) podemos afirmar que el ciclismo fue el primer ejercicio que se llamó sport verdaderamente, y que de él han partido las tendencias de carácter deportivo."⁴

A conseqüència de la difusió de l'esport en general, i del ciclisme en particular, i arran de la manca d'instal·lacions adequades per a la pràctica del ciclisme a Barcelona, el 1891 un grup de persones van impulsar la construcció d'un dels primers velòdroms de la ciutat, a la ronda de Sant Pere cantonada amb el carrer de Girona. L'Ajuntament de Barcelona, amb motiu del IV centenari del descobriment d'Amèrica, va crear una comissió de festes, la qual va determinar l'aportació de 10.000 pessetes per construir un nou velòdrom⁵. A més, al programa dels actes hi havia prevista l'organització d'unes carreres de ciclisme: "(...) todos los velocípedos, uniformados y llevando iluminación en los aparatos respectivos, harán un pasacalle; un jurado, de la comisión gestora, adjudicará entre ellos cinco medallas a los que en igual número se presenten mejor vestidos."⁶. La vida d'aquest velòdrom va ser molt efímera. La ubicació el condemnava, ja que aquell espai cèntric de la ciutat estava reservat a la construcció d'habitatges.

4 R. Badius, Juli (1978): 1.

5 El cost total de l'obra ascendia a 30.000 pessetes.

6 *La Vanguardia*, p. 3, del 28 d'agost de 1892.

✓ CURSA CICLISTA AL VELÒDROM DEL CUBELL, AL CARRER DE SANT JORDI DEL BARRI DE SANTS DE BARCELONA.



Sense cap mena de dubte, l'organització de l'Exposició Universal de 1888⁷ i l'Exposició Internacional de 1929 va suposar una remodelació urbanística important de Barcelona i va permetre demostrar la incontestable vocació de la ciutat per organitzar esdeveniments de primer nivell.

El perfeccionament de les màquines i la introducció del pneumàtic van ser dos factors que van beneficiar l'ús de la bicicleta. Fins a aquell moment, l'activitat ciclista es limitava a l'organització de passejos per la ciutat i la rodalía, sense interès competitiu.

7 En el programa de les festes de l'Exposició Universal, organitzada a Barcelona el 1888, hi figurava una competició de velocípedes.

2.1 VELÒDROMS

El primer gran velòdrom construït a Barcelona va ser el de la Bonanova, un recinte poliesportiu ubicat al costat del carrer de Modolell, on hi havia l'entrada a la instal·lació, i molt a prop de l'estació de la Bonanova de la via fèrria de Sarrià. "Se hallaba justo sobre el Turó Park, aunque en aquel 1899 este aún no existía. Hoy estaría delimitado por las calles Vallmajor, de la Reina, Modolell y Valero."⁸ El velòdrom va ser inaugurat el 24 de setembre de 1893, coincidint amb les festes de la Mercè. Tenia una corda de ciment de 400 metres amb dues rectes de 120 metres i dos revolts de 80 metres. Al costat de la tribuna principal, que disposava de deu graderies, hi havia un restaurant i un pavelló amb vestidors i dutxes. Com que el terreny era de gespa, la instal·lació també es va utilitzar per a la pràctica d'altres esports, com el tennis, el criquet, el tir, el futbol⁹, etc.

L'any 1898 va ser l'últim que es van organitzar competicions velocípedes en aquest velòdrom, ja que les curses van passar a organitzar-se al del carrer d'Aragó. "Muerto el Velódromo de la Bonanova... pues a Velódromo destruido, otro nuevo, que Barcelona la capital ciclista por excelencia no podía estar sin su gran pista y ahora afirmamos que la tendrá digna de su importancia."¹⁰

Aquest nou velòdrom, gestionat per la Sociedad Anónima Velódromo, estava situat entre els carrers de Muntaner, d'Aragó i de Casanova. Encara que ja havia entrat en funcionament, la inauguració oficial va ser el 29 de juny de 1901. Era una instal·lació més cèntrica i també permetia la pràctica d'altres esports. Malauradament, aquest velòdrom no va tenir una vida llarga, i el 1903 va ser enderrocat.

Amb l'abandonament dels dos velòdroms principals de la ciutat, el de la Bonanova i el d'Aragó, Barcelona deixava als afeccionats del món del ciclisme sense una instal·lació important per continuar donant difusió a aquest esport.

La ciutat tenia una pista improvisada al Parc de la Ciutadella, però no es podia parlar d'una instal·lació òptima ni adequada per a la pràctica del ciclisme.

⁸ *La Vanguardia, match*, p. 7, del 29 de novembre de 2004.

⁹ El Velòdrom de la Bonanova va ser el primer camp de futbol del FC Barcelona.

¹⁰ *Los Deportes*, núm. 1, p. 9, de l'1 de gener de 1899.

El Velòdrom del Parc de la Ciutadella es va inaugurar coincidint amb les festes de la Mercè de 1904. Estava situat a la plaça d'armes, un indret que actualment porta el nom de la plaça de Joan Fiveller. "La construcción del Velódromo en la plaza de Armas (...) es un hecho. Tendrá la cuerda 300 metros, constituyendo menos de un kilómetro las tres vueltas."¹¹ Al programa esportiu de les festes de la Mercè d'aquell any es van organitzar diverses curses de bicicleta, les quals estaven regides pel reglament de la Unión Velocipédica Española (UVE). Aquest velòdrom també va tenir una breu estada a la ciutat, i el maig de 1905 ja apareixien a les hemeroteques articles on parlaven del seu tancament: "Se aprueba con el voto en contra del señor Albó una proposición urgente pidiendo la enajenación por concurso de los materiales procedentes de la pista del velódromo del Parque."¹²

Ben aviat es va fer notar que la ciutat havia de construir un velòdrom per als amants del ciclisme. "La necesidad de que una población como Barcelona disponga de un buen Velódromo es muy imperiosa, porque a nuestra capital, a quien muchos califican de una de las más hermosas de Europa, le sobran muchas cosas que la afean y le faltan muchas otras que la embellecieron, y con Velódromo cuentan París, Londres, Viena, Roma, Ginebra, Oporto, etc. etc. y en España nos tenemos que contentar con el de Palma y ahora afortunadamente con el de Sabadell, ya que en el de Tarrasa por no reunir las dimensiones reglamentarias, no pueden celebrarse pruebas oficiales (...) el Velódromo puede y debe hacerse, todo el mundo piensa así."¹³

La petició social va tenir efecte i es va construir un nou velòdrom, en part gràcies al suport de l'industrial Josep Rex, un autèntic fanàtic del món de la bicicleta. El 17 de febrer de 1907 es va inaugurar el Velòdrom de Las Arenas, que deu el nom al fet que la instal·lació esportiva era molt a prop de la plaça de braus de Las Arenas, concretament, entre els carrers d'Aragó, de València, de Vilamarí i de Llançà. Algunes hemeroteques de l'època parlaven de la possibilitat de cobrir la plaça de braus i de la construcció d'un nou velòdrom. "(...) se mantiene la idea de cubrir la Plaza de Toros Arenas e instalar un velódromo en ella (...) Circula un rumor."¹⁴ Finalment, la plaça de braus no es va cobrir, però es va organitzar una prova ciclista en una pista desmuntable provisional de fusta l'11 de juny de 1949.

11 *Los Deportes*, núm. 317, p. 5, del 17 de setembre de 1904.

12 *La Vanguardia*, p. 2, del 26 de maig de 1905.

13 *El Mundo Deportivo*, p. 2, del 26 de juliol de 1906.

14 *El Mundo Deportivo*, p. 4, del 18 de març de 1934.

Uns anys després de la inauguració del Velòdrom de Las Arenas, es van construir dos velòdroms més: Parc de Sports i barri de Sants. El Velòdrom del Parc de Sports, construït en un temps rècord i gràcies a la iniciativa de l'empresari i ciclista belga Victor Touron, estava ubicat a l'illa que hi havia entre els carrers d'Indústria, actual carrer de París; de Coello; de Muntaner, i de Casanova, on hi havia el camp del carrer de Muntaner, conegut popularment com el Camp de les Faves. El velòdrom es va inaugurar el 28 de març de 1909: "Las localidades están muy bien dispuestas, las tribunas son elegantes y espaciosas (...) La pista es muy rápida; nunca se habían alcanzado hasta ahora en Barcelona las velocidades que consiguieron (...)"¹⁵. La vida d'aquesta instal·lació esportiva també va ser breu i no hi consta cap activitat a partir de 1912.

Històricament, al barri de Sants hi ha una gran afició pel món del ciclisme. A finals de 1908, i sota l'empremta del Club Pista Velo de Sants, es van començar a organitzar curses ciclistes, fet que va permetre la construcció d'un petit velòdrom provisional al carrer del Migdia, actual carrer de Rossend Arús. "Dadas las grandes reformas introducidas en la citada pista, cuyo desarrollo es de unos doscientos metros, o pueda ésta calificarse de pequeño velódromo. (...) La facilidad de trasladarse al mencionado velódromo, pues está muy cerca de las cocheras del tranvía de Sans, hace esperar que las carreras se verán muy concurridas."¹⁶. Amb el naixement del Club Ciclista Nou Velòdrom (1908), una de les primeres entitats especialitzades en el ciclisme de pista, es va donar pas a la construcció d'un nou velòdrom al barri de Sants, situat al carrer de Sant Jordi i conegut popularment com el Velòdrom del Cubell. Inaugurat l'abril de 1909, aquest equipament esportiu tenia 133 metres de corda i un ample a les rectes de 3 metres. La vida d'aquest velòdrom va ser més llarga que la dels anteriors, i va tancar les portes el novembre de 1925. En més d'una ocasió, el velòdrom va organitzar l'arribada de la Volta Ciclista a Catalunya i va celebrar les primeres 24 hores ciclistes en pista el 8 i 9 de desembre de 1917, que, malauradament, no es van poder acabar a causa de la pluja. "La llegada de la gran carrera ciclista Vuelta de Cataluña se supone tendrá lugar desde las tres de esta tarde, siendo el punto designado para ello el Velódromo de Sans."¹⁷

A finals de 1925, la ciutat va disposar d'un velòdrom més gran, també ubicat al barri de Sants, i aquest fet va suposar el tancament del del Cubell. La Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants, que va néixer fruit de la fusió del Club

15 *El Mundo Deportivo*, portada, de l'1 d'abril de 1909.

16 *El Mundo Deportivo*, p. 3, del 31 de desembre de 1908.

17 *La Vanguardia*, p. 5, del 8 de gener de 1911.

- ✓ DOS EQUIPS DE CICLISME DE LA COMPETICIÓ DARRERE MOTOCICLETA EN UN REVOLT DEL VELÒDROM DE SANTS DE BARCELONA.



Ciclista Nou Velòdrom i el Velo Club Sants, va liderar el projecte i la construcció d'aquest velòdrom. "La sección ciclista de la U.E. Sans ha dado comienzo a los trabajos preparatorios para la construcción del nuevo velódromo que debe edificarse en el espléndido terreno adquirido por dicha entidad en la calle Rolanda (...) Gran número de socios de la entidad y amantes del ciclismo en general desfilan por la secretaria del club donde está expuesto el modelo, para conocerlo pudiéndose comprobar el entusiasmo que reina entre el elemento ciclista para que el bello proyecto se traduzca dentro muy breve plazo en realidad."¹⁸. El 5 de desembre de 1926 es va inaugurar el velòdrom, el qual va quedar molt vinculat a la Volta Ciclista a Catalunya i va continuar funcionant fins que es va enderrocar, el 1932.

Arreu de Catalunya també es construïen velòdroms: Mataró, Tortosa, el Vendrell, Vilafranca, el Morell, Gavà, Sabadell, Reus, entre altres poblacions. Les vetllades ciclistes a la pista es van convertir en veritables llocs d'espectacle.

¹⁸ *La Vanguardia*, p. 20, del 17 de gener de 1926.

Als anys trenta, la població de Barcelona va tenir una forta afició per les curses de llebrers, que es feien als canòdroms. En aquestes singulars instal·lacions també s'hi van organitzar curses ciclistes. Per exemple, al Canòdrom de Barcelona, de la carretera de Sarrià, anteriorment anomenat Canòdrom Kennel de Sarrià, la Unió Esportiva de Sants i el Club Ciclista Barcelona hi van organitzar proves ciclistes entre els anys 1944 i 1946, en velòdroms provisionals.

A l'antic Camp del Guinardó del CE Europa, conegut popularment com el Camp dels Cuartels per la seva proximitat a les casernes militars de la Guàrdia Civil del carrer de Lepant, es va construir un velòdrom provisional de terra ben compactada que va ser anomenat el Velòdrom de Gràcia. Aquesta instal·lació va ser inaugurada el 27 de maig de 1942, coincidint amb el Dilluns de Pasqua. “El magnífico programa que ha utilizado la Unión Deportiva de Gracia para la inauguración del velódromo que ha ideado dentro de su campo de fútbol es esta vez el complemento que solo ha servido para desbordar el interés público (...) La propaganda se la había hecho de tiempo clamor incesante traslucido en la prensa y en mil discusiones ‘Barcelona necesita un velódromo’ (...) abrirá sus puertas un campo de fútbol a corredores y árbitros de ciclismo. El pito del árbitro enmudecerá en esa tarde para dejar oír el sonido de la campana anunciando primas y sprints. El marcador de ‘goles’ será sustituido por el marcador ‘cuenta vueltas’. En medio del campo ‘managers’, bicicletas, frascos de masaje y ruedas de recambio.”¹⁹

Aquest velòdrom va quedar en desús fins que el 8 de maig de 1960 es va tornar a posar en funcionament, sota la direcció de l'exciclista aragonès Santiago Mostajo, que ja l'havia dirigit en l'etapa anterior. A partir d'aquell moment, aquesta instal·lació va ser coneguda popularment com a velòdrom Mostajo. “(...) gracias al esfuerzo y afición de don Santiago Mostajo, el cual ha moldeado lo que será escuela de nuestros jóvenes aficionados. La inauguración será sencilla, pero a la vez de auténtica proyección, ya que estas puertas se abren bajo el influjo del Torneo Intervelódromos organizado por la Federación Catalana de Ciclismo, convirtiendo en realidad lo que antes era una utopía. Barcelona (...) se adhiere a esa rueda de velódromos catalanes que se hallan en pleno funcionamiento (...).”²⁰. El velòdrom Mostajo va funcionar fins a la primavera de 1964.

19 *El Mundo Deportivo*, p. 2, del 22 de maig de 1942.

20 *La Vanguardia*, p. 37, del 7 de maig de 1960.

A partir de la dècada dels anys trenta, podem dir que el ciclisme en pista perd protagonisme a Barcelona, fins al 1949, quan es construeix un velòdrom amb pista de fusta provisional i desmuntable de 150 metres de corda, 6 metres d'ample als peraltes i 7 metres d'ample a les rectes²¹. “Barcelona cuenta ya con un velódromo desmontable de madera que va a ser instalado en la Plaza de Toros de las Arenas (...) La dirección técnica y deportiva del velódromo corre a cargo de Mariano Cañardo, un día figura señera del ciclismo español, que asegura con sus conocimiento de lo que es el ciclismo y sus relaciones internacionales, el desfile por el velódromo de las Arenas de los mejores corredores nacionales y extranjeros.”²²

L'anomenat Pabellón del Deporte de Barcelona, el primer pavelló esportiu descobert construït a Espanya, com a instal·lació poliesportiva també va disposar d'un velòdrom. El 22 de juny de 1951 s'hi va organitzar una competició internacional de 50 quilòmetres de ciclisme a l'americana²³. Va ser un velòdrom ubicat en una instal·lació històrica de la ciutat.

El 1960, amb motiu de la celebració de la III Demostración Sindical, en homenatge a Catalunya, la ciutat tornaria a muntar un velòdrom provisional al Camp Nou del FC Barcelona²⁴. “En torno al césped (...) se había montado el gran velódromo que constituyó un verdadero alarde técnico. Se trataba de una instalación de madera con rectas de 36 metros de longitud, 6,30 de ancho, curvas de 43 grados de peralte y una cuerda total de 250 metros (...)”²⁵

Malgrat totes les bones intencions d'aconseguir instal·lar un velòdrom permanent a Barcelona, la ciutat encara trigaria més de 25 anys a poder veure realitzat aquest desig. El Velòdrom d'Horta, actualment denominat Velòdrom Municipal d'Horta Miquel Poblet, construït entre 1983 i 1984 pels arquitectes Esteve Bonell i Francesc Rius, va ser inaugurat el 27 d'agost de 1984 amb una clara voluntat d'acollir les competicions de ciclisme en pista del Campionat del

21 L'11 de juny de 1949 es va inaugurar el velòdrom provisional de Las Arenas.

22 *La Vanguardia*, p. 20, del 17 de gener de 1926.

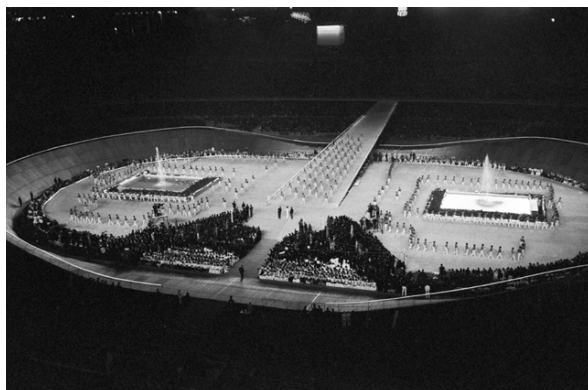
23 És una variació de la prova de puntuació en la qual es participa per equips de dos ciclistes. També s'anomena *Madison*. Només un ciclista de l'equip hi participa en el moment de la competició. Aquesta modalitat es caracteritza per la forma en què es donen el relleu els dos ciclistes, agafant-se del braç del company i aprofitant l'impuls per augmentar l'acceleració.

24 També s'hi va instal·lar una piscina i una rampa de patinatge.

25 *La Vanguardia*, p. 5, del 3 de maig de 1960.

Món de ciclisme que es va organitzar aquell mateix any²⁶. D'altra banda, aquesta instal·lació també va acollir les competicions de ciclisme en pista dels Jocs Olímpics de Barcelona'92. El Velòdrom Municipal d'Horta Miquel Poblet serveix com a escola i centre de tecnificació. S'hi disputen nombroses proves, entre les quals destaquen el Trofeu Ciutat de Barcelona i el Memorial Miquel Poblet, coincidint amb les festes de la Mercè. També venen corredors destacats, sovint per preparar-se per les competicions, i els afeccionats que ho volen poden apuntar-se i rodar a la pista del velòdrom. El velòdrom dona un servei tant esportiu com social a la ciutat.

La construcció i les reformes dels diversos velòdroms barcelonins han tingut una importància capital a l'hora d'aconseguir que la ciutat sigui un dels centres més importants del món de l'esport i del ciclisme, i, sense cap mena de dubte, són història de l'esport a Barcelona.



< VELÒDROM
TEMPORAL
INSTAL·LAT AL
CAMP NOU DEL
FC BARCELONA
DURANT LA III
DEMOSTRACIÓ
SINDICAL, EN
HOMENATGE A
CATALUNYA,
ORGANITZADA
EL 1960.

²⁶ Barcelona hauria pogut tenir un velòdrom cobert, però, com que la ciutat volia ser olímpica, la norma olímpica exigia que els velòdroms havien de ser descoberts. Aquesta normativa va ser suprimida uns anys després.

3. LES GRANS CURSES

JOAN MANEL SURROCA

3.1 BARCELONA, BRESSOL DE LA VOLTA CICLISTA A CATALUNYA

El 6 de gener de 1911, Barcelona es va convertir en el quilòmetre zero de la més que centenària Volta Ciclista a Catalunya, també coneguda com la Volta, una de les competicions esportives més emblemàtiques que es disputen a casa nostra. El seu promotor principal va ser Miguel Arteman Cerdà, periodista d'*El Mundo Deportivo*, que va rebre els suports de Narcís Masferrer, president de la Unión Velocipédica Española i fundador i director d'*El Mundo Deportivo*, i de Jaume Grau, propietari de l'esmentat diari esportiu. Altres membres destacats de l'equip impulsor de la Volta Ciclista a Catalunya van ser: Francisco Canto Arroyo, fundador del centenari Sport Ciclista Català; Pere Catasús, president del Club Deportivo Barcelona, i els periodistes Francesc Maria Peris i Ramon Torres Casanova, primer president de la Secció de Ciclisme de la UE Sants.

La primera Volta Ciclista a Catalunya va tenir tres etapes: Barcelona-Tarragona, Tarragona-Lleida i Lleida-Barcelona. El dia abans de l'inici de la cursa, *El Mundo Deportivo* va publicar l'anunci del lloc on començaria: "(...) La salida de la primera etapa tendrá lugar a las 11 del día 7 del corriente, en el viaducto de Da. Elisenda de Moncada, en cuyo punto deberán presentarse los corredores una hora antes, según dispone el reglamento, so pena de sufrir la penalidad correspondiente. El primer Control fijo, en el que deberán forzosamente detenerse los corredores para que les sea controlado su paso, estará situado a la entrada de Villanueva y Geltrú, permaneciendo abierto hasta las 15'40 (...)"²⁷

Les primeres edicions de la Volta van ser organitzades pel Club Deportivo Barcelona. Malauradament, la cursa es va deixar de celebrar durant els anys de la I Guerra Mundial. A partir de 1923, la Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants²⁸ es va fer càrrec de l'organització de la Volta Ciclista a Catalunya, que,

²⁷ *El Mundo Deportivo*, p. 2, del 5 de gener de 1911.

²⁸ La Unió Esportiva de Sants es va constituir el 26 d'abril de 1922 fruit de la fusió de quatre entitats del barri de Sants: dos clubs de futbol (FC Internacional i CE Sants), i dos altres clubs de

tret de l'obligat parèntesi per la Guerra Civil Espanyola, any rere any sempre ha estat fidel a la seva cita.

Amb el pas del temps, la cursa s'ha convertit en la prova més emblemàtica del ciclisme català i en la tercera cursa per etapes més antiga del món, tan sols superada pel Tour de França (1903) i el Giro d'Itàlia (1909).

Al llarg de la seva història, la Volta Ciclista a Catalunya sempre ha mantingut la vinculació amb Barcelona, ja que la ciutat ha estat present, com a principi o com a final d'etapa, en el recorregut de les seves 102 edicions. De fet, exceptuant dues ocasions, des dels inicis i fins a la 44a edició (1964), Barcelona era principi i final de la cursa.

Si bé la muntanya de Montjuïc ha estat un lloc preferent, cal dir que la cursa també ha tingut finals d'etapa en altres indrets singulars de la ciutat. En van ser bons exemples el final de cursa al Velòdrom del Cubell de Sants (1927), la pista de cendra del flamant estadi de Montjuïc (1929), l'etapa en un circuit a la Rambla (1976), les arribades a la muntanya del Tibidabo (1986) o la multitudinària arribada, amb més de 100.000 persones, a la plaça de Catalunya (1994).

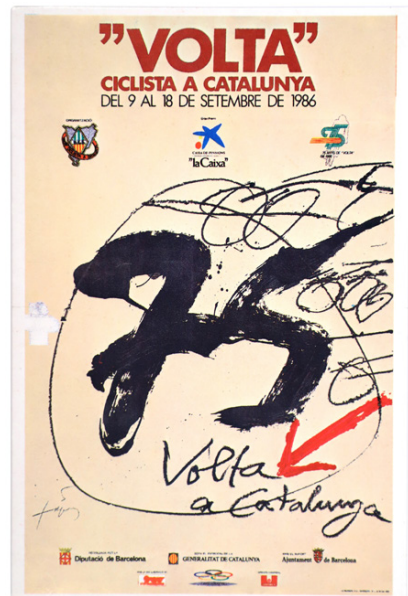
A partir del 2002, Barcelona va tornar a ser escenari de l'etapa final de la Volta, i el final de meta es va començar a situar a punts emblemàtics i simbòlics de la ciutat. Concretament, el 2002 va ser al davant de la Sagrada Família. Els anys posteriors, la meta de l'etapa final va ser al passeig de Gràcia, justament davant de la Pedrera (2003); a la plaça de Catalunya (2004 i 2006); a la muntanya del Tibidabo (2007); al carrer de Sants, on hi ha la seu de la UE Sants (2005 i 2008), o al pla de Palau (2011).

També cal fer-se ressò del final d'etapa de l'edició de l'any 2012, any del centenari de la primera edició de la Volta Ciclista a Catalunya, quan la meta es va situar al passeig de la Reina Elisenda de Montcada. Des del 2014, ja és tradició que l'etapa final de la Volta Ciclista a Catalunya disputi els quilòmetres finals a l'espectacular i exigent Circuit de Montjuïc.

Des del seu primer guanyador, Sebastià Masdeu, el palmarès de la Volta Ciclista a Catalunya és un dels més complets del ciclisme internacional. Entre els vencedors hi figuren il·lustres corredors de la història del ciclisme. D'una llarga llista, destaquen els dos ídols més llegendaris del ciclisme català, Marià

Cañardo i Miquel Poblet, continuant amb Jacques Anquetil, Eddy Merckx, Luis Ocaña, Felice Gimondi, Bernard Thévenet, Francesco Moser, Sean Kelly, Freddy Maertens, Alex Zülle, Miguel Induráin, Claudio Chiappucci, Alejandro Valverde i Joaquim Rodríguez.

Des del 2007, l'entitat organitzadora de la Volta és la Volta a Catalunya Associació Esportiva. Juntament amb la Copa de Nadal, organitzada pel Club Natació Barcelona, i el CSIO - Concurs Internacional de Salts, organitzat pel Reial Club de Polo de Barcelona, la Volta Ciclista a Catalunya forma una singular trilogia de competicions centenàries de la ciutat. Es pot dir que la Volta Ciclista a Catalunya és més que una cursa ciclista: és un dels patrimonis principals esportius de Catalunya.





ARRIBADA DELS CORREDORS DE LA XII
VOLTA CICLISTA A CATALUNYA A L'ESTADI
DE MONTJUÏC DE BARCELONA, EL 14 DE
SETEMBRE DE 1930.



SORTIDA DELS CORREDORS DE LA XVIII
VOLTA CICLISTA A CATALUNYA AL SEU PAS
PEL PASSEIG DE SANT JOAN DE BARCELONA,
EL 13 DE JUNY DE 1936.

3.2 BARCELONA I LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA

Des del seu inici, Barcelona ha estat un referent en la història de la Volta Ciclista a Espanya, també coneguda com La Volta, i s'ha convertit en un punt de referència obligat a l'hora de dissenyar-ne el recorregut. La tradició ciclista de la ciutat, amb arrels a partir de la segona meitat del segle XIX, i el formidable escenari que ofereix el Parc de Montjuïc per a una cursa ciclista van ser arguments determinants. Al llarg de les seves 77 edicions, La Volta ha visitat Barcelona 35 vegades. En les 28 primeres edicions, la ciutat comtal va ser plaça fixa en l'itinerari ciclista, i en dues ocasions, amfitriona del seu inici: el 24 d'abril de 1962 i el 26 d'agost de 2023.

L'aposta olímpica de la ciutat i la suma de diverses circumstàncies, que més endavant es detallaran, van donar lloc al fet que passés gairebé un quart de segle des de l'última visita de la cursa ciclista a Barcelona. La ciutat es retroba amb La Volta i ho fa de la millor manera possible: com la seua amfitriona de la sortida de la 78a edició amb una contrarellotge per equips al Parc de Montjuïc, i com a final de la primera etapa amb sortida a Mataró.

VUELTA A ESPAÑA 1972
GRAN PREMIO FILOMATIC

VUELTA CICLISTA A ESPAÑA 1972
27 abril - 14 mayo

RESUMEN ETAPAS Y KILOMETRAJE

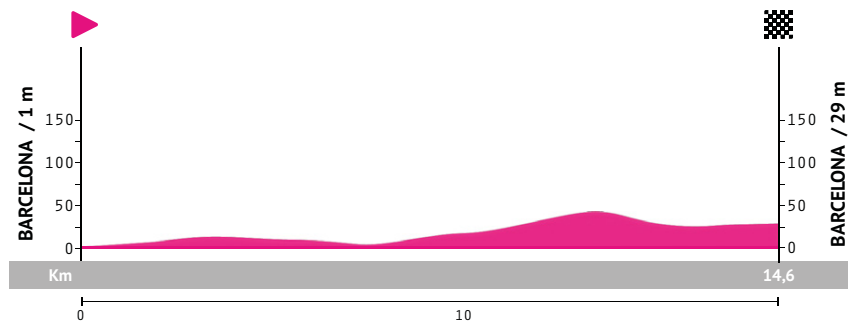
FECHA	ETAPA	PROFUNDIDAD	CIRCUITO DE	Kms
JUEVES, 27 ABRIL	1ª	Final	FUENGIROLA - CABRA	6
VIERNES, 28 ABRIL	2ª	"	FUENGIROLA - CABRA	150
SABADO, 29 ABRIL	3ª	"	CABRA - GRANADA	206
DOMINGO, 30 ABRIL	4ª	"	GRANADA - ALMERIA	181
LUNES, 1º MAYO	5ª	"	ALMERIA - DEHESA DE CAMPOAMOR	201
MARTES, 2º MAYO	6ª	"	DEHESA DE CAMPOAMOR - GRANADA	183
MIÉRCOLES, 3º MAYO	7ª	"	GRANADA - EL SALER (VALENCIA)	179
JUEVES, 4º MAYO	8ª	"	VALENCIA - TARRAGONA	171
VIERNES, 5º MAYO	9ª	"	MANRESA - BANDOLRAS	188
SABADO, 6º MAYO	10ª	"	TARRAGONA - BARCELONA	128
DOMINGO, 7º MAYO	11ª	"	BARCELONA - BANDOLRAS	182
LUNES, 8º MAYO	12ª	"	MANRESA - ZARAGOZA	200
MARTES, 9º MAYO	13ª	"	ZARAGOZA - FORMIGAL	182
MIÉRCOLES, 10º MAYO	14ª	"	SAN SEBASTIAN - EIBAR	201
JUEVES, 11º MAYO	15ª	"	EIBAR - BILBAO	142
VIERNES, 12º MAYO	16ª	"	BILBAO - TORRELAVEGA	146
SABADO, 13º MAYO	17ª	"	TORRELAVEGA - VITORIA	210
DOMINGO, 14º MAYO	18ª	"	VITORIA - SAN SEBASTIAN	130
TOTAL KILOMETROS				2700
PROMEDIO POR ETAPA				150

EL CIRCUITO ESPAÑOL EL DAUHO MONTANES
EL DAUHO VASCO
Durio de Mallorca
Car de MONTAÑANES
PRIMERA ETAPA: Mataró - Mataró
Mundo Deportivo
de BARCELONA
LAS PROVINCIAS
EL ROSSETI JORDI
de MADRID
ESTADIO
de BILBAO

SPAR PRIMERA CADENA de ALIMENTACION en ESPAÑA

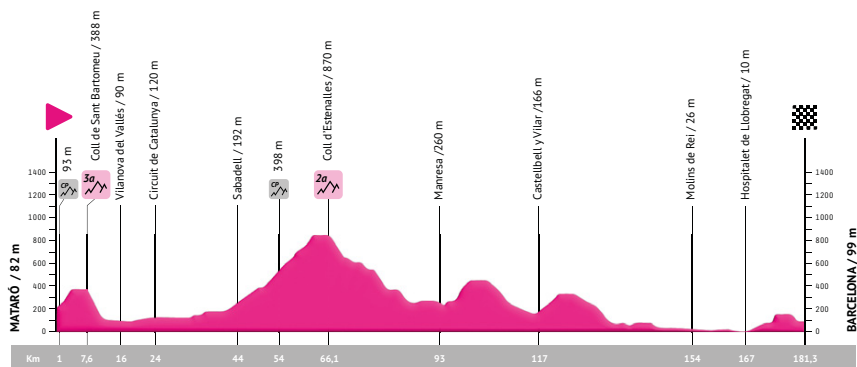
PERFIL DE LA 1A ETAPA DE LA VUELTA 2023

Dissabte 26 d'agost. Barcelona-Barcelona, 14,6 km contrarellotge per equips.



PERFIL DE LA 2A ETAPA DE LA VUELTA 2023

Diumenge 27 d'agost. Mataró-Barcelona, 181,3 km



3.2.1 DES DEL SEU INICI, BARCELONA AMB LA VUELTA

El periodista i ciclista càntabre Clemente López-Dóriga, convençut difusor de la cultura de l'esport, va ser l'inspirador de la creació de la Vuelta Ciclista a España. També cal atribuir-li la responsabilitat d'haver estat la persona que va convèncer Juan Pujol Martínez, director del diari *Informaciones*, perquè en fos l'organitzador.

El 29 d'abril de 1935 va començar a Madrid la primera edició de La Vuelta, amb la participació de 50 corredors i un exigent recorregut de 3.425 quilòmetres, en 14 etapes. Una setmana després del seu inici, el 5 de maig de 1935, Barcelona va ser escenari del primer final d'etapa de La Vuelta. La sisena etapa va arribar a Barcelona, procedent de Saragossa, des d'on els ciclistes havien sortit a les 7.40 h del matí per cobrir la que va ser l'etapa més llarga d'aquella edició, amb un total de 310 quilòmetres²⁹. L'arribada de La Vuelta va despertar una gran expectació i va aplegar milers de persones a l'anomenat circuit de l'Exposició, del Parc de Montjuïc. Com detallava l'endemà *La Veu de Catalunya*, "diumenge arribaren, a nostra ciutat, els corredors que participen a la Volta Ciclista a Espanya. Com no podia menys d'ocórrer, els aficionats barcelonins tributaren als esforçats corredors, una rebuda entusiasta, aplegant-se al recinte de la Exposició una gran gentada"³⁰; o l'edició de *La Vanguardia*: "La llegada a Barcelona se hizo sin dificultades, aplaudiendo el público a los corredores. La entrada en Montjuich estaba cubierta por un público numeroso, automóviles y toda clase de vehículos. En las excelentes pistas de Montjuich, los corredores, tras una ascensión reforzada, se disputaron la llegada al sprint. El primero en pisar la cinta fue el belga Adam."³¹

Per fer més lleugera l'espera de l'arribada dels corredors, la Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants va programar una sèrie de curses preliminars disputades als punts. La meta es va situar a l'avinguda de l'Estadi, justament a l'indret on s'ubica l'emblemàtic Estadi de Montjuïc, inaugurat el 1929. El públic assistent esperava veure una victòria de Marià Cañardo, l'ídol de l'afició catalana, però malauradament va punxar un tubular als quilòmetres finals, i això va provocar que només pogués ser sisè i perdés nou segons respecte al guanyador de l'etapa, el belga François Adam, que va guanyar amb un temps de

29 Només quatre de les catorze etapes d'aquella edició de La Vuelta van tenir un recorregut de menys de 200 quilòmetres. L'etapa més curta va ser de 185 quilòmetres.

30 *La Veu de Catalunya*, p. 5, del 7 de maig de 1935.

31 *La Vanguardia*, p. 15, del 7 de maig de 1935.

9 hores, 59 minuts i 22 segons, superant a l'esprint final l'italià Luigi Barral i el també belga Gustaaf Deloor, líder de la cursa fins a aquell moment.

Aprofitant el dia de descans abans de la setena etapa, al restaurant Joanet de Barcelona es va fer un sopar de germanor entre el Sindicat de Periodistes de Catalunya i els diversos periodistes que seguien La Vuelta, entre els quals el mateix Clemente López-Dóriga i Manuel Gómez Domingo, també conegut amb el sobrenom de Rienzi. L'endemà de la celebració, el dia 7 de maig de 1935, La Vuelta deixava Barcelona per sortir cap a Tortosa, en una etapa de 188 quilòmetres de recorregut.

A la segona edició de La Vuelta, el 17 de maig de 1936, Barcelona va tornar a ser seu de l'arribada de la cursa a la desena etapa, amb sortida a Tarragona, fet que va reunir prop de 20.000 afeccionats al Circuit de Montjuïc, on els ciclistes van donar vuit voltes abans de decidir el guanyador a l'esprint.

Després dels obligats parèntesis provocats per la Guerra Civil Espanyola, de 1937 a 1940, i la II Guerra Mundial, de 1943 a 1944, La Vuelta va continuar apostant per Barcelona i el Parc de Montjuïc com una de les seues més espectaculars com a final d'etapa. L'edició de 1945 ja es va fer organitzada pel diari *Ya*, que havia pres el relleu a l'*Informaciones*. Any rere any, l'arribada dels ciclistes a Montjuïc ja s'havia convertit en tradició.

A finals de la dècada dels quaranta, la cursa va viure una profunda crisi, fins al punt que es va deixar d'organitzar durant quatre anys, de 1951 a 1954. Finalment, el 1955, el diari *El Correo Español - El Pueblo Vasco* es va fer càrrec d'organitzar-la: la va relançar i en va potenciar la projecció.

3.2.2 DÈCADA DELS SEIXANTA: L'ARRIBADA ÉS UN FESTIVAL

A partir de l'edició de 1960, el diari *El Mundo Deportivo* es va responsabilitzar de l'organització del final d'etapa de La Vuelta a Barcelona, amb la col·laboració dels diversos clubs ciclistes de la ciutat i la Federació Catalana de Ciclisme.

Per atreure i entretenir el públic, es van programar una sèrie d'activitats i demostracions, així com diverses curses ciclistes per a principiants i *amateurs*, organitzades per la Federació Catalana de Ciclisme, i una competició de karts, organitzada pel Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC). Aquests festivals s'iniciaven dues hores abans de l'arribada prevista dels ciclistes i la vistosa

caravana publicitària que els precedia. Per accedir al recinte, calia pagar unes entrades de 15 pessetes, sense localitat reservada, i de 20 o 40 pessetes, si es volia disposar de seient reservat a les zones laterals per poder presenciar tant l'arribada dels ciclistes com la competició dels karts. Aquestes activitats, amb temàtiques diverses, es van perllongar tota la dècada dels anys seixanta i fins a l'edició de 1970, on el preu de l'entrada va augmentar fins a 50 pessetes; es podia pagar un afegit de 40 pessetes per accedir a les tribunes amb seient reservat.

3.2.3 DÈCADA DELS SETANTA: LA FI D'UNA ETAPA

A partir de 1972, l'accés al recinte de Montjuïc per veure l'arribada de La Vuelta i, algunes vegades, la disputa d'un segon sector al mateix Parc de Montjuïc ja va ser d'accés gratuït, exceptuant la de 1977, quan, de nou, es va fixar un preu per presenciar els dos sectors al Circuit de Montjuïc, la contrarellotge de 4 quilòmetres i la cursa de 38 quilòmetres. Les entrades generals costaven 100 pessetes, i 150 pessetes les de les zones de *pelouse*. L'edició de 1978 va ser l'última organitzada per *El Correo Español - El Pueblo Vasco*, els quals van renunciar a continuar organitzant La Vuelta arran dels lamentables incidents en el decurs del primer sector de la darrera etapa. Durant el recorregut entre Amurrio i Sant Sebastià grups radicals van provocar diverses accions de sabotatge per dificultar el desenvolupament de la cursa, que van posar en perill la integritat dels ciclistes³². Finalment, els comissaris internacionals de la prova van decidir suspendre la contrarellotge final per salvaguardar la integritat dels esportistes.

L'empresa publicitària Unipublic, dedicada al patrocini esportiu i molt vinculada al ciclisme, es va fer càrrec dels drets per organitzar La Vuelta a partir de 1979. Malgrat la gran afició al ciclisme que hi ha a Euskadi, La Vuelta no tornaria a organitzar un final d'etapa o sortida d'etapa fins a l'any 2011.

32 Els actes de sabotatge provenien de sectors de l'independentisme basc.

3.2.4 DÈCADA DELS VUITANTA: CAP A UN NOU MODEL

Amb el nou organitzador, l'empresa Unipublic, es va iniciar una nova etapa, on La Vuelta va professionalitzar i dinamitzar els criteris organitzatius amb l'objectiu d'assolir més visibilitat i projecció a escala internacional. No seria fins al 1982 que la prova ciclista tornaria a Barcelona amb una espectacular arribada al castell de Montjuïc i una brillant victòria del ciclista Josep Lluís Lagüia Martínez.

L'any 1984 es va disputar a Barcelona el Campionat del Món de ciclisme, en el qual la zona de Montjuïc i el Velòdrom d'Horta van tenir una gran importància. La Vuelta tornaria a Barcelona a les edicions dels anys 1986 i 1987, amb un clar protagonisme del Velòdrom d'Horta, el qual va ser seu de sortida d'etapa el 1986 i seu d'arribada d'etapa l'any següent (1987).

Cal esmentar que l'empresa Unipublic continuava sent l'organitzadora de La Vuelta, juntament amb l'Esport Ciclista Barcelona, una entitat barcelonina que ja organitzava la Setmana Catalana de Ciclisme i l'Escalada al Castell de Montjuïc, dues proves que cada any gaudien d'una excel·lent participació de primer nivell. També organitzaven l'última etapa de la Volta Ciclista a Catalunya, que tenia com a seu final la ciutat de Barcelona.

3.2.5 DÈCADA DELS NORANTA: EL PARÈNTESI OLÍMPIC

En el moment que es va concretar la candidatura olímpica de Barcelona es va obrir un parèntesi i la ciutat va concentrar tots els esforços a assolir la nominació olímpica organitzant diversos campionats del món, com el d'esgrima (1985), el de basquetbol (1986) o la Copa del Món d'atletisme (1989). Una vegada nominada Barcelona com a seu olímpica, i tenint present la complexa organització dels Jocs Olímpics i Paralímpics de 1992, es van voler organitzar diverses competicions internacionals de primer nivell per fer el rodatge a les futures instal·lacions olímpiques. En són bons exemples l'organització, el 1991, del Campionat del Món de judo o les anomenades *proves test*³³.

33 Les proves test eren competicions esportives internacionals de primer nivell que es van organitzar a Barcelona per avaluar l'estat de la gestió i les instal·lacions esportives mesos abans de la cerimònia d'inauguració dels Jocs Olímpics de Barcelona'92.

Després de la “ressaca” olímpica, La Vuelta, en plena expansió, amb moltes ofertes de diverses ciutats per ser-ne seu i amb un augment important del cost econòmic per gestionar les etapes, tan sols va fer dues visites esporàdiques a la ciutat, en les edicions de 1995 i 1999.

Coincidint amb la cinquantesima edició de La Vuelta, el 17 de setembre de 1995, l'avinguda de l'Estadi, a l'altura de les Piscines Bernat Picornell, va ser el principi i el final de la quinzena etapa de la prova ciclista, amb un recorregut de 154 quilòmetres, que totalitzaven deu voltes a un circuit al Parc de Montjuïc. Aquesta cursa no va estar exempta de polèmica arran de les queixes dels corredors després d'una caiguda a la primera volta, tot i que, finalment, es va desenvolupar amb una certa normalitat.

Finalment, la darrera visita d'aquesta competició a Barcelona va ser el 19 de setembre de 1999, en una espectacular etapa urbana que recorria vuit voltes en un circuit de 17,4 quilòmetres i que va portar el ciclisme al cor de la ciutat. L'Estadi Olímpic va ser el punt de sortida i la meta es va ubicar a l'avinguda de la Reina Maria Cristina. Des de l'Estadi Olímpic, el circuit passava pel passeig Olímpic, el Parc del Migdia i el passeig de Miramar direcció cap al passeig de Colom, i envoltava el Parc de la Ciutadella per accedir al passeig de Picasso, el Paral·lel i, finalment, arribar a la meta, a l'avinguda de la Reina Maria Cristina. El darrer guanyador de La Vuelta a Barcelona va ser l'italià Fabio Roscioli, i l'últim ciclista a posar-se el mallot de líder va ser l'alemany Jan Ullrich.

3.2.6 BARCELONA, CAPITAL INTERNACIONAL DE L'ESPORT

El gran èxit organitzatiu dels Jocs Olímpics de 1992 van erigir Barcelona en un lloc preferent com a escenari de competicions esportives internacionals de primer nivell, bona part de les quals es van disputar a les seus que havien estat instal·lacions olímpiques. Per aquest motiu, aprofitant l'embranchida, la ciutat va apostar per organitzar competicions com la final de la Copa Davis (2000 i 2009), els Campionats del Món de natació i esports aquàtics (2003 i 2013), el Campionat del Món d'handbol (2013), el Campionat del Món de basquetbol (2014), el Campionat del Món de creuers ORC (2015), el Campionat del Món de pilota (2018) i els World Roller Games (2019).

Altres aspectes que van influir en la perllongada absència de La Vuelta a Barcelona van ser el canvi en el govern municipal i la transcendent repercussió social i política que va tenir el procés. Només tres de les últimes vuit edicions

de La Vuelta van transcórrer breument per terres catalanes: el 2015, amb una final d'etapa a Lleida; el 2017, amb una final d'etapa a Tarragona, i el 2019, amb una etapa entre Valls i Igualada.

3.2.7 ALTRES ESCENARIS DE FINAL D'ETAPA A BARCELONA

Només en sis ocasions les arribades de La Vuelta a Barcelona han tingut com a escenari altres indrets que no fossin Montjuïc. La primera vegada que una etapa no va acabar-hi va ser la novena edició (1948). En aquell cas, la meta de la setena etapa, procedent de Tortosa, es va ubicar al Parc de la Ciutadella, on els ciclistes van donar deu voltes a un circuit de dos quilòmetres que va congregat milers d'espectadors.

Per altra banda, amb motiu de l'arribada de La Vuelta a Barcelona, el Club Ciclista Barcelona va organitzar un festival amb diverses proves de velocitat, eliminació i dues mànegues de ciclisme darrere motocicleta de 35 quilòmetres cada una, en les quals van rivalitzar un jove corredor de pista mallorquí, anomenant Guillem Timoner Obrador, futur hexacampió del món de ciclisme de mig fons darrere motocicleta, i un emergent Miquel Poblet, que anava pel camí de convertir-se en el millor ciclista català de la història. El duel va quedar a mitges, ja que a la segona mànega Miquel Poblet va patir una caiguda que va motivar la seva retirada.

El 28 d'abril de 1955, el Parc de la Ciutadella va tornar a ser el punt d'arribada dels ciclistes. En aquella ocasió, el motiu que l'escenari no fos Montjuïc va ser la coincidència de l'organització del VI Gran Premi d'Espanya de motociclisme, primera prova puntuable pel Campionat del Món d'aquell mateix any. Per rebre La Vuelta es va organitzar un festival amb una nova prova de *stayers*: el Criterium de Europa Tras Vespa, on van participar els campions d'Itàlia i d'Alemanya, a més dels millors especialistes nacionals, encapçalats per Guillem Timoner i Gabriel Saura. Per accedir al recinte, el públic va haver de pagar una entrada de 7 pessetes, i si es volia accedir a una de les tribunes calia pagar un extra d'entre 10 a 20 pessetes. Després del dia de descans, al mateix Parc de la Ciutadella, el dia 30 d'abril de 1955 es va disputar una singular etapa contrarellotge de 15 voltes a un circuit de dos quilòmetres. La singularitat d'aquesta prova va consistir en el fet que els participants van competir repartits en dues sèries i agrupats en equips nacionals.

Si l'experiència del Parc de la Ciutadella va ser innovadora, el final d'etapa més sorprenent va ser quan el 1950 es va habilitar un velòdrom, dins de l'anomenat Pabellón del Deporte. L'arribada de la desena etapa de La Vuelta, que havia sortit de Lleida, era el punt fort d'un festival ciclista amb nombroses proves de pista: persecució, esprint, eliminació o americana. En aquell cas, la presa de temps es va fer a l'entrada del Pabellón del Deporte, pel carrer de Llança. Prèviament, per avisar de la imminent arribada de la cursa, s'havien llançat tres coets, quan els 28 ciclistes participants havien arribat al carrer de Collblanc. Per substituir l'arribada en grup dins del recinte es va decidir que els deu primers llocs, i els corresponents premis en metàl·lic, es resolrien en quatre sèries a tres voltes. Josep Serra i Emilio Rodríguez van arribar amb molta diferència, i es van disputar el primer i el segon lloc de l'etapa, respectivament, mentre que la resta de posicions es van decidir a les esmentades sèries.

La quarta vegada que La Vuelta no va acabar a Montjuïc va ser a l'edició de 1969, amb motiu de la coincidència amb el Gran Premi d'Espanya de Fórmula 1, que es va disputar al Circuit de Montjuïc. Això va fer que la meta del final d'etapa s'ubiqués al passeig de Gràcia.

Dos anys després, el 5 de maig de 1971, la sisena etapa de La Vuelta, que va tenir inici a Salou, va situar la meta de final d'etapa a l'avinguda de la Infanta Carlota, actualment anomenada avinguda de Josep Tarradellas, justament a l'altura del carrer de Viladomat. Aquesta etapa ha passat a la història del ciclisme com l'etapa dels passos a nivell, ja que fins en vuit ocasions la cursa es va haver d'aturar en espera que passés un tren, a conseqüència d'un retard en el trànsit ferroviari. Una de les vegades, l'espera es va demorar gairebé mitja hora.

3.2.8 EL VELÒDROM I LA VUELTA

Com ja s'ha esmentat en capítols anteriors, el Velòdrom d'Horta³⁴ va ser inaugurat el 27 d'agost de 1984, en plena efervescència de la candidatura olímpica de Barcelona, amb motiu del Campionat del Món de ciclisme, que, per segona vegada, es disputava a Barcelona després de l'edició de 1973. El 4 d'abril de 1986, el Velòdrom d'Horta va ser el lloc emblemàtic triat per a la sortida

34 Des de l'any 2015, el Velòdrom d'Horta porta el nom de Miquel Poblet en memòria del que és considerat el millor ciclista català de tots els temps. Miquel Poblet va ser el primer ciclista espanyol a guanyar la clàssica ciclista Milà - San Remo, a més de guanyar etapes a les tres Grans Voltes (Tour de França, Giro d'Itàlia i La Vuelta) i de portar el mallot groc al Tour de França.

de la segona etapa de La Vuelta, que es va iniciar a Palma, seu que havia estat escenari del pròleg i de la primera etapa de la 41a edició.

La segona etapa va ser un recorregut singular de 182 quilòmetres que va transcórrer per les comarques del Barcelonès, el Vallès Occidental, l'Alt Penedès, el Garraf i el Baix Llobregat, amb els alts de Vacarisses, l'Ordal i la Mala Dona, per acabar a l'avinguda de Rius i Taulet, al Parc de Montjuïc, on va guanyar Manuel Jorge Domínguez, esprintador destacat.

El 28 d'abril de 1987, ja amb la nominació olímpica de Barcelona i amb la ciutat com a futura seu del ciclisme en pista dels Jocs Olímpics de 1992, La Vuelta va tornar al Velòdrom d'Horta, però aquesta vegada com a final de l'etapa que procedia de Salou. El vencedor de l'etapa va ser el ciclista italià Roberto Pagnin, que va entrar a meta avantatjant en gairebé tres minuts el seu company d'escapada Henri Abadie. Mentre s'esperava l'arribada dels ciclistes, la Federació Catalana de Ciclisme va organitzar diverses activitats i sèries de proves ciclistes.

3.3 BARCELONA, DOS

CAMPIONATS DEL MÓN DE CICLISME

Després del desencís que va suposar la fallida candidatura barcelonina per als Jocs Olímpics de 1972, Barcelona es va fixar altres objectius per a la projecció internacional de la ciutat, i l'esport n'era un.

La candidatura de Barcelona per organitzar el Campionat del Món de ciclisme de 1973 es va concretar en el Congrés de la Union Cycliste Internationale de 1971. El regidor d'Esports de l'Ajuntament de Barcelona aleshores, Pau Negre, va confirmar que, per acollir les proves de ciclisme en pista, hi havia la intenció de construir el velòdrom que tant reclamava l'afició ciclista barcelonina.

A mesura que passava el temps i no es concretava la construcció del velòdrom, era evident que les proves del ciclisme en pista no es farien a Barcelona. El juny de 1972, la Union Cycliste Internationale va aprovar que les proves de ciclista en pista es farien al Velòdrom d'Anoeta de Sant Sebastià, el qual ja havia estat seu del Campionat del Món de ciclisme en pista el 1965.

Pel que fa a l'organització de l'etapa de contrarellotge per equips, a suggeriment de Marià Cañardo, es va habilitar un circuit de 25 quilòmetres que anava de Granollers a Sant Celoni. La prova de contrarellotge va aglutinar milers de



LA VUELTA I
BARCELONA:
ARRIBADES I
FINALS D'ETAPA

persones pels carrers de Granollers. La medalla d'or seria per a Polònia, davant de l'URSS i Suècia. L'equip espanyol, format per José Nazabal, Julián Andiano, Joan Pujol i Enrique Martínez, va acabar en dotzena posició.

Al Circuit de Montjuïc, l'1 de setembre de 1973 s'hi va disputar, al matí, la prova de ciclisme en ruta per a dones, sense participació de la delegació espanyola, amb la victòria a l'esprint de la belga Nicole Vandebroek. A la tarda hi va tenir lloc la cursa per a *amateurs*, que va veure el triomf del polonès Ryszard Szurkowski. L'equip espanyol estava compost per José Nazabal, Joan Pujol, Enrique Martínez, Antonio Vallori, Manuel Esparza i Fernando Plaza.

El 2 de setembre, l'endemà, enmig d'una extraordinària expectació, es calcula que van seguir la cursa ciclista prop de 100.000 persones, i es va disputar l'esperada prova dels professionals. La duresa del recorregut, un total de 17 voltes a un selectiu circuit de 6,123 quilòmetres, va anar fent la selecció dels favorits a la victòria final fins que, acabada la desena volta del circuit, un atac d'Eddy Merckx, al qual va respondre Luis Ocaña, va trencar la cursa i tan sols set corredors van quedar al capdavant.

A quatre voltes del final d'etapa, el grup capdavanter es va reduir a quatre ciclistes: Eddy Merckx, Luis Ocaña, Felice Gimondi i Freddy Maertens, els quals es disputarien la victòria final a l'esprint.



< BANDERÍ DEL XL CAMPIONAT DEL MÓN DE CICLISME EN RUTA ORGANITZAT A BARCELONA (CIRCUIT DE MONTJUÏC) I A SANT SEBASTIÀ DEL 22 D'AGOST AL 2 DE SETEMBRE DE 1973, AMB LA IMATGE DEL FLOQUET DE NEU.

Finalment, el mallot amb els colors de l'arc de Sant Martí va ser per a l'italià Felice Gimondi, que va sorprendre Freddy Maertens, i Luis Ocaña, que havia fet una excel·lent cursa i que va acabar en tercera posició, davant d'un esgotat Eddy Merckx. Molt poques vegades a la història d'un campionat del món els quatre ciclistes més destacats s'havien disputat a l'esprint el títol de campió del món. Sense cap mena de dubte, el Campionat del Món de ciclisme va ser un gran èxit organitzatiu, però per a la construcció del velòdrom es va haver d'esperar més d'una dècada.

El 25 d'agost de 1981, durant la celebració del Congrés de la Union Cycliste Internationale a Praga, el valencià Lluís Puig va ser elegit com el seu nou president, alhora que es van assignar les seus dels tres campionats del món següents; un va correspondre a Espanya per a l'edició de 1984. Un cop activada la candidatura olímpica, es va decidir que la seu d'aquest campionat del món fos Barcelona. La designació tenia un doble valor per a la ciutat, ja que, a més de difondre la seva imatge i la seva capacitat organitzativa, era l'empenta definitiva perquè es construís el velòdrom a la ciutat, una instal·lació esportiva molt reivindicada durant dècades.

ENTRADA DEL LI >
 CAMPIONAT DEL
 MÓN DE CICLISME
 EN PISTA,
 ORGANITZAT AL
 VELÒDROM D'HORTA
 DE BARCELONA,
 DEL 27 D'AGOST
 AL 2 DE SETEMBRE
 DE 1984.



El Velòdrom d'Horta es va construir a l'àrea de la Vall d'Hebron. Amb una capacitat per a 3.800 espectadors i una excel·lent visibilitat, va ser el primer a construir-se d'acord amb la normativa internacional, per la qual cosa la corda de la pista passava a ser de 250 metres, en lloc de 333, sempre que la superfície fos de fusta. Atès que el campionat del món es feia només tres setmanes després dels Jocs Olímpics de Los Angeles de 1984, el programa va quedar reduït, ja que, en any olímpic, la Fédération Internationale Amateur de Cyclisme (FIAC) atorgava als campions olímpics la condició de campió del món.

El 28 d'agost de 1984, el flamant velòdrom barceloní es va inaugurar, tot i que no va gaudir de l'estrena desitjada, ja que el que havia de ser un acte inaugural festiu i la disputa de les primeres proves es va veure alterat per una espectacular tempesta que en va forçar la suspensió, després d'uns breus parlaments sota la intensa pluja i les fortes tronades.

Des del punt de vista esportiu, les competicions van ser d'alta qualitat i els favorits principals van complir els pronòstics. En categoria masculina, els vencedors van ser els suïssos Urs Freuler i Robert Dill-Bundi, el japonès Koichi Nakano i el danès Hans-Herik Ørsted. En categoria femenina, les guanyadores principals van ser les nord-americanes Connie Paraskevin i Rebecca Twigg, la francesa Jeannie Longo i l'estoniana Erika Salumäe, futura doble campiona olímpica a Seül (1988) i Barcelona (1992).

Un fet singular va ser la participació, amb 58 anys, del veterà hexacampió mundial de mig fons darrere motocicleta, el mallorquí Guillem Timoner. El 31 d'agost, al Parc de Montjuïc, 119 professionals van sortir de la prova en línia per donar la primera de les 19 voltes a un exigent circuit de 9 quilòmetres, amb un total de 183 quilòmetres. La multitudinària assistència de públic va donar un gran ambient a la cursa, sobretot als punts més estratègics del recorregut. Amb el pas de les voltes, malgrat el marcatge entre els equips nacionals principals, la duresa del circuit va anar fent la selecció dels favorits fins que, a dues voltes del final, van quedar al capdavant un grup de deu corredors. Poc abans de començar la darrera volta, el belga Claude Criquelion va llançar un atac incontestable que li va permetre arribar en solitari, amb 14 segons d'avantatge sobre el segon classificat, l'italià Claudio Corti, i un minut d'avantatge al grup encapçalat pel canadenc Steve Bauer.

Cal recordar que tan sols van acabar la prova 37 ciclistes dels 119 que l'havien començat.

3.4 EL TOUR DE FRANÇA A BARCELONA

El 12 de juliol de 1957 és una data significativa per a la història esportiva de la ciutat, ja que l'Estadi de Montjuïc va ser l'escenari del final de la quinzena etapa del Tour de França, que, amb un recorregut de 197 kilòmetres, havia començat a Perpinyà. Sense cap mena de dubte, aquell va ser tot un esdeveniment a la ciutat. Una gran gentada es va situar al parc de Montjuïc per veure de ben a prop les grans figures del ciclisme internacional com Jacques Anquetil, Louison Bobet, Jean Stablinski, Jean Forestier, Marcel Janssens, Wim van Est, l'espanyol Bernardo Ruiz, que va tenir una actuació destacada a l'etapa camí de Barcelona, i Jesús Loroño. Cal recordar que Federico Bahamontes havia abandonat a la novena etapa disputada entre Besançon i Thonon-les-Bains. Amb poc marge de temps, el francès René Privat va entrar a l'Estadi de Montjuïc com a vencedor de l'etapa. El mateix dia, a la tarda, el circuit de Montjuïc va ser l'escenari d'una etapa contrarellotge de 10 kilòmetres que va ser guanyada pel ciclista francès Jacques Anquetil, refermant la seva condició de líder del *maillot jaune*.

Per finalitzar l'estada del Tour de França a Barcelona el 1957, el 14 de juliol, la ciutat també va ser la seua triada per a la sortida de la setzena etapa. Després de recórrer 220 kilòmetres, l'etapa va finalitzar a Ax-les-Thermes, amb victòria de Jean Bourlès.

L'excel·lent acollida del Tour de França a Barcelona va ser molt ben valorada pels seus organitzadors i va provocar que el 1965 la ciutat fos inclosa novament en el recorregut de la prova ciclista.

El 2 de juliol de 1965, Barcelona va ser escenari d'un final d'etapa del Tour de França; una llarga etapa, l'onzena, amb sortida a Ax-les-Thermes i arribada a Barcelona després de transcórrer un llarg recorregut

A LES >
HEMEROTEQUES
DE L'ÈPOCA ES
VA DEIXAR COM
A TESTIMONI LA
IMPORTÀNCIA QUE
VA SUPOSAR, PER
A LA CIUTAT,
L'ARRIBADA DEL
TOUR DE FRANÇA
EL 1957.



EL TOUR DE
FRANÇA I
BARCELONA

RTVE

Cataluña y Barcelona triunfaron clamorosamente en el "Tour"

El Mundo Deportivo

Una multitud jamás vista, acordó la carrera hasta el Estadio Municipal

MEDIO SIGLO AL SERVICIO DEL DEPORTE

Redacción, Administración y Talleres: GRAN DEPORTE, S.A. - CALA DE CRIPRIANOS, 10 - BARCELONA (11)

Este tarde, a las 5, etapa individual contra el reloj en el Circuito de Montjuich (GRAN PREMIO CIRZANO)

Esta tarde, a las 5, etapa individual contra el reloj en el Circuito de Montjuich

Barcelona

El IV España-Austria de natación

WATER-POLO Y SALTO

Empieza esta noche en Montjuich

José González-Albert Westphal

El primer vencedor de una carrera internacional de gran importancia en el mundo de los deportes por la noche en la GRAN PISTA

RAFVELA "EL MISANTROPO"

Empieza el ciclo del Grand Nacional, para comenzar con la mejor es la noche de los domingos

MARCEL DOMINGO

RICARD... El vencedor de la sed

El "TOUR" en Barcelona

Desarrollo de la etapa

En cada etapa...

Molfort

se proclaman vencedores ebatutos

se empalme en presentar el CICLOMOTOR FISHBORN DE ESPAÑA

se proclaman vencedores ebatutos

E.V.E.I.S.A. - Ando José Antonio, 600 - Barcelona

de 240 quilòmetres. El Tour de França deixava enrere les etapes de muntanya dels Pirineus, tot i que en els primers 80 quilòmetres els ciclistes van haver de superar el coll del Pimorent, de segona categoria, i la collada de Toses, de primera categoria. Es considerava una etapa propícia per als velocistes, però no va ser així. Quan s'havien disputat poc més de 20 quilòmetres, durant l'ascens al coll del Pimorent, el càntabre i barceloní d'adopció José Pérez Francés va iniciar una escapada a la qual ningú donava cap possibilitat de victòria. Res més lluny de la realitat: Pérez Francés, amb un pedaleig constant, va anar augmentant progressivament l'avantatge fins a arribar als 9 minuts i 20 segons al cim de la collada de Toses. Alimentant-se adequadament i regulant l'esforç, el ciclista espanyol va anar aconseguint mantenir un avantatge entre els sis i els vuit minuts, i quan el pilot ciclista va voler reaccionar ja era massa tard.

La seva entrada a Montjuïc va provocar una eufòrica benvinguda per part dels milers de barcelonins que no es volien perdre un esdeveniment tan singular. Marcant un temps de 6 hores, 54 minuts i 59 segons, Pérez Francés va arribar victoriós al final de meta. La seva gesta, 221 quilòmetres d'escapada en solitari, figura com la cinquena escapada més llarga d'un corredor en la llegendària història del Tour de França.

El 3 de juliol de 1965, l'endemà del final d'etapa a Barcelona, era el dia de descans fixat per als ciclistes del Tour de França, però no pas per als participants del Tour de l'Avenir³⁵, que, en la seva darrera etapa, van arribar a Montjuïc, procedents de Font-Romeu. El ciclista danès Ole Højlund va ser el guanyador de l'etapa a l'esprint. El Tour de l'Avenir va acabar amb una prova contrarellotge de 19,6 quilòmetres disputada a Montjuïc i guanyada pel ciclista francès Bernard Guyot, seguit de José Manuel López Rodríguez i Mariano Díaz, que certificava la seva victòria a la cinquena edició del Tour de l'Avenir. Aquests dos ciclistes, López Rodríguez i Díaz, tindrien una destacada trajectòria professional³⁶.

Gairebé mig segle després, el 9 de juliol de 2009, el Tour de França va tornar a Barcelona, que es va vestir de gala per rebre els ciclistes. En aquella ocasió, la sisena etapa es va disputar íntegrament a territori català, amb sortida des de Girona, en un dia plujós, i arribada a Barcelona després de recórrer 175 quilòmetres, en els quals no van faltar algunes caigudes sense transcendència. Es calcula que prop de 300.000 barcelonins es van aplegar als carrers de la ciutat per donar una extraordinària rebuda a la ronda francesa, fent una progressiva onada groga i alçant unes cartolines al pas dels corredors.

Tot i que ja no plovia, l'asfalt moll i la tensió provocada en qualsevol final d'etapa van provocar més d'una caiguda, sense conseqüències greus. La cursa va entrar per l'avinguda Meridiana i va passar per diversos indrets de la ciutat com el passeig de Sant Joan, el carrer de Pujades, el passeig de Picasso i el passeig de Colom, i van dirigir-se cap a les Drassanes i el Paral·lel per accedir al recinte de Montjuïc. El final de meta es va situar a l'avinguda de l'Estadi, on es va imposar el ciclista noruec Thor Hushovd, que va superar a l'esprint Óscar Freire.

35 El Tour de l'Avenir és una competició ciclista per etapes que va començar el 1961. La prova va ser creada per Jacques Marchand, redactor en cap del diari francès *L'Équipe*, i es caracteritzava per la participació de ciclistes *amateurs* o semiprofessionals. La competició ha anat canviant de nom i de normatives de participació.

36 José Manuel López Rodríguez va guanyar la Setmana Catalana de Ciclisme (1965), i Mariano Díaz, la Setmana Catalana de Ciclisme (1968) i la Volta a Catalunya (1969).

L'endemà la setena etapa del Tour de França va sortir de Barcelona, cap a Ordino Arcalís, des de l'avinguda de la Reina Maria Cristina, amb sortida neutralitzada, i va transcórrer per la Gran Via de les Corts Catalanes, el passeig de Gràcia, el carrer Gran de Gràcia i la plaça de Lesseps, per dirigir-se cap a Sant Cugat del Vallès en direcció a Montserrat.

Els dirigents de la prova francesa, que va deixar un impacte econòmic d'uns 30 milions d'euros, van quedar molt impressionats per la gran rebuda i es van mostrar oberts a una propera tornada. Es van obrir expectatives per a l'any 2015, però finalment no van reeixir. Tot i això, l'Ajuntament de Barcelona i Amaury Sport Organisation han obert noves converses per a una propera visita de la cursa ciclista per etapes més important.



^ PAS DEL PILOT DE LA XCVI EDICIÓ DEL TOUR DE FRANÇA PER L'AVINGUDA DE LA REINA MARIA CRISTINA DE BARCELONA, AMB LES FONTS DE MONTJUÏC I EL PALAU NACIONAL DE CATALUNYA AL FONS.

4. BARCELONA: LA SETMANA CATALANA DE CICLISME I L'ESCALADA CICLISTA A MONTJUÏC

JOAN MANEL SURROCA

4.1 LA SETMANA CATALANA DE CICLISME

A principis de la dècada dels seixanta, el ciclisme va viure anys d'una gran vitalitat a Catalunya, i són nombroses les curses d'un dia que figuraven al calendari del ciclisme català. Amb la finalitat de potenciar-les i garantir-ne la continuïtat, es va crear la Challenge Drink, que va agrupar cinc trofeus. Aquesta competició va ser una iniciativa del doctor Albert Assalit, president de la Federació Catalana de Ciclisme i regidor d'Esports de l'Ajuntament de Barcelona; Joaquim Sabaté, president de l'Esport Ciclista Barcelona; Antonio Vallugera, periodista del diari *Dicen*, i el suport de diverses empreses i col·lectius ciclistes.



^ CARTELL DE LA XXXI SETMANA CATALANA DE CICLISME · GRAN PREMI CAJA MADRID, QUE VA TENIR LLOC DEL 21 AL 25 DE MARÇ DE 1994.

A l'esmentada Challenge Drink, que tenia Barcelona com a eix central de les curses, se li va donar el nom de la Setmana Catalana de Ciclisme, la primera edició de la qual es va organitzar del 13 al 24 de març de 1963 i tenia un total de 125.000 pessetes en premis.

En no tractar-se d'una cursa per etapes, la classificació final es va establir mitjançant la suma dels punts: s'atorgaven de 20 a 1 punts als primers vint classificats de cadascun dels cinc trofeus que es disputaven.

- El I Trofeu Doctor Assalit, organitzat per l'Esport Ciclista Barcelona, amb sortida i arribada a Barcelona.
- El XVII Trofeu Jaumendreu, organitzat per l'Agrupació Ciclista Montjuïc, amb sortida a Sant Sadurn d'Anoia i arribada a Montjuïc.
- El XXVI Trofeu Masferrer, organitzat per la Federació Catalana de Ciclisme, amb sortida a Barcelona i arribada a Figueres.
- El Trofeu Nicolau Casaus, organitzat per la Penya Solera del FC Barcelona, amb sortida a Barcelona i arribada a Lleida.
- El I Gran Premi Drink, organitzat per la Federació Catalana de Ciclisme, amb sortida a Tàrraga i arribada a Barcelona.

El gran vencedor d'aquesta primera edició de la Setmana Catalana de Ciclisme va ser José Pérez-Francés, que va gairebé doblar els punts del segon i tercer classificat, Antonio Suárez Vázquez i Fernando Manzanegue.

A partir de 1967, la Setmana Catalana de Ciclisme es va transformar en una cursa per etapes, i l'Esport Ciclista Barcelona, amb el suport del diari *Dicen*, va fer-se càrrec de l'organització.

En el transcurs de les diverses edicions, Barcelona sempre va figurar en un lloc preferent respecte a l'itinerari de la cursa i, moltes vegades, com a ciutat amfitriona de l'etapa final. Edició rere edició, el palmarès de la Setmana Catalana de Ciclisme va anar guanyant prestigi fins a convertir-se en una prova ciclista de primer nivell internacional. Entre els guanyadors principals de la Setmana

Catalana de Ciclisme hi podem trobar noms com: Luis Ocaña, Eddy Merckx, Raymond Poulidor, Joop Zoetemelk, Freddy Maertens, Claude Criquiellion, Josep Recio, Vicent Belda, Sean Kelly, Alex Zülle, Pedro Delgado, Laurent Jalabert, Joaquim Rodríguez i Alberto Contador, que va ser el guanyador de l'última edició, que es va disputar el 2005.

A excepció de 1980, any que no es va disputar la Setmana Catalana de Ciclisme, al llarg de la seva història se'n van fer 42 edicions. Malauradament, va desaparèixer del calendari ciclista internacional i l'edició de 2006 ja no es va celebrar.

Davant de la crisi de patrocini per obtenir els recursos necessaris i suficients i les exigències per mantenir-se en el calendari de la Union Cycliste Internationale Por Tour, que suposaven uns costos econòmics inassumibles per mantenir la cursa dins del seu nivell de qualitat, van motivar que el president de l'Esport Ciclista Barcelona, Joaquim Sabaté, decidís renunciar a organitzar-la.

4.2 ESCALADA CICLISTA A MONTJUÏC

Recuperant l'esperit de la cursa *amateur* organitzada el 1935 per l'Agrupació Ciclista Montjuïc, Joaquim Sabaté, president de l'Esport Ciclista Barcelona, va impulsar la creació de l'Escalada Ciclista a Montjuïc, també coneguda com l'Escalada al Castell de Montjuïc, una cursa multidisciplinària oberta a totes les categories del ciclisme, tàndems inclosos. Sense cap mena de dubte, el gran atractiu se centrava en la cursa professional que es disputava en dos sectors, el primer en línia i el segon en contrarellotge. El vencedor de la competició era el ciclista que obtenia el millor temps en la suma dels dos sectors.

En els moments de més brillantor, l'Escalada Ciclista a Montjuïc va arribar a reunir més de vuit-cents participants. La primera edició va tenir lloc el 1965, i el vencedor va ser el llegendari ciclista Federico Martín Bahamontes.

L'Escalada Ciclista a Montjuïc aviat es va convertir en una prova de prestigi internacional que es disputava a l'octubre, justament a final de la temporada ciclista. Com acredita el seu palmarès, per la muntanya de Montjuïc hi van passar pràcticament tots els grans professionals del ciclisme, com va ser el cas de Raymond Poulidor, Eddy Merckx, Gianni Motta, Bernard Thévenet, Miguel María Lasa, Vicente Belda, Tony Rominger, Claudio Chiappucci, Laurent Jalabert, Samuel Sánchez o Joaquim Rodríguez.

Malgrat ser una de les proves amb més tradició del calendari esportiu de la ciutat, i tot i que reunia milers d'aficionats al Parc de Montjuïc, a la dècada dels noranta l'Escalada Ciclista a Montjuïc va començar a perdre protagonisme i, un cop passats els Jocs Olímpics de Barcelona'92, es van incrementar les dificultats de les cada vegada més exigents condicions econòmiques fins a arribar indefectiblement a la seva darrera edició, el 2007.



^ CARTELL DE LA XXVIII ESCALADA CICLISTA A MONTJUÏC · GRAN PREMI CAJA MADRID, QUE VA TENIR LLOC EL 20 D'OCTUBRE DE 1991.

5. CURSES POPULARS

SERGI VALDIVIESO

5.1 INTRODUCCIÓ

El ciclisme sempre ha estat un esport popular. La més que centenària tradició ciclista a la ciutat de Barcelona i a la rodalia ha generat, històricament, una dinàmica capacitat organitzativa de diverses curses populars fruit d'iniciatives privades, i a les darreres dècades també d'iniciatives públiques. En aquest capítol es detallen els aspectes principals de les més significatives.



^ PRESENTACIÓ DEL RÈTOL "CARRIL BICI FESTIUS".
 D'ESQUERRA A DRETA: ENRIC TRUÑO, REGIDOR D'ESPORTS DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA; JOAN TORRES, REGIDOR DE TRANSPORTS I CIRCULACIÓ DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA; PACO SEGURA, DIRECTOR D'ESPORTS DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA, I DRET, MANEL VILLALANTE, GERENT DE TRANSPORTS I CIRCULACIÓ DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA.

BAN

Circulació de bicicletes

Ajuntament de Barcelona



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

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

Per això, de conformitat amb les facultats que m'atorquen l'article 76. de la Llei de Règim Especial d'aquest municipi i l'article 21.1 c) de la Llei de Bases de Règim Local, disposo:

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

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

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

Tercer.
S'afavorirà l'establiment d'aparcaments i punts de lloguer de bicicletes en aquells llocs de la ciutat on la demanda ho aconselli.
En els aparcaments municipals es reservaran espais per a l'estacionament de bicicletes.

Quart

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

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

Cinquè

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

Sisè

Les infraccions seran sancionades de conformitat amb les disposicions establertes.

Setè

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

Vuitè

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

Novè

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

La qual cosa es fa pública per a general coneixement.

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

L'Alcalde

Pasqual Maragall

Pasqual Maragall

BAN DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA, DIFÓS PER L'ALCALDE PASQUAL MARAGALL, EL 15 DE NOVEMBRE DE 1989, SOBRE LA PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA PER AFAVORIR LA MOBILITAT A LA CIUTAT DE BARCELONA.

5.2 LA FESTA DEL PEDAL

El primer precedent del cicloturisme barceloní va ser la I Festa del Pedal, que es va organitzar el 4 de maig de 1913, amb sortida a l'Arc del Triomf i arribada a Sant Cugat del Vallès, on un bon dinar esperava els 200 participants. Va ser una iniciativa molt encertada, tal com ho demostraren les xifres dels anys següents: 500 participants per anar de Barcelona a Sant Boi de Llobregat (1914) o 800 participants per anar de Barcelona a Granollers (1916). Durant 30 anys, es va repetir el model de la sortida, des del passeig de Sant Joan de Barcelona. Uns quants anys després, la Festa del Pedal va decaure. El 2013 la Federació Catalana de Ciclisme va intentar ressuscitar-la amb motiu de la celebració del seu centenari i l'arribada a Sant Cugat del Vallès.

5.3 LA DIADA MONTSERRATINA

La cursa de la Diada Montserratina es remunta al 1948. Aquesta competició servia per donar les gràcies a la Mare de Déu de Montserrat amb motiu de la finalització de la temporada. Partint des de diversos indrets de Catalunya, els ciclistes s'apleguen a l'esplanada del santuari de Montserrat i reben la recepció del pare abat. Per als cicloturistes, poder arribar a aquest indret suposa haver assolit un bon nivell, ja que la part final té una pujada pronunciada. Actualment, se superen cada any els 3.000 participants.

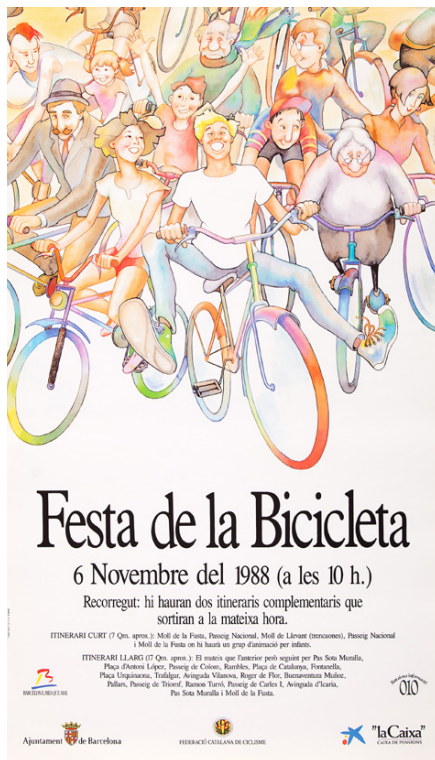
5.4 LA FESTA DE LA BICICLETA

Amb la Transició, l'adveniment dels ajuntaments democràtics va incentivar la participació de l'esport al carrer. La ciutat de Barcelona va ser pionera a l'hora de convocar grans i petits a una passejada de caràcter familiar i lúdica per lesavingudes de la ciutat. El 1979 la Societat Naturista i Vegetariana va organitzar una passejada a peu i en bicicleta per la ciutat, i va lliurar un manifest al president Josep Tarradellas per demanar la creació de carrils bici i de més espais verds a la ciutat.

El 1982, l'Ajuntament de Barcelona va organitzar la primera edició de la Festa de la Bicicleta, la qual va reunir milers de participants. La cada cop més gran afluència de participants ha anat obligant a buscar llocs d'arribada cada cop més adequats. Tot i això, ha estat un clàssic que les sortides fossin des del passeig de Gràcia o del carrer d'Aragó, i les arribades han anat visitant el passeig de Sant

Joan, les platges, i per descomptat, el Parc de Montjuïc. L'èxit d'aquesta bona organització de la Festa de la Bicicleta va suposar el bateig ciclista per a molts barcelonins i, segurament, també va afavorir tant la creació del servei del Bicing (2007), que va arrencar amb una gran expectació i èxit, com la construcció d'una extensa xarxa urbana de carrils bici.

CARTELL DE LA FESTA DE
LA BICICLETA, CELEBRADA
EL 6 DE NOVEMBRE DE 1988
A BARCELONA.



5.5 PEDALADA ECOLÒGICA POPULAR BARCELONA-SITGES

El 1995 es va crear un dels últims esdeveniments anuals de ciclisme popular: la Pedalada Ecològica Popular Barcelona-Sitges, amb caràcter reivindicatiu i amb lectura de manifest a favor de la seguretat a les carreteres inclosa. Aquesta cursa va sortir de diversos indrets de la ciutat, fins i tot des del Camp Nou del FC Barcelona. Tenia com a gran al·licient el fet de poder pedalar tranquil·lament per les costes del Garraf. La Pedalada Ecològica Popular Barcelona-Sitges arribava a reunir fins a 3.000 participants.

5.6 EL CRITÈRIUM CIUTAT DE L'HOSPITALET

A final de temporada, la Unió Ciclista l'Hospitalet convidava, a més de tots els professionals catalans i els millors *amateurs*, ciclistes de talla internacional que havien destacat al llarg de la temporada. Malauradament, aquesta cursa, anomenada Critèrium Ciutat de l'Hospitalet, es va deixar d'organitzar el 2010³⁷, cosa que va provocar un gran disgust als afeccionats que havien pogut veure de prop ciclistes com Melcior Mauri, Pedro Delgado, Àngel Edo, Miguel Induráin, Roberto Heras o Alejandro Valverde.

La prova honorava el ciclista Manuel Ortega Yeste, bomber de professió, que va morir en l'extinció d'un incendi en un hotel de Sarrià l'any 1987. Com anècdota, anys més tard, l'actriu i cantant Sara Montiel va anar a veure la cursa per homenatjar la memòria de Manuel Ortega Yeste. L'explicació d'aquesta curiositat és que l'actriu estava allotjada a l'esmentat hotel el dia del fatal sinistre i en va ser evacuada pels bombers.

5.7 LA BARCELONA-ANDORRA

Tot i que alguna edició de la cursa de la Barcelona-Andorra es va integrar a la Setmana Catalana de Ciclisme, l'any 1968 l'empresa catalana de la família Cuevas, Deporinter, va tirar endavant aquesta competició, que comptava amb una gran participació professional³⁸. La prova constava d'una sola etapa i va veure els triomfs dels ciclistes José Pérez Francés i Domingo Perurena. Lamentablement, la falta de patrocini va provocar que el 1986 se n'organitzés l'última edició³⁹.

5.8 LA BARCELONA-MADRID

El sempre imaginatiu Lluís Cuevas va promoure el 1986 la cursa de la Barcelona-Madrid. Eurotandem, una cursa ciclista per etapes, disputada en tàndems i patrocinada per l'ONCE, va comptar amb la participació dels campions del món, però tampoc va tenir continuïtat.

³⁷ La Unió Ciclista l'Hospitalet va organitzar-ne la primera edició, l'any 1988.

³⁸ La primera edició de la Barcelona-Andorra es va organitzar el 1964.

³⁹ El ciclista alemany Peter Hilse va imposar-se a l'edició de 1986, al davant dels ciclistes Josep Recio Arza i Mariano Sánchez.

Cal dir que, en aquells temps, a Barcelona només es podien veure proves de tàndems al Velòdrom d'Horta i, de vegades, a l'Escalada Ciclista a Montjuïc, on s'aprofitava per disputar curses en línia amb la trentena de tàndems que venien de tot arreu.

5.9 CINTURÓ CICLISTA INTERNACIONAL DE CATALUNYA

El Cinturó Ciclista Internacional de Catalunya, competició ciclista per etapes, es va organitzar per primera vegada el 1948 amb el nom de Gran Premi Cinturó de Barcelona per part del Grup Esportiu Ebro i Radio Nacional de España. Amb el pas dels anys, la Unió Ciclista Sabadell es va fer càrrec de l'organització i va ampliar la prova a quatre etapes amb sortida i arribada a Sabadell. L'última edició del Cinturó Ciclista Internacional de Catalunya es va disputar el 1979 i va acabar amb la victòria del ciclista madrileny José María González Barcala.

9^e MONTPELLIER BARCELONA
25/09 - 29/09 1996

CINTURÓ CICLISTA INTERNACIONAL DE CATALUNYA
CORSA CICLESTICA INTERNAZIONALE DI MONTPELLIER

Equipes : 9 nations, 5 espagnoles, 5 françaises

25/09	MAUGUJO - MONTPELLIER Grammont	7 km
26/09	MONTPELLIER - LA SALVETAT-SUR-AGOUT	154 km
27/09	LA-SALVETAT-SUR-AGOUT - MILLAS	172 km
28/09	MILLAS - PLATJA D'ARO	173 km
29/09	PLATJA D'ARO - BARCELONA - CAN DRAGO	140 km

Logotips patrocinadors: Diputació de Barcelona, Midi Libre, France Telecom, MONTPELLIER DISTRICT, Hérault, Diputació de Girona, Federació Catalana de Ciclisme, El Mundo Deportivo, LA POSTE, FRC.

5.10 CURSA BARCELONA-MONTPELLIER

Un bon dia, l'alcalde Pasqual Maragall es va posar d'acord amb el seu homòleg de Montpeller i van decidir unir les dues ciutats mitjançant una cursa ciclista *amateur*, que cada any sortiria de Barcelona o de Montpeller. Del vessant organitzatiu se'n van encarregar la Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants i l'Associació Esportiva de Correus de Montpeller. Va ser una bona experiència que, però, malauradament, no va tenir gaire continuïtat. Se'n van disputar 11 edicions, entre 1988 i 1998, i l'últim guanyador va ser el ciclista italià Ivan Basso.

^ CARTELL DE LA IX CURSA CICLISTA INTERNACIONAL MONTPELLIER-BARCELONA, QUE ES VA FER DEL 25 AL 29 DE SETEMBRE DE 1996.

5.11 JOCS MEDITERRANIS

El 1955, José Pérez Francés va ser el millor espanyol a la prova de ciclisme dels II Jocs Mediterranis, que es van disputar a Barcelona. Els cinc primers classificats van ser ciclistes italians, i Pérez Francés va ocupar la sisena posició.

El 20 de juliol de 1955 es va organitzar la competició de ciclisme en carretera, sobre una distància de 160 quilòmetres i amb dues voltes finals a l'exigent Circuit de Montjuïc, amb un gran nombre d'aficionats. Com ja s'ha esmentat, els ciclistes italians van ser els grans triomfadors de la prova, i les tres primeres posicions de la classificació van ser per a Giuseppe Fallarini, Pietro Chiodini i Giorgio Godio.



^ EL CICLISTA ITALIÀ GIUSEPPE FALLARINI ARRIBANT A LA META COM A VENCEDOR DE LA PROVA DE CICLISME EN RUTA ALS II JOCS MEDITERRANIS, CELEBRATS A BARCELONA EL 1955.

6. CICLISME I CIUTADANIA

JULI PERNAS

El ciclisme també s'ha viscut a la ciutat de Barcelona com una manifestació reivindicativa i popular. El 18 de desembre de 1977 es va organitzar un Dia Naturista, a peu i en bicicleta, que va recórrer el centre de la ciutat. La iniciativa es va dur a terme en el marc de la campanya "Fem la ciutat habitable", impulsada per la Societat Naturista i Vegetariana. Al final de la marxa es va entregar un manifest al president de la Generalitat de Catalunya d'aleshores, Josep Tarradellas, en el qual es reivindicaven la construcció de carrils per a les bicicletes, un transport digne, més espais verds i una ordenació racional del territori. Un any després es tornaria a fer una altra passejada reivindicativa dins d'una jornada naturista sota el lema "Lluitem per una nova vida".

En el decurs del primer quadrienni del primer consistori municipal democràtic després de la Guerra Civil Espanyola (1979-1983), van tenir lloc un seguit d'actes esportius pels carrers de Barcelona amb la bicicleta com a protagonista principal. La primera iniciativa la va portar a terme l'Àrea de Joventut i Esplai, al capdavant de la qual hi havia el regidor Enric Truñó: es va organitzar una passejada popular el novembre de 1980 que es va anomenar l Trobada en Bici. Hi van participar prop de 5.000 persones, va sortir del Parc de la Ciutadella i va arribar al Parc de Montjuïc. La segona passejada es va organitzar després de trencar-se el Pacte del Progrés al consistori barceloní, l'any 1981, i crear-se l'Àrea de Joventut i Esports, que quedà adscrita a la Tinència d'Alcaldia d'Empreses i Serveis Personals, de la qual també va ser regidor Enric Truñó.

El maig de 1982, l'Àrea de Joventut i Esports va muntar la l Festa de la Bicicleta, que, en l'edició de 1983, va anar acompanyada d'una exposició sobre la història de la bicicleta que es va exposar a les Cotxeres de Sants. Cal destacar que, en aquells anys, diverses entitats reclamaven la creació de carrils bici a la ciutat. En l'edició de la Festa de la Bicicleta de 1984 es va fer l'anunci oficial que durant els diumenges i festius hi hauria carril bici a Barcelona. Des del principi, els organitzadors comptaren amb la participació activa de diverses entitats ciclistes de la ciutat i de la Federació Catalana de Ciclisme, a la qual més tard es van afegir entitats com els Amics de la Bici, Biciclot i Cooperativa Missatgers Trèvol.

- ✓ TÀNDEM UTILITZAT EN LA PRESENTACIÓ DE LA FESTA DE LA BICICLETA DE BARCELONA, A LA QUAL VAN DONAR SUPORT DIVERSES PERSONALITATS DE L'ESPORT I LA CULTURA.



Una vegada més, els responsables municipals, sensibles a les crítiques, van anunciar, coincidint amb la Diada de 1985, el projecte Bicibarna, que, sota l'eslògan "Bicicletem", va proposar la creació de diversos circuits urbans a tots els districtes de la ciutat connectats entre si.

El novembre de 1989, a La Farinera del Clot, es va iniciar l'activitat 24 hores en Bicicleta per Barcelona, que va comptar amb la presència de l'alcalde, Pasqual Maragall. Uns dies després, el 15 de novembre de 1989, es va publicar un ban amb l'objectiu de promocionar l'ús de la bicicleta com a element de mobilitat i passeig per la ciutat. Per desenvolupar les propostes contingudes al ban es va crear un grup de treball format per diverses àrees municipals i entitats ciutadanes vinculades a l'ús de la bicicleta. El 1994 es va constituir la Taula Cívica de la Bicicleta, la qual recull la feina que s'havia iniciat el 1989.

El 2015, l'Ajuntament de Barcelona va posar en marxa un projecte anomenat Estratègia de la bicicleta per Barcelona, amb l'objectiu de millorar les infraestructures viàries per als ciclistes, garantir els desplaçaments segurs i possibilitar la convivència amb la resta d'usuaris de la via pública.

D'altra banda, el ciclisme també forma part del nomenclàtor i de la cultura de la ciutat de Barcelona. Per iniciativa del Club Ciclista Sprint, Ramon Torres i Casanoves, l'*Avi Torres*, fundador i president de la Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants (1922), té dedicada una plaça al barri de Sants. Al costat del Velòdrom d'Horta hi ha uns jardins dedicats a Marià Cañardo i Lacasta, el ciclista home rècord de la Volta, que la va guanyar set vegades. Al palmarès de Marià Cañardo també hi figuren dues etapes de La Vuelta, una etapa del Tour de França i quatre campionats d'Espanya en ruta. També per iniciativa del Club Ciclista Sprint, un altre ciclista destacat, Miquel Poblet, el *Noi de Montcada*, amb un palmarès de 214 victòries, té dedicat des del 2016 un monòlit a l'avinguda de la Reina Maria Cristina i dona nom al Velòdrom Municipal d'Horta Miquel Poblet.



NOMENCLÀTOR
DEL CICLISME
A BARCELONA

GOOGLE MAPS

7. ICONOGRAFIA CICLISTA A BARCELONA

JULI PERNAS

El ciclisme també és present a les manifestacions artístiques. La més rellevant és una de les pintures icòniques del modernisme català (1897), *Final del siglo XX*, l'autor de la qual és Ramon Casas. L'obra està exposada al Museu Nacional d'Art de Catalunya. Al quadre s'hi veuen el pintor i el seu amic Pere Romeu, bàrman de la cerveseria Els Quatre Gats, sobre un tàndem Gladiator. Utilitzant aquest quadre com a font d'inspiració, amb motiu del 150è aniversari del naixement de Ramon Casas (2016), els exalumnes, alumnes i professors de l'escola d'art La Nau va fer un mural en una façana de la confluència dels carrers del Tajo i de Fulton, on es veuen el pintor i Romeu acompanyats de personatges d'època, que corresponen als dels comerços hortencs que van patrocinar el mural.



^ CARRER DE FULTON, 1, 08032 BARCELONA.



^ PALAU MACAYA
 PASSEIG. DE
 ST. JOAN,
 108, 08037
 BARCELONA.



Per acabar, a la banda esquerra de la porta de carruatges del Palau Macaya, al passeig de Sant Joan, hi ha un capitell, obra de l'escultor Eusebi Arnau, que genera una curiosa problemàtica. Hi ha persones que consideren que el capitell és un ciclista, i d'altres, un motorista. Tampoc es posen d'acord sobre qui representa: fins ara es pensava que la figura corresponia a l'arquitecte Puig i Cadafalch, que per anar ràpid i seguir les obres que dirigia a la Casa Amatller i el Palau Macaya es traslladava en bicicleta, però darrerament alguns entesos creuen que representa una institutriu francesa que treballava per a la família de Romà Macaya.

8. BARCELONA: EL CICLISME I ELS JOCS OLÍMPICS

JOAN MANEL SURROCA

8.1 EL CICLISME ALS JOCS OLÍMPICS DE BARCELONA'92

Amb el ressò del gran impacte internacional que va produir la cerimònia d'obertura dels Jocs Olímpics de Barcelona'92, el 26 d'agost de 1992 es van iniciar les competicions olímpiques de ciclisme, on van participar un total de 451 ciclistes de 81 comitès olímpics nacionals.

Però abans de comentar els Jocs Olímpics de Barcelona'92, emmarcat dins de les proves test que servien per testejar l'organització dels futurs Jocs, es va celebrar el Gran Premi Internacional de Ciclisme. En el cas de les proves en pista, es van dur a terme al Velòdrom d'Horta, del 19 al 21 de setembre de 1991; quant a la prova de circuit en ruta, Sant Sadurní d'Anoia en va acollir la competició, el 22 de setembre de 1991. Tant la instal·lació com el circuit serien els que acollirien les mateixes proves olímpiques l'estiu següent.

Pel que fa als Jocs Olímpics de Barcelona'92, entre el ciclisme en ruta i el ciclisme en pista es van organitzar deu proves. Per una banda, en la disciplina de ciclisme en ruta es van celebrar les proves de cursa per carretera (masculina i femenina) i contrarellotge per equips (masculina). Per altra banda, en la disciplina de ciclisme en pista hi va haver set proves: cinc en categoria masculina i dos en categoria femenina. Malauradament, a diferència dels campionats del món de 1973 i 1984, la prova de ciclisme en cursa en línia i la contrarellotge per equips no es van poder situar al Circuit de Montjuïc, atès que les nombroses instal·lacions de competició olímpiques eren a l'anomenada Anella Olímpica. Per aquest motiu, a la prova de ruta, amb sortida i arribada a Sant Sadurní d'Anoia, es va haver d'habilitar un circuit de 16,23 km al voltant de la població catalana.

El 26 de juliol de 1992, el primer dia de les competicions dels Jocs Olímpics, es va disputar la contrarellotge per equips masculins, amb la participació de 31 equips i amb un recorregut de 100 quilòmetres. Pel motiu ja comentat a les línies anteriors, es va haver d'habilitar un circuit de 25 quilòmetres, amb sortida

- ✓ L'EQUIP ESPANYOL DE CICLISME EN PISTA FORMAT PER ADOLFO ALPERI, GABRIEL AYNAT, JONATHAN GARRIDO I SANTOS GONZÁLEZ DURANT LA COMPETICIÓ DE CICLISME EN PISTA DELS JOCS OLÍMPICS DE BARCELONA '92, CELEBRADA AL VELÒDROM D'HORTA.



i arribada al Circuit de Barcelona-Catalunya, de Montmeló, on els ciclistes van fer quatre voltes a un recorregut que passava per un tram de l'autopista A-17, que anava des del circuit fins al carrer de València de Barcelona, passant pel passeig de Fabra i Puig i la ronda de Dalt, que connectava novament amb un tram de l'autopista A-17 que arribava fins a Parets del Vallès i l'accés al Circuit de Barcelona-Catalunya, on hi havia la meta. La victòria de la cursa, i, per tant, el títol de campió olímpic, va ser per a la delegació alemanya, formada pels ciclistes Bernd Dittert, Christian Meyer, Uwe Peschel i Michael Rich. La medalla d'argent va ser per a la delegació italiana, formada per Flavio Anastasia, Luca Colombo, Gianfranco Contri i Andrea Peron, i el bronze, per a la delegació francesa, formada per Hervé Bousard, Didier Faivre-Pierret, Philippe Gaumont i Jean-Louis Harel.

El mateix dia que es va organitzar la contrarellotge per equips masculins, també es va fer la cursa per carretera individual de categoria femenina. En aquesta prova hi van participar 58 ciclistes que havien de recórrer una distància de 85 quilòmetres. La campiona olímpica va ser la ciclista australiana Kathy Watt, que va derrotar la gran favorita, la francesa Jeannie Longo-Ciprelli. El tercer lloc va ser per a la ciclista neerlandesa Monique Knol.

La cursa per carretera individual masculina va disputar-se el 2 d'agost de 1992, amb un recorregut de 191 quilòmetres i 151 ciclistes de 61 països. La victòria de la cursa, i consegüentment el títol de campió olímpic, va ser per al malaurat ciclista italià Fabio Casartelli, que tres anys després d'aquesta victòria va morir víctima d'una tràgica caiguda durant el Tour de França de 1995. La medalla d'argent va ser per al ciclista neerlandès Erik Dekker, i la medalla de bronze, per al letó Dainis Ozols. Cal destacar que entre els participants principals a la prova olímpica hi havia futurs destacats ciclistes professionals, com l'alemany Erik Zabel, l'italià Davide Rebellin, el català Àngel Edo, el neerlandès Erik Dekker (medalla d'argent) i, especialment, el nord-americà Lance Armstrong, futur guanyador de set Tours de França consecutius, dels quals va ser desqualificat en demostrar-se que s'havia estat dopant sistemàticament des de 1998.

Els Jocs Olímpics de Barcelona'92 van ser l'última cita olímpica restringida a ciclistes *amateurs*, ja que als Jocs Olímpics d'Atlanta de 1996 ja hi van participar ciclistes professionals.

Les competicions de ciclisme en pista, amb un flamant Velòdrom d'Horta ple de gom a gom, van començar el dia 27 de juliol de 1992, que es va convertir en una data històrica per a l'olimpisme espanyol, que va guanyar la seva primera de les 22 medalles que va aconseguir en la fita olímpica barcelonina.

A la prova dels 1.000 m contrarellotge, l'espanyol José Manuel Moreno va aconseguir una victòria extraordinària, i va establir, a més, un nou rècord olímpic a la prova que estava vigent des dels Jocs Olímpics de Mèxic 1968. En aquesta prova, la medalla d'argent va ser per a l'australià Shane Kelly, i la de bronze, per al canadenc Curt Harnett.



CICLISTES
CATALANS ALS
JOCS OLÍMPICS

Al Velòdrom d'Horta, actualment anomenat Velòdrom Municipal d'Horta Miquel Poblet, també s'hi va organitzar la prova de la cursa per punts, el campió olímpic de la qual va ser l'italià Giovanni Lombardi; la prova d'esprint, on van guanyar la medalla d'or l'estoniana Erika Salumäe (categoria femenina) i l'alemany Jens Fiedler (categoria masculina); la prova de persecució individual, guanyada per l'alemanya Petra Rossner (categoria femenina) i el britànic Chris Boardman (categoria masculina), i les proves de percussió per equips masculins, en què la delegació alemanya va obtenir la medalla d'or amb un equip format pels ciclistes Michael Glöckner, Jens Lehmann, Stefan Steinweg, Guido Fulst i Andreas Walzer.

8.2 EL CICLISME ALS JOCS PARALÍMPICS DE BARCELONA'92

El paraciclisme va fer els primers passos als Jocs de Stoke Mandeville de 1984, a Nova York, amb la disputa d'un calendari reduït de set proves que repetirien format als Jocs Paralímpics de Seül (1988).

Els Jocs Paralímpics de Barcelona, que van tenir lloc entre el 3 i l'11 de setembre de 1992, van suposar un abans i un després en molts aspectes. En el competitiu, es va incloure un nou mètode de classificació amb l'objectiu d'agrupar els esportistes segons la valoració de les seves capacitats, de cara a trobar la màxima igualtat de condicions per a tots ells. Pel que fa al ciclisme, els Jocs Paralímpics de Barcelona'92 van suposar una ampliació notable, ja que s'hi van incloure proves per a persones invidents, amb amputacions i amb lesions medul·lars i cerebrals. Hi van participar 132 homes i 17 dones de 19 països diferents. La delegació espanyola va guanyar quatre medalles, tres de bronze i una d'or, l'última obtinguda pels ciclistes granadins Ignacio Rodríguez i Belén Pérez en disciplina de tàndem mixta al circuit habilitat a Sant Sadurn d'Anoia.

Des dels Jocs Paralímpics de Barcelona'92, la presència dels ciclistes paralímpics espanyols ha estat una constant, amb un balanç de 49 medalles⁴⁰, dotze de les quals guanyades per ciclistes catalans.

40 Fins a l'actualitat, els ciclistes paralímpics de la delegació espanyola han guanyat tretze medalles d'or, quinze medalles d'argent i vint-i-una medalla de bronze.



PROVA TÀNDEM MASCULÍ OPEN DELS JOCS PARALÍMPICS DE BARCELONA '92, QUE VA TENIR LLOC AL CIRCUIT DE CICLISME DE SANT SADURNÍ D'ANOIA.



Destaquen el barceloní Christian Venge, que ha obtingut medalles als cinc Jocs Paralímpics en què ha participat. A la prova de ruta contrarellotge en la modalitat de tàndem per a invidents, Venge va aconseguir dues medalles d'or als Jocs Paralímpics de Pequín (2008) i Londres (2012), i va ser medalla d'argent als Jocs Paralímpics d'Atenes (2004) i medalla de bronze als Jocs Paralímpics de Tòquio (2020)⁴¹. D'altra banda, a la prova de persecució va guanyar la medalla d'argent als Jocs Paralímpics de Pequín (2008) i la de bronze als de Sydney (2000). Cal mencionar els seus guies, David Llauredó, fins als Jocs Paralímpics de Londres (2012), i Noel Martín, als Jocs Paralímpics de Tòquio (2020).

També cal destacar Juan José Méndez, amb quatre participacions en els Jocs Paralímpics, entre 2004 i 2016. A la categoria d'esportistes amb amputacions, va obtenir tres medalles, dues a persecució en pista, medalla d'argent als Jocs Paralímpics d'Atenes de 2004 i medalla de bronze als Jocs Paralímpics de Pequín de 2008, on també va guanyar la medalla d'argent a la prova en ruta.

Als Jocs Paralímpics de Londres (2012), la barcelonina Josefa Benítez, també coneguda com a Pepa Benítez, va guanyar la medalla d'argent a la prova de tàndem per a invidents amb Mayalen Noriega com a guia. D'altra banda, Ignacio Ávila, després de competir en atletisme en quatre edicions de Jocs Paralímpics, entre 2000 i 2012, als Jocs Paralímpics de Rio de Janeiro (2016) va guanyar la medalla d'argent a la prova de ruta.

Finalment, cal destacar la gran actuació de Sergi Garrote als Jocs Paralímpics de Tòquio 2020, a la modalitat de bicicleta de mà per a esportistes amb lesions medul·lars, on es va proclamar campió paralímpic a la prova de contrarellotge i on també va guanyar la medalla de bronze a la prova de ruta.

Altres ciclistes catalans que han participat en els Jocs Paralímpics han estat: Maurice Far Eckhard, medalla de bronze als de Londres (2012) i que també va participar en els Paralímpics d'Atenes (2004) i de Pequín (2008); Raquel Acinas, primera ciclista paralímpica catalana, que va participar en els de Pequín (2008) i Londres (2012); Joan Font Bertolí, medalla de plata als de Rio de Janeiro (2016), i Beatriz Gómez Franquet, que va participar en els de Rio de Janeiro (2016) fent de guia de Josefa Benítez.

41 Els Jocs Olímpics de Tòquio 2020 van disputar-se del 23 de juliol al 8 d'agost de 2021, a causa de la pandèmia de la covid-19.

8.3 L'ASSOCIACIÓ ESPORTIVA GENESIS CYCLING TEAM, EL CICLISME INCLUSIU

Durant la dècada dels anys vuitanta, la Fundació ONCE va ser l'encarregada d'impulsar la pràctica del ciclisme adaptat entre els esportistes invidents i amb deficiències visuals. Paral·lelament, i sense tants recursos, a principis dels anys noranta la Federació Catalana d'Esports de Persones amb Discapacitat Física, llavors presidida per Bertrand de Five, també va posar en marxa algunes activitats, dedicades sobretot a persones amb paràlisi cerebral. Arran de l'impuls generat pels Jocs Paralímpics de Barcelona'92, el seu impacte social, la posterior reorganització de les diverses entitats federatives per a esportistes amb discapacitat i la implicació de les institucions, la pràctica del paraciclisme va començar a agafar embranzida.

Destaca especialment el cas de Juan José Méndez, que va perdre el braç i la cama esquerres en un greu accident de moto el 1992. En els primers mesos de la seva recuperació, es va motivar en el que veia durant els Jocs Paralímpics de Barcelona'92 i, juntament amb el seu amic Bernard Moreno, van trobar en el ciclisme la millor de les teràpies de superació. Els èxits posteriors d'aquest ciclista en competicions internacionals van donar visibilitat a la seva pràctica entre els esportistes amb discapacitat física i això va establir les bases perquè a finals de novembre de 2002 es constituís l'Associació Esportiva Genesis Cycling Team (A. E. Genesis Cycling Team) de ciclisme inclusiu presidit pel mateix Juan José Méndez. El nom de l'entitat es va decidir tenint en compte que, idiomàticament, *genesis* és una paraula llatina, d'acceptació internacional, que té com a significat 'el principi o l'origen de les coses'.

L'A. E. Genesis Cycling Team és un club dedicat a fomentar els valors i la formació de ciclistes i que té la seu a les dependències del Velòdrom Municipal d'Horta Miquel Poblet, on també hi ha la seu de la Federació Catalana de Ciclisme. És un club inclusiu que ha estat clau per donar suport i ajut a moltes persones, sobretot nens i nenes, amb alguna discapacitat física o psíquica. Superades dues dècades d'existència, a més de la seva escola inclusiva, també han creat dos equips de competició de ciclisme i paraciclisme, així com un equip junior. Fruit d'aquesta tasca n'han sortit esportistes d'alt nivell, com per exemple Pau Miquel, ciclista professional; l'olímpica Helena Casas, o Claudia Grau, una de les grans promeses paralímpiques en pista.

Actualment, entre ciclistes i entrenadors, l'A. E. Genesis Cycling Team té 140 membres, dels quals un 20 % són persones amb diverses discapacitats, i la seva escola inclusiva compta amb 60 nens i nenes, un 20 % dels quals també tenen alguna discapacitat.

Arran dels acords entre el Comitè Olímpic Internacional i el Comitè Paralímpic Internacional s'ha anat produint la integració progressiva de diversos esports en les corresponents federacions internacionals. En el cas del ciclisme, a partir de 2007 la Union Cycliste Internationale va incloure en la seva organització el paraciclisme. A Catalunya, el 2013 el paraciclisme es va integrar a la Federació Catalana de Ciclisme amb una comissió de paraciclisme encapçalada per Bernard Moreno.

9. CLUBS CICLISTES CENTENARIS

FRANCESC TERRÓN

A Catalunya, la primera organització ciclista fou el Club Velocipèdic de Barcelona, fundat l'any 1884 per Claudi de Rialp i Manuel Duran Ventosa.

A la ciutat de Barcelona, són tres els clubs ciclistes centenaris existents.

9.1 SPORT CICLISTA CATALÀ

L'any 1912 es va fundar al Cafè de la Marina l'Sport Ciclista Català, entitat esportiva cultural i recreativa que esdevingué un club fonamental en l'expansió del ciclisme. Actualment és el segon club més antic de l'estat espanyol que ha funcionat de manera ininterrompuda, per darrere de la Sociedad Ciclista Bilbaína (fundada el 1904). Un dels seus fundadors va ser el periodista d'*El Mundo Deportivo* i de *La Vanguardia* Francesc Canto Arroyo.

Va arribar a superar els 600 socis, en els primers anys. També va ser un club impulsor i promotor de les primeres curses femenines (celebrades al Parc de la Ciutadella). Alguns dels socis més il·lustres van ser Marià Cañardo i Jaume Janer, primer espanyol que va acabar el Tour de França.

Actualment és un club on els socis gaudeixen amb la pràctica del cicloturisme. Han estat molts els reconeixements que ha rebut l'entitat degana del ciclisme català: Medalla d'Or del Mèrit Ciclista (1947), Medalla de la Federació Catalana de Ciclisme amb motiu de les seves noces d'or (1962) i reconeixement de la UFEC i de la Real Federación Española de Ciclismo amb motiu del centenari del club (2012). L'any 2013, el Comitè Olímpic Espanyol els va lliurar la Placa Olímpica al Mèrit Esportiu, i el 2023 l'Ajuntament de Barcelona els va reconèixer com a entitat centenària de la ciutat.

Un tret clau del seu llegat és el butlletí, actualment trimestral, publicat per la seva fundació i que ja acumula 789 números; tot un exemple de conservació del patrimoni històric.



9.2 AGRUPACIÓ CICLISTA MONTJUÏC

L'Agrupació Ciclista Montjuïc, coneguda col·loquialment com “la Grupa”, va ser fundada l'any 1917. Avui en dia és un club bàsicament de cicloturisme, organitzador de les seves pròpies sortides.

Al llarg de la seva història va organitzar nombroses curses de prestigi, com la Barcelona-Andorra, el Trofeu Jaumendreu i la cursa Mossèn Borràs. També va ser organitzador de la primera prova de ciclocròs feta a l'estat espanyol, el 26 de gener de 1922. L'any 1965 l'Agrupació Ciclista Montjuïc va tenir un equip professional anomenat AC Montjuïc-Tedi que va arribar a disputar la Vuelta Ciclista a España.

Alguns dels ciclistes més icònics de la Grupa van ser Josep Campamà, Antonio Sancho, Juan Gimeno i Josep Botanch, entre d'altres. Campamà va ser un dels participants de la delegació republicana catalana a la III Olimpíada Obrera, que va tenir lloc a la ciutat belga d'Anvers, l'estiu de 1937, en plena Guerra Civil⁴².

El 2023 ha rebut el reconeixement de l'Ajuntament de Barcelona com a entitat centenària de la ciutat.

42 Sánchez, Luis (2021): 36.

< SORTIDA DE LA II CURSA FEMENINA INFANTIL DE CICLISME, ORGANITZADA PER L'SPORT CICLISTA CATALÀ I CELEBRADA AL PARC DE LA CIUTADELLA DE BARCELONA.

9.3 UNIÓ ESPORTIVA DE SANTS

La Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants fou una antiga secció del club ja desapareguda. Es va crear el 1922, amb la formació del club. L'entitat de Sants havia nascut a partir de la fusió de quatre clubs: dos de futbol, el Football Club Internacional i el Centre de Sports de Sants, i dos de ciclistes, el Club Ciclista de Sants i el Velo Sport Sants.

Ja ben aviat, l'any 1923, aquesta entitat va organitzar la cinquena edició de la Volta Ciclista a Catalunya. L'organització va ser tan exitosa, que la Volta va quedar relacionada ja per sempre amb l'entitat de Sants.

La Secció de Ciclisme de la Unió Esportiva de Sants va tenir un equip professional de ciclisme, entre els anys 1924 i 1948. El 1926 va ser la impulsora de la construcció del Velòdrom de Sants, que va dissenyar i promoure el president de la secció en aquells moments, Francesc Maria Peris; el recinte va durar fins al 1932.

L'1 de gener de 2007 es va fer efectiu el canvi de nom de la secció a Volta Ciclista a Catalunya Associació Esportiva, i el president en va ser Rubèn Peris i Latorre. Aquesta nova entitat és l'actual organitzadora de la Volta a Catalunya, encara que la propietat d'aquesta competició continua sent de la Unió Esportiva de Sants.



10. EPÍLEG

La centenària relació de la ciutat de Barcelona amb la bicicleta ha anat evolucionant amb el pas del temps, tal com ho ha fet la seva pràctica, els materials de producció, les competicions, etc. De la mateixa manera, també és important reconèixer la importància dels canvis socials en aquest àmbit.

Tal com hem repassat als diversos capítols d'aquest llibre, a Barcelona també es poden practicar altres modalitats de ciclisme, tant de manera lúdica com participant en les diverses proves ciclistes; per exemple, el BMX, el trial, el ciclocròs, el BTT o el *gravel*, la modalitat més nova. Tot ens indica que sobre asfalt o a la pista de fusta del velòdrom, al carril bici o als camins de muntanya, el ciclisme barceloní té un futur saludable al davant.

Les modalitats ciclistes vinculades als esports urbans també tenen espai a la ciutat; destaca el BMX, dins del programa de l'Extreme Barcelona, que es fa anualment al Parc del Fòrum. És una mostra més que la bicicleta, un element que ha conegut l'evolució de la ciutat al llarg de tres segles, sap adaptar-se als nous temps.

Creiem que tenim bicicleta per temps!



11. REFERÈNCIES

BIBLIOGRAFIA

Pernas, Juli (2016). *Carrers, places, parcs i jardins (Col·lecció Aula d'Història)*. Barcelona: Fundació Barcelona Olímpica.

R. Badius, Juli (1978). De cuando Barcelona tenía Velódromo. *Apunts. Educació Física i Esports*, 15(59), 165-169.

Sánchez, Luis (2021). Antònia Yáñez, una guanyadora pionera. *barcelonaSportiva* <http://barcelonasportiva.blogspot.com/2021/04/antonia-yanez-una-guanyadora-pionera.html>

Vega, Iván; López, Bernat (2019). *Del velocipedisme al ciclisme esportiu. Història de la Federació Catalana de Ciclisme*. Tarragona: Cultura Ciclista.

HEMEROTECA

La Vanguardia

El Mundo Deportivo

Los Deportes

WEBS

www.google.es/maps/

www.voltacatalunya.cat/

www.lavuelta.es/

www.olympics.com/en/

www.olympedia.org

www.paralympic.org/

www.paralimpicos.es



El **Centre d'Estudis Olímpics i de l'Esport Joan Antoni Samaranch** (CEO-JAS) és una entitat gestionada per la Fundació Barcelona Olímpica. Es troba ubicat a l'edifici noucentista conegut com la Font del Gat, Passeig de Santa Madrona, 28. Aquest edifici històric fou construït amb motiu de l'Exposició Internacional de Barcelona de 1929 i va ser obra de l'arquitecte Josep Puig i Cadafalch.

L'objectiu principal del CEO-JAS és preservar el llegat dels Jocs Olímpics i Paralímpics de Barcelona'92 i la història de l'esport a Barcelona a través de la custòdia dels diferents arxius d'entitats esportives i fons personals. Aquest patrimoni documental i bibliogràfic és accessible per a aquelles institucions, investigadors i persones interessades. D'altra banda, també impulsa la investigació i promoció dels valors culturals, històrics, ètics i esportius derivats de l'esperit olímpic.

El CEO-JAS conté una biblioteca amb més de 7.000 volums, i conserva diversos fons documentals, fruit de donacions i cessions d'entitats esportives i persones relacionades amb el món de l'esport. Entre els fons documentals que custòdia, destaca el del **COOB'92**, el del fotoperiodista **Javier Del Arco**, el del **Real Moto Club de Catalunya**, i les cessions de la **Real Federación Española de Deportes de Invierno** i del **Real Club Tenis Barcelona-1899**.



Respecte a les donacions i cessions privades, destaquen els fons documentals sobre tennis de **Pedro Hernández** i **Jaime Bartrolí**, així com el d'**Isidre Rigau**, **Rubèn Peris** i **Joan Manel Surroca**. El CEO-JAS també custodia una part del fons personal de **Joan Antoni Samaranch**.

Tots aquests fons documentals i bibliotecaris, estan oberts a la consulta pública, prèvia petició a través de l'adreça ceosamaranch@fbolimpica.es.

A part de la vessant de conservació i tractament del llegat històric esportiu, el CEO-JAS impulsa programes d'investigació històrica com l'Aula d'Història, publicacions i altres projectes executats amb altres Centres d'Estudis Olímpics en l'àmbit estatal.

AULA D'HISTÒRIA

Aquesta col·lecció, concebuda des del Centre d'Estudis Olímpics i de l'Esport Joan Antoni Samaranch, pretén donar a conèixer l'esport barceloní i català del segle XX i la seva rica història d'episodis significatius que serviren d'experiència per als Jocs Olímpics de 1992.

1

L'ESPORT A L'EXPOSICIÓ
INTERNACIONAL DE BARCELONA 1929

2

ELS JOCS ESPORTIUS DE
BARCELONA 1962-1966

3

SANTIAGO GÜELL I LÓPEZ:
EL PRIMER CATALÀ AL COMITÈ
OLÍMPIC INTERNACIONAL

4

ELS JOCS OLÍMPICS DE FRANCO.
UNA ANÀLISI DE LA CANDIDATURA
FRUSTRADA DE BARCELONA'72

5

UNA RELACIÓ OLÍMPICA DE DOS
MIL·LENNIS: MINICIUS I BARCELONA

6

CARRERS, PLACES, PARCS I JARDINS

7

ÀRBITRES I JUTGES OLÍMPICS CATALANS

8

BARCELONA'92 I EL PENSAMENT
ECOLOGISTA. ORÍGENS DE LA
DIMENSIO ECOLÒGICA DEL MOVIMENT
OLÍMPIC

9

1968: UNS JOCS OLÍMPICS
INNOVADORS I UNIVERSALS

10

BARCELONA 1925: ELS CAMPIONATS
DEL MÓN EN PISTES COBERTES

11

ANVERS 1937: LA DELEGACIÓ CATALANA

12

L'OLIMPIADA CULTURAL: UN ESCLAT
ARTÍSTIC PER A BARCELONA

13

50 ANYS DELS JOCS DE 1972