

# Bicibús a Barcelona des d'una mirada de justícia

Anna Aretha Sach – City Lab Barcelona ICTA-UAB



© Calvox & Periche. Reproduït amb permís dels fotògrafs.

Barcelona, Octubre de 2023

# Hola,

---

Gràcies pel teu interès! Com a part del City Lab Barcelona, un grup de recerca de la Universitat Autònoma de Barcelona, he realitzat el meu Treball de Fi de Màster sobre mobilitat activa a les escoles a Barcelona analitzat el moviment local del Bicibús. Aquí en resumeixo les idees principals. Estaré encantada de discutir i contestar qualsevol pregunta (anna.sach@autonoma.cat).

Espero que això pugui generar reflexions i processos dins i fora del moviment Bicibús.

Salutacions cordials

*Anna Sach*

Màster en Estudis Interdisciplinaris sobre Sostenibilitat Ambiental, Econòmica i Social

City Lab Barcelona, Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals (ICTA-UAB), Universitat Autònoma de Barcelona

<https://citylabbcn.org/>



# Taula de continguts

Introducció	
• Per què és important la mobilitat activa a l'escola?	4
• Context de Barcelona	5
• Què és un Bicibús?	6
• Per què analitzem el Bicibús a través d'una mirada de justícia?	7
Mètodes	8
• Característiques de les persones entrevistades	9-12
Resultats	13
• 1. On són les rutes del Bicibús?	14-15
• 2. Qui hi participa?	16
• 3. Per què veiem aquests patrons? Elecció d'escola i autoselecció	17-18
• 4. Quines barreres impedeixen i dificulten la participació de les famílies?	19-25
• 5. Quin paper juguen les emocions?	26
• 6. Contribució a ciutats més justes i sostenibles	27
Recomanacions per a les organitzadorss del Bicibús	28
Conclusions	29
Referències	30



# Per què és important la mobilitat activa a l'escola?



## Medi ambient

Menys contaminació acústica i atmosfèrica

La contaminació atmosfèrica té efectes negatius en el desenvolupament cerebral dels infants de primària a Barcelona (Sunyer et al., 2015)



## Salut

Proporciona activitat física

La falta d'activitat física és el major excés de mortalitat a Barcelona (Mueller et al., 2017)



## Social i educació

Connexions veïnals

Impacte a llarg termini en el comportament de transport (Hidalgo et al., 2016)

# Context de Barcelona

## Hàbits desiguals en l'ús de la bicicleta

- La majoria de les zones desfavorides tenen menys accés a la xarxa ciclista i al Bicing (Anaya-Boig et al., 2022)
- Les persones amb estudis superiors van més en bicicleta (Codina et al., 2022)
- Gairebé dos de cada tres ciclistes són homes. Desplaçaments en bici i tasques de cures són difícils de compaginar (Col·lectiu Punt 6, 2021)

## Escoles

- Aproximadament 3 de cada 4 criatures van a l'escola caminant o amb bicicleta (Schiaffino i Medina, 2023).
- La composició social de les escoles separa infants de diferents classes socials i biografies migratòries (Gomà Garcia i Muñoz Aranda, 2018)
- Oferta educativa desigual i recursos de mobilitat desiguals (Scandurra et al., 2022)



# Què és el Bicibús?

## Camí a l'escola

Un grup va a l'escola en bicicleta, patinets o patins com un autobús que recull (i deixa) l'alumnat.

## Seguretat

Protegint-se els uns als altres com a grup del trànsit de cotxes. Cuidadores i/o voluntàries\* acompanyen la canalla.

## Protesta

Al fer-ho, els grups ocupen els carrers exigint ciutats més segures, saludables i amigables per als infants.

## Beneficis

Les participants gaudeixen de la diversió, l'activitat física i la socialització, mentre desenvolupen actituds positives cap al ciclisme i cap a si mateixes.

\*En aquest document ens referirem sempre a 'persones', utilitzant llenguatge no sexista. Per abreviar, al text es farà servir el femení plural en referència al terme persones.



# Per què mirem el Bicibús a través d'una mirada de justícia?

## La justícia de Mobilitat

El poder i la injustícia configuren patrons de mobilitat/immobilitat segons el gènere, classe i racialització.

## Mobilitat d'infants

Diversos estudis han trobat diferències en el mode de transport entre infants de diferent gènere, nivell socioeconòmic i biografies migratòries

## Desigualtats socials

Els moviments ciclistes poden generar i reforçar desigualtats. Alguns grups de població són ignorats i no hi participen.

## Justícia?

Qui hi té accés? Qui se'n beneficia? Qui hi pot participar? A qui es reconeix? A qui s'escolta?

# Mètodes

Què vam fer?



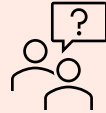
## Revisió de la literatura

- Articles acadèmics
  - Informes
- Dades administratives



## Enquesta en línia amb les organitzadores

- Enquesta mundial
- Maig 2022 – Abril 2023



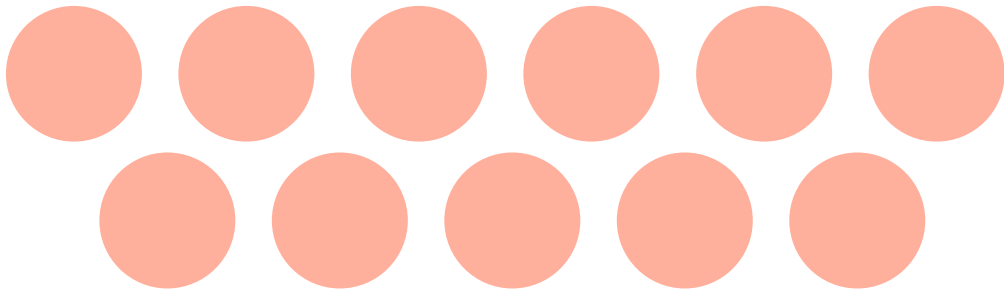
## Entrevistes amb tutors

- 22 mares i pares: 11 Participants del Bicibús i 11 no participants
  - de 14 escoles
  - Tots mín. 1 infant a l'escola primària
  - De mitjana 1 h
  - En castellà, català, anglès, o alemany
- Lloc i hora acordats amb les persones entrevistades
  - Targeta regal de compensació de 15 € per a una cooperativa sostenible
    - Març – Abril 2023

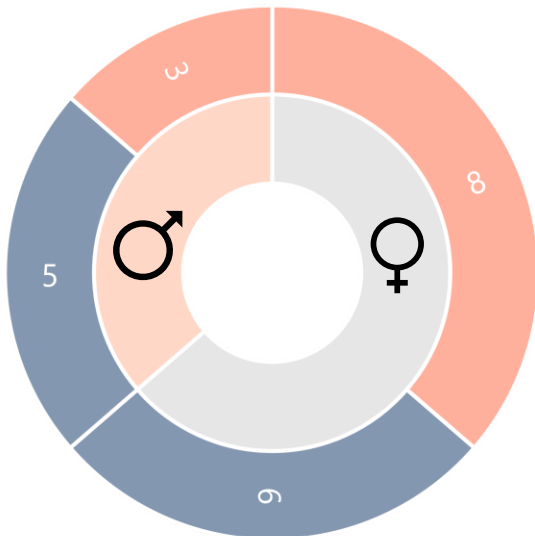


# Característiques de les persones entrevistades

11 No participants

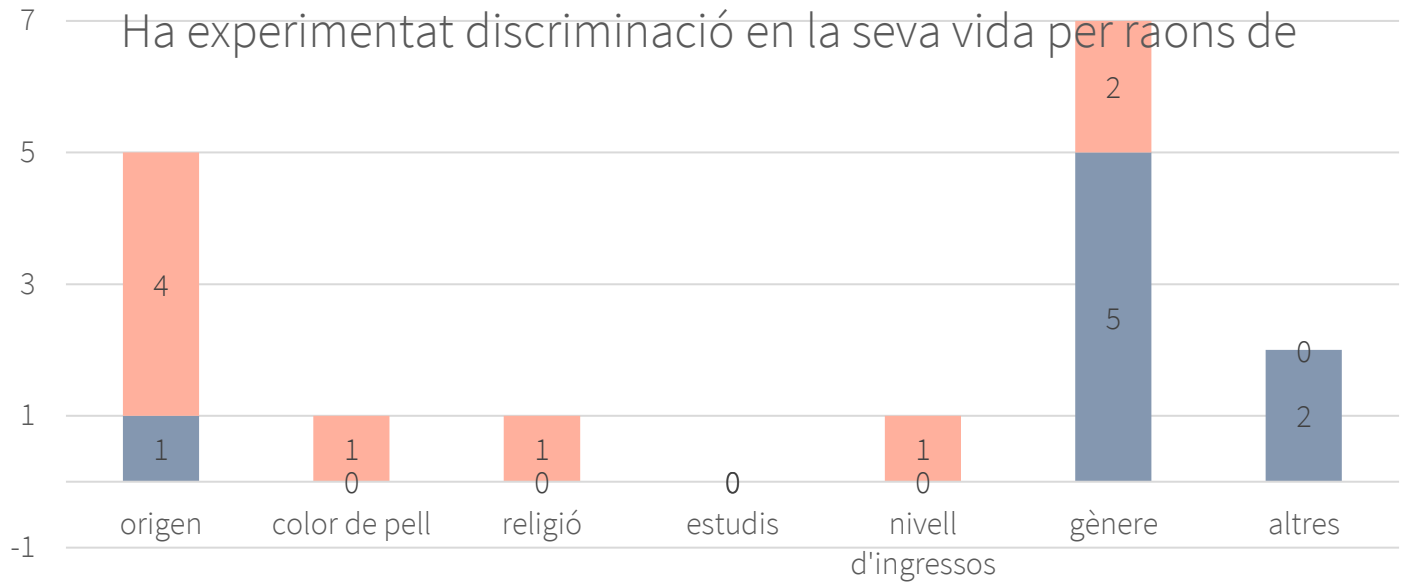
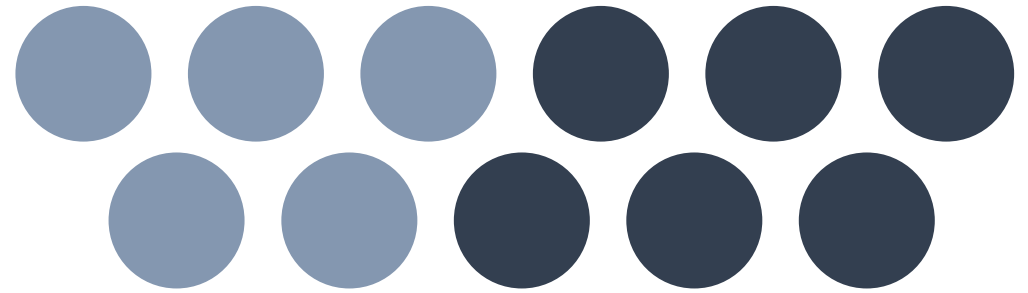


Gènere de les persones entrevistades



2023

11 Participants del Bicibús  
(dels quals 6 organitzadores)



<https://citylabbcn.org>

■ Participants ■ No participants

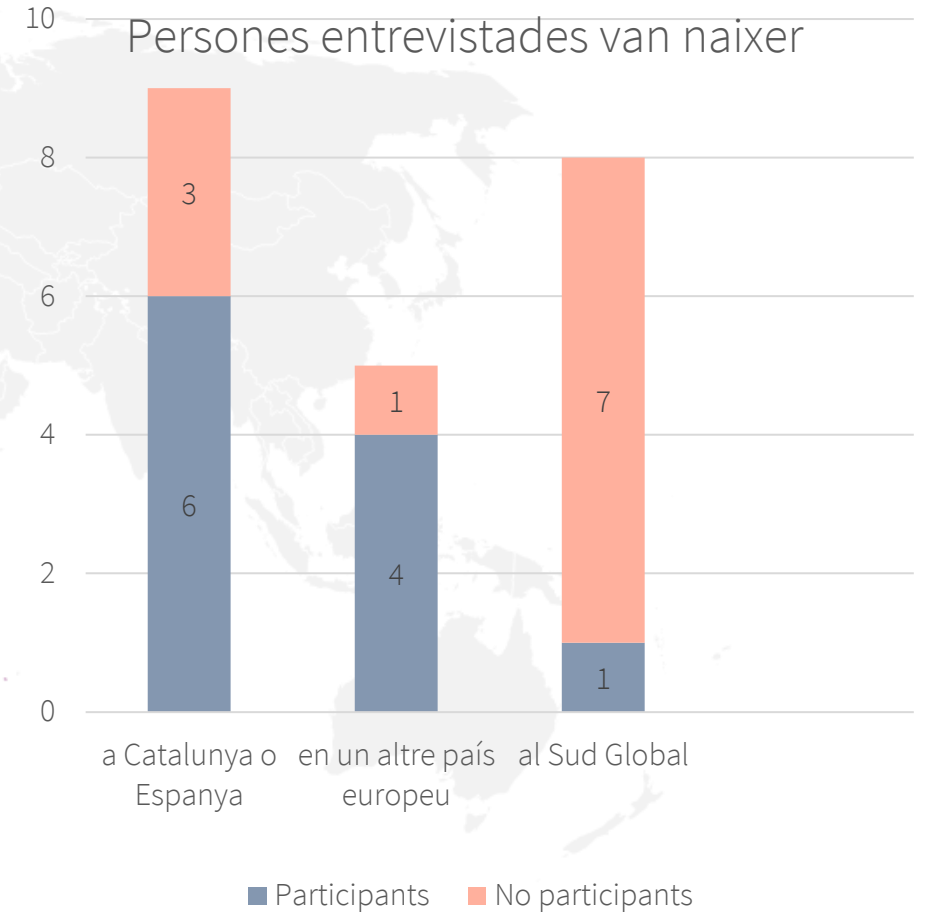
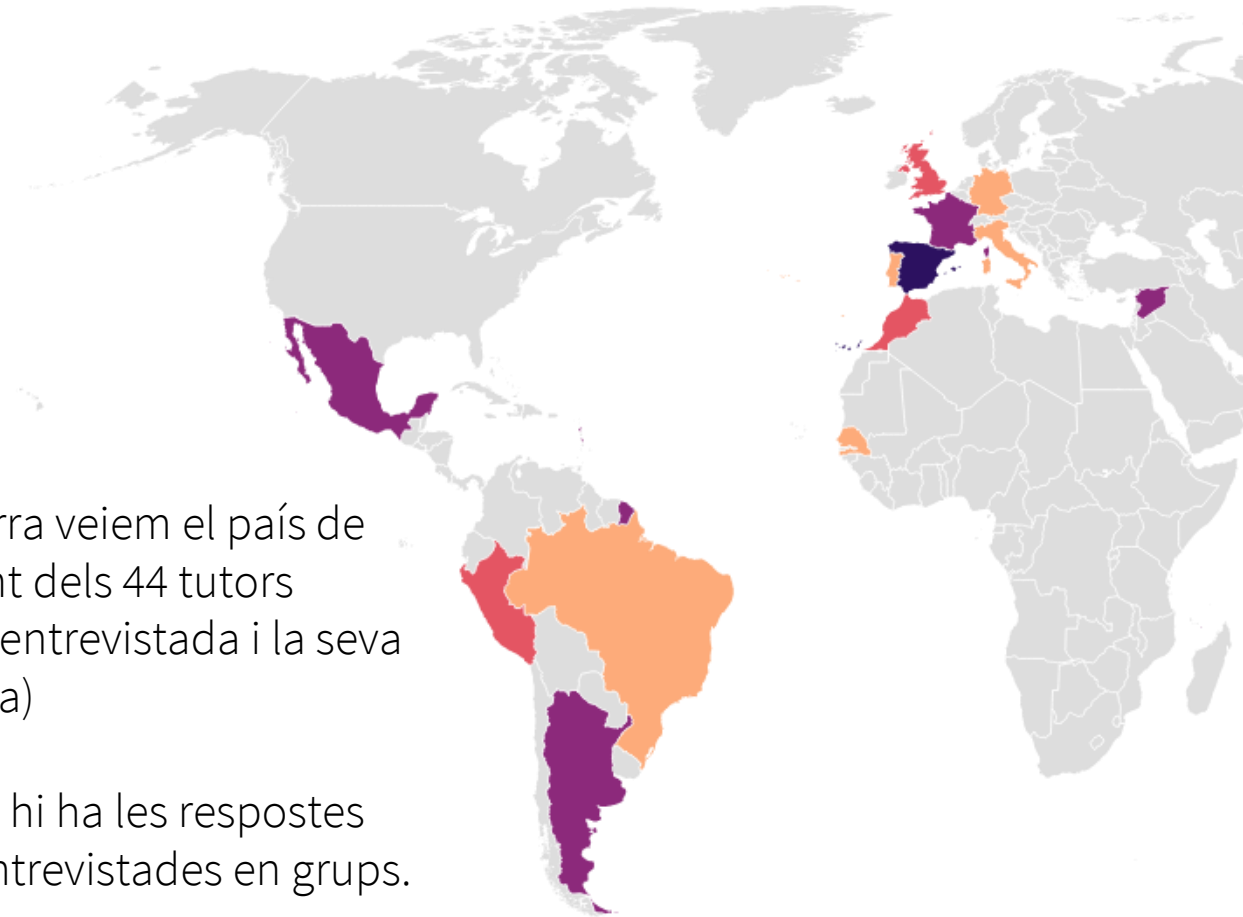
9

# País de naixement dels tutors

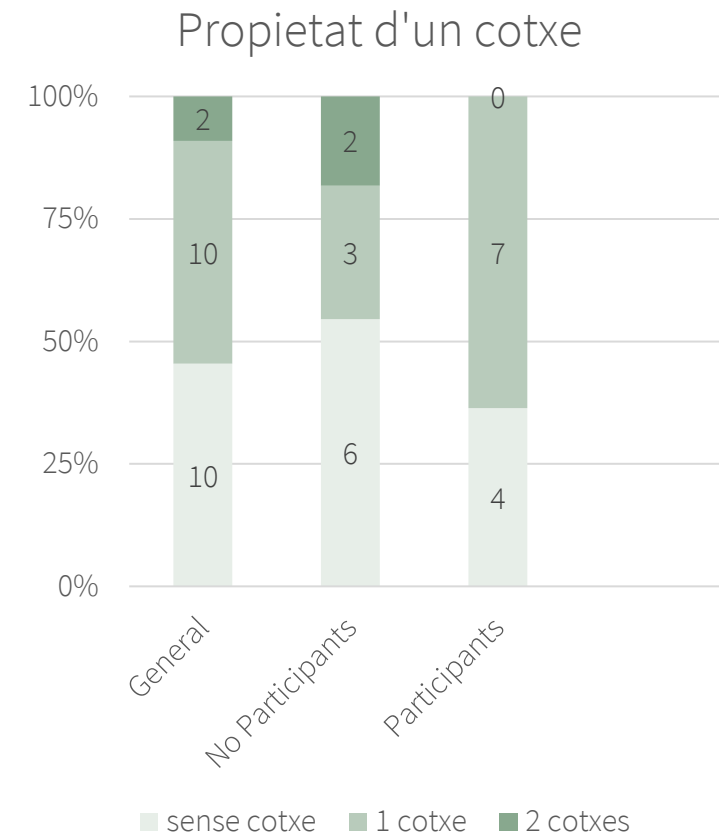
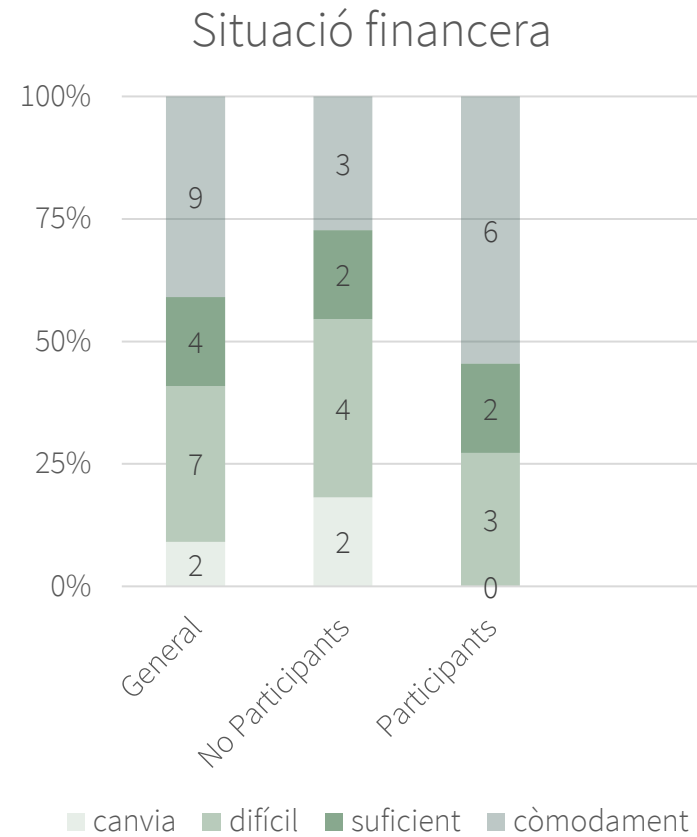
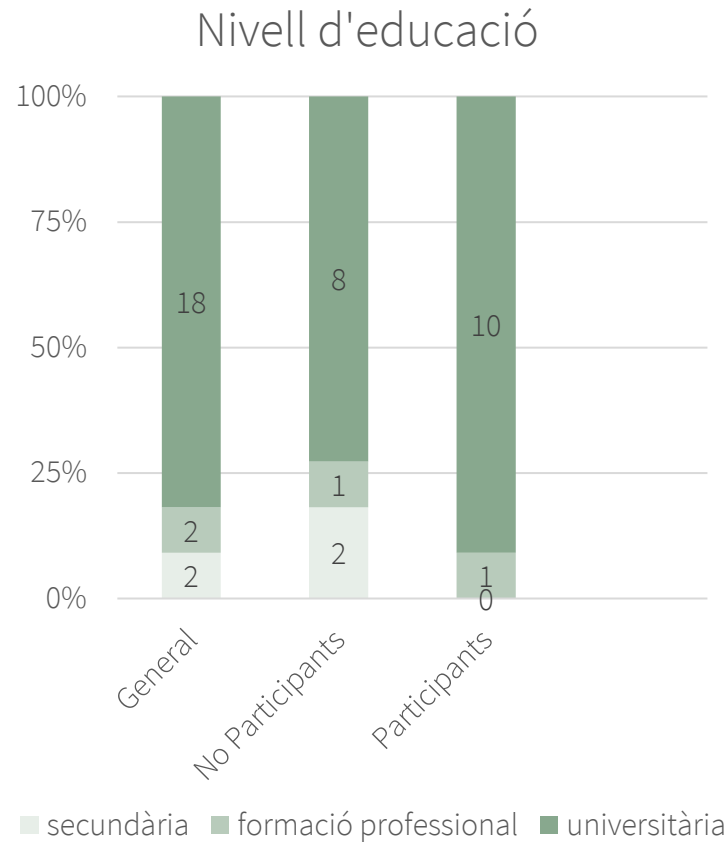


A l'esquerra veiem el país de naixement dels 44 tutors (persona entrevistada i la seva (ex)parella)

A la dreta hi ha les respostes dels 22 entrevistades en grups.



# Educació, treball i cotxe



Mitjana d'hores de treball  
33.65 h

18/22 Treballadores formals o  
autònomes

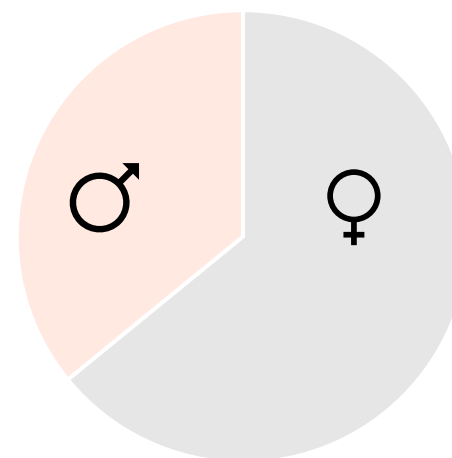
16/22 Parelles que viuen  
junttes

# Infants i Escoles



En total 39 infants:  
mitjana d' 1,8 infants per família,  
Edat mitjana: 6,2 anys

Gènere de l'infant



3 famílies (no participants) estaven matriculades en escoles concertades.



5 famílies no van poder inscriure el seu infant en qualsevol de les seves escoles preferides (4 d'elles no participants i 1 participant).



# Resultats

© Calvox & Periche. Reproduït amb permís dels fotògrafs.

# 1. On són les rutes del Bicibús?

## La majoria de rutes en districtes més rics

L'Eixample i Sarrià-Sant Gervasi són els que més rutes del Bicibús tenen, sent dos dels districtes més rics (Ajuntament de Barcelona, 2022).

## No hi ha rutes a Sants-Montjuïc i Nou-Barris

Es tracta de districtes amb alt nivell de pobresa, menor accés a la bicicleta i alt percentatge de tutors que tenen dificultats per satisfer les necessitats de la seva canalla (Ajuntament de Barcelona, 2022).

## Tampoc hi ha ruta a Gràcia

A causa d'un entorn amigable per caminar i anar amb bicicleta o camins curts a l'escola?

## Escoles de màxima complexitat excloses

Les escoles amb alumnes que s'enfronten a més dificultats no estan connectades a cap ruta del Bicibús.



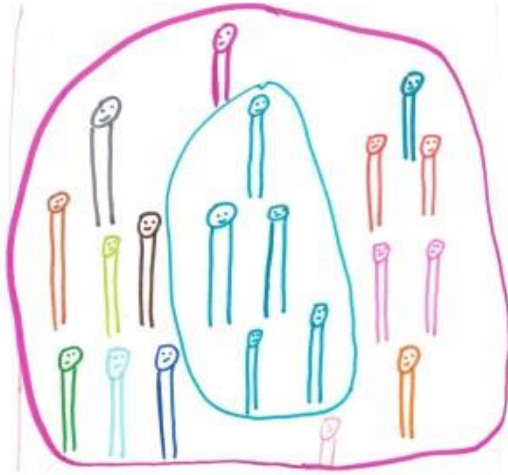
# Rutes del Bicibús a Barcelona

Resum de 18 rutes del Bicibús per districtes de la ciutat de Barcelona 2021-2023

Districte	Nom	Des de	Distància (km)	Temps (min)	Freqüència	No. d'escoles	No. de participants	Gènere adult	Gènere infant
Ciutat Vella	Ciutat Vella	2022	2.7	26	Setmanal	2 (possiblement 3)	40	E	M
Eixample	<b>Eixample – Sagrada Família</b>	2022	1.75	15	Setmanal	3-4	40	E	E
	Eixample – Diagonal	2022	1.1	sense dades	Setmanal	4	30-35	M	F
	Eixample – Letamendi	2022	1.9	25	Setmanal	7	50	E	M
	<b>Eixample – Sant Antoni</b>	2021 (2022)	2	20 (17.5)	Diàriament des del 2022	4 (principalment 2)	150 (35-40)	F	M
	Eixample – Consell de Cent	2021	1.75	22.5	Setmanal	4	30	E	E
	Fort Pienca	2022	1.3 – 2	10 – 19	Setmanal	3	17	M	E
Sants-Montjuïc									
Les Corts	Les Corts	2021	2.8	25	Setmanal	4	41	E	E
	Pedralbes	sense dades	sense dades	sense dades	Ocasional	sense dades	sense dades	sense dades	sense dades
Sarrià-Sant Gervasi	Sarrià – Bonanova	2021	3.44	30	2x per setmana	> 13	15	E	E
	Sarrià – Tres Torres	2022	3.6	35	2x per setmana	> 13	5	E	M
	<b>Sarrià – Via Augusta</b>	2021	4.8	50	2x per setmana	11	100	M	M
	Vallvidrera	2022	2.4	20	Ocasional	principalment 2	8	F	E
Gràcia									
Horta-Guinardó	<b>Guinardó</b>	2023	1.2	sense dades	Setmanal	3-4	9	E	M
Nou Barris									
Sant Andreu	<b>Sant Andreu – La Sagrera</b>	2022	1.98	20	Setmanal	2-3	55	E	M
	<b>Els Indians – La Sagrera</b>	2023	1.2	24	Setmanal	3	30	M	M
Sant Martí	El Clot	2021	1	10	Setmanal	1 (possiblement 3)	7	E	F
	<b>Auditori</b>	sense dades	sense dades	sense dades	Ocasional	1	sense dades	sense dades	sense dades
Mitjana			2.2	25.45		5	34	M (-0,13) <sup>b</sup>	M (-0,38) <sup>b</sup>

Nota. Les rutes representades en l'estudi estan marcades en negreta. <sup>un</sup> Eixample de nom però comença a Sant Martí i una escola és a Ciutat Vella. F = més participants femenines, M = més participants masculins, E = equilibri de gènere. <sup>b</sup> Mitjana calculada amb E = 0, F = 1, M = -1

## 2. Qui hi participa?

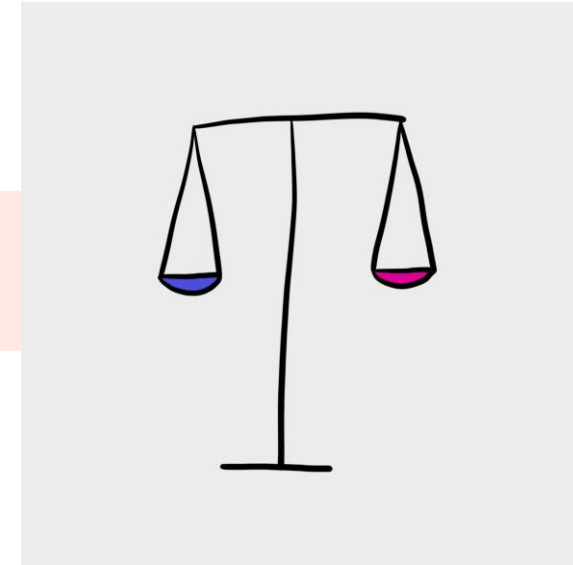


Les iniciatives es queden curtes en la integració de famílies de baixos ingressos i racialitzades

Diuen que les participants són principalment:

*“Europeus blancs de classe mitjana” [organitzador]*

*“Professionals amb alt nivell d'estudis”  
[organitzador]*



Equilibri de gènere en infants i adults

Es creuen diferents significats de gènere:  
*“Es resignifiquen, perquè sí que és cuitat, perquè portes a la teva criatura al cole, però vas en bici ocupant el carrer. O sigui que interseccionen.” [organitzadora]*



# 3. Per què veiem aquests patrons?

## Elecció d'escola

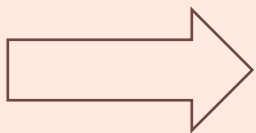
### Creació d'una ruta de Bicibús

- La majoria de les rutes van ser iniciades per pares i mares d'escoles públiques amb projectes educatius progressius.
- Sovint, les mares i pares ja han participat activament en associacions de famílies o altres grups.

### Reflecteixen les desigualtats socials

- L'oferta escolar desigual als veïnats, les oportunitats d'habitatge, la manca de mitjans de transport, les limitacions de temps dels tutors i el coneixement desigual sobre les escoles fan que la selecció d'escoles sigui una opció privilegiada.

*"... acaba sent, doncs, com una bogeria, molta tensió, i al final també s'acaben generant diferències" [no participant]*



Important reclamar millores "*per a tots, no només pels infants dels pares i mares presents allà [a les xerrades amb l'alcaldeessa]*"  
*[no participant]*

<https://citylabbcn.org>

# Condicions òptimes per a la creació de Bicibús



## Autoselecció

*"El grup de famílies és també exactament el grup que s'uneix a alguna cosa com el Bicibús"*  
[participant]

Famílies amb idees afins  
(obertes a estructures noves i incertes)



## Vincles socials

.. forts perquè

- a) noves escoles eren inicialment petites
- b) alguns pares van triar l'escola a la recerca de més possibilitats de construir una comunitat escolar
- c) sovint, va ser el seu primer infant inscrit, per això potser es van comprometre més fort a la escola
- d) ja porten alguns anys a l'escola abans de Covid



## Distàncies

El projecte pedagògic més important que la distància  
Per a les famílies que podrien fer servir bicicletes/patinets, les distàncies no importen tant.

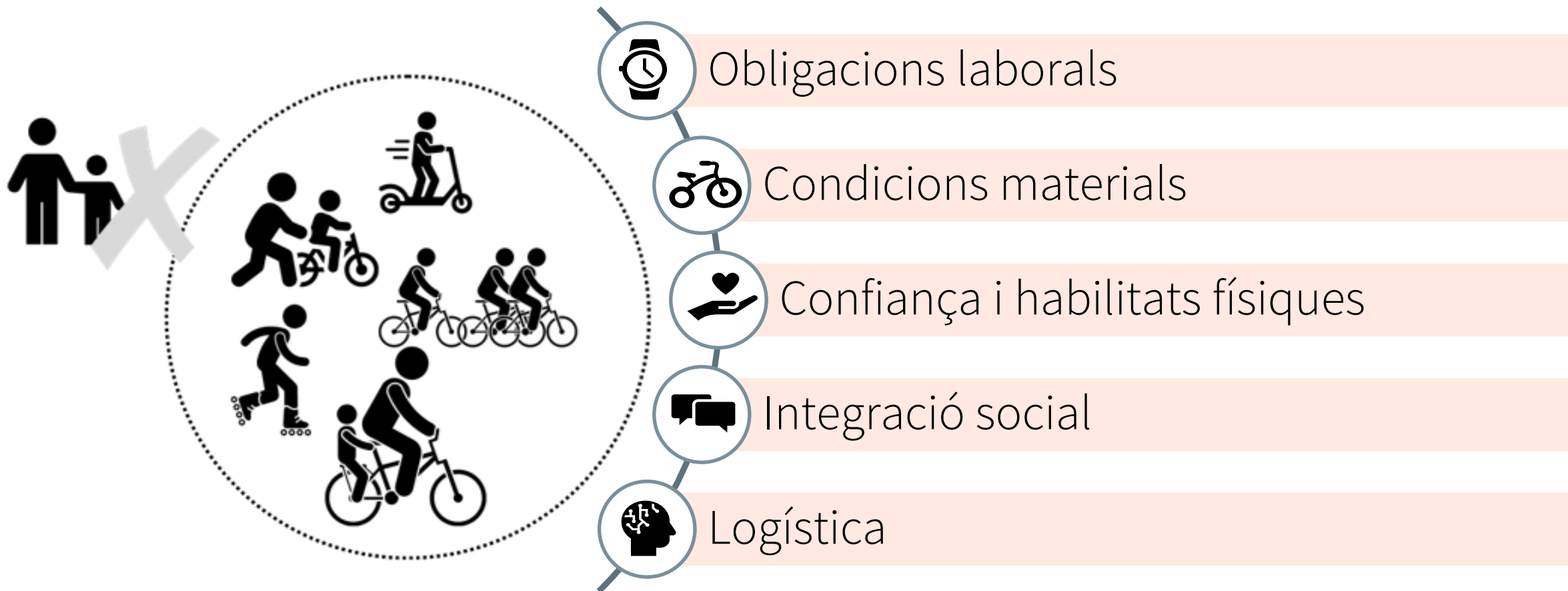
*"Opino que el Bicibús és una mica elitista.  
És exactament el següent: [compta amb els dits]:*

- 1. Primer necessites una bicicleta.*
- 2. Necessites la possibilitat d'organitzar-te les hores de treball per poder participar-hi.*
- 3. I aquest és també el cas de les persones que tenen un nivell d'educació més alt i més diners disponibles, per la qual cosa poden organitzar-se per participar i prendre's el temps.*
- 4. I has de fer el manteniment de la bicicleta.*
- 5. Guardar-la. Definitivament és un tema de luxe perquè necessites l'espai per fer-ho."*

*[participant]*

# 4. Quines barreres impedeixen i dificulten la participació de les famílies?

Fins i tot si tenen una ruta de Bicibús de camí a l'escola





# Obligacions laborals

## Disponibilitat horària

- Impossibilita la participació
- Alguns tutors han de deixar les seves criatures més d'hora a l'escola

*"Pago el servei de monitors de la escola i entre això i la reducció de jornada i tal m'apanyo. Tampoc puc participar també per això."  
[no participant]*

## Flexibilitat

- On i quan treballar
- També divisió de classe

*"Hi ha més gent amb feines qualificades, que al seu torn et permeten treballar en remot, amb la qual cosa et permeten tornar a casa."  
[organitzador]*

## Tipus d'activitat

- El codi de vestimenta o la sudoració dificulten la participació
- Activitat física

*"Treballo [...] caminant tot el puto dia. És a dir, diguem que fer esport és el que menys m'agrada, donar-los més a les cames."  
[no participant]*



# Condicions materials

- Moltes van dir que **comprar una bicicleta** (especialment de segona mà) és factible
  - Però més difícil per a pressupostos més ajustats
  - Costos addicionals per a cascs, manteniment, etc.
- **Bicicletes de regal o targetes de regal** van fer que persones entrevistades en situacions financeres difícils comencessin a fer servir la bicicleta elles mateixes o els seus infants
- **Aparcament** a casa limitat (relacionat amb la crisi de l'habitatge)
  - La por al robatori de bicicletes dificulta l'estacionament
- "És més barat tenir **patins o patinet** que una bicicleta o més fàcil deixar-la a casa" [participant]
- **Infraestructura** ha de ser segura
  - per accedir al punt de trobada
  - per al camí de tornada
  - en cas que es perdi el Bicibús





# Confiança i habilitats físiques

## Por

El grup crea protecció:

*"És crea un entorn mòbil segur que t'acompanya d'un punt a les escoles".  
[no participant que abans participava]*

## Habilitat amb la bici

Van desanimar una mare que està aprenent a anar amb bicicleta quan va preguntar en un grup del Bicibús:

*"No sabia com anar amb la bici. 'Puc venir?' – 'No, no, això pels que saben'".  
[no participant]*

## Capacitats físiques

Pot restringir la participació, per exemple, a persones amb discapacitat visual

*"Sento que per a mi la bicicleta que és una mica més perillosa que per a la resta de la gent"  
[no participant]*



# Integració social

## La integració facilita la participació

- Es necessita coneixement sobre l'existència. La comunicació en xarxes socials i el boca a boca no arriba a totes les famílies.
- Les persones organitzadores/participants atrauen noves participants: "Efecte del contagi" [participant].
- Els vincles socials ajuden a superar les barreres.

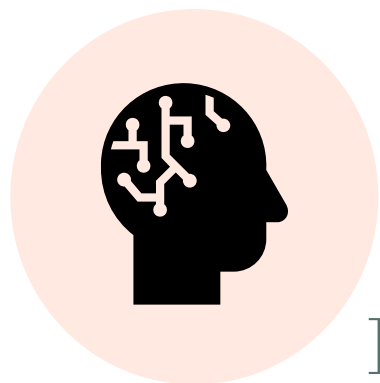
*"que hi ha criatures potser, que per contextos familiars o de pobresa no poden, seria com ideal que el Bicibús els acollís també i poguessin sumar-se sense la persona referent." [organitzadora]*

## La manca d'integració dificulta la participació

*"Al final, les xarxes de suport mutu també poden ajudar. [Però] depèn també de la possibilitat de socialització de les famílies. Perquè hi ha gent que igual per idioma o per tal no participa tant".  
[no participant]*

*"Potser gent migrada o d'altres escoles no tenen tant vincle. Jo crec que hi ha una part de sentir-te que formes part d'això."  
[organitzadora]*





# Logística

## Hora

- Moltes famílies surten de casa abans per anar al Bicibús (15-30 min, fins a una hora)
- El grup dona una hora fixa
- La participació no suposa cap esforç addicional (de temps) quan la ruta és molt convenient, i la família té rutines

*"Perquè si són les 8:35 i encara ningú s'ha posat les sabates, hi ha un moment que la realitat és més forta que les idees."*

*[participant]*

... podria ser més difícil per a les persones que tenen més dificultats per arribar a final de mes:

*"[Les persones de] nivells socioeconòmics més baixos tenen menys temps, potser menys diners per comprar una bicicleta i mantenir-la, però també menys temps i menys marge, i molt sovint també menys marge emocional, per agregar una nova restricció a la seva logística diària". [organitzador]*

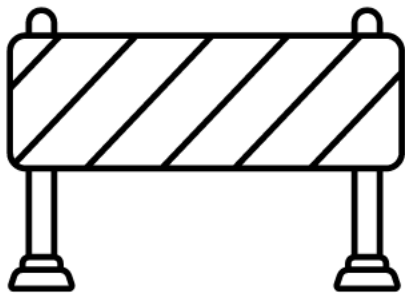
## Complexitat

- Preparar la canalla, les bicicletes i les motxilles, baixar-les al carrer, deslligar les bicicletes, i al camí de tornada amb la canalla i les bicicletes

*"Quan hi ha Bicibús, també intento com, doncs, preparar-me les coses abans, per poder sortir a temps i gaudir-lo."*

*[participant]*

## 5. Quin paper juguen les emocions?



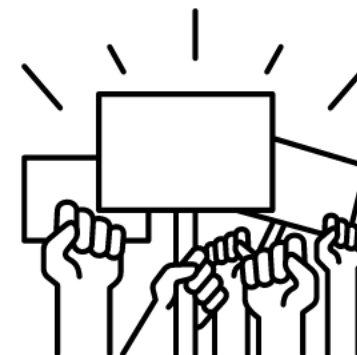
### Barreres

La por i la falta de pertinença poden frenar la participació.



### Diversió i activisme

*"Crec que per a la majoria dels que estem ara és reivindicació i és activisme. Però amb el format actual, crec que hem atret també famílies que igual no eren tan activistes, però els encanta."  
[organitzadora]*



### Protesta

Els participants se senten amb dret a protestar.

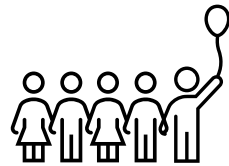
També les no participants (migrants) participen activament en els moviments. Sembla que tenen altres prioritats pel que fa a la seva activitat política que el Bicibús.

# 6. Contribució a ciutats més justes i sostenibles



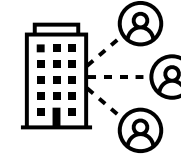
## Espai

"L'espai ha de ser per a tothom, no només per als cotxes." [participant]



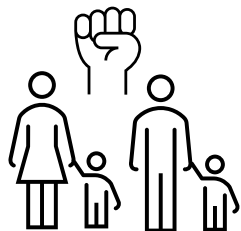
## Edat

"Els dones protagonisme a la ciutat [als infants]".  
[organitzador]



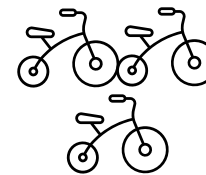
## Tots els residents

"Poses el teu cos per fer una ciutat més respirable, més habitable i més còmoda."  
[organitzador]



## Polititzant les cures

"És polititzar. Cures quotidianes. Potent."  
[organitzadora]



## Mobilitat col·lectiva

"La idea era realment col·lectivitzar i visibilitzar aquesta forma de moure'ns per la ciutat i voler posar-lo al centre." [organitzadora]

# Què es podria fer?

Recomanacions per a les organitzadores del Bicibús per promoure una mobilitat justa



Crear consciència sobre les injustícies i construir aliances amb moviments antiracistes i antidesnonaments



Establir sistemes de suport com ara l'intercanvi de material de segona mà, oportunitats de manteniment gratuït, coordinació per permetre que els infants participin sense els seus cuidadors



Facilitar la creació de grups de suport mutu per a grups subrepresentats



Crear rutes que beneficiïn els estudiants marginalitzats, amb suport institucional si cal



Col·laborar amb els col·legis per arribar a totes les famílies (comunicació i integració en les activitats escolars)



# Conclusions

- Els moviments ciclistes de base no estan exempts d'injustícies socials.
- Viure un Bicibús és entreveure com podria ser una altra ciutat - més sostenible, més segura, més saludable i més agradable.
- L'activisme ha d'aplanar el camí perquè totes les famílies tinguin l'oportunitat de participar en aquestes protestes ciclistes.

# Referències

- Ajuntament de Barcelona. (2022). Enquesta Sociodemogràfica de Barcelona (ESDB) 2020: Informe de Resultats. Oficina Municipal de Dades. Departament d'Estudis d'Opinió. <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2022/04/6001791a-6cb1-43ef-b964-da7f968b04c0-1.pdf>
- Anaya-Boig, E., Cebollada, À., & Castelló Bueno, M. (2022). Measuring spatial inequalities in the access to station-based bike-sharing in Barcelona using an Adapted Affordability Index. *Journal of Transport Geography*, 98, 103267. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103267>
- Codina, O., Maciejewska, M., Nadal, J., & Marquet, O. (2022). Built environment bikeability as a predictor of cycling frequency: Lessons from Barcelona. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16, 100725. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100725>
- Col·lectiu Punt 6. (2021). Dones i Persones no Binàries en bici 2021: Estudi de mobilitat ciclista a Barcelona des d'una perspectiva feminista. [https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/07/informe-bicis-2021\\_catala.pdf](https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/07/informe-bicis-2021_catala.pdf)
- Gomà Garcia, A., & Muñoz Aranda, J. (2018). Segregated in the City, Separated in the School. The Reproduction of Social Inequality through the School System. *Urban Science*, 2(4), 112. <https://doi.org/10.3390/urbansci2040112>
- Hidalgo, D., Miranda, L., Lleras, N., & Ríos, J. (2016). Al Colegio en Bici: Bike-to-School Program in Bogotá, Colombia. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2581(1), 66–70. <https://doi.org/10.3141/2581-08>
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Basagaña, X., Cirach, M., Cole-Hunter, T., Dadvand, P., Donaire-Gonzalez, D., Foraster, M., Gascon, M., Martinez, D., Tonne, C., Triguero-Mas, M., Valentín, A., & Nieuwenhuijsen, M. (2017). Urban and Transport Planning Related Exposures and Mortality: A Health Impact Assessment for Cities. *Environmental Health Perspectives*, 125(1), 89–96. <https://doi.org/10.1289/EHP220>
- Scandurra, R., Zancajo, A., & Bonal, X. (2022). Opting out of neighbourhood schools: The role of local education markets in student mobility. *Population, Space and Place*, 28(5), e2542. <https://doi.org/10.1002/psp.2542>
- Schiaffino, A., & Medina, A. (2023). Health status, health-related behaviours and health service utilisation in Catalonia, 2022. Executive summary of the main results. ESCA 2022. Directorate-General for Health Planning. [https://scientiasalut.gencat.cat/bitstream/handle/11351/9652/enquesta\\_salut\\_catalunya\\_resum\\_executiu\\_en\\_2022.pdf](https://scientiasalut.gencat.cat/bitstream/handle/11351/9652/enquesta_salut_catalunya_resum_executiu_en_2022.pdf)
- Sunyer, J., Esnaola, M., Alvarez-Pedrerol, M., Forns, J., Rivas, I., López-Vicente, M., Suades-González, E., Foraster, M., Garcia-Esteban, R., Basagaña, X., Viana, M., Cirach, M., Moreno, T., Alastuey, A., Sebastian-Galles, N., Nieuwenhuijsen, M., & Querol, X. (2015). Association between Traffic-Related Air Pollution in Schools and Cognitive Development in Primary School Children: A Prospective Cohort Study. *PLOS Medicine*, 12(3), e1001792. <https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1001792>



# Moltes gràcies

Si us plau, no dubtis a posar-te en contacte amb mi

Anna Sach

[anna.sach@autonoma.cat](mailto:anna.sach@autonoma.cat)

[www.citylabbcn.org](http://www.citylabbcn.org)

