

Els orígens del ciclisme a Espanya: l'expansió del velocípede de final del segle XIX

■ EUGENIO IZQUIERDO MACÓN

Doctor en Ciències de l'Activitat Física i l'Esport.
Professor de l'Institut de Ciències de l'Activitat Física i de l'Esport de Castella i Lleó.
Universidad de León

■ MARÍA TERESA GÓMEZ ALONSO

Llicenciada en Ciències de l'Activitat Física i l'Esport.
Professora de l'Institut de Ciències de l'Activitat Física i de l'Esport de Castella i Lleó.
Universidad de León

■ Paraules clau

Història, Periodisme, Esport, Ciclisme, Associacionisme, Salut, Professionalisme

Resum

Al llarg del segle XIX té lloc la gradual configuració de la bicicleta que culmina en l'última dècada, i que origina una mena de *boom* o bogeria arreu del món. Aquesta dèria per la bicicleta ha d'entendre's en el context d'un moviment esportiu que recorre els països avançats a la fi del segle XIX. En aquest article s'analitza com va viure Espanya el seu particular *boom* del velocípede. El ciclisme provoca una extraordinària activitat amb l'organització de societats, competicions i excursions o l'edició de revistes especialitzades que, presumiblement, el situen al capdavant d'un feble moviment esportiu espanyol, adient amb les dificultats de modernització del país.

■ Abstract

Along the XIX century takes place the gradual configuration of the bicycle that culminates in the last decade, originating in the entire world kind of a boom or madness. This raving for the bicycle must understand each other in the context of a sport movement that travels the advanced countries at the end of the XIX century.

In this article it is analyzed how Spain lived its special boom cyclist. The cycling causes an extraordinary activity with the organization of societies, races and tourism or the edition of specialized magazines, that locate it presumably to the head of a weak Spanish sport movement. This weakness will have to relate it with the difficulties of modernization of the country.

■ Key words

History, Journalism, Sport, Cycling, Association, Health, Professionalism

Introducció

La incorporació de pràctiques físiques que sota la denominació de *sports* van arribar en la major part d'Anglaterra, coincideix a Espanya amb la Restauració borbònica; es constata, segons Fernández García (1971), una certa assiduitat en l'ús d'aquest terme des del 1883. La Restauració serà una etapa d'estabilitat política pactada que ajorna, durant un temps, un agitat segle de pronunciaments militars i guerres civils, tot aportant així un marc més adequat per a l'esdevenidor d'un moviment gimnasticoesportiu, en ple procés d'expansió internacional.

Tanmateix, el moviment esportiu qual·larà lentament i moderadament en consonància amb les dificultats de modernització del país, apreciables en l'escàs pes social i polític de la burgesia espanyola, en els problemes per abordar la industrialització d'un país eminentment rural, controlat per una oligarquia agrària capaç d'imposar els seus interessos de grup sobre els altres, en la deficient xarxa viària o en una important massa de població analfabeta sense poder adquisitiu ni temps de lleure.

Els primers esports conreats a Espanya tindran una estreta relació amb els que hi havia en voga a la resta d'Europa, entre les mateixes classes altes, practicats per simple plaer. Posteriorment, al costat d'aquestes exercitacions minoritàries de signe aristocràtic emergiran d'altres esports

més assequibles entre les classes situades immediatament per sota en l'escalafó social, responsables de la seva popularització.

L'esport no assolirà autèntic pes social fins que passi a ésser practicat per les burgesies locals que, seguint els canons del que s'esdevenia als altres països europeus, atribueixen a les pràctiques esportives uns valors útils per a ells mateixos i per a la societat: progrés, maquinisme, superació, competència, igualtat, fraternitat, democràcia, salut, etc. (Domínguez, 1997). L'empenta inicial serà deguda a un grapat de burgesos entusiastes que van aconseguir, amb gran tenacitat, unir-se per constituir les primeres associacions i publicacions esportives, des de les quals van aixecar l'aparell burocràtic i van emprendre, convençuts que la modernitat passava pel triomf de l'esport, una meritòria tasca d'apostolat, encarnant en una única persona les figures de l'esportista, del directiu i del periodista.

De la fornada de nous esports, alguns curulls del temperament estrangeritzant que exhalaven els seus exòtics noms –“*skating*”, “*boxing*”, “*lawn-tennis*”, “*rugby*”, “*foot-ball*”, etc.–, únicament les curses de cavalls, l'esgrima, el ciclisme, la pilota basca i els toros, arriben a distingir-se com “els nostres exercicis nacionals”; la resta no passa de pràctiques minoritàries. En aquest treball s'aborda la incorporació del *sport* del velocípede,¹ com inicial-

¹ Inicialment, la bicicleta va ser anomenada velocípede perquè, davant l'absència de pedals, rebia l'impuls del suport alternatiu dels peus al terra i s'aconseguien altes velocitats.

ment es va anomenar el ciclisme, a l'escena esportiva espanyola del segle XIX, que en aquests moments germinals de l'esport modern ocuparà un paper destacat. El ciclisme va tenir a favor seu la fascinació despertada per la bicicleta, l'aparició de la qual sorgirà de la conjunció d'un seguit de factors propis del món industrialitzat: inventors, fàbriques i compradors amb diners, anhelants de l'última novetat del mercat i sense d'inhibicions socials per pedalejar. Dintre d'un context de creixent perfeccionament tecnològic, en què les invencions podien proporcionar una gran fortuna gràcies a la fabricació en sèrie, podem observar dos moments d'èxit de la bicicleta tant a Europa com a Amèrica: la bogeria de final dels seixanta i, sobretot, el *boom* dels noranta, quan la bicicleta substitueix els perillous bicicles i permet l'accés d'una àmplia gamma d'usuaris (Watson i Gray, 1980).

A Espanya, igual com s'havia esdevingut fora de les nostres fronteres, però amb més dilació i nivells més modestos, d'acord amb el to esportiu del país, el ciclisme segueix una trajectòria ascendent que culmina, durant la dècada dels noranta, en una mena de dèria. El que intentarem al llarg de les pàgines següents és exposar com es va produir el procés d'implantació del ciclisme, procés que es manifesta en la creació de societats, l'aparició de diaris o en l'organització de curses i excursions, i que ens permetrà d'entendre, parcialment, com es va produir l'adopció de l'esport en aquests moments i, a més a més, justificar el paper impulsor del ciclisme, tal com és reconegut per Viada (1903, p. 17),² que considera el ciclisme "*el capdavanter del moviment que va portar els esports a una situació que mai no van poder somniar*"; o per Valserra (1944, p. 411), que diu que per les dimensions adquirides és "*el precursor de la moderna activitat esportiva*".

■ QUADRE 1.

Fites principals en la configuració de la bicicleta durant el segle XIX.

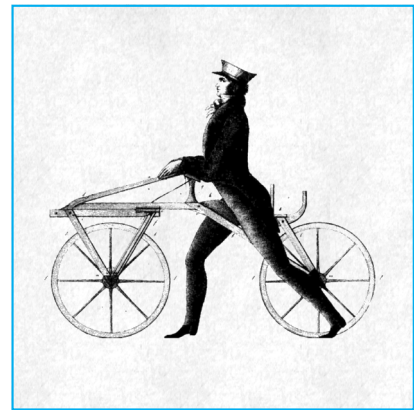
- 1817** l'alemany Baró von Drais inventa la seva *draisina*, velocípede dirigit, considerada com el punt de partida de la progressió tècnica de la bicicleta.
- 1861** el francès Pierre Michaux introdueix dos pedals a la roda davantera. Aquest primer industrial de la bicicleta, gràcies a l'excel·lent publicitat desplegada a l'Exposició Universal de París de 1867, farà conèixer les seves *michaulines* i provocarà un *boom* mundial.
- 1871** l'anglès James Starley augmenta la grandària de la roda davantera per aconseguir més velocitat; així esdevé el bicicle estàndard ("*ordinary*") dels setanta i bona part dels vuitanta.
- 1885** l'anglès John Kemp Starley, treu el velocípede de seguretat ("*safety*") "Rover", que perfeccionat al 1888 serà considerat com el prototip de la bicicleta moderna: quadre trapezoide, rodes baixes d'igual grandària i tracció al darrera per cadena.
- 1888** l'escocès John Boyd Dunlop reinventa els pneumàtics inflables de cautxú, que a partir del 1890 es converteixen en l'amortiment idoni per a la bicicleta.

Per a la realització d'aquesta investigació ens hem basat, com a font documental, en les revistes ciclistes i esportives de l'època, fonamentals per a l'estudi de l'evolució de l'esport, ja que com afirmen Sáiz i Fuentes (1993), per la seva capacitat arxivista, la premsa s'ha convertit en una de les fonts insubstituïbles per a l'estudi de la història contemporània.

Aproximació genealògica al moviment ciclista espanyol

L'evolució del ciclisme al nostre país es caracteritza per una etapa d'exigua incorporació i lent ascens, una altra d'ascensió i notorietat espectaculars, durant bona part dels noranta, encara que sense arribar a la corpulència aconseguida fora de les nostres fronteres, i una tercera de remissió, a les acaballes del segle, igual com s'havia esdevingut als països veïns, quan la bicicleta deixa de ser una moda; en el nostre cas, però, accentuada per la crisi que la pèrdua de les colònies va suposar per al país.

Espanya arribarà a la "bogeria" dels noranta pràcticament sense tradició ciclista, ja que fins al segon lustre dels vuitanta ben just si se'n percep moviment. Els res-



Dibuix de la patent del baró von Drais. (Pres de Rauck, Volke i Paturi, p. 20.)

sons del *boom* de la *michaulina*³ s'aprecien en la publicació, el 1869, d'El Pedal, d'Osca, i en l'anecdòtica presència d'uns quants "bojos" encamellats sobre unes "andròmines" adquirides a l'estranger o reproduïdes de forma artesana. Alguns d'aquests afeccionats al nou esport, pertanyents en bona part a l'aristocràcia, formen a Madrid, el 1870, un casino, el "Veloz Club", (A. Escobar, Marqués de Valdeiglesias, 1949), que no es pot prendre de cap de las maneres com a societat ciclista (Estatuts, 1871).⁴

El velocípede caurà ràpidament en desús, excepte per a un reduïdíssim nombre

² Aquest advocat català serà un dels grans cronistes de l'època; el podem veure com a corresponsal, redactor i també director de les principals revistes esportives i ciclistes de l'època. Antoni Viada serà també autor d'un dels primers i més complets llibres escrits sobre l'esport en general, el *Manual de Sport*, en el qual dedica un ampli capítol al ciclisme.

³ Tant a Europa com als Estats Units apareixen escoles per aprendre a muntar en bicicleta, s'instauen clubs de ciclistes, s'organitzen curses i començaran a aparèixer publicacions i revistes especialitzades on s'esventen afirmacions triomfals sobre la bicicleta com a mitjà de transport i vehicle esportiu. L'any 1869 es funda el Véloce Club de París, apareix el primer diari ciclista, *Le Vélocipède Illustré* i té lloc l'obertura de les curses en pista al Crystal Palace de Londres.

⁴ Aquest club no és considerat a cap revista, llibre o document posterior com a societat ciclista, ni se'n desprèn res de semblant dels seus estatuts.



D. José Moragues Manzano, soci fundador de la SVM, iniciador del ciclisme a Balears. (Pres de *La bicicleta*, núm. 2, febrer de 1899).

d'entusiastes, que mantindran intacta la seva devoció per aquests vehicles de dues rodes. Una d'aquestes honroses excepcions, enamorat del velocípede per a tota la vida, va ser el rellotger Manuel Ricol, considerat per la seva apassionada tasca en pro del ciclisme com el degà indiscutible entre els seus coetanis.

Caldrà esperar pràcticament una dècada per detectar un nou rebrot ciclista, encara que ara ja muntats sobre els elegants bicicletes. El 1877 veurà la llum el Veloz Club de Cadis i l'any següent es formarà, gràcies a la tenacitat de nou socis fundadors, la Sociedad de Velocipedistas de Madrid (SVM), reconeguda com a degana de les societats Velocipèdiques espanyoles pel seu excel·lent quefer i perquè la societat gaditana desapareixerà el 1885. Pobre balanç, l'espanyol, si el comparem amb la Gran Bretanya, on el 1878 el nombre de clubs, només a Londres, arribava a 64 i més de 125 a províncies, dels quals els més importants superaven àmpliament els 100 membres (Beeley, 1992).

A Espanya no s'hauria de parlar d'una activitat ciclista d'una certa rellevància fins després del 1885, data que podem asse-

nyalar com la de l'inici de l'enlairament. En aquest moment, únicament es comptava amb uns pocs velocipedistes escampats per tota la seva geografia i un únic club, la SVM. Durant aquest any, coincidint amb l'arribada a la presidència del futur prestigiós arquitecte i enginyer Eugenio Ribera, la societat madrilenya triplica els socis amb distingits joves, que bé per raons de treball, bé per motius d'estudis, es trobaven en molts casos transitòriament a Madrid, i que un cop retornats a les seves localitats tindran un paper destacat en l'extensió del ciclisme. També tindrà lloc l'edició d'*El Velocípedo*, fins al 1890 l'única revista ciclista existent a Espanya, en la qual la novençana afició va rebre consell sobre tots els aspectes rellevants que envoltaven el velocípede i des de la qual es va encoratjar la necessària formació de societats.

El 1886 es constitueixen vuit nous clubs a les ciutats de Cadis, Bilbao, Barbastro, Valladolid, Santander, Sevilla, Pamplona i Saragossa, responsables, al costat dels que de mica en mica van anar sorgint en anys posteriors, del fet que Espanya experimenti la seva particular "explosió" del velocípede durant els noranta. En aquesta dècada, es registra clarament un moviment ascendent, evident en l'aparició de societats i dipòsits de bicicletes, l'organització d'excursions i curses, la construcció de velòdroms o l'edició de revistes especialitzades, que assolirà el seu moment més àlgid al voltant del 1897.

El ciclisme, malgrat les guerres colonials "els desastrosos efectes de les quals s'han fet sentir en la indústria i el comerç, i, per tant, no havia de ser menys el sport", continuarà progressant fins i tot durant el 1897, ens diu Viada, en allò que seria una prova més de l'imparable avenç d'"aquesta moderna manifestació de la civilització i del progrés". Almenys les "estadístiques" així ho indiquen: el mateix nombre de curses respecte del 1896 (al voltant de cent),

set nous velòdroms construïts (un menys que l'any anterior), i trenta-dos nous clubs ciclistes creats a Espanya. I a això caldria afegir-hi l'augment dels ciclistes independents, sense cap mena d'afiliació a cap societat, i dels que tenien la bicicleta per utilitat.⁵

Pel que fa al nombre de clubs, la *Revista del Sport* ofereix la relació de 25 noves societats creades a Espanya durant el 1897, que sumades a les 86 ja existents, i tenint en compte que els clubs desapareguts han estat aproximadament una dotzena, dóna un resultat de 105 clubs ciclistes.⁶ Pel que fa al nombre de velòdroms, la *Revista del Sport* coincideix amb *El Veloz Sport* en què durant aquest any se'n van construir set, amb la qual cosa el total ascendia a 35, sense comptar les pistes provisionals i les pistes d'aprenentatge.⁷

Durant aquests anys es produeix també un increment dels comerços de bicicletes que van facilitar l'adquisició de les més prestigioses marques estrangeres. El retard industrial del país es fa evident en una fabricació nacional molt pobra, sense que puguem destacar una marca capaç de rivalitzar amb les foranes. Només trobarem alguns tallers, fonamentalment a Barcelona, que es van dedicar a la construcció artesana de velocípedes i de tota mena de peces de recanvi. La casa que més relleu va adquirir va ser la de José Wertheim, fàbrica de màquines de cosir que durant aquests anys es dedicarà també a la construcció de bicicletes.

La ingent activitat de l'associacionisme del velocípede

La universalització de l'esport no es pot entendre sense el suport d'una complexa teranyina burocràtica que s'estén des de les institucions més locals a les internacionals. Aquesta xarxa comença a teixir-se amb el mateix esport, tot consti-

⁵ Luis Álvarez Borbón (A. Viada). "Balanç anual", *El Veloz Sport*, núm. 396, desembre de 1897.

⁶ "Los Nuevos Clubes", a *Revista de Sport*, núm. 31, gener de 1898. Un any més tard *Los Deportes*, núm. 5, març de 1899, en el seu resum de l'any 1898, recull una relació de 106 societats ciclistes.

⁷ "Velòdromos", a *Revista de Sport*, núm. 31, gener de 1898, ofereix una llista completa d'aquests velòdroms amb les seves característiques.

tuint-se en característica distintiva de temps anteriors fins arribar a convertir-se, com adverteix, entre d'altres, Parlebas (1988), en senya d'identitat fonamental que el distingeix d'altres pràctiques lúdiques o cerimonials que no són esports.

Si el ciclisme encapçala el moviment esportiu de l'Espanya vuitcentista ho farà gràcies a la creació de societats ciclistes en gran part dels principals municipis, responsables d'agrupar els afeccionats i de propagar i sostenir l'afició. De la mà d'aquestes associacions es dota el ciclisme de la unitat d'acció, de la continuïtat i de l'organització necessària per establir la imprescindible base, adesiara trontollant, sobre la qual es fonamenta l'esport modern.

Segons indica Real Ferrer (1991), l'associacionisme esportiu, va comptar a favor seu amb el reconeixement del dret de tot espanyol "d'associar-se per als fins de la vida", contingut a la Constitució de 1876, encara que no desenvolupat fins a la promulgació de la Llei d'Associacions de 30 de juny de 1887, per la resistència dels governs conservadors.

D'índole oberta i participativa,⁸ els clubs es nodriran majoritàriament de les minvades classes mitjanes, sobre les esques de les quals recau la magnitud del fenomen esportiu. La falta d'ambient per a la recepció del ciclisme i de la resta d'activitats físico-esportives tindrà èstara en relació amb l'escàs pes social de la burgesia, en particular d'una complexa i confusa massa petit burgesa que es pot especificar com les classes mitjanes.⁹ Amb una certa freqüència es reproduïen expressions referides a la bicicleta com "el cavall democràtic", tot matisant que més aviat caldria parlar d'un "sport mesocràtic", ja que no era la del

poble, sinó la mitjana, la classe que més omplia les files del ciclisme.¹⁰ L'abaratiment de les bicicletes i un mercat de segona mà i de lloguer van possibilitar la ramificació de la bicicleta cap a sectors amb menys poder adquisitiu, sense que en cap moment s'hagi de pensar en les classes populars, mancades de temps i de diners. La bicicleta, en aquests moments, representaria per a les classes mitjanes un instrument de delimitació social i equiparació amb classes superiors.

Aquestes societats, més enllà de la tasca estrictament ciclista, com ara organitzar curses i excursions, es van concebre com a centres socials per tal d'oferir entreteniment als seus socis. Per fer-ho, en la mesura de les seves possibilitats econòmiques, es van dotar de les instal·lacions necessàries, inclosos establiments per a la pràctica de "tots els exercicis que contribueixen al desenvolupament físic, coneguts sota el nom de *sport*" –podem llegir sovint en els seus estatuts–, tot contribuint d'aquesta forma al foment de l'activitat gimnasticoesportiva. Solament es contemplaven com a expressament prohibits els jocs d'atzar i les discussions polítiques i religioses.

Els clubs ciclistes van servir també de plataformes d'unitat per lluitar pels seus drets i reivindicar unes certes millores i beneficis per a la pràctica del velocípede. La incorporació de la bicicleta a la vida pública va necessitar de la unió per evitar l'agressió moral, econòmica i fins i tot física dels ciclistes. Aquestes necessitats conduïrien a l'exigència de crear organitzacions superiors i més poderoses. Amb aquestes finalitats naixeria la Unió del Velocípede Espanyola (UVE), el 1895 –segona federació creada a Espanya–,¹¹



En la promoció del ciclisme es va involucrar a tota mena de personalitats". (La Bicicleta de Pamplona, núm. 28, abril de 1892.)

a més a més, per descomptat, de la finalitat de reglamentar el ciclisme de competició.

Aquestes societats van oferir a la burgesia la possibilitat de realitzar els seus projectes sociopolítics, com es pot apreciar en el seu funcionament formalment democràtic, en correspondència amb uns estatuts aprovats per ells mateixos i en el fet de ser governades per unes juntes directives elegides per tothom i renovades anualment. Projectes també clarament transgressors de l'ordre polític establert, atès que el ciclisme recrearà les tensions polítiques que afloren a la fi del segle XIX de la mà dels regionalismes perifèrics. I d'aquesta manera, la formació d'una entitat superior, amb funcions de govern per al ciclisme espanyol, donarà lloc a un debat i a iniciatives, en forma d'unions velocípediques regionals, impensables en la

⁸ Per formar part d'aquests clubs, integrats pràcticament solament per homes, era condició imprescindible ser persona de reputat comportament i abonar una quota d'entrada, normalment entre cinc i deu pessetes, a més a més d'una mensualitat d'una a tres pessetes de mitjana, res a veure amb les més de 100 pessetes d'entrada i mensualitats properes a les 25 dels elitistes clubs nàutics o hípics.

⁹ A Espanya, les classes mitjanes, observa Murillo Ferrer (1972), són una categoria d'aparició recent, sense identitat històrica i jurídica definida, i delimitades com a conjunt social, de forma només residual, per allò que no són. Aquesta posició mitjana, suposa prendre com a grup de referència les capes més altes, cosa que les condemna a un estil de vida superior a les seves possibilitats econòmiques efectives.

¹⁰ Si observem la "Lista general de socis" recollida a l'Anuari (cir. 1898), en la qual en molts casos s'afegeix a l'adreça l'ocupació dels poc més de 4.700 socis, podem comprovar que abunden els comerciants, advocats, enginyers, metges, arquitectes, farmacèutics, propietaris, hotelers, estudiants, empleats, dependents, industrials, mecànics, electricistes, militars, fotògrafs, sastres, esmaltadors, dentistes, químics, forners, pintors, actors, carterers, barreterers, músics, forners, oficials de telègrafs, procuradors, guardajoies, viatjants de comerç, rendistes...

¹¹ Anteriorment, s'havia fundat la Reial Federació Espanyola Columbòfila (1894), i posteriorment veuran la Il·lum en aquest segle XIX, la Federació Espanyola de Societats Gimnàstiques (1898) i el 1900 la Federació Espanyola del Tir Nacional.

■ **QUADRE 2.**

Revistes ciclistes aparegudes en el segle XIX.
(Elaboració pròpia.)

1869	<i>El Pedal</i>	Huesca
1885-1890	<i>El Velocipèdo</i>	Madrid
1890-1894	<i>La Bicicleta</i>	Pamplona
1891-1895	<i>El Ciclista</i>	Barcelona
1892-1893	<i>La Velocipedia</i>	Barcelona
1893-1898	<i>El Veloz Sport</i>	Madrid
1894	<i>Revista Oficial de la UVE</i>	Barcelona
1895-1898	<i>El Deporte Velocipédico</i>	Madrid
1895-1896	<i>La Bicicleta</i>	Barcelona
1895	<i>Revista de Sport</i>	Reus
1897	<i>El Ciclista</i>	La Habana
1895	<i>Murcia Ciclista</i>	Murcia
1895	<i>El Tándem</i>	València
1895	<i>El Veloz</i>	Reus
1896	<i>Salamanca Ciclista</i>	Salamanca
1896	<i>Valladolid Ciclista</i>	Valladolid
1896	<i>Madrid Ciclista</i>	Madrid
1897	<i>Boletín de la UVE</i>	Madrid
1897	<i>El Pedal</i>	Huesca
1898	<i>Huesca-Ciclista</i>	Huesca
1898-1899	<i>Sevilla Ciclista</i>	Sevilla
1898	<i>Tarragona Ciclista</i>	Tarragona
1898	<i>Palma Ciclista</i>	Palma de Mallorca
1899	<i>La Bicicleta</i>	Palma de Mallorca
1899	<i>El Récord</i>	Zaragoza

■ **QUADRE 3.**

Altres revistes esportives aparegudes a Catalunya en el segle XIX. (FONT: Pujadas i Santacana, 1997.)

1856	<i>El Cazador</i>
1880	<i>Almanaque perpetuo del pescador</i>
1883	<i>Hipódromo Cómico</i>
1885	<i>El Sport Español</i>
1891	<i>La Paloma Mensajera</i>
1893	<i>El Frontón</i>
1895	<i>La Cancha</i>
1896	<i>La Cesta</i>
1896	<i>El Pelotari cómico</i>
1897	<i>El Sport</i>
1897	<i>Barcelona Sport</i>
1897	<i>El Campeón</i>
1897	<i>Los Deportes</i>
1897	<i>Sport Guía</i>
1899	<i>El Automovilismo ilustrado</i>

realitat política, però possibles dintre de la marginalitat de l'“intranscendent” i “innocu” món esportiu.

La controvèrsia girava al voltant de quin hauria de ser el model d'“Estat” per al ciclisme espanyol. Des del País Basc i Navarra i Catalunya hi haurà qui defensà la idea de formar prèviament unions velocipèdiques regionals per, posteriorment, arribar entre totes a constituir la federació espanyola. Per contra, d'altres veus, des d'aquestes mateixes regions i de la resta del país, es mostraran partidàries d'una via directa en la constitució de la federació espanyola, sense cap tipus de pas intermedi que, d'altra banda, no deixava de despertar sinó certs recels separatistes. El resultat serà que, amb anterioritat a la constitució de la UVE, els clubs basco-navarresos arriben a l'acord de formar una Unió Velocipèdica Basco-Navarresa el 1889¹² –dissolta en 1892 per problemes interns–, i que després apareguin les unions catalana, el 1897, i la balear, el 1899. Unions totes elles degudament recolzades per revistes ciclistes i esportives sense el suport de les quals difícilment haurien nascut i subsistit.¹³

Les unions catalana i balear són un exponent del creixent potencial, de forma especial de Catalunya, que durant els anys darrers de la centúria manifesten aquestes regions, en contrast amb la “crisi del velocípede” que s'havia instal·lat al país. L'apogeu del ciclisme a Catalunya, en consonància amb el fort creixement econòmic experimentat, és palmàriament apreciable en el nombre de clubs,¹⁴ comerços i industrials de la bicicleta, i en la premsa esportiva i ciclista. Contràriament a allò que es pugui pensar per l'aparició de la Unió Velocipèdica Catalana, Cata-

lunya jugarà un paper fonamental en la creació i consolidació de la UVE. A Catalunya es va gestar, durant el 1893, per impuls del Club Velocipèdic de Barcelona, una primera i malaguanyada UVE, que es constituirà a Madrid en 1894 per evitar suspicàcies. I des de Catalunya partirà novament la iniciativa, aquesta vegada amb nom propi, el de Claudio de Rialp (Anuari, cir. 1898),¹⁵ de la necessitat de crear una federació espanyola, que en aquest cas, gràcies a un ambient més propici, es va materialitzar en la definitiva UVE. Unió que recalarà a Barcelona el 1899, quan el temporal colonial incrementà la crisi del ciclisme nacional.

Aquesta decidida aposta federativa –“eix vertebrador del que avui coneixem com a esport contemporani”–, posada de manifest en el ciclisme i que es podria fer extensiva a altres esports, és el que ha portat Lagardera Otero, entre d'altres raons, a considerar Catalunya com a “**el bressol de l'esport espanyol**” (Lagardera, 1995, p. 62), i a nosaltres a recolzar la consideració que el ciclisme va jugar un paper impulsor de primer ordre en el moviment esportiu espanyol.

Reflex periodístic de l'ascensió del ciclisme

Bona prova del vigor assolit pel ciclisme es manifesta en la proliferació de revistes específicament ciclistes i en el pes adquirit en altres de temàtica poliesportiva. Aquesta mena de revistes es veurà afavorida, durant l'últim quart del segle XIX, per l'apuntament de la premsa burgesa i el naixement de la premsa de masses concebuda com un negoci, sostinguda pel lector i l'anunciant (Seoane i Sáiz, 1996). En aquests anys s'observarà un increment de

¹² El setembre de 1889, a Bergara, va sorgir l'acord de federar-se dels quatre clubs de Bilbao, Guipúscoa, Pamplona i Vitòria, i de crear com a òrgan d'expressió una revista mensual, *La Bicicleta* (1890). Vegeu *La Bicicleta* de Pamplona, núm. 1, gener de 1890.

¹³ El juny de 1897 va tenir lloc l'Assemblea General en què s'aproven els Estatuts de la Unió Velocipèdica Catalana, que vénen recollits a la *Revista de Sport* de Reus, núm. 27, juliol de 1897. Els promotors de la Unió Catalana caldrà buscar-los entre els membres del Cyclist Club i del Club Velocipèdic de Barcelona, i l'impuls a aquesta societat, a part de la *Revista de Sport*, cal situar-lo a *Los Deportes*, revista que el novembre d'aquest mateix any neix a l'empara, entre d'altres societats esportives, del Club Velocipèdic de Barcelona.

Pel que fa a la Unió Velocipèdica Balear, nascuda el juliol de 1899, l'empenta determinant aniria a càrrec d'Ignasi Seguí, que el febrer de 1899 va treure al carrer *La Bicicleta* amb la clara intenció de fer realitat la idea d'una unió balear. Vegeu “Nuestros propósitos”, *La Bicicleta* de Palma de Mallorca, núm. 1, febrer de 1899.

¹⁴ Trenta-quatre dels 106 clubs recollits al “Resum o balanç ciclista de l'any 1898” de *Los Deportes*, núm. 5, març de 1899, es localitzen a Catalunya.

¹⁵ Com es reconeix a l'Anuari (cir. 1898, p. 7), aquesta va néixer a Barcelona per l'impuls de Claudio Rialp, que la presidirà el 1899. Rigorós ‘amateurista’ i vehement defensor de l'associacionisme, Rialp va ser, sens dubte, el més gran defensor de la necessitat de tenir una federació espanyola. A ell seran deguts també els esforços per salvar la Unió quan, a final de segle, entra a una greu crisi que es resol amb la fusió de la Unió Velocipèdica Catalana a l'Espanyola i amb el seu trasllat a Barcelona.

la premsa anomenada d'“interessos materials”, entreteniment, literatura, científica, crítica –teatre, toros, esports, etc.–, gràfica, còmica, etc. (Almuiña, 1982).

Particip des de la gènesi moderna de l'esport, la premsa esportiva, assenyal Rico, sorgirà durant el segle XIX de la mà dels mateixos exercitants esportius, esperonats per la necessitat de comunicar-se entre ells i de lloar les bondats socials dels “sports” (Rico, 1930). Durant aquests primers anys, prohoms pertanyents a la burgesia seran la referència obligada pel seu compromís amb la prosperitat de determinades disciplines, societats i institucions esportives, impulsades mitjançant la creació de plataformes periodístiques impregnades d'un discurs concordant amb la seva faisó d'interpretar el món. Aquestes primeres publicacions esportives es caracteritzen per una mena d'informació localitzable en editorials, reportatges i en la resta de notícies, orientada a la reflexió, a l'adoctrinament, a la reivindicació i al discurs ideològic, que descriu les necessitats, les actituds i les inquietuds dels membres de les entitats esportives (Pujadas i Santacana, 1997).

Si analitzem la premsa esportiva sorgida a Espanya durant el segle XIX, podem comprovar l'evolució del pols esportiu del país i, concretament, del ciclisme. Si les primeres publicacions esportives van ser de temàtica cinegètica, durant les dues últimes dècades del segle XIX també seran objecte de publicacions pròpies l'hípica, l'excursionisme, la gimnàstica, la pilota i, per damunt de tot, el ciclisme, en fidel reflex de la mutació del panorama esportiu. La normalització de la bicicleta durant els noranta es manifesta en l'eclosió d'una abundant premsa del velocípede i en la presència destacada del ciclisme en altres revistes esportives. Fins al 1898 assistim a un moment esplèndid pel que fa a l'aparició de revistes que reten culte a la bicicleta. Per tot arreu es constata la presència de revis-

tes vinculades a alguna societat del velocípede o a algun empresari que, enamorat de la màquina, també va veure l'oportunitat de rendibilitzar els seus diners en aquesta inversió periodística. Aquestes publicacions van comptar amb l'ineestimable suport de la publicitat generada per la mateixa indústria del velocípede: marques de bicicletes, comerços especialitzats, etc. Tant és així, que el vigor d'una publicació s'observa en l'increment de fulls de publicitat i, per contra, el seu declivi, en la minva d'aquella.

La primera revista ciclista, i una de les més antigues del gènere esportiu, és *El Pedal* (1869) d'Osca, on es recullen els dibuixos d'aquest velocípede que envia des de París el regeneracionista Joaquín Costa (Fernández i Forcadell, 1979). I pel que fa a la primera revista dedicada a Espanya a l'esport en general, a la manera de les que es publicaven a Anglaterra, segons que es vanten els seus editors, fou *El Sport Español* (1877) de Cadis, que inicia el seu camí a instàncies del “Veloz Club” i d'altres tres societats esportives de la ciutat: el “Jockey Club”, el “Club de regatas” i el “Skating club” (Solís, 1961).

Les primeres revistes ciclistes naixeran de la necessitat de les societats velocipèdiques de comptar amb òrgans d'expressió, fonamentals per al desenvolupament de la seva incipient activitat. Exemples d'aquest tipus serien *El Velocípedo* (1885), òrgan d'expressió de la SVM, primera gran publicació ciclista de l'època, que exercirà una tasca d'Instrucció del velocípede fonamental per al creixement del nostre novell ciclisme, i la *Revista de Sport* (1895) del Club Velocipèdic de Reus.

Al costat d'aquests òrgans d'expressió dependents d'algunes entitats, trobem d'altres publicacions independents, que són concebudes com a negoci, sostingut pel lector i la publicitat. Entre les revistes de propietat particular destaquen, a Barcelona, *La Velocipedia* (1892), fun-

dada i dirigida per Francisco Moragas i Barret, primera revista que apareixia a Espanya completament emancipada de qualsevol mena de societat ciclista, i *La Bicicleta* (1895) de Luis Marqués. A Madrid, *El Veloz Sport* (1893), de Manuel del Campo serà, fins a l'aparició d'*El Deporte Velocipèdic* (1895) de José Maria Sierra, l'única publicació especialitzada en ciclisme de Madrid. De vegades va passar que una revista que sorgeix com a òrgan d'expressió d'un club acabarà independitzant-se'n. Aquest seria el cas de *La Bicicleta* (1890), vinculada a la Unió Velocipèdica Basco-Navarresa; després de la seva dissolució el 1892 es va mantenir durant uns anys com a diari independent; o d'*El Ciclista* (1891), que apareix, dirigit per Rialp, supeditat a la Societat de Velocipedistes de Barcelona.

Aquestes revistes es mantindran en la seva condició d'exclusivament ciclistes fins que el retraïment de l'afició, al costat d'altres causes relacionades amb la “crisi del 98”, que van afectar en la mateixa mesura la premsa en general (Almuiña, 1982), en suposi la pràctica desaparició. Malgrat tot, el ciclisme s'arrecerà en unes revistes esportives capaces d'atreure un públic més plural, que en garantis la rendibilitat i on encara mantindria un paper protagonista. Aquest seria el cas de *Barcelona Sport*¹⁶ i de *Los Deportes*,¹⁷ revistes, totes dues, que comencen a editar-se a Barcelona el 1897.



Excursió d'inauguració del Club Ciclista Val-lisoletà al proper poble de Simancas (*El Veloz Sport*, núm. 396, desembre de 1897).

¹⁶ Podríem considerar *Barcelona Sport*, propietat de Josep Lluans Pujals, gairebé com una revista de ciclisme, amb les seccions característiques de les publicacions ciclistes a base de notícies breus del que s'esdevé a Madrid i a Barcelona, a la resta d'Espanya i a l'estranger.

¹⁷ *Los Deportes*, la revista esportiva més important d'aquests anys, tindrà en la persona de Masferrer el seu impulsor principal. Apareix amb la idea de dedicar-se a la defensa, perfeccionament i propaganda de tots els esports, encara que atorgava una atenció especial a la nàutica, el velocipedisme i la gimnàstica –molt essencialment a aquestes dues últimes disciplines–; no debades aquesta revista sorgirà a impulsos del Club Velocipèdic, el Reial Club de Regates i l'Associació Catalana de Gimnàstica.



Lozano, primer Campió d'Espanya oficial de velocitat (1896), en estar patrocinat aquest campionat per la UVE (*El Deporte Velocipédico*, núm. 73, juny 1996).

L'adopció del sport del velocípede

L'esport ciclista a Espanya serà adoptat en el seu sentit més tradicional, si més no aquesta és la idea que es desprèn de les diferents revistes ciclistes i esportives i és, per exemple, la que manifesten els autors anònims del *Prontuario del aprendiz y aficionado al velocípedo*: “es diu *sport velocipèdic* o *veloç sport*, al plaer i distracció o a l'exercici de muntar en velocípede”. I hi afegeix, tot seguit, que el velocípede ha traspassat els límits assignats al sport, és a dir, quan era practicat per individus de la classe alta per mer plaer o, amb un objectiu especial, per gimnastes i corredors de curses. Avui diuen: el velocípede només pot qualificar-se com a “el més útil, sa i agradable dels exercicis que tendeixen al desenvolupament físic, moral i intel·lectual” (Anònima, 1895, p. 2).

Dins l'esport del velocípede s'aprecien clarament dues expressions: una de turística i una altra de competitiva. La turística serà considerada inicialment com la veritable essència d'aquest esport, mentre que la competició tan sols seria el mitjà per estendre entre la societat el missatge esportiu indicat anteriorment. Tanmateix, abans que finalitzés el segle, el “*sport pur*”, que diria Rialp, aquell que se serveix de la bicicleta per competir d'acord amb

unes regles acceptades comunament, assolirà la posició hegemònica.

La bicicleta obria la possibilitat d'exercir un “*tourismo*” individual, que proporcionava esbargiment a l'esperit, alhora que permetia als qui vivien a les ciutats de gaudir del camp i conèixer nous indrets. Amb l'excepció de l'organització, en la majoria dels casos d'una única cursa, l'activitat principal de les societats ciclistes consistia en la preparació d'excursions que, normalment, tenien lloc els diumenges, perquè la majoria dels ciclistes depenien d'un treball. També sota la denominació de “*turísticas*” s'acollien tant els passeigs per vies i parcs de les ciutats, com les famoses “*ciclacades*” o “*velou-sels*”, desfildades en les quals els participants, disfressats, transitaven pels carrers sobre les seves bicicletes decorades amb flors i fanalats.

Aquesta dimensió turística era la que entroncava plenament amb la consideració d'esport saludable, principal al·legat de què es va valer l'apostolat ciclista per estendre el credo més ortodox de la doctrina velocipedista. En un moment en què el corrent higienista reclamava la pràctica d'activitat física,¹⁸ el creixent entusiasme despertat per la bicicleta va atreure les mirades d'higienistes i terapeutes, que ben aviat la van situar al capdavant com a exercici higiènic i com a agent terapèutic per excel·lència, capaç d'enrobar el cos i prevenir i guarir un gran nombre de malalties (Codina, 1893). Insistentment, es reconeixia l'important paper que jugava en la conservació de la salut i en la prevenció d'unes certes malalties mentals, l'equilibri entre el treball físic i el treball mental (Calatraveño, 1895). De la mateixa manera, eren valorades les seves aportacions a l'enfortiment de la vida moral del país, per tal com la bicicleta es presentava com una alternativa als jocs d'atzar.

Pel que fa a les curses, durant els anys noranta proliferaran per tot arreu, passant a ocupar un lloc destacat en els programes de festes de molts municipis, junt amb les

dues aficions favorites del moment: el teatre i els toros. Tant en pista com en carretera, la competició adopta un ampli ventall de modalitats, inclosos els campionats, que van des de la velocitat a la resistència. Les curses en pista viuen moments d'apogeu. Al començament, improvisades en passeigs, parcs o places de toros,¹⁹ posteriorment seran substituïdes en alguns casos per instal·lacions específiques, els velòdroms. La carretera serà l'escenari de les grans proves de resistència disputades en les seves modalitats contra rellotge –fins de 24 hores– o en línia. Aquestes últimes s'estenen des de França per tota Europa, i donen origen a algunes de les curses “clàssiques” que han arribat fins als nostres dies (Rauck, Volke, i Paturi, 1981). A Espanya, l'afany d'emulació dels nostres ciclistes donarà lloc a una cursa forassenyada, a causa del deficient nivell, l'escassetat de mitjans i el ridícul nombre de vuit corredors que van prendre la sortida, la Sant Sebastià-Madrid, de 535 quilòmetres.

Igual que passava amb les excursions, la competició es concebia, per damunt de tot, com una festa de la bicicleta, no solament per la seva inclusió dintre de festes i commemoracions, o per la inclusió de proves de caràcter més recreatiu (de cintes, per exemple), sinó pels reiteratius missatges relatius a l'ambient que havia d'embolcallar aquests esdeveniments, missatges de confraternitat, companyonia, respecte i sana competència, entre amants de l'esport, únicament moguts per l'interès de l'esport mateix i sense cap altre estímul que la glòria de vèncer. Tanmateix, aquestes proclames ‘amateuristes’, paradoxalment, acomboiaran una competició que reunia al seu voltant un cúmul d'interessos materials –marques de bicicletes i accessoris, comerços, velòdroms, juguesques, promotors de curses, premsa, etc.– responsables de la seva derivació cap a l'espectacle i la professionalització.

Aquest professionalisme²⁰ es va practicar sense censures severes dels ‘amateuris-

¹⁸ Tot al llarg del segle XIX, l'expansió gimnasticoesportiva es veurà afavorida per preocupacions mercantilistes per la salut, per tal com d'aquesta mena de manifestacions físiques regeneradores de la raça, depenia el progrés dels països desenvolupats, immersos en ple remolí nacionalista i expansionista. A Espanya, la idea de decadència i degeneració de la raça serà denunciada especialment pels regeneracionistes, per als quals la recuperació del país havia d'incloure, alhora, la regeneració física.

¹⁹ A les places de toros tenen lloc un tipus de demostracions “ciclotaurines” en les quals les curses ciclistes es combinen amb corregudes de vedells.

²⁰ Amb l'aparició de la UVE es va fer distinció, en consonància amb les disposicions establertes a la resta de les federacions estrangeres, entre els corredors aficionats i els

tes', que van exercir, des dels seus llocs directius en societats i a la premsa, el control indispensable tendent a evitar qualsevol desviació que pervertís la integritat del seu ideal esportiu. Aquests van admetre el professionalisme sempre i quan els nostres professionals es mantinguessin lluny d'anteposar els diners a la conducta virtuosa que corresponia a un cavaller. No importava que després el rendiment dels nostres corredors professionals fos molt inferior al dels seus homòlegs forans atès que, "es pot dir obertament que són d'una classe social el nivell de la qual es troba, de molt, per damunt de l'educació moral i intel·lectual dels professionals de la resta de països."²¹

El ciclisme es va anar decantant progressivament cap a les curses i el professionalisme, com podem comprovar per les crides a l'ordre, cada vegada més freqüents des del 1897, que insistien en el fet que l'autèntica dimensió del ciclisme, com a esport, era el turisme, de tarannà útil, higiènic i recreatiu, mentre que les curses només ho eren quan esdevenien festes fraternals on participaven "simpàtics corredors" sense cap ànim de lucre. En aquest context s'han de prendre les manifestacions que, vers 1899, sosté Rialp. Situat al Pol més 'amateurista' de l'esport, recordarà una cosa que s'havia vingut observant des del primer moment, que el "sport pur", referint-se a la competició, no era la finalitat del ciclisme, sinó únicament un mitjà de propaganda al seu servei. Afegia a continuació que la solució a la crisi del ciclisme es troba en el fet "que els ciclistes **amateurs** assoleixin el predomini sobre el **professionalisme** i es bandegin del ciclisme els costums grollers, els vestits xarons i la fraseologia de carrer i que per fi es posi la màxima cura a recompensar els serveis fets al ciclisme pels companys de totes les procedències que no han fet del **sport** una professió lucrativa."²²

Igualment significativa és la proposta que un grup pro turisme arriba a plantejar en el Congrés Extraordinari de la UVE de 1899: que aquesta es dediqui exclusiva-

ment al turisme i se n'exclouin totes les gestions ciclistes referides a les curses. La proposició, com es pot imaginar, no va triomfar.

Pel que fa a la dona, la seva incorporació a la bicicleta és una clara mostra de la seva participació i del paper reservat per a ella a la societat. La dona es va haver d'enfrontar a la crítica maldient de moralistes que van veure, en la seva incorporació a la bicicleta, un cert atemptat contra l'ordre "natural" establert, en el qual el seu paper es reduïa al de fidel esposa i, sobretot, al de mare. La seva aparició es limita a escasses i petites marxades i passeigs, sovint lligada a la presència de familiars masculins, i a la insòlita intervenció en algunes competicions d'unes ciclistes professionals, mogudes més per la necessitat que pel mateix esport, que comptarien amb la reprovació manifesta de tots dos sexes. (Izquierdo i Gómez, 1999).

Conclusió

Podem concloure finalment que, per les dimensions adquirides en l'última dècada del segle XIX i que hem intentat de fer paleses, és a dir, per la decisiva aportació a la institucionalització esportiva, l'impuls al periodisme esportiu, l'obertura social, la seva exhibició pública a l'aire lliure, com a exercici físic ideal per a la salut i com competició que es val d'una màquina nova, el ciclisme és l'expressió per excel·lència del que de modernitat representa l'esport i un precursor indiscutible del moviment esportiu a Espanya.

Bibliografia

- Almúñia Fernández, C.: "La prensa periódica", a *Historia General de España y América*, tomo XVI-1. *Revolución y Restauración (1868-1931)*, Madrid: Rialp, 1982.
- Anònima: *Prontuario del aprendizaje y aficionado al velocípedo por dos compañeros de pedal*, Madrid: Lit. J. Mateu, 1895.
- Anuario de la Unión Velocipédica Española de 1897*, Madrid, cir. 1898.
- Beeley, S.: *A History of Bicycles. From Hobby Horse to Mountain Bike*, Londres: Studio Editions, 1992.

- Codina Castellví, J.: *El Velocípedo. Sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas*, Madrid: Librería de la Viuda de Hernando y Cia., 1893.
- Calatraveño, F.: *Ventajas que reporta el velocipedismo desde el punto de vista higiénico. Enfermedades que pueden derivarse del uso immoderado de esta clase de sport. Edades en que conviene tal gimnasia*, Vitoria: Imprenta de Domingo Sar, 1895.
- Domínguez Almansa, A.: *Civilizar o corpo e modernizar a vida: ximnasia, sport e mentalidades burguesa na fin dun século. Galicia 1875-1900*, Santiago de Compostela: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1997.
- Escobar, A. (Marqués de Valdeiglesias): *Setenta años de periodismo. Memorias*, vol. 1, Madrid: Biblioteca Nueva, 1949.
- Estatutos y Reglamento del Veloz-Club de Madrid*. Madrid: Imprenta de Manuel Tello, 1871.
- Fernández Clemente, E. i Forcadell Álvarez, C.: *Historia de la prensa aragonesa*, Zaragoza: Ed. Guara, 1979.
- Fernández García, A.: "'Sport' y deporte. Compuestos y derivados", *Citius, Altius, Fortius*, tomo XIII, fascs. 1-4, Madrid: Instituto Nacional de Educación Física y Deportes, 1971.
- Izquierdo Macón, E. i Gómez Alonso, M.^a T.: "Acotaciones a la participación femenina en el boom velocipédico de finales del siglo XIX en España", a *IV Congrés de les Ciències de l'Esport, l'Educació Física i la Recreació de l'INEFC*. Lleida, 24-27 de novembre de 1999. (Lleida: Institut Nacional d'Educació Física de Catalunya, 1999, p. 117-126.)
- Murillo Ferrol, F.: "Los orígenes de las clases medias en España", a *VV.AA., Historia Social de España. Siglo XIX*, Madrid: Guadiana, 1972.
- Parlebas, P.: *Elementos de sociología del deporte*, Málaga: Junta de Andalucía, Unisport, 1988.
- Pujadas Martí, X. i Sancana Torres, C.: *L'esport és notícia. Historia de la Premsa Esportiva a Catalunya (1880-1992)*, Barcelona: Col·legi de Periodistes de Catalunya, 1997.
- Rauck, M.; Volke, G. i Paturi, F.: *Historia de la Bicicleta*, Barcelona: Blume, 1981.
- Real Ferrer, G.: *Derecho público del deporte*. Madrid: Civitas, 1991.
- Rico, P.: *El "Sport" en España. Amateurs y profesionales*, Madrid: Ed. Javier Morata, 1930.
- Sáiz García, M.^a D. i Fuentes Aragonés, J. F.: "La prensa como fuente histórica", a M. Artola Gallego (dir.), *Enciclopedia de la Historia de España*, tomo VII, *Fuentes. Índice*, Madrid: Alianza Editorial, 1993.
- Seoane, M.^a C. i Sáiz, M.^a D.: *Historia del periodismo en España. El siglo XX: 1898-1936*, Madrid: Alianza Editorial, 1996.
- Solís, R.: "La primera revista española de deportes", *ABC*, 17 de novembre de 1961, Madrid, 1961.
- Valserra, F.: *Historia del deporte*, Madrid: Plus-Ultra, 1944.
- Viada, A.: *Manual de Sport*, en *Manuales Romo y Füssel*, tomo XI, Madrid: Adrián Romo Editor, 1903.
- Watson, R. i Gray, M.: *El libro de la Bicicleta*, Madrid: Blume, 1980.

professionals. Es van considerar aficionats els qui mai no havien corregut per diners, ni "acceptat en cap cas indemnització pecuniària, sou, màquines, accessoris o especialitats velocipèdiques a títol gratuït de constructors, fabricants o comerciants" (Anuari, cir. 1898, p. 61).

²¹ "Los corredores profesionales", *El Deporte Velocipédico*, núm. 128, juliol de 1897.

²² *Los Deportes*, núm. 4, febrer de 1899.