

Núm. Orden: 0045

Título: “El asociacionismo velocipédico español en el siglo XIX”

Autores: Eugenio Izquierdo Macón y M^a Teresa Gómez Alonso

Procedencia: U. de León (Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte)

Correo: inecim@unileon.es

Introducción

España se va a incorporar al movimiento gimnástico-deportivo que recorre los países occidentales a finales del siglo XIX. De entre los deportes adoptados, el ciclismo, coincidiendo con la “locura” de la década de los noventa provocada por la aparición de la bicicleta propiamente dicha, alcanza un lugar destacado, hasta el punto de llegar a encabezar este movimiento deportivo (Viada, 1903).

El crecimiento de la afición ciclista se deberá a la capacidad para organizarse en sociedades, seña de identidad fundamental del deporte moderno (Parlebas, 1988). De la mano de las sociedades ciclistas, creadas en gran parte de los principales municipios, se dota al ciclismo de unidad de acción y continuidad y de la organización necesaria para establecer la imprescindible base, por momentos tambaleante, sobre la que se asienta el deporte moderno. Y si a las sociedades locales correspondería la responsabilidad de agrupar a los aficionados y de propagar y sostener la afición, a la Unión Velocipédica Española, segunda federación aparecida en el siglo XIX detrás de la colombófila, correspondería la misión de articular el ciclismo organizado dotándolo de oficialidad.

Este trabajo tiene por objetivos conocer el significado de estas sociedades ciclistas, intentando dar respuesta a lo qué eran, quiénes las componían, qué hacían y qué defendían.

Para la realización del mismo nos basamos, como fuente documental, en las revistas ciclistas y deportivas de la época, fundamentales para el estudio de la evolución del deporte, ya que como afirman Sáiz y Fuentes (1993), por su capacidad archivista, la prensa se ha convertido en una de las fuentes insustituibles para el estudio de la historia contemporánea. Estas revistas ciclistas, en algunos casos, surgen de la mano de las propias sociedades ciclistas como órgano de expresión, y en otros, de la mano de algún empresario. Entre 1885-1899 se procedió al vaciado de las principales revistas deportivas y velocipédicas.

Ascensión del movimiento asociativo velocipédico.

La evolución del ciclismo en nuestro país se caracteriza por una etapa de exigua incorporación y de lento ascenso, otra de espectacular subida y notoriedad durante buena parte de los noventa, aunque sin llegar a la corulencia lograda fuera de nuestras fronteras, y una tercera de remisión terminando el siglo, como igualmente había ocurrido en los países vecinos cuando la bicicleta deja de ser una moda, pero en nuestro caso con mayor virulencia por efecto de la crisis que para el país supuso la pérdida de las colonias.

España llegará a la “locura” de los noventa sin apenas tradición ciclista, ya que hasta el segundo lustro de los ochenta realmente no se percibe movimiento. El *boom* de la *michaulina* de finales de la década de los sesenta, que tanto en Europa como en Estados Unidos da lugar ya a la aparición de escuelas de aprendizaje, clubes de ciclistas, carreras y publicaciones especializadas (Chany, 1975), en España únicamente se aprecia en la edición de una revista, *El Pedal* (1969) de Huesca, y en la anecdótica presencia de unos cuantos “extravagantes” ahorcajados sobre esta novedosa máquina, adquirida en el extranjero o reproducida artesanalmente. Algunos de estos velocipedistas, pertenecientes en buena parte a la aristocracia, forman en Madrid en 1870 un casino, el “Veloz Club” (Escobar, 1949), al que en modo alguno se puede tomar como sociedad ciclista (ESTATUTOS, 1871).

Habrà que esperar a 1877, ahora ya montados sobre los elegantes biclos, para que se forme la primera sociedad ciclistas, el Veloz Club de Cádiz, y al año siguiente para que vea la luz la Sociedad de Velocipedistas de Madrid, reconocida como la decana de las sociedades velocipédicas españolas por su sobresaliente quehacer y porque la sociedad gaditana desaparecerà en 1885. Pobre balance el español si lo comparamos con Gran Bretaña, donde el número de clubes por 1878 se cifraba en 64 sólo en Londres y más de 125 en provincias, de los cuales los más importantes superaban ampliamente los 100 miembros (Beeley, 1992).

No será hasta la segunda década de los ochenta cuando actividad ciclista adquiera cierta relevancia. La estabilidad política alcanzada con la implantación del sistema turnista de la Restauración borbónica, va a

permitir el moderado prendimiento de un movimiento deportivo en pleno proceso de consolidación internacional. En 1886 se constituirán ocho clubes en las ciudades de Cádiz, Bilbao, Barbastró, Valladolid, Santander, Sevilla, Pamplona y Zaragoza, responsables, junto a los que paulatinamente irán surgiendo en años posteriores, de que España experimente su particular “explosión” velocipédica durante los noventa. A su favor, el asociacionismo deportivo, indica Real Ferrer (1991), contó con el reconocimiento del derecho de todo español “*de asociarse para los fines de la vida*” contenido en la Constitución de 1876, aunque no desarrollado hasta la promulgación de la Ley de Asociaciones de 30 de junio de 1887, por la resistencia de los gobiernos conservadores.

La generalización de la bicicleta —cuadro trapezoide, ruedas bajas de igual tamaño, tracción trasera por cadena y neumáticos hinchables— durante los primeros años de la década de los noventa, dio lugar a un movimiento ciclista ascendente, evidente en la aparición de sociedades y depósitos de bicicletas, la organización de excursiones y carreras, la construcción de velódromos o la edición de revistas especializadas, que alcanzará su momento más álgido en torno a 1897.

El ciclismo, nos dice Viada, a pesar de las guerras coloniales “*cuyos desastrosos efectos se han hecho sentir en la industria y el comercio, y, por lo tanto, no había de ser menos el sport*”, continuará progresando aún durante 1897, en lo que sería una prueba más del imparable avance de “*esta moderna manifestación de la civilización y del adelanto*”. Por lo menos las “estadísticas” así lo señalan: treinta y dos nuevos clubes ciclistas creados en España con respecto a 1896¹. Para este mismo año, la *Revista del Sport* corrige que serían 25 las nuevas sociedades creadas, que sumadas a las 86 ya existentes, y teniendo en cuenta que aproximadamente han sido una docena los clubes desaparecidos, arroja un resultado de 105 clubes ciclistas². Un año después la revista *Los Deportes*, en su resumen del año 1898, recogerá una relación de 106 sociedades ciclistas³.

Composición de las sociedades ciclistas.

Esencialmente componían las filas de estas sociedades miembros de las clases medias⁴. El abaratamiento de las bicicletas y un mercado de segunda mano y de alquiler posibilitaron la ramificación de la bicicleta hacia sectores con menor poder adquisitivo, sin que se deba en ningún momento pensar en las clases populares, carentes de tiempo y dinero.

Eran requisitos ineludibles para aquellos que quisieran formar parte de estas sociedades, ser persona de reputada conducta, ser presentado por socios pertenecientes a la sociedad en cuestión y, finalmente, contar con la aprobación del club. Una vez admitidos, se precisaba abonar una cuota de entrada, normalmente entre 5 y 10 pesetas, a la que había que añadir una mensualidad de una a tres pesetas por término medio. Satisfechos estos requisitos se otorgaba al nuevo socio la tarjeta acreditativa e insignia del club que debía portar obligatoriamente en los actos públicos de la sociedad.

A excepción de Madrid o Barcelona, en la mayoría de las ciudades el contingente velocipédico únicamente podía ser recepcionado por un solo club. Algunas de estas asociaciones emergerán singularizadas por alguna particularidad especial de sus miembros como es la pertenencia a círculos culturales o cafés: la Sociedad Ciclo-Artístico-Literaria, la Unión Ciclista Comercial, la sociedad ciclo-taurina de “La Palma”, “Los Cocineros” del Café de la Montaña, el Ciclo Postal, el club ciclista humorístico “Club-Cargol”, o el Cuerpo Auxiliar de Ciclistas de la Cruz Roja.

Estos clubes estaban formados en su inmensa mayoría únicamente por hombres, si bien se contemplaba la posibilidad en algunos casos de abrir la afiliación a niños y mujeres. Generalmente, dentro de estos clubes todos los socios gozaban de idéntica condición por lo que muchos de ellos no hacen ningún tipo de distinción. Tampoco parece que hubiera impedimento alguno para ser miembro de varias sociedades ciclistas y deportivas.

Estas sociedades brindaron la posibilidad a la burguesía de realizar sus proyectos sociopolíticos, como se puede apreciar en su funcionamiento formalmente democrático, de acuerdo con unos estatutos aprobados por ellos mismos y gobernadas por unas juntas directivas elegidas por todos y renovadas anualmente.

¹ Luis Álvarez Borbón (Viada, A.) “Balance anual”, *El Veloz Sport*, n° 396, diciembre de 1897.

² “Los Nuevos Clubes”, en *Revista de Sport*, n° 31, enero de 1898.

³ *Los Deportes*, n° 5, marzo de 1899

⁴ Si observamos la “Lista general de socios” recogida en el ANUARIO (cir. 1988), en la que en muchos casos se añade a la dirección la ocupación de los socios, podemos comprobar cómo abundan los comerciantes, abogados, médicos, etc.

La expresión social de los clubes ciclistas.

Las sociedades velocipédicas españolas, como las extranjeras, fueron expresión destacada del aspecto social de la bicicleta (Smith, 1972), se formaron con los objetivos prioritarios de propagar y desarrollar la afición al velocípedo, de acreditar su utilidad como higiénico ejercicio y agradable diversión para sus socios y al mismo tiempo de buscar protección y fomentar las relaciones de amistad y solidaridad entre los velocipedistas.

La función primaria del club ciclista, punto de encuentro cotidiano de los compañeros del pedal, era la de cátedra en el arte velocipédico. La lectura de la prensa especializada o la conversación con los otros pares ciclistas resultaron mecanismos indefectibles en el aprendizaje del tecnicismo ciclista y, en definitiva, en el modelaje de todo velocipedista. No obstante, a medida que fueron acaparando mayor número de socios y, en consecuencia, adquirieron mayor disponibilidad económica, estas asociaciones aspiraron a superar los cometidos, que estrictamente le eran propios, para convertirse en un centro social capaz de ofertar otra serie de actividades complementarias con el fin de que sus socios encontrasen cordial entretenimiento. Empero cumplir con estos anhelos requería que la sede social del club dispusiese del local adecuado, así que, en la medida que les permitía sus posibilidades económicas, los clubes procedieron a dotarse de cuantas instalaciones y servicios fueran necesarios para la consecución de cometidos más amplios.

Y así, aunque las sociedades ciclistas tenían por objeto el desarrollo de la afición velocipédica, esto no impedía el desarrollo de otras prácticas o deportes, reforzando su papel de auténticos centros sociales, cuyo principal objetivo era el de procurar distracción y relaciones de amistad a sus miembros. Sólo se contemplaban como expresamente prohibidos toda clase de juegos de azar, al igual que las discusiones políticas y religiosas, por entender que estas actividades podían desviarlas del fin para el que fueron creadas. En consecuencia, algunas sociedades estaban abiertas a proporcionar a sus socios “todos los ejercicios que contribuyen al desarrollo físico, conocidos bajo el nombre de *sport*” —podemos leer con frecuencia en sus estatutos—. Principalmente, la gimnasia, la esgrima y el tiro al blanco, los cuales cultivados durante la estación invernal, suponían el complemento idóneo que ayudaba a mantener vivo el interés de los socios durante todo el año.

Por otro lado, los ciclistas se van a mostrar especialmente dádivosos con las desgracias ajenas. Diversos serán los eventos organizados por las distintas sociedades ciclistas —bailes, verbenas, banquetes, cotillones, desfiles o conciertos, aparte de las carreras y excursiones— que tendrán por objeto destinar sus beneficios a la Cruz Roja, Casas de Socorro y de Misericordia, Hospitales, amparo de pobres parroquiales, damnificados por inundaciones o los soldados heridos y lisiados de Cuba y Filipinas.

En pugna por los derechos ciclistas.

Mención aparte merece la actividad desarrollada por las sociedades ciclistas para defender sus derechos y reivindicar ciertas mejoras que facilitarían su práctica. La incorporación de la bicicleta a la vida pública necesitó de la unión para evitar ser presa de la agresión moral, económica e incluso física de los ciclistas. Esta unión llegaría a hacer sentir la necesidad de crear sociedades que aglutinaran a todos los ciclistas para, bajo el lema de “la unión hace la fuerza”, poder ejercer una mayor presión ante las autoridades públicas y entidades privadas. Con estas finalidades nacería la Unión Velocipédica Española (U.V.E.) en 1895, además de las de, por supuesto, reglamentar el ciclismo de competición.

Así, ante la necesidad de viajar en tren acompañados de sus velocípedos, bien para desplazarse a competir, bien para realizar excursiones, o bien porque no querían prescindir de sus máquinas en sus destinos de veraneo, se entablará con las compañías de ferrocarriles la controversia para que los velocípedos fueran considerados como equipaje dentro de los límites de 30 kilogramos de peso concedido a todo viajero.

Si estas medidas afectaban a la movilidad de los ciclistas con sus máquinas por toda España, lo cual con ser importante no resulta del todo transcendental para la existencia de la bicicleta, lo que sí repercutía de lleno sobre la línea medular del ciclismo era la prohibición de utilizar estos vehículos por las ciudades. La popularización del velocípedo traería consigo una serie de accidentes, especialmente provocados por unos “niños y mocitos” que hacían excesivo uso de sus bocinas y circulaban temerariamente por los lugares más concurridos destinados para los peatones, causando atropellos y el espanto de carros y caballos, y consiguiendo con su actitud suscitar las iras del público general. La situación fue tomando tal cariz que provocaría el que apareciesen un conjunto de bandos dictados por los Gobernadores Civiles que venían a reglamentar la circulación de velocípedos por las vías públicas de las capitales, pueblos y carreteras provinciales, reconociéndose de este modo la importancia alcanzada por la bicicleta, no sólo como

deporte sino también como medio de locomoción individual e independiente alternativo al coche de caballos o al tranvía.

El tema del impuesto municipal siempre suscitó cierta polémica entre los ciclistas, dado que desde que el velocípedo fue materia imponible hubo que batallar contra el afán recaudatorio de los ayuntamientos, que les llevaba incluso a cobrar por transitar por sus municipios con independencia de que el velocipedista hubiera abonado el de su propio municipio. Abusivas contribuciones que, por otra parte, no se acompañaban de mejoras en las calles y carreteras, una de las principales reivindicaciones de nuestros ciclistas.

La ordenación de la circulación por los Gobernadores Civiles estaba inspirada en el justo propósito de evitar accidentes y poner paz en las relaciones de los ciclistas con el resto de ciudadanos, sin embargo, no nos atrevemos a justificar estos “ciclo-trágicos” accidentes como la única razón de la hostilidad que prácticamente desde la aparición del velocípedo manifestaron ciertos sectores de la población. Sin lugar a duda, si consideramos el carácter elitista de la bicicleta, no habría que descartar animadversiones de clase social.

La mayoría de las numerosas agresiones a ciclistas realizadas por estos “velófobos”, como así les llamaban, tenía lugar fundamentalmente cuando se alejaban de los núcleos urbanos. La situación no debía estar exenta de gravedad cuando los Gobernadores Civiles se vieron en la obligación de sacar bandos y circulares para que las autoridades velaran por la integridad de los ciclistas, prestándoles el apoyo y auxilio necesarios siempre que fueran objeto de molestias en el uso lícito de sus máquinas o actos de violencia por arrojarles piedras, echarles los perros o colocarles obstáculos a su paso.

De todas formas tampoco era necesario abandonar la ciudad para ser objeto de brutales agresiones. Sirva como ejemplo la agresión que un grupo de ciclistas vallisoletanos sufre cuando, de regreso de su excursión al inmediato pueblo de Simancas y ya en la ciudad, fueron acometidos por un sinnúmero de chiquillos y mujeres, provistos de piedras y ladrillos, a los que se sumaron posteriormente los hombres ante la respuesta de los ciclistas. La llegada de la policía evitó desgracias mayores porque en el fragor de la lucha ya había sonado un disparo⁵, seguramente procedente de uno de los ciclistas, ya que se recomendaba que en las excursiones se fuera provisto de pistola.

Las Uniones velocipédicas.

El ciclismo va a recrear las tensiones políticas que afloran a finales del siglo XIX de la mano de los regionalismos periféricos. Y así, la formación de una entidad superior, con funciones de gobierno para el ciclismo español, dará lugar a un debate e iniciativas, en forma de uniones velocipédicas regionales, impensables en la realidad política, pero posibles dentro de la marginalidad del “intrascendente” e “inocuo” mundo deportivo.

La controversia giraba en torno a cuál debería ser el modelo de “Estado” para el ciclismo español. Desde el País Vasco y Navarra y Cataluña habrá quien defienda la idea de formar previamente uniones velocipédicas regionales para posteriormente llegar entre todas a constituir la federación española. Por el contrario, otras voces desde estas mismas regiones y del resto del país se mostrarán partidarias de una vía directa en la constitución de la federación española, sin ningún tipo de paso intermedio que, por lo demás, no dejaba de despertar sino ciertos recelos separatistas. El resultado será que con anterioridad a la constitución de la U.V.E., los clubes vasco-navarros llegan al acuerdo de formar una Unión Velocipédica Vasco-Navarra en 1889⁶ —disuelta en 1892 por problemas internos—, y que después apareciesen las uniones catalana, en 1897, y la balear, en 1899. Uniones todas ellas debidamente respaldadas por revistas ciclistas y deportivas sin cuyo apoyo difícilmente hubieran nacido y subsistido⁷.

Las uniones catalana y balear son un exponente del creciente potencial, en especial de Cataluña, que durante los años postreros de la centuria manifiestan estas regiones, en contraste con la “crisis

⁵ *Barcelona Sport*, nº 9, abril de 1897.

⁶ En 1889 surgió el acuerdo de federarse de los cuatro clubes de Bilbao, Guipúzcoa, Pamplona y Vitoria, y de crear como órgano de expresión una revista mensual, *La Bicicleta* (1890). Véase *La Bicicleta* de Pamplona, nº1, enero de 1890.

⁷ Los promotores de la Unión Velocipédica Catalana habrá que buscarlos entre los miembros del Cyclist Club y del Club Velocipédico de Barcelona, y el impulso a esta sociedad, a parte de en la *Revista de Sport*, hay que situarlo en *Los Deportes*, que en noviembre de ese mismo año nace al amparo, entre otras sociedades deportivas, del Club Velocipédico de Barcelona. Por lo que respecta a la Unión Velocipédica Balear, el empuje determinante correría a cargo de Ignacio Seguí, que en febrero de 1899 sacó a la luz *La Bicicleta* con el manifiesta intención de hacer realidad la idea de una unión balear. Véase “Nuestros propósitos”, *La Bicicleta* de Palma de Mallorca, nº1, febrero de 1899.

velocipédica” que se había instalado en el país. El auge del ciclismo en Cataluña, en consonancia con el fuerte desarrollo económico experimentado, es palmariamente apreciable en el número de clubes, comercios e industriales de la bicicleta, y en la prensa deportiva y ciclista. Contrariamente a lo que se pueda pensar por la aparición de la Unión Velocipédica Catalana, Cataluña va a desempeñar un papel fundamental en la creación y consolidación de la U.V.E. En Cataluña se gestó durante 1893, por impulso del Club Velocipédico de Barcelona, una primera y malograda U.V.E., que se constituirá en Madrid en 1894 para evitar suspicacias. Y desde Cataluña partirá de nuevo la iniciativa, esta vez con nombre propio, el de Claudio de Rialp (Anuario, cir. 1898), de la necesidad de crear una federación española, que en este caso, gracias a un ambiente más propicio, se materializó en la definitiva U.V.E. Unión que recalará en Barcelona en 1899, y en la que se integra la Unión catalana, cuando el temporal colonial acrecienta la crisis del ciclismo nacional.

Conclusiones.

El crecimiento de la afición ciclista será debido a la capacidad para organizarse en sociedades velocipédicas. Estas sociedades, más allá del cometido estrictamente ciclista, se concibieron como centros sociales con el fin de ofrecer entretenimiento a sus socios y la posibilidad de practicar otras actividades gimnástico-deportivas. Estas sociedades sirvieron también de plataformas de unidad para luchar por sus derechos y reivindicar ciertas mejoras y beneficios para la práctica velocipédica. Con esta finalidad nacería la U.V.E., que además tendría como funciones principalísimas establecer el organigrama del ciclismo español y unificar la reglamentación del ciclismo de competición.

A pesar de su intención de mantenerse al margen de la política, el ciclismo va a recrear las tensiones políticas que afloran en la última década del siglo XIX de la mano de los regionalismos periféricos. La formación de la U.V.E. dará lugar a un debate e iniciativas, en forma de uniones velocipédicas regionales, impensables en la realidad política, pero posibles dentro de la marginalidad del “intrascendente” e “inocuo” mundo deportivo. Estas uniones regionales aparecen gracias al amparo de plataformas periodísticas ciclistas y deportivas.

Bibliografía.

- ANUARIO. *Anuario de la Unión Velocipédica Española de 1897*. Madrid. (cir. 1898).
- Beeley, S. *A History of Bicycles. From Hobby Horse to Mountain Bike*. Studio Editions. London. 1992.
- Chany, P. *La fabuleuse histoire histoire du cyclisme*. O.I.D.L. París. 1975.
- Escobar, A. Marqués de Valdeiglesias. *Setenta años de periodismo. Memorias*. Vol. 1. Biblioteca Nueva. Madrid. 1949.
- ESTATUTOS. *Estatutos y Reglamento del Veloz-Club de Madrid*. Imprenta de Manuel Tello. Madrid. 1871.
- Parlebas, P. *Elementos de sociología del deporte*. Junta de Andalucía. Unisport. Málaga. 1988.
- Real Ferrer, G. *Derecho público del deporte*. Cívitas. Madrid. 1991.
- Sáiz García, M^o.D. y Fuentes Aragonés, J.F. “La prensa como fuente histórica”, en Artola Gallego, M. (dir.) *Enciclopedia de la Historia de España*. Tomo VII. *Fuentes. Índice*. Alianza Editorial. Madrid. 1993.
- Smith, R.A. *A Social History of the Bicycle. Its Early Life and Times in America*. American Heritage Press. New York. 1972.
- Viada, A. *Manual de Sport*. En *Manuales Romo y Füssel*, Tomo XI, Adrián Romo Editor. Madrid. 1903.