



Les proves professionals com la Challenge i el Cinturó Ciclista a Mallorca atrauen cada cop més ciclistes estrangers.

## Passió i negoci

El ciclisme viu una època d'or a les Illes, tant per l'afició popular creixent com per l'augment exponencial del negoci del turisme ciclista.

*Reportatge de Miquel Payeras*

**L**es Illes, en general, i Mallorca, en particular, viuen una vertadera febre pel ciclisme. L'afició massiva a les bicicletes, però, no és nova. De fet, ja a finals del segle XIX arrelà a l'arxipèlag el que la premsa d'aleshores en deia el *velocipedisme*. Però ara és molt diferent: no només es viu un revifament de l'afició popular, sinó que de pocs anys ençà s'ha convertit en un important negoci turístic.

### L'afició

Entre la dècada del 1890 i els anys trenta del segle XX, el ciclisme a les Illes passà de ser quelcom exclusiu dels *sportmen* –així anomenaven els periòdics els senyors de classe alta social que practicaven l'incipient moda de l'esport– a un mitjà de transport individual de gran èxit popular i, a més, es convertí un espectacle de masses quan s'organitzaven competicions.

El 18 juny del 1898 el recentment fundat –cinc anys abans– diari *La Última Hora* assegurava que “l'afició al *velocipedisme* va tant en augment (...) que el nombre de màquines que arriben tots els mesos de l'estranger és considerable”. Notícies d'aquest tipus no paren de ser publicades per la premsa local durant els anys següents. L'afició va créixer tant en tan poc temps que ben aviat es fabrica-

ren marques espanyoles, com la Veloraf, i fou innecessària la importació des de l'estranger de màquines com les britàniques Remington i Royal.

A la primera dècada del segle xx, a mesura que el preu de lloguer i de compra de les bicicletes baixava, l'afició s'obrí tímidament a les classes mitjanes. Els clubs ciclistes, que havien sorgit a les societats recreatives de la distinció social més exclusiva, començaren a ser formats per gent de classe mitjana. Cada pic n'hi havia més i, en paral·lel, es fundaven revistes especialitzades que portaven a tots els aficionats les novetats en màquines, mecànica, uniformització –cada club tenia els seus colors, si bé tots compartien la formalitat d'usar sempre sabates de xarol, calces, calçons bombatxos, jaqueta, camisa, gorra i corbatí–, competicions –se n'organitzaven contínuament a tot arreu, sobretot en els mesos de primavera i estiu– i, en general, tot el que fos d'interès dels *velocipedistes* i dels admiradors de les dues rodes. Les capçaleres més conegudes a les Illes foren *Palma Ciclista*, *Veloz Sport* i *Pedal y Manubrio*, amb periodicitat setmanal, quinzenal i mensual, respectivament.

Inicialment, les competicions es feien a les carreteres, de forma improvisada. Dos *sportmen velocipedistes* es reptaven a veure qui guanyava una cursa entre dos pobles i, apa, a pedalejar s'ha dit. Però aquest tipus de proves anaren deixant pas progressivament a les de circuit tan-

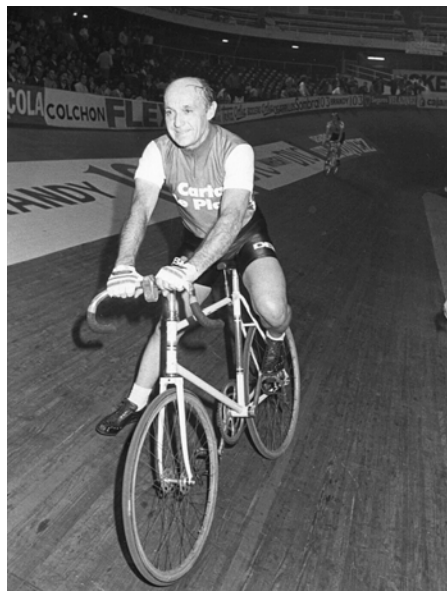
cat, als velòdroms. El que la premsa anomenava “temples de la bicicleta” es popularitzaren a partir de finals del segle XIX com l'escenari ideal per gaudir de les competicions. El 1898, segons la premsa d'aquell any, ja funcionaven –i s'hi feien competicions i demostracions– els d'Inca, Lluçmajor, Felanitx, Pollença, Maó i els quatre de Palma: els de Son Espanyolet, Tirador –aquest, que encara existeix, si bé en ruïnes, fou durant anys un dels més famosos de l'Estat–, Indústria i el dels Jardines del Circo, el qual prenia el nom del seu veïnat Teatro Circo. A cada velòdrom s'hi organitzaven curses a un temps estipulat –una hora, normalment–, a una distància fixada –un nombre predeterminat de voltes a la pista–, entre dos o més homes, entre equips i, a més, se solia aprofitar l'avinentesa per fer-hi demostracions d'equilibri sobre la màquina. Tots els clubs volien tenir el seu velòdrom particular. Per poc que poguessin econòmicament, se'l feien construir. I així, ràpidament, en qüestió de pocs anys, les localitats més importants en tingueren com a mínim un.

A la segona dècada del segle xx, a mesura que la pràctica del ciclisme es popularitzava encara més, gràcies a la disminució del preu de les màquines, es convertí en un mitjà de transport de masses i les curses a dins dels velòdroms es multiplicaren, al mateix temps que les improvisades a les carreteres deixaren pas a les que eren degudament organit-

zades, com la primera Volta a Mallorca, el 1913.

Abans de la Guerra Civil alguns noms de competidors ciclistes es feren força populars entre el públic illenc: Antoni Abraham, Esteve Amer, Jaume Amer, Antoni Antich, Joan Arbona, Gabriel Oliver, Antoni Armengol, Simó Febrer, Joan Bibiloni, Antoni Ballester, Miquel Bover, Miquel Nadal, Bartomeu Flaquer, Antoni Frau, Vicenç Jordà o Miquel Oliver, alguns dels quals arribaren a ser tan coneguts com ho són ara els futbolistes d'elit, amb seguidors que els idolatraven. Quan competien atreïen tanta gent, que podien arribar a concentrar més de 3.000 persones. Era el cas, per exemple, dels duels de bicicleta rere moto al velòdrom de Tirador entre Joan Arbona i Miquel Oliver, que fins als anys trenta atraguieren gernacions cada pic que se celebraven.

Després de la Guerra del 36 destacà en el ciclisme illenc un nom per sobre de qualsevol altre: Guillem Timoner. Nascut el 1926 a Felanitx, va ser professional entre el 1940 i el 1970. Campió del món de bicicleta rere moto de mig fins els anys 1955, 1959, 1960, 1962, 1964 i 1965 –entre molts d'altres premis–, el seu nom fou enormement popular durant les dècades dels cinquanta i seixanta. La competició rere moto, avui ja poc popular, tenia un gran seguiment aleshores a tots els velòdroms del món, i per això els èxits de Timoner es vivien a l'illa com ara els dels clubs de futbol preferits. Es con- →



L'afició al ciclisme a les Illes començà a ser un fenomen social a finals del segle XIX. A la dreta, Guillem Timoner, el sis vegades campió del món de bicicleta rere moto de mig fons.



El clima benigne de Mallorca i les Illes són una atracció creixent per als ciclistes estrangers i un gran negoci turístic cada pic més important.

→ vertí en una mena d'heroi per a moltes generacions de ciclistes, que intentaren seguir la seva estela. Entre aquests destaca Joan Llaneras, nascut el 1969, que assolí l'or olímpic en pista a Pequín 2008 –a més d'altres medalles de bronze i plata als Jocs anteriors– i fou campió del món en nou ocasions.

Com es pot veure, el ciclisme sempre ha estat una gran passió, a Mallorca i les Balears. Però fins fa molts pocs anys no era, també, un negoci, que actualment creix i creix sense parar.

### El negoci

Cada vegada arriben a les Illes més ciclistes estrangers per practicar-hi la seva afició, gràcies al clima benigne durant els mesos d'hivern quan als països d'origen fa massa fred per anar a pedalejar per la carretera. No es tracta de turistes que ocasionalment agafen la bicicleta, sinó que es desplacen a les Illes gairebé exclusivament per córrer amb la màquina.

Segons les xifres oficials, l'any 2013 arribaren a les Balears, en números rodons, 150.000 turistes per practicar-hi ciclisme. A primera vista són molt pocs, sobretot si es compara amb el total de visitants arribats aquell any a les Illes, 11,1 milions. Tanmateix, si es grata una mica és fàcil adonar-se tot d'una de la importància econòmica que té aquest tipus de turisme. Els 150.000 gastaren al voltant dels 150 milions d'euros. Uns mil euros per estada mitjana de set dies per persona. La qual cosa vol dir una despesa per dia –que creix cada any– d'uns 143 euros, molt per sobre dels altres turistes.

Dóna fe de la progressió d'aquest negoci el nombre d'hotels que s'hi dediquen. L'any 2010 només n'existia un a Mallorca que s'oferia "per a bicicletes", tot i que no era exclusiu. Avui, cinc anys després, n'hi ha 15 dedicats només a aquest tipus de turisme, a més d'un nombre indeterminat, que no para de créixer, que accepta les bicicletes, quelcom que fa pocs anys hauria estat impossible.

Es tracta d'un turisme especial. El gruix aterra a les Balears sobretot a l'hivern i principi de primavera, entre el gener i el febrer fins al maig, però cada pic s'allarga més la temporada i fins i tot en els dies de més calor de l'estiu es pot veure per les carreteres illenques els esforçats ciclistes vinguts del fred. Solen arribar en grups, en viatges organitzats. En el cas dels alemanys –que són la majoria–, l'empresa Max Hüerzele és la que més en canalitza. A l'hotel especialitzat troben tot el que un ciclista necessita: amplis espais per deixar-hi les màquines; seguretat; possibilitat de mecànics –o com a mínim contactes amb els serveis de posada a punt–, plànols detallats de carreteres secundàries ideals per a la pràctica d'aquesta afició –més de 1.200 km només a Mallorca–, a més de la quarantena de rutes especials per a bicicletes que existeixen a totes les Illes; serveis de menjador adequat als seus horaris; recuperadors físics, massatgistes, *spa...*; contacte amb serveis mèdics especialitzats; lloguer de bicicleta d'alta gamma per aquells que no portin la seva...

El negoci no pot anar millor. Per a enquany els càlculs indiquen que es po-

dria arribar a gairebé 200.000 turistes de la bici. Arriben a les Illes des de tot Europa del nord i centre: la meitat, un 50,8%, prové d'Alemanya, el 16,7% de Suïssa, el 14,5% del Benelux –Bèlgica, Holanda i Luxemburg–, el 6,5% de la Gran Bretanya, el 3,8% dels països escandinaus...

Mallorca organitza dues proves ciclistes professionals –la Challenge i el Cinturó Ciclista a l'illa– cada any, totes dues cada cop amb més participació estrangera ja que se celebren a principi d'any i són ideals perquè els corredors dels grans equips vagin adquirint la forma adequada per competir després a les curses del circuit professional. Són dues cites que han fet que l'illa sigui molt coneguda entre tots els ciclistes europeus, un reclam perquè els amateurs hi vagin cada vegada en un nombre més gran.

Els turistes estrangers no només arriben a les Illes per pedalejar en grup d'amics, sinó també per participar en les nombroses curses d'aficionats que s'hi organitzen. Una de les típiques és la modesta Volta Ciclista al Pla de Mallorca, que el mes de maig passat congregà uns 300 ciclistes cada pic en un poble diferent de l'illa, una part important dels quals provenien de països estrangers. De voltes com aquesta n'hi ha un grapat. Creixen com bolets per la creixent presència d'estrangers. El paradigma és Mallorca 312, que organitza des del 2008 cada mes d'abril el Club Ciclista Artanenc, d'Artà. Una cita que s'inicià amb timidesa i que ha crescut exponencialment fins a suposar una important injecció de doblers per a totes les localitats on passa durant els sis dies que dura. El nombre total de participants ha anat pujant fins a superar enquany els 3.000, dels quals més del 60% van ser estrangers, quasi tots arribats amb parella i que feren una despesa total que un estudi de l'entitat organitzadora valorà en uns 3 milions d'euros.

Aquell passatemps de la distinció social de finals del segle XIX s'ha convertit avui en un fenomen social de seguiment massiu i en un gran negoci turístic que cada pic va a més. ●