

# VALENCIA EN BICICLETA



*HISTORIA DEL CICLISMO VALENCIANO EN EL SIGLO XIX*

**Francisco Pérez Puche**  
**Cronista Oficial de la Ciudad de València**  
**Febrero-Julio 2015**

## El Veloz Andador de Valencia

1819

*Un grabado en el “Diario de la Ciudad de Valencia”.- La Valencia del general Elío.- Una máquina que compite con el caballo.- “Apoyando los pies ligeramente en el suelo se empieza por dar pasos largos y muy espaciosos”.-- Cómo funciona, cómo se construye y cuánto cuesta.-*

### 1.159

“El velocípedo, o el veloz andador”, ese era el título que acompañaba a un grabado que los lectores del “Diario de la Ciudad de Valencia” conocieron, entre la sorpresa y la incredulidad, el 6 de junio de 1819. No estaban los valencianos para muchas bromas. Habían pasado una guerra contra los franceses y el país andaba sumido en el doloroso proceso de recuperarse del desastre bélico, ahora bajo el absolutismo de Fernando VII, representado en el Reino por el general Elío, un militar enérgico hasta la falta de misericordia. Un señor decidido a cercenar cualquier proyecto liberal y a mantener el orden público a base de ejecuciones.

¿Velocípedo? Quienes sabían leer, era la primera vez que se echaban a la vista semejante palabra. Quienes no sabían de letras, que eran muchos más, observaban que el Diario había incluido en su portada, de manera excepcional, un grabado: un caballero de mucha importancia, vestido de levita y sombrero alto, que cabalgaba un artefacto de dos ruedas y lo hacía mover con los pies.

Parecía un juguete. Parecía una máquina salida de una pesadilla. Pero para los valencianos ilustrados el Diario era el periódico oficial, el único autorizado por la autoridad del rey Deseado: una publicación de la mayor fiabilidad y solvencia, que además refería la información al “Diario Mercantil de Cádiz”, un papel que también traía buenas garantías.

“Esta máquina original –decía el Diario al pie del dibujo— ha sido inventada por el barón Drais, intendente del Gran duque de Baden, quien la describe del modo siguiente: 1º.- Que con ella en un buen arrecife se subirá cualquier cuesta al mismo paso que un propio anda por lo llano. 2º.- Que en camino llano aun después de haber llovido, se caminará de 6 a 7 millas por hora, que es la prisa de un caballo. 3º.- Que cuando los arrecifes son secos y duros se andan en llano de 8 a 9 millas por hora, que iguala al galope de un caballo. 4º.- Que en las bajadas se puede igualar la carrera tendida de un caballo”.

Si competía con un buen caballo, si conseguía darle alcance, era una máquina veloz, en efecto. A la hora de explicar el fundamento de tan buenos rendimientos, el reportaje del Diario de la Ciudad de Valencia decía: “La idea se funda en la aplicación de dos ruedas a la acción de un hombre andando; puede compararse al principio que gobierna los carruajes. Así como un caballo, por medio de los arneses, lleva tras sí, con mucha más facilidad cualquiera carga que si la trajera a costas, del mismo modo un hombre transporta su cuerpo por medio del velocípedo con mucho menos esfuerzo que cuando tiene que sustentar todo el peso de su cuerpo en los pies. Es de observar que el velocípedo no necesita más anchura que la de una rueda, cualquier senda por estrecha que sea la basta. En una superficie lisa y dura la rapidez del velocípedo semeja a la carrera del que corre en patines sobre hielo, y puesto una vez en movimiento discurre un buen trecho sin que haga el caballero esfuerzo alguno”.

No es difícil imaginar a los lectores del papel, de solo cuatro páginas y de tamaño cuartilla, escuchando atentos en un café sin nombre, o en una fonda del Mercado, la

lectura que dirigía el más ilustrado del grupo, quizá el boticario del barrio. No es raro que el cura de la tertulia se persignase con alarma; ni que el maestro esbozara explicaciones inútiles sobre la inercia en el movimiento. El tendero pensaría si una máquina así tendría rédito comercial o sería un juguete de éxito pasajero. En la tertulia, entre humo de tabaco, más de uno señaló enseguida el peligro de una máquina así... para escuchar cómo el relato periodístico le contradecía: “No ofrece esta máquina ninguna clase de riesgo, siendo dirigida por un leve movimiento de los dedos, y pudiéndose detener a cada momento con afianzar los pies en el suelo”.

### Entender el mecanismo

Las preguntas se amontonaban... ¿Pero cómo se construye eso? ¿Qué piezas la integran? Porque la imagen del Diario mostraba dos grandes ruedas, como de carruaje, y poco más que un asiento. “Consiste en dos ruedas en una línea, unidas por un madero, sobre el cual descansa una silla de montar”, decía el concienzudo informe. “La rueda delantera gira sobre un quicio, y se gobierna como las sillas que usan los baldados; los brazos del codo en adelante posan en un cojín, por cuyo medio se guarda el equilibrio”. Y a renglón seguido, para confirmar la manera práctica de hacer funcionar la máquina, el lector del café encontraba explicación a las nuevas preguntas de la audiencia: “El caminante, habiéndose puesto en la situación que representa la estampa, los codos apartados y el cuerpo inclinado hacia delante, apoya los brazos en el cojín, depasándolo con las manos, que deben tener el juego libre para la conducción de la máquina”.

Mientras aumentaba a ojos vista la expectación, mientras el corro de oyentes se hacía mayor, el lector alzaba la voz y la hacía campanuda: “El timón (si así se puede llamar) se ase de ambas manos, y entonces apoyando los pies ligeramente en el suelo se empieza por dar pasos largos y muy espaciosos, cuidando de invertir la punta de los pies para que no toque la rueda zaguera al talón”.

El cura se sorprendió intentando poner los pies de la extraña forma recomendada. El maestro, como si ya cabalgara, golpeó las patas del velador e impulsó sin darse cuenta la silla del tendero... La lectura llegaba a su momento de exaltación dinámica: “Solamente después de haber adquirido la suficiente destreza en el equilibrio y conducción del velocípedo, debe emprender el correr con los pies suspendidos cuando la máquina tiene el suficiente impulso. La silla se puede subir y bajar, lo mismo que el cojín delantero a proporción de la estatura del caminante”

Del silencio se pasó a la algarabía: todos querían dar su opinión experta, su juicio, timorato, escéptico o agorero sobre lo que el Diario llevaba. Y todo se resolvió con una pregunta sobresaliente en su contundencia: la máquina de andar velozmente, ese “pies ligeros”, sería, en todo caso, para las gentes muy ricas. ¿Cuánto podría costar fabricarla? El Diario llevaba respuesta para todo: “El costo de toda la máquina no pasa de 300 reales de vellón; pero el fabricante que tiene patente las vende de 800 a 1000 reales de vellón”.

Las cuatro páginas del Diario que cada día sacaba a la calle el editor Francisco Brusola pasaron pronto al olvido. Valencia tenía muchos problemas, graves cosas de las que preocuparse: pronunciamientos, intentos de libertad que las gentes del rey ahogaban con mano terrible... En Valencia, como en toda España, unos recordaban con nostalgia la libertad escrita en la Constitución de Cádiz y otros la temían como al diablo, como a todo lo que sonara a cambio o renovación.

Aunque el mundo, imperturbable, seguía su camino...

.....

## La Draisiana, hija de un juguete

*El barón Karl von Drais, un caprichoso inventor.- El siglo XIX anunciaba grandes altibajos y enormes cambios.- Los cambios técnicos empiezan por el vapor.- Un aparato hecho para las funciones de circo.- Velocípedo, una palabra nacida para los “pies ligeros”.-*

### 1.176

Sí, efectivamente, el artefacto que publicó en portada el “Diario de la Ciudad de Valencia” aquel 8 de junio de 1819 era una draisiana, el Veloz Andador, la máquina inventada y comercializada por el barón Karl von Drais, un avisado alemán que estaba llamando la atención en la Europa que se había librado de Napoleón hasta recluirlo en Santa Elena. El mundo, desde luego, seguía su camino y estaba cambiando. En 1820, el general Riego impuso un régimen liberal que llevó al rey, el mismo Fernando VII que había abolido la Constitución de Cádiz, a abrazarla con hipócrita afecto. El siglo XIX auguraba grandes cambios, altibajos y estremecimientos. Y la técnica empezaba a hablar al pueblo de los efectos aprovechables de la electricidad y de máquinas movidas por vapor... No tenía nada de raro, pues, que una persona cabalgara sobre dos ruedas y se impulsara cómodamente con los pies.

Los historiadores de la bicicleta informan que ese aparato nuevo, la draisiana, era algo más que una diversión, aunque había nacido de un juguete infantil, llamado Celerífero, construido en París, en el año 1791, gracias al ingenio del conde Mede de Sivrac. Este noble puso una tras otra las dos ruedas que se venían usando en paralelo para juguetes dignos de familias distinguidas, como los caballitos que los niños impulsaban con los pies. O como apuntaba el “Diario de Valencia”, en las sillas con ruedas que usaban los baldados. En un tiempo revolucionario y de guerras continentales, en una atmósfera de convulsión social y política, hay que aceptar que es muy notable que un juguete trascienda y sea aceptado, y que incluso traspase fronteras. Hacerlo en menos de 30 años, entre 1791 y 1818, se configura como un verdadero éxito; pero es fácil deducir que, en realidad, aquello era mucho más que un juguete. Llevaba una entraña revolucionaria.

Dos años después de la noticia del Diario de la Ciudad de Valencia, en la edición del 11 de junio de 1821 del “Diario de Madrid”, apareció de nuevo la mención de un aparato de dos ruedas, que servía para caminar deprisa, y que se exhibía en espectáculos circenses. Como en el caso del que tuvieron noticia los valencianos, el artefacto consistía en un bastidor de madera con dos ruedas y un asiento. Recordemos: rudimentariamente, era una bicicleta sin pedales ni dirección, donde la tracción para el avance –también el freno-- la suministraba el tripulante con el uso de piernas y pies.

Cuando el citado “Diario de Madrid” informó de las novedades de cartelera en el teatro de la Cruz se publicó lo siguiente: “Nota. D. Manuel López, propietario e instructor de la colección de Perros sapientes, que ha tenido el honor de recibir las mejores pruebas de agrado de este heroico pueblo en todas las funciones que anteriormente ha ejecutado, le hacen anunciar para la de este día que presentará como una prueba de su mucho agradecimiento, el Velocípedo o Caballo de madera, inventado en Alemania, y del cual los periódicos tienen hechos tantos elogios, paseándose sobre él alrededor del teatro, y haciendo ver su construcción y modo de manejarle”.

Si la máquina de Madrid era de origen alemán, se trataba, sin duda, de la creación que el barón Karl von Drais aportó al mundo ciclista. En su honor fue llamada draisiana. Era una evolución práctica del celerífero a la que se había introducido nada menos que un modo de manejar la dirección. Y los madrileños, en este caso, tenían el privilegio de verla de verdad, de ver como el circo de Manuel López presentaba a un audaz tripulante que hacía diabluras con ella.

### Pies ligeros

Justificadamente, porque alude a una máquina-juguete que hacía posibles los “pies ligeros”, la palabra “Velocípedo” se usó como adjetivo destinado a todo el que se mueve muy deprisa. En “La Revista Española” de 14 de junio de 1833 vemos usar el término aplicado a un personaje que quiso hablar en las tribunas de la Cámara de Diputados de París, saltó luego de bancada en bancada y creó gran conmoción y escándalo antes de ser detenido. “Asustadas las señoras al aspecto de aquel ciudadano velocípedo, mezclan sus voces a las de los diputados que gritan ¡fuera!” dice una de las frases del relato.

Los velocípedos sin pedales, los de tracción con los pies, podían causar la risa, o el asombro, de quienes se resistieran a usarlos. Los que circularon estuvieron en manos de gentes a la última moda, personas un poco excéntricas, de las que se complacen en ser diferentes, no hacer lo convencional, distinguirse de la masa gregaria. Todo eso, sin contar con que no era barata, aunque costara menos que un caballo de paseo normal.

En Valencia, aunque no consta, el propietario de una draisiana hubiera ido a dejarse ver por la Alameda, el lugar donde los domingos iban las buenas familias, si el tiempo lo aconsejaba, a pasear con el coche familiar. Era el lugar de lucimiento y saludo, de coqueteo y de cita. Y sin duda hubiera sido el lugar para dar una nota escandalosa cabalgando a bordo de una máquina de dos ruedas.

Que en la primera mitad del siglo XIX, en España, estuvo prácticamente relegada a los circos gimnásticos, donde fueron vistas por el público. La prueba de ello es que algunos periodistas, hacia 1850, usaban el término, como adjetivo o metáfora, para describir escenas en las que un personaje huye despavorido o irrumpe a toda velocidad. El velocípedo, presente en la vida ya, se usó como término de moda, aunque fuera una máquina realmente rara.

También encontraremos la palabra para dar nombre a otro vehículo que circulaba sobre los raíles del ferrocarril. En el número del 22 de mayo de 1850 del diario “La Época” se puede encontrar una crónica de ambiente de la construcción del ferrocarril entre Madrid y el real sitio de Aranjuez, en la que se informa que “el director de las obras y los señores Echevarria, Echanove y otros ingenieros que llegaron el sábado han estrenado esta pequeña porción (de vía férrea recién instalada) en los dos o tres carruajes que hay sobre ella, por no haberse podido concluir para estas fiestas un velocípedo que se está construyendo para ocho personas”.

Unas palancas y balancines movidos a brazo hacían posible la tracción sobre las ruedas y el avance sobre las vías de una plataforma que desplazaba a trabajadores del ferrocarril. Un par de años después, cuando el marqués de Campo, en competencia con los empresarios de la línea de Aranjuez, construyó el ferrocarril entre Valencia y el Grao, los valencianos vieron circular esas plataformas llamadas también velocípedos.

Desamortización y conflicto carlista; libertad y absolutismo, generales que interrumpen el curso de la política y diputados que halagan a los militares. España, en su laberinto, buscaba con el mismo denuedo el equilibrio de la economía y de la política. Mientras tanto, una Valencia encerrada en sus murallas, estrecha y sin recursos

para tener ambiciones, esperaba la llegada de lo más elemental: calles sin barro, barrios sin epidemias, empedrados contra los baches, agua potable en las plazas...

.....  
003

## El caballo movido por pedales

1848

*La Exposición Industrial de la Sociedad de Amigos del País.- El primer velocípedo expuesto en lo que hoy es Ayuntamiento.- Macmillan empieza a aplicar los pedales.- La primera modernización de la mano del marqués de Campo.- La ciudad y su cronista, Vicente Boix.-*

1156

¿Pero cuánto tiempo tardó Valencia en ver, realmente, una draisiana de verdad? A falta de datos mejores, todo indica que la espera duró hasta 1848, con motivo de la Exposición Industrial que organizó la Real Sociedad Económica de Amigos del País. Con esa ocasión, al menos, es posible encontrar citado en un periódico local, nuevamente, la palabra “velocípedo”.

Esa mención aparece en el diario “El Cid” de 14 de diciembre de 1848. Fue, como queda dicho, con motivo de la Exposición de la Industria Valenciana, que reunió las más selectas novedades en manufacturas, artesanía, bellas artes, educación, sedería y fundiciones. La crónica enumera parte de los muchos objetos expuestos: cuadros, pianos, camas de hierro, un modelo nuevo de tílbur (coche de caballos), daguerrotipos, orfebrería, guitarras, sillas de montar y “mil curiosidades como una especie de velocípedo o caballo movido por una máquina”.

La crónica del diario “El Cid” fue reproducida en sus partes sustanciales, el 17 de diciembre de 1848, por el periódico “El Clamor Público”, de Madrid. Pero entre uno y otro no aportan más detalles de esa “especie de velocípedo”, que alguien presentó en obediencia a la convocatoria que la Real Sociedad de Amigos del País había hecho a todos los industriales y artesanos valencianos “para hacer ostensibles los inmensos deseos que la animan en gloria de nuestra provincia”. Nos faltan detalles y no sabemos con precisión cómo era aquella construcción. Aunque podemos conjeturar que, cuando el periódico habla de un “caballo movido por una máquina”, podemos estar ante una Draisiana a la que se le ha añadido un recurso sustancial: unos pedales.

¿Lo que se expuso en Valencia como novedad fue la solución mecánica que el escocés Kirkpatrick Macmillan había aportado al velocípedo no muchos años antes, en 1839? A este constructor, fundidor y herrero se debe la invención de un mecanismo que, gracias a dos bielas, transmitía la fuerza que los pies del conductor hacían sobre unos pedales a un sistema de tracción que actuaba sobre la rueda trasera y la hacía girar, con razonable rendimiento. Era un artefacto por demás imperfecto, mecánicamente vulnerable, pero que permitía abandonar la estampa de un andarín cabalgando un caballito de dos ruedas. No es aventurado pensar que el invento de 1839 estuviera en Valencia en 1848. Debe indicarse que el daguerrotipo, presentado como novedad en esa misma exposición valenciana, había aparecido en París, como sensación, en ese mismo año 1839.

La exposición de Amigos del País se llevó a cabo entre los días 1 y 12 de diciembre de ese año, en los claustros de la Real Casa de Enseñanza, una institución creada el siglo

anterior por el Arzobispo Mayoral, y que se corresponde en parte con la sede del Ayuntamiento de Valencia en el siglo XX. La Casa de Enseñanza es la zona del edificio municipal que da a las calles de la Sangre y Arzobispo Mayoral.

### La modernización

La Valencia del año 1848 estaba experimentando lo que bien podría llamarse su primer impulso de modernización de la mano de un joven alcalde, José Campo Pérez, que en el futuro será nombrado marqués. El hijo de un rico comerciante del barrio del Mercado llegó en 1843 a la alcaldía, dentro de un periodo de convulsiones políticas, y acometió con rapidez (1844) la primera instalación de alumbrado público por gas en los jardines de la Glorieta. Fundador en 1846 de la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, el primer banco español de inversiones, Campo, con poco más de treinta años, dio muestras de un empuje emprendedor excepcional y extendió en pocos años la primera ola de cambio urbano: pavimentaciones, arbolado, impulso del Teatro Principal, primer plano geométrico de la ciudad y diseño de la primera zona de expansión urbana e industrial en el Llano de la Zaidía. En 1850, el joven financiero comenzó a extender por la ciudad la red de agua potable y, dos años después (1852), introdujo el ferrocarril conectando la ciudad con el Grao, primer paso para viajar a Xàtiva, Almansa y Madrid en un tiempo razonable.

A ese clima de transformación y modernización respondió la iniciativa de la Real Sociedad de Amigos del País que, en su línea de procurar el progreso en base al desarrollo del conocimiento y la innovación, buscaba reunir una selección de novedades artesanas e industriales en aquella muestra, predecesora de otras varias que, a lo largo del siglo XIX, participarían de ese impulso innovador. Las Exposiciones Regionales, de los años 1867 y 1883, de las que nos ocuparemos, fueron proyectos culminantes, dentro de una larga línea de éxitos.

Si en 1848 se eligió la Casa de Enseñanza para la muestra fue, sin duda, por su céntrica situación, junto al convento de San Francisco, que ocupaba gran parte del espacio de la actual plaza del Ayuntamiento. Eso se hizo en el contexto de una Valencia que estaba contemplando con creciente preocupación el muy deteriorado estado de las Casas Consistoriales, que en 1854 se empezaron a trasladar precisamente a la Casa de Enseñanza, en la calle de la Sangre, donde se ubicó también, en el año 1855, la Escuela Industrial para la formación profesional de jóvenes.

La comisión de Exposición Pública de la Sociedad Económica de Amigos del País tenía como secretario al historiador Vicente Boix, que poco antes había sido nombrado Cronista de la ciudad. A él se debe la convocatoria que, dirigida a los industriales y empresarios de la provincia, se hizo pública el 20 de octubre de 1848. “La importancia que de una manera prodigiosa ha ido adquiriendo de año en año la exposición pública general, ha alentado a la Sociedad a darla mayor impulso por cuantos medios se hallan en el círculo de sus atribuciones y de su benéfica misión”, decía la convocatoria que conservan como un tesoro los Archivos de la institución.

En ella se hablaba de mostrar “nuestros artefactos, manufacturas e industria”. Productos que la Sociedad reunió “ansiosa de mostrar a la faz de la Nación los recursos industriales y agrícolas de esta porción inestimable de la Monarquía, y darles el valor que justamente se merecen, procura reunirlos en los días consagrados a la exposición, para que reconocidos y apreciados los productos se hagan estos dignos de la pública estimación, prefiriéndolos en bien del país a los que de otras partes nos remiten los extraños”.

No se conserva la relación de los objetos finalmente expuestos en diciembre de 1848 en la Casa de Enseñanza. No sabemos, por tanto, qué inquieto valenciano presentó a la exposición su “especie de velocípedo o caballo movido por una máquina”, primero que se pudo ver en Valencia. Pudo ser un comerciante que hubiera obtenido licencia para importar la máquina escocesa, pero pudo ser también un herrero, un fundidor y tornero de los muchos que en Valencia practicaban la especialidad y que estaban mostrando sus habilidades en el campo de las máquinas de coser, las calderas y, por qué no, en el prometedor campo del transporte en bicicleta.

.....  
004

## El velocípedo de los Michaux

1862

*“Valencia ha rejuvenecido, ya no es la ciudad de hace cuarenta años”.- Una familia de herreros que mejora el transporte.- Los pedales pasan a mover la rueda delantera del velocípedo.- El desarrollo por pedalada, asunto clave de los inventores.- ¿Se paga como peatón o como carruaje?*

1350

“Y puedo asegurar, en fin, que Valencia ha rejuvenecido, y que no es ya la ciudad de hace cuarenta años”, escribió el Cronista de la Ciudad, Vicente Boix, en su libro “Valencia histórica y topográfica”, escrito en 1862. Lo anotó como resumen de una larga enumeración de cambios modernizadores: desde la conducción de agua potable, al nuevo barrio del teatro de la Princesa; desde las fábricas de sedas y fundición al adoquinado y los nuevos accesos, la ciudad, en efecto se había transformado, sobre todo gracias al impulso de José Campo.

Mejor preparada, Valencia se abría, aunque lentamente, a las novedades técnicas. Que iban a afectar también a la evolución del velocípedo. En ese año 1862 dio un alto sustancial: trasladó la tracción de los pedales desde la rueda trasera a la delantera y sustituyó la madera por el hierro para la construcción del bastidor. Es la solución que se atribuye a Pierre Michaux y a su hijo Ernesto, conocedores del oficio de construir carros. Las bielas sobre las que ejercían tracción los pedales pasaron, en efecto, al eje de la rueda delantera. Un armazón de madera y llanta de hierro, reprodujo, en las ruedas, el sistema constructivo que tradicionalmente se aplicaba a los carros. Un freno manual y una dirección completaron la dotación del ingenio, que en Francia recibió el mote de “sacude-huesos”.

Los datos de que se disponen indican que las primeras máquinas de los Michaux, con 30 vueltas de pedal por minuto, podían alcanzar los 5 kilómetros por hora, una velocidad que estaba alcanzando la de aquel estrambótico juguete, la draisiana, exhibido en los circos, que se movía con el empuje de los pies. Fue esta novedad mecánica de los Michaux, bautizada como “velocípedo”, la que evolucionó en las sucesivas dos décadas. La rueda delantera, motriz, fue haciéndose mayor en los siguientes diseños para conseguir un mejor rendimiento de la máquina a cada pedalada. Es así como se llegó a los modelos llamados “High Wheler” o “Grand Bi”, del año 1878, fruto final de un proceso de crecimiento de la rueda delantera a costa de la trasera, que llegó a ser mínima, meramente simbólica.

Los diseños, comenzando por el de James Starley, de 1870, buscaron denodadamente reducir el peso general del artefacto; de ahí que la rueda trasera se



hiciera menor. Mientras tanto, se vio enseguida que con una rueda de 140 centímetros de diámetro, el vehículo avanzaba casi cuatro metros y medio por pedalada; y que si se alcanzaba un diámetro de 170 centímetros se podían superar los ocho metros de recorrido.

En una Europa que se industrializaba de la mano de la caldera de vapor y no mucho más tarde de la electricidad, le mecánica de fundición se extendió y perfeccionó en muy pocos años. Puentes y pabellones nacieron gracias a la ingeniería metálica y a las posibilidades que aportó la fundición. En 1833, los invernaderos del Museo de Historia Natural de París cambiaron el curso de la arquitectura y la ingeniería, como lo hizo, en 1851, el Crystal Palace londinense, construido por Joseph Paxton.

El avance en la escala grandiosa beneficiaba a la construcción de lo mínimo, fuera una aguja de coser de acero o un resistente cuadro para bicicleta. Un aparato que, como ha ocurrido con otros grandes inventos, se benefició de la acumulación de creaciones dispersas que completaron un artefacto final: al neumático, nacido en 1845, se sumó el pedal de los Michaux de 1862, el cuadro de acero de 1867 y en ese mismo año la llanta de metal.

Aquí y allá, entre los 1850 y 1870, hubo toda clase de creaciones artesanales, nacidas en talleres de herreros y mecánicos de carros, que desembocaron en la máquina eficiente y en el artefacto fantástico. Hubo diseños ingeniosos y creaciones que parecían salir de un sueño. Los velocípedos que fueron construidos y usados en mayor número, los que llamaríamos industriales, presentaban dimensiones estandarizadas: una rueda delantera de 1'2 metros y una trasera de 40 centímetros. Era un vehículo que conseguía velocidades razonablemente prácticas. Eran las máquinas que, en el curso de unos pocos años, fueron llamadas bicyclette en Francia y bicycle en lengua inglesa. La bicicleta de los españoles.

### Ruedas descomunales

Con todo, hubo modelos excepcionales. En el siglo XX hemos visto exhibirse en circos o aparecer en películas de época velocípedos que presentaban ruedas descomunales. Un tal Víctor Renard llegó a construir un modelo con una rueda delantera de 2'5 metros en la que el tripulante, que tenía que cuidarse mucho de una hipotética caída, avanzaba casi 12 metros por cada pedaleo completo. Obviamente, estos modelos excesivos eran los destinados al circo o a los ejercicios gimnásticos de exhibición.

Un nuevo vehículo se iba dando a conocer en la calles, entraba en sociedad. Y proyectaba dudas hasta filosóficas. En el diario “La Época”, el 5 de diciembre de 1867, se puede localizar una curiosa anécdota en la que, por vez primera, se puso en tela de juicio la esencia del ciclismo... y su fiscalidad. “El que camina en un velocípedo, ¿va a pie o a caballo?”, se preguntó el corresponsal en París del citado diario, en una crónica titulada “La vida parisién”.

El firmante de la crónica, que usaba el seudónimo de “Fulano”, nos regaló, para hacerse entender, una estupenda descripción del velocípedo: “El lector sabrá que se llama así a un aparato mecánico sobre el cual se sienta una persona y corre, que casi vuela, sin más que hacer un movimiento poco mas agitado que el que exige un caballo de cierto empuje”. Hecho eso, contó la historia de un tipo que quiso cruzar el puente de Suresnes para entrar en el Bois de Boulogne cabalgando en su deportivo velocípedo. “La invención ha dado lugar a un punto de interrogación grave, y sobre todo nuevo, en la conducta de los portazgos y pontazgos”, decía la crónica, que describía cómo el

usuario quiso pagar peaje de peatón, que era de solo un sueldo, mientras el consumidor le exigía cuatro, tarifa reservada a los carruajes. La historia refiere de este modo la respuesta del velocipedista: “El hombre del mecanismo no respondió nada; se detuvo, se apeó, cogió bajo el brazo el velocípedo, que es bien ligero, pasó el puente a pie, arrojando con dignidad cinco céntimos al inválido”.

¿Ir en velocípedo era caminar o ir a caballo? ¿Qué fiscalidad había que aplicar al ciudadano de a pie por usar una herramienta que le ayudaba a caminar? En 1867, cuando Valencia estaba derribando sus murallas, el periodista transmitió el dilema jurídico que se extendía por París: “La invención del velocípedo ha hecho oscuro un punto reglamentario y reclama una interpretación legal”.

Pocos días después, el 20 de diciembre de 1867, el mismo corresponsal informaba que los velocipedistas parisinos ya eran tantos que tenían una publicación propia y habían hecho su primera exhibición deportiva. “El periódico “El Velocípedo” (que también tiene órgano propio esta invención), anunció el día, la hora y el sitio de donde debían partir 200 turistas velocipedistas para una correría que, empezando por Versalles, se extendería al departamento de Seine-et-Oise y otros comarcas, siempre en cabalgadura de dos ruedas: entre los expedicionarios se contaban personas *del mejor mundo*, como aquí se dice, muchos artistas, algunos periodistas, dos o tres hombres políticos muy conocidos, y hasta un académico: el escuadrón era curioso de ver, y sin embargo, tampoco se agolpó la gente a despedir la caravana”.

Y es que la crónica, que antes había hablado de la inauguración del servicio de iluminación a gas en París, se estaba refiriendo a que ya nada llamaba la atención de las multitudes, por nuevo u original que fuera. El diario alicantino “El Día”, en una noticia fechada el 9 de junio de 1869, hablaba del funcionamiento del primer gran local cubierto de práctica del velocipedismo, inaugurado en París; contaba con 8.000 metros cuadrados de superficie y una capacidad para unos 500 o 600 ciclistas “jóvenes y viejos, gordos y flacos”. La afición era tal, que una firma fabricaba, y vendía, unas 300 máquinas diarias: A este paso, muy pronto van a darse balde los caballos”, comentaba.

.....  
005

## Los “carritos de hierro” de don Pablo Carsí 1870

*El peluquero dietarista anotó todo lo que pasaba a su alrededor en la ciudad de Valencia.- El curioso observador vio circular velocípedos movidos con los pies.- La ciudad que había derribado las murallas, esperaba soluciones de Amadeo de Saboya.- Peligros de dos ruedas.-*

1096

El dietario de Pablo Carsí y Gil, que lleva por título “Cosas particulares, usos y costumbres de la ciudad de Valencia” es una radiografía de la Valencia del siglo XIX, un compendio de anotaciones curiosas, entre 1800 y 1873, en las que un vecino, seguramente peluquero de oficio, trasladó el día a día de las calles de la ciudad. Esta joya informativa, dada a conocer por la Sociedad Bibliográfica Jerónima Galés y el celo investigador de Rafael Solaz, es la que nos depara una sorpresa interesante cuando consigna que “en el año 1870 empezaron a conocerse en Valencia unos carritos de hierro; que solo tienen una rueda delante y una detrás, y en medio monta un hombre, y con los pies lo hace andar corriendo, se llaman velocípedo”.

¿Qué máquina vio don Pablo Carsí en la Valencia de 1870? ¿Qué quiso decir eso de que “con los pies lo hace andar corriendo”. ¿Era una draisiana sin pedales? ¿O la que vio era ya la máquina con pedales delanteros de los Michaux? La frase “con los pies lo hace andar corriendo” parece llevar al aparato que avanzaba a base de suela; pero tampoco hay que descartar que aludiera al pedaleo. Observemos la frase de Carsí, donde no está el verbo “caminar” y el dominante es el verbo “correr”.

La falta de una más detallada descripción nos impide conocer el grado de apertura de Valencia a los progresos del mundo ciclista. El término “carritos de hierro” nos lleva a pensar en un modelo más cercano al observador dietarista, es decir más moderno, que aquella draisiana de 1819 que avanzaba por la fuerza de los pies y estaba construida de madera. Pero Carsí dedicó 39 palabras de su dietario al velocípedo y no hay más. En todo el libro no vuelve a aparecer el artefacto; no hay noticia del paso de una máquina de aquellas ante una procesión, no hay noticia de que un día fueran vistos dos velocípedos juntos o de que uno de ellos hubiera causado un atropello.

Un detalle de la breve reseña de Carsí es que habla en plural. Ya no es una rareza observada un día, sino “unos carritos de hierro”, varios, presentes con una frecuencia que le lleva a tomar nota y dejar constancia en su diario. Sí, es posible atreverse: en el año 1870 se puede fechar la partida de nacimiento del incipiente ciclismo valenciano. El velocípedo, probablemente de pedales, llegó a una ciudad, Valencia, que acababa de derribar sus murallas, soñaba con tener tranvías y quería modernizarse. Y desde entonces, el amor a la bicicleta, a través de sus sucesivas transformaciones, mejoras y nuevos modelos, nunca habría de abandonar la ciudad.

Nos quedamos sin saber, sin embargo, si el peluquero de la calle del Miguelete vio al primer velocipedista valenciano por la Alameda, entre landós, coches de caballos y tartanas. O si lo que pudo contemplar fue un loco descenso por la rampa de la calle de la Bolsería, rumbo a un mercado donde a buen seguro esperaba el espanto general. ¿Dónde vio Carsí sus “carritos de hierro”? ¿En els Porxets o en la calle de Caballeros? ¿En el camino de Ruzafa o cruzando las vías del tren a la altura de la plaza de toros? ¿Por qué rincones se movieron aquellos carritos de hierro en la Valencia burguesa que Alfred Guesdon dibujó a vista de pájaro y que ahora era otra tras haber derribado al fin sus murallas?

### La moda del año

El velocípedo se puso de moda, intensamente, en ese año en que España estaba sin rey y el general Prim buscaba la aceptación de Amadeo de Saboya. Si en Mallorca se probó un velocípedo acuático en el que pedaleaban dos correctos funcionarios, los periódicos bromeaban con que ojalá la política se diera la misma prisa que los velocipedistas. Hasta un teatro de verano fue testigo del estreno de una obra oportunista y divertida, titulada “El amor en velocípedo”, que la gente joven no se quería perder.

En mayo de 1870, la revista “Los niños” nos dejó un grabado en el que aparecía una máquina como la que había visto Pablo Carsí. Los pedales accionaban sobre la rueda delantera. Sin embargo, aunque el modelo dibujado pertenecía a la escala de los niños, el comentario casi reservaba la máquina para los adultos o los adolescentes. La ventaja del aparato era evidente: “reemplaza en cierto modo al caballo, y no necesita pienso, ni mozo, ni cuadra ni otros muchos gastos”. Con todo, prudencia: “Creemos que este aparato solo lo deben usar los jóvenes de juicio y de alguna fuerza muscular; dejado manejar a un niño es muy ocasionado a peligros. Fácilmente puede caerse el niño, y tener fatales consecuencias la caída”. Todo eso sin contar con los “peligros” del ejercicio necesario. Porque “el movimiento que hay que hacer con las manos y las

piernas no es muy favorable, en nuestro concepto, a los niños que todavía no han adquirido el necesario desarrollo en los músculos”.

“Una invención muy ingeniosa”, dictaminó como resumen la revista “Los Niños”, interesada por lo de sustituir los gastos del caballo. “Pero si no tenemos carreras de caballos tendremos de velocípedos”, había escrito en la Navidad de 1869 la crónica social de “La Época”, donde tenían cabida las tendencias más “snob” de los aristócratas de la capital. “El espectáculo –añadía—será más nuevo, si no más útil, e infinitamente mayor el número de *gentlemen-riders*”. Porque los muchachos elegantes de ciudad, los niños bien de casa pudiente, lo que argumentaban ante sus mayores, indudablemente contrarios a la frivolidad del velocípedo, es que la máquina de hierro costaba mucho menos que un caballo y, además, no requería “mantenimiento” alguno en forma de forraje.

En todo caso, lo más interesante es comprobar que al velocípedo, aunque se hicieran bromas sobre él, aunque se subrayara en ocasiones su peligro, se le asociaba con el progreso y se le proyectaba hacia un futuro, todavía desconocido pero atrayente, donde también estaban el teléfono, el telégrafo, la electricidad y todos los cambios que estaba proporcionando a la sociedad, no solo en el alumbrado.

“La Ilustración Española y Americana”, que en 1870 dedicó frecuentes trabajos a la intensa moda de las dos ruedas, lo hizo en su número de 10 de enero donde también daba, por cierto, la “pequeña noticia” de la inauguración del Canal de Suez. Decía que la moda había llevado a la nueva máquina “a las grandes poblaciones donde continuamente vemos elegantes señoras y caballeros que cabalgando en estos aparatos se disparan por los paseos y los cruzan con una ligereza y agilidad admirables”. Así, en virtud de su equiparación con la velocidad, la máquina de dos ruedas, habría de ser en el futuro la favorita del hombre de negocios, del agente de policía y de cualquier persona ocupada y muy activa. El periodista, con humor, imaginaba en ese reportaje un mundo por llegar donde no habría quien “no cruce por las calles y por las carreteras caballero en un velocípedo, ganando tiempo y dando pesadumbres a los zapateros, pues es indudable que estos serán los únicos perjudicados”.

Entre bromas y veras, lo bien cierto es que, en el año 1870, la máquina se fue haciendo doméstica, comenzó a entrar en sociedad y se empezó a buscar un hueco en la vida de la ciudad. Mientras la prensa, claro, imaginaba un futuro donde hasta los regimientos de lanceros serían sustituidos por ciclistas. No en balde en la plaza de toros de Nimes se acababa de dar una corrida en la que los caballos de los picadores se habían sustituido por velocípedos. ¿Verdad o más bien invención? La revista, en todo caso, tuvo la audacia de encargar un grabado y publicarlo junto al comentario.



006

## Catálogo de rarezas de 1870

*Patinadores y velocipedistas, dos nuevas aficiones en el “Veloz Club”.- Una palabra nueva, el “sport”.- Los americanos aprenden a moverse sobre dos ruedas.- El sentido del ejercicio y la salud del cuerpo.- Velocípedos que flotan, con tres ruedas, para manos y pies.-*

1082

Día 1 de febrero de 1870. “La Ilustración Española y Americana” dio cuenta de las actividades, de patinaje sobre hielo y ciclismo, de un nuevo Veloz Club, que reunía en Madrid a los jóvenes más a la moda. En concreto la información, que llevaba por título “El parque de Madrid y los patinadores”, nos habla de los jardines del Retiro, su historia, y su incorporación al Ayuntamiento, cuyo alcalde, señor Alvareda, “ha procurado y procura constantemente aumentar las diversiones que puedan disfrutarse en este sitio, ofreciendo al mismo tiempo a las damas de la aristocracia y a los pollos *comm’il faut* nuevos recreos, aun en la presente estación, la menos a propósito para las diversiones campestres”.

Como parece que entonces hacía verdadero frío y los estanques incluso se helaban, el Ayuntamiento, en el invierno de 1869 a 1870, preparó un lago circular, “de medio pie de profundidad”, que, gracias a las frías madrugadas proporcionaba un circuito, en forma de anillo, al que iban a patinar, y desde luego a caerse, los jóvenes de la buena sociedad. La selecta revista “La Ilustración Española y Americana”, en 1870, entendió que la moda del velocípedo era favorita entre los aristócratas y dio, en casi todos sus números, informaciones sobre patinaje y velocípedos: “Durante la última semana, ha sido el Parque de Madrid favorecido por muchas elegantes e intrépidas pollas y no pocos aristócratas del sexo feo, que prevenidos de sus correspondientes patines se han lanzado a la superficie del lago, donde han lucido su agilidad y firmeza ente la numerosa concurrencia que con la mayor puntualidad acudía a presentar tan divertido espectáculo”.

Fue en este reportaje donde la revista ilustrada mencionó, al final a “la aristocrática sociedad Veloz Club, que tiene por objeto la propaganda de esta diversión, así como el cultivo de la velocipedología (si a Vds. no les parece mal la palabrea)”. También pintaba un futuro prometedor para las distracciones del parque del Retiro: “la primavera próxima ofrecerá aquel sitio nuevos atractivos, a los que se agregarán regatas en el estanque grande, carreras de velocípedos alrededor del lago, y otras diversiones”.

Ahí estaba. Era el velocípedo destinado a hacer ejercicio. A competir y ganar, también; pero sobre todo a hacer una saludable actividad al aire libre. Que en ese tiempo y ambiente era practicado por hombres jóvenes, por lo general de buena extracción social, que toman los modelos británicos de gimnasia y ejercicio, sobre todo en dos modalidades: correr sobre dos ruedas y correr a pie. Eran los pioneros de que en los periódicos empezó a llamarse “sport”, con una adaptación del término inglés que llevaba perfume de elegancia, distinción y modernidad. Un término que, en la Valencia y la España del siglo XIX se aplicó también a otra rama deportiva, practicada por muchísima gente, de la que no nos ocuparemos en esta ocasión: es la que disparaba... al palomo, a la gallina, en realidad a todo bicho que pudiera ser desplumado de un tiro.

Pero mientras nos mostraba el incipiente uso de los velocípedos como diversión de los jóvenes “sportsmen”, ese mismo número de “La Ilustración Española y Americana”

informó, en un interesante reportaje, de los avances de las modernas máquinas de pedales. Siete grabados, en sus páginas centrales, reproducían un catálogo de verdaderas rarezas: los principales modelos existentes, experimentales o en proyecto, en Europa y Estados Unidos. El texto era un completo informe sobre el estado de los velocípedos en el mundo, preparado porque “el interés que ha inspirado en las grandes ciudades de Europa y América” y “la general creencia de que este aparato es susceptible de modificaciones que perfeccionándole más y más le hagan aplicable a diferentes usos, ha promovido una multitud de proyectos que tienen a simplificar y mejorar la construcción de los velocípedos”.

### Para todos los gustos

El reportaje habla de los “más de cincuenta privilegios de invención” otorgados en Estados Unidos, y del aumento del número de colegios donde ya se enseñaba a montar en las rudimentarias bicicletas. “En Nueva-York, pasan de 5.000 los discípulos que cursan en estos colegios, donde se les ve ejercitarse a todas horas”. También señala que la extensión de la demanda de las nuevas máquinas era causa de “que los fabricantes no puedan dar abasto a todos los pedidos, siendo cada vez mayor su empeño por aumentar la velocidad de estas máquinas”.

Después, la información explicaba las modalidades de ciclismo mostradas en los grabados: el velocípedo de una rueda, el de una rueda de Hennings, el velocípedo para el hielo, el velocípedo de vapor; el de tres ruedas, inventado por Tremper; el velocípedo para andar sobre el agua, creado por el francés Delasnes; el de tres ruedas, de Samuel, y finalmente el de “dos vueltas de Mr. Donald” y el “velocípedo americano para manos y pies”. Incluso, ese mismo año, se dio a conocer una máquina estrafalaria, un triciclo de grandes ruedas que, en las dos traseras, motrices, conseguía el movimiento gracias al constante cabalgar de sendos perros encerrados en tambores... La máquina tenía un extraño nombre —el “Cynofero”— y había sido presentada

Es de hacer notar que ninguno de los modelos que podemos ver en los grabados, respondía aún al concepto de bicicleta --de dos ruedas iguales, con cuadro y tracción en forma de disco y pedales independientes de las ruedas-- que hoy conocemos. La tracción, en todos los casos, era diferente. Y todos los modelos ofrecían una poderosa sensación de pesadez. Con todo, los tres últimos de la lista parece que se comercializaron. Prueba de ello es que la revista española daba las direcciones de los respectivos fabricantes.

Especialmente curiosas son algunas afirmaciones del reportaje, que suministró muchos detalles técnicos de las máquinas y de su forma de conducirlos. Nos centraremos en las referidas al “velocípedo de tres ruedas de Samuel”, inventado en Kansas pero comercializado en Nueva York, que se mostraba tan ligero en su manejo como para “correr 25 millas inglesas de terreno llano en una hora”. Refiriéndose a ese modelo y sus ventajas es donde el informe decía: “Está comprobado por los facultativos que el fuerte movimiento de las extremidades inferiores, estando sentado, origina enfermedades del bajo vientre y muchas veces hernias. Las señoras por decencia no pueden servirse de los velocípedos movidos con los pies. Todos estos inconvenientes se han salvado completamente por medio del velocípedo de Samuel”. Que es el que permitía que las piernas estuvieran en posición de caminar porque el vehículo tenía dos ruedas posteriores y una delantera, motriz, con mecanismo accionado con los brazos.

## Un pavimento especial para las dos ruedas

*“El Imparcial” imaginó, por primera vez, que en las ciudades se destinaría un pavimento especial a los nuevos velocípedos.- La llegada de los tranvías de caballos.- Primera competición, en 1870.- “¡Cuánto tiempo se gana si, en lugar del bastón, se toma el velocípedo!”*

1211

Creemos que el carril bici es un invento del que gozamos en el siglo XXI pero en el XIX ya fue imaginado por un periodista que, de bromas o veras, tenía mucha imaginación y una inquebrantable fe en el porvenir del velocípedo. Se trata de Alter Ego, que el 5 de abril de 1870 escribe en “El Imparcial” un imaginativo artículo en el que ve una ciudad que distribuye de otro modo el suelo y reserva un pavimento especial para los velocípedos.

El autor ya no describe el velocípedo, que supone suficientemente conocido. Acepta que ha cambiado mucho en su diseño y da por sentado de que va a cambiar más en pocos años: “Dejémosle tranquilo en este período de incubación –escribe--, y trasladémonos con el pensamiento (único vehículo que, andando el tiempo, podrá luchar en rapidez con el velocípedo) a la época, no muy distante, en que haya adquirido toda su fuerza y desarrollo”.

El periodista, en efecto, propone al lector viajar a 1900, treinta años hacia el futuro. Es ahí donde, augura que “el aspecto de las calles ha variado notablemente”. “El empedrado –señala—ha desaparecido de todas ellas; la de Alcalá está cubierta de asfalto en toda su extensión, exceptuando una faja central de seis a ocho metros de anchura, formada de adoquines. Las demás calles están embaldosadas con igual o mejor pulcritud que los pavimentos de mármol de las habitaciones”. Como vemos, hay un cambio radical favorecido por el cambio de los vehículos que usan los ciudadanos. Las jerarquías urbanas se han transformado de manera llamativa.

“Los carruajes –sigue diciendo el columnista que imagina la ciudad de 1900—han desaparecido de la circulación casi en totalidad: de tarde en tarde cruza la Puerta del Sol alguna desvencijada berlina, transportando a una señora anciana o a un caballero gotoso. Y, sin embargo, nadie transita por las calles a pie: así es que las aceras se han suprimido por innecesarias”. Es la ciudad joven que se mueve en velocípedos: la ciudad de las ancianitas y los gotosos es la única que usa vetustos coches de caballos.

Cuando esa crónica se escribió faltaba poco más de un año para que por Madrid circulara el primer tranvía de caballos. Valencia lo implantó no mucho después, en 1876, para empezar a usar la tracción de vapor (el popular “Ravatxol”) en 1892 y comenzar a implantar la tracción eléctrica en ese futurible 1900 de la crónica periodística. Que habla de una vida “animada, pintoresca y en ciertos puntos vertiginosa que ofrece la vía pública” imaginada.

“Figuraos –escribe trasladándose a fin de siglo—que cada uno de esos transeúntes, en lugar de caminar a pie, se desliza sobre un velocípedo”. Y, puestos a imaginar, asegura que en 1900, el vehículo de dos ruedas se llamará ya “velocímano”, porque bastará el movimiento de la mano sobre un volante, al modo de los organilleros, para que funcione. Imprescindible, esa máquina, será “un artículo de primera necesidad”. No contento con eso, Alter Ego, que da por supuesto que en 1900 habría en España “Jefe del Estado”, imagina que esa alta magistratura “ha prescindido de aquellas pesadas y ruidosas máquinas de andar que antes se conocían con el nombre de coches, y sale de su palacio majestuosamente sentado en su velocímano y seguido de su comitiva en la

propia forma”. Máquina para todos, aristócratas y menestrales, aguadores y banqueros, el velocímano, que tendría muchas variables de detalle, se ofrecía para cumplir el sueño de todos: “alcanzar la mayor suma posible de movimiento *sin moverse*”.

Sueños, intuiciones, presentimientos para un año, 1900, del que solamente distaban tres décadas. La realidad vino a superar todo lo soñado: en 1900 ya había automóviles y faltaba muy poco para que volara el primer aeroplano. La bicicleta, además, había superado al pesado velocípedo de Michaux. Pero es muy atractivo comprobar que el olfato del autor había viajada hasta una ciudad donde se graduaban, escalonaban y especializaban los usos de la vía pública.

### Primera carrera en Madrid

Sin duda ninguna, 1870 fue el año de la llegada del espíritu ciclista a España y a Valencia. El 18 de marzo, en el periódico “La Iberia”, de Madrid, podemos encontrar el anuncio de la que seguramente fue la primera carrera de velocípedos de España. Se celebró en la capital, el día 13 de marzo, domingo. Y se anunció como “la primera de dichas carreras, espectáculo no visto todavía del público madrileño y que ha de serle grato e interesante”. Con el aliciente de importantes premios a conceder a los que “más se distinguiesen en las carreras de velocidad, lentitud y ejercicios gimnásticos hechos con ayuda del velocípedo”, la organización llamó “a tomar parte gratuitamente en las carreras todos los jóvenes aficionados que tengan la suficiente agilidad y destreza en el manejo del velocípedo para poder aspirar a los premios”. Y fue sin duda un éxito que rápidamente se habría de extender por toda España y llegar enseguida a la Valencia velocipedista.

Esa moda, esa invasión de la máquina de pedalear que se produjo en 1870, llevó a que los más sesudos profesores de Medicina se ocuparan de la fisiología humana en relación con el esfuerzo de moverse por el campo con ellas. Y, sobre todo, de una peliaguda cuestión: si los médicos, en su trabajo, podían usar el velocípedo para ir a ver a los pacientes, sin faltar a la dignidad del oficio. El valiente que tomó el toro por los cuernos fue el doctor belga Mathieu de Saint-Remy-en-Beuzemont, que en 1870 abordó el asunto de “El velocípedo aplicado a la práctica médica en el campo”.

El semanario “La América” abordó las deducciones del galeno y afirmó que lo hacía con algo de pudor, “previendo –decía– la objeción que los amigos del decoro y de la dignidad médica podrían hacer a la introducción del biciclo en nuestras costumbres profesionales”. Pero la revista apostó por el progreso y llegó a aseverar, con el médico belga, que “un médico que anda aprisa no es cosa ridícula”. ¿Qué el uso de la máquina ofrece “dificultades y ocasiona fatigas, a que no sería prudente exponerse, sobre todo, las personas de que pasan de treinta años”? Sin duda. Pero el cansancio del velocípedo es una circunstancia que se superaba con “dos horas de práctica”. Se trataba de coger el hábito. Porque una vez adquirido “hasta los cojos marchan perfectamente, con solo tener la precaución de acortar uno de los manubrios en que se apoyan los pies”.

Para el doctor Mathieu, no había dudas: el triciclo cansaba más y volcaba mucho más fácilmente que el biciclo. “Además –decía animoso–, en caso de necesidad se va por los atajos y así puede caminar más de 15 leguas en un día”. Ni el viento, ni las cuestas, ni la hora del día eran impedimento para el uso de la nueva máquina que, desde luego, debían usar los médicos para ir de visita. “El velocípedo puede reemplazar al caballo y al coche del médico rural, con tal que en los días malos lo supla con un caballo de alquiler. Es una economía anual de dos a tres mil reales”. Aunque más que el dinero, todavía era mucho más valioso el tiempo ahorrado: “! Cuánto tiempo se gana si, en vez de tomar el bastón, se toma... el velocípedo!”



008

## ¿Patinar o montar en velocípedo?

*El patinaje sobre ruedas llega a Valencia: la fiebre del Skating Ring.- En 1878 ya se usaron patines de ruedas muy parecidos a los actuales.- El empresario Juan Solís y la exhibición del teléfono.- Cincuenta velocípedos de alquiler a disposición del público valenciano.-*

1181

“El velocípedo va a ser destronado muy en breve. Un famoso zapatero francés acaba de inventar un calzado de nueva especie armado de ruedecillas, que permiten al que le usa marchar con la rapidez del caballo más veloz”. Fascinado por los patines sobre ruedas, el “Diario Oficial de Avisos” de 5 de junio de 1870 auguró malos tiempos para los amigos de las dos ruedas. “El medio empleado para obtener este brillante resultado – explicó a sus lectores-- es tan sencillo como ingenioso, según confiesan los periódicos extranjeros. No se garantizan, sin embargo, las narices”.

Sin que faltara la nota de color sobre los accidentes, tan abundante en la prensa de la época que llega a cansar, el periódico consideraba que el patinaje sobre ruedas era nuevo cuando, en realidad, venía de muy lejos, desde que la gente joven quiso seguir patinando cuando los ríos y lagos dejaban de congelarse o, simplemente, cuando quiso hacerlo en latitudes cálidas. En el siglo XVIII ya había zapatos con tres ruedas de madera o de metal, situadas en línea. Más tarde, hacia 1863, en Estados Unidos, apareció el patín con doble pareja de ruedas instaladas sobre ejes pivotantes. La invención y aplicación de los rodamientos de bolas y de un taco de goma para frenar dejaron listo el invento para un uso comercial. Que en 1878 empezó a utilizar la juventud en Valencia.

Es la década prodigiosa, el momento del cambio que se hace más cómodo y asequible, para la juventud burguesa, cuando pasa la I República y la Restauración implanta, en 1874, un tiempo de incipiente prosperidad económica y estabilidad política. El concepto de hacer ejercicio físico al aire libre y, con él, la gimnasia y el patinaje, se extendieron entre la juventud de las grandes ciudades españolas como una moda practicada por un creciente número de seguidores. El muy estirado Veloz Club de Madrid encontró en Valencia una pronta réplica, bastante más popular, en dos instalaciones que habilitadas para la gimnasia, los velocípedos y el patinaje sobre ruedas: el Skating Rink (o Ring) y el Skating Garten (o Garden).

Los dos estaban en las inmediaciones de los Jardines del Real y de la Alameda. Los dos eran huertos familiares que habían adaptado parte de su suelo para que la gente pudiera ir a ellos a solazarse. Al primero se accedía por las inmediaciones de “les muntanyetes d’Elio” y el segundo, que se levantaba en el popular Jardín o Huerto del Santísimo, ocupaba un espacio ubicado entre la Alameda y las actuales calles de Artes Gráficas y Severo Ochoa.

No muy lejos, en pocos años, Joaquín María Arnau terminaría (1891) el palacete de Ripalda. Otro de los muchos huertos de aquella zona, el de José Vich, barón de LLaurí, fue comprado en 1849 por el financiero Juan Bautista Romero, marqués de San Juan; es

el jardín que hoy se llama de Monforte, diseñado en la década de los cincuenta por el arquitecto Sebastián Monleón Estellés, autor de la plaza de toros de Valencia.

Un joven emprendedor valenciano, Juan Solís, fue el más destacado a la hora de sintonizar con los gustos de las familias burguesas y de sus jóvenes retoños. Los primeros, querían salir de la ciudad, muchas veces invadida de malos olores y una atmósfera nada saludable y, con la calesa familiar, marchar a la orilla izquierda del Turia, a las huertas regadas por la gran acequia de Mestalla. Allí, en primavera, se encontraban fresas en fecha temprana, los árboles proporcionaban buena sombra, corría la brisa del mar y era un buen lugar para pasar la tarde.

Solís fue poniendo alicientes a esa costumbre valenciana: puestos de refrescos, un modesto restaurante, tiouvivos, tiro al plato y a la gallina... Y, para los más jóvenes gimnastas, que ya se llamaban “sportsmen”, una pista de patinaje y, llegado el momento, unos velocípedos. Hasta 50 llegó a haber, disponibles para el público, en los años de esplendor de la instalación. Las actuaciones de las bandas de música de la ciudad, civiles y militares, eran frecuentes durante los fines de semana y se anunciaban en los periódicos. Además del patinaje y las fresas con nata, los valencianos encontraban un ambiente en el que se interpretaban “escogidas piezas”, y un local que, “con las mejoras introducidas, ofrece muy bello aspecto en estos días de primavera”.

### La sensación del teléfono

En el año 1878, Solís no dudó en presentar en el Skating un invento sensacional que había traído de la exposición Universal de París y probado el día anterior en la redacción de “Las Provincias”: el teléfono de Edison. Según ha estudiado Carles Sirera, en su libro “Cuando el fútbol no era el rey”, Solís contrajo matrimonio con una hija del conde de Trigona, se cansó del patinaje y dio el negocio en traspaso al empresario Salvador Sánchez, que le cambió el nombre por el de “Skating Garden”.

En todo caso, el velocípedo entró a formar parte de los entretenimientos de los valencianos en la segunda mitad de la década de los setenta. En el año 1879, plenamente implantados los dos entretenimientos, el Skating Garten, “situado en el jardín del Santísimo, entrada junto a la Alameda” permitía alquilar patines por dos reales y “velocípedos grandes” por cuatro reales la hora. Los velocípedos pequeños costaban solo 2 reales de alquiler.

Que las dos instalaciones fueron muy populares lo prueba el hecho de que, en mayo de 1880, el Skating Garden albergase, como punto preferido por la concurrencia, la gran exposición de bombas elevadoras de agua promovida por la Real Sociedad de Amigos del País. Era del punto de referencia de la ciudad para el esparcimiento, y estaba situado junto a la Alameda, donde “toda Valencia” se daba cita para verse. En los archivos de la benemérita sociedad se puede encontrar documentación sobre los 25.000 reales que la institución pagó a la propiedad del Jardín en concepto de daños y lucro cesante causado al negocio por la ocupación de la exposición: desde la pérdida de una cosecha de alfalfa a la falta de ingresos por la pista de patinaje, el tiro de pichón, el restaurante y la sala de conciertos, más la nivelación y nueva roturación del Jardín.

Con todo, como prueba de la ebullición creadora que en pocos años invadió al mundo industrializado en materia de movimiento, debe señalarse un efímero invento que el “Scientific American” llegó a divulgar en ese año clave de 1870. Fue llamado el *pedespeed*, el pies ligeros en adaptación castellana. Inventado por Thomas L. Ludes, de Olney, Illinois, el invento no fue otra cosa que la adaptación de una pequeña rueda de bicicleta, de 15 pulgadas de diámetro, a cada pie. Sujeta la rueda a la pierna mediante un arnés, el tripulante podía descansar en estribos unidos al eje las plantas de los pies. Y

con muy poco entrenamiento gozaba de la “ventaja de correr más deprisa” que el velocípedo, y además con los brazos y las manos libres. “Cansa menos”, decían sus defensores, que señalaban, sobre todo, que permitía “posturas elegantes y no desairadas”. Como saludar a las damas mientras se patinaba, un instante que mostraba el grabado.

.....  
009

## La condesa Buono-Cuore y otros artistas **1881**

*Doña Filomena, “mujer diabólica”, hacia malabarismo a bordo de un velocípedo.- El público admiró la habilidad sobre dos ruedas en los circos ecuestres.- Blondin, maestro de maestros.- Espectáculo con luz eléctrica en los “Campos Elíseos”... de Madrid.- Andrew Jenkins, un valiente que cruza el Niágara por un cable.-*

### **1.181**

Y de repente, pocos días antes de las Fallas de 1881, se presentó en Valencia la sensación, el “no va más”: una mujer que montaba en velocípedo y que hacía malabarismos gimnásticos a bordo de la máquina... vestida además con una ropa insinuante que no disimulaba para nada sus generosas formas. Era la presidenta de los velocipedistas de Cádiz y era, además, una supuesta aristócrata de nombre italiano: la condesa Filomena Buono-Cuore. Como no podía ser menos, Valencia entera, al menos su parte masculina, quedó conmocionada.

La impresión valenciana fue de tan gran impacto que incluso “La Vanguardia” de Barcelona, un periódico siempre tan serio, se hizo eco de ella. “Ha llegado a Valencia la intrépida velocipedista condesa Filomena Buono-Cuore, conocida con los nombres de “Reina de las velocipedistas”, “Mujer diabólica” y otros —decía la noticia. “Dicha artista es presidenta del Club de Velocipedistas de Cádiz, y ha recorrido todas las capitales importantes de Francia, Italia, Inglaterra y Portugal, siendo la admiración de todos por su arrojo y habilidad extraordinaria, desplegada en variedad de ejercicios sumamente arriesgados”. La parte de atracción varonil que tenía ver a la dama sobre sus dos ruedas se abordaba en el siguiente párrafo de la noticia: “La señora condesa Filomena Buono-Cuore posee una figura hermosa y simpática, que cautiva al público desde su aparición en escena. Está condecorada, además, con varias medallas otorgadas por multitud de sociedades, cuyo nombre es muy respetable”.

La gacetilla del diario catalán, acto seguido, dejaba ver el inevitable lado mercantil del asunto: “Suponemos —decía— que la citada condesa, después de admirar a los valencianos, vendrá a Barcelona. Una persona que aspira a contratarla, nos dijo que su exhibición ante el público la llevaría a cabo recorriendo durante largo tiempo, de uno a otro extremo, la calle de Fernando montada en el velocípedo. Sería cosa de ver”.

Actuó la condesita, tanto en Valencia como en Barcelona. En diciembre de 1882 la podemos encontrar de nuevo en las páginas de “La Vanguardia”, citada después de una serie de actuaciones entre el Circo Ecuestre que se levantó en la plaza de Cataluña. La artista ciclista, que ahora era ya solamente Miss Filomena, fue “de admirar la seguridad de que hizo gala en el velocípedo” cuando, al final de su número, lo hacía moverse entre sillas y botellas entre la admiración de los espectadores.

Y es que la máquina de dos ruedas, en sus primeros años de vida, tuvo una decidida vocación circense. El velocípedo era tan llamativo, tan aparentemente difícil, que los empresarios del circo, pese a la tradición ecuestre de sus espectáculos, acogieron de inmediato a quienes mostraban habilidad con la máquina, fueran hombres o mujeres: y si hacían contorsiones o rarezas a bordo de ella, tanto mejor.

No es posible enumerar a los grandes genios del equilibrio que han pasado por Valencia, con o sin bicicleta. El 26 de abril de 1863 debe anotarse en la historia valenciana del espectáculo porque la plaza de toros, apenas estrenada unos años atrás, acogió al grandioso Jean François Gravelet Blondin, el hombre que en el verano de 1859, y de nuevo en 1860, atravesó las cataratas del Niágara caminando por una tensa maroma sin más ayuda que una pértiga. Blondin, en Valencia, hizo, ese año, lo “normal”, lo mismo que hacía en toda España: pasar el alambre a pie desnudo, con zancos, con una capucha sobre la cabeza y llevando a un colaborador sobre los hombros. El público quedaba asombrado ante la precisión y el equilibrio de aquel artista.

### Niágara en bici

Claro que el circo es como es y el 25 de agosto de 1869, otra vez desde Niágara, saltó al mundo la noticia de un loco había cruzado las cataratas... ¡a bordo de un velocípedo! Era el profesor Andrew Jenkins, que conmocionó el mundo de la incipiente bicicleta y el de los espectáculos circenses. ¿Quién se atrevía a montar en velocípedo sobre una cuerda? Con diez años más a las espaldas, Blondin aceptó el reto. En el verano de 1870, en Madrid, el Circo de Price le llevó hasta un recinto dedicado a festivales y espectáculos al aire libre llamado Los Campos Elíseos. A determinada hora, ante el asombro general, se prendían las primeras bombillas eléctricas llegadas a Madrid y la nueva luz sustituía a las débiles llamas del gas. Los periódicos del momento hablaban del “mágico efecto que producen en aquellas frondosas alamedas” e intentaban describir el asombro del público. Sobre todo porque las luces iluminaban al gran Monsieur Blondin, converso del velocípedo, que atravesó el parque, montado en su máquina, por un delgado cable tensado entre dos torres. El progreso se hacía evidente a través de las dos manifestaciones más modernas: ¡la luz eléctrica alumbrando el riesgo del velocípedo! Blondin, en su carrera, llegó al “no va más”: cocinar una tortilla a bordo de un velocípedo que se movía por el alambre.

El Circo de Price, el Circo Alegría, todos los espectáculos ecuestres españoles, llevaron a uno o varios velocipedistas, de dos, de tres... de una sola rueda. Lo siguen haciendo, en realidad, siglo y medio después. Antes del triunfo de la Buono-Cuore en la plaza de Cataluña, Barcelona, Valencia, Madrid, Zaragoza y Sevilla habían aplaudido a otros artistas y gimnastas sobre ruedas. En febrero de 1882, Federico Cresci, en el teatro del Circo, ejecutó “varios ejercicios sobre uno de los vehículos que ofrece la particularidad de no tener más que una rueda”. El redactor de “La Vanguardia” mostraba su admiración ante la máquina, que había examinado; porque “parece materialmente imposible que pueda marcharse en él, puesto que el sillín no tiene otro punto de apoyo que el eje de la rueda y por lo tanto tienen movimiento hacia delante y hacia atrás, lo que hace difícilísimo en extremo mantenerse en él en equilibrio”.

Estos espectáculos se hicieron frecuentes en las principales ciudades españolas. En 1886, “La Vanguardia” también dio cuenta del éxito de un muchacho de Sans, apodado Arisó, que triunfó sobre la bicicleta de una rueda. El periódico, en la reseña le destacaba entre los muchos que habían sido vistos en la ciudad practicando idéntica modalidad circense. Pero aplicados los pedales como elemento de la tracción sobre unas ruedas

ligeras, el mundo de la bicicleta se fue extendiendo, también, para los que querían placidez y ningún riesgo: en el verano de 1882, en la playa de Biarritz, llamó la atención la presencia de un vehículo capaz de transportar a tres personas. El vizconde de Benaesa y Pedro Santos Sánchez fueron los protagonistas de un aristocrático y sosegado paseo hasta Bayona en el que todo el mundo se quedó maravillado al ver una máquina de cuatro ruedas movida por las piernas de las dos personas que iban delante, como tripulantes. Detrás, más elevado y amplio, un cómodo sillón permitía que viajarán una señora o un niño. “La velocidad de este velocípedo es mayor que el de dos ruedas, cuando lleva dos personas”, escribió la prensa ese verano. Que se maravillaba, además, la facilidad con que su diseño hacía posible que girara a derecha o izquierda o que fuera capaz de virar en redondo.

.....  
010

## La Exposición Regional de 1883

*La Sociedad de Amigos del País promovió una gran muestra industrial y comercial en los Jardines del Real.- Valencia, orgullosa de sí misma.- La bicicleta, en la Exposición.- Miles de visitantes en un certamen que trajo a Valencia lo más nuevo.- Agotador viaje del rey Alfonso XII para conocer la economía valenciana.-*

### 1.224

Una vez más, Valencia se sintió orgullosa de sí misma. La agricultura, la industria, las bellas artes y el comercio se habían dado cita para mostrar a España la pujanza, la capacidad de creación de tres provincias hermanas, Castellón, Alicante y Valencia. Y allí, entre las novedades del mundo, los visitantes pudieron admirar ejemplares de una máquina nueva, el velocípedo. Junto con el telégrafo, junto con ese maravilloso aparato que llamaban teléfono, el nuevo velocípedo fue uno de los avances más solicitados por la curiosidad del público, un indicio claro de que el mundo avanzaba muy deprisa, y de que ese iba a ser su signo en el futuro.

Y es que, además, aquella ya no parecía una máquina destinada a que los mozalbetes jugaran un rato en el Stating Ring; o para que unos contorsionistas hicieran con ella números de circo: ahora, aquel curioso aparato empezaba a tener un indudable sentido práctico; y daba pruebas a los usuarios de que permitía moverse deprisa, con comodidad y velocidad.

Si en la Exposición Industrial organizado en 1848 por la Real Sociedad Económica de Amigos del País se exhibió una draisiana, que era el modelo de velocípedo común en la Europa de ese momento, en la Exposición Regional que en 1883 celebró la institución, volvieron a comparecer los últimos modelos de vehículos de dos ruedas. No ha sido posible detectarlos entre los contenidos de la Exposición Regional de 1867, celebrada en el monasterio de San Juan de la Ribera. Pero sí estuvo presente entre los cientos de muestras y productos industriales de todo tipo que se expusieron en 1883 en el gran certamen –agrícola, industrial y artístico—convocado en los Jardines del Real, en una extensión que iba desde San Pío V hasta el Jardín de Monforte.

El detallado estudio que Salvador Zaragoza Adriansens hizo sobre la actividad de la Sociedad Económica como precedente de nuestra Feria de Muestras incluyó a los velocípedos entre los contenidos que el público pudo ver, relacionados en interminables

listas que conservan los magníficos archivos de la institución. El velocípedo, presentado entre los vehículos de transporte, se sitúa en el catálogo que ocupan los carros y los coches de caballos, la clase 19º del apartado 3º, dentro del Reglamento- Programa del certamen. Concretamente se dice: “Fabricación de coches y carros; guarniciones y sillas para caballos.- Piezas sueltas de carros y coches. Productos de la carretería y de la fabricación de coches. Velocípedos. Artículos correspondientes al oficio de guarnicionero y sillero”

Ese era su destino: sustituir al caballo y al coche tirado por caballerías, dar un servicio práctico, más veloz y sin costes de mantenimiento. La cuadra familiar se estaba quedando atrás en el tiempo incluso en las grandes casas valencianas. Con ese moderno transporte se podía pensar incluso en prescindir el servicio de alquiler de coches. Pero si uno era joven, el nuevo velocípedo se le ofrecía como una solución moderna, práctica y vinculada a ese mundo del “sport” que la nueva generación admiraba como elegante.

En el certamen celebrado en el año 1883, la Sociedad Económica, sin excluir la presencia de productos de otras regiones españolas, o del extranjero, se propuso, sobre todo, “medir los progresos realizados desde la Exposición de 1867” y abrir “las vías a los nuevos adelantos”. El Reglamento-Programa preparado al efecto admitía pocas dudas: se deseaba una Exposición que “dando a conocer sus productos y las necesidades locales, facilite las salidas y las importaciones, ensanchando los cambios de estas provincias entre sí y con otros pueblos y contribuya en su modesta esfera a estrechar en bien de todos la general solidaridad económica”.

### Un éxito de exposición

Se había señalado para el certamen la mejor época de Valencia, el verano; y dentro de él, las semanas destinadas a la Feria de Julio. “Porque coincidiendo con la celebrada feria de esta ciudad y con la estación balnearia de estas playas, concurrirán a presenciara y a aprovecharse de sus beneficios los millares de viajeros que anualmente arriban a nuestro puerto o llegan por las vías férreas, aumentados en el presente por el estímulo de tan solemne concurso”.

Concurrieron, en efecto, miles de visitantes. Y participaron centenares de expositores que vieron rebajada a la mitad la tarifa ferroviaria de sus envíos, gracias a la colaboración de la empresa ferroviaria del marqués de Campo. Presidiendo una de las avenidas feriales estuvo, precisamente, “La Valenciana”, la locomotora que movió el primer convoy que los asombrados vecinos vieron moverse, en el ya lejano 1852, entre las estaciones de Valencia y el Grao. Encima de un gran pedestal, como si fuera un monumento, la locomotora, adornada con banderas, era un símbolo indiscutible del progreso y el cambio que la ciudad y su región anhelaban.

La culminación del certamen, el momento de mayor brillo oficial y popular, estuvo en los dos días del mes de agosto, el 18 y el 19, en los que el rey Alfonso XII visitó Valencia y recorrió las dependencias de la Exposición detenidamente. Lo hizo ya de noche porque su programa era verdaderamente intenso. El rey, que inauguró los nuevos cuarteles de la Alameda levantados en lo que había sido convento de San Juan de la Ribera, recorrió las avenidas de la gran instalación ubicada junto a los Jardines del Real. Los periódicos de aquellos días aseguran que fue un espectáculo memorable ver el paso del rey entre los edificios, todos adornados con luces de gas.

Un pabellón había sido construido con barricas de vino. Otros destacaban por el destello de los mecheros de gas. Los árboles mitigaban a los visitantes el calor veraniego y por las noches, con la luz artificial, configuraban un espléndido paisaje. Los pabellones, acristalados, convertían las paredes en escaparates que atraían gracias a las

luces de los mecheros. Cientos de visitantes dejaron lo que estaban contemplando, o el refresco que tomaban, para salir a los paseos y saludar a don Alfonso.

“A pesar del cansancio que manifiestamente se observa en él”, dice “Las Provincias” quiso recorrer toda la Exposición. Visitó la maquinaria agrícola, las instalaciones de productos de Chiva, Cheste y Sagunto, el pabellón de la Industria, los grandes equipos de bombeo de agua y, por descontado, el pabellón de las bellas artes. En una noche en la que todavía le esperaba una función musical en el Teatro Principal, el monarca tuvo siempre una palabra atenta para todos los artistas, empresarios, cosecheros, industriales y artesanos que le esperaban al pie de sus productos.

A las cinco y media de la mañana del 20 de agosto, Alfonso XII emprendió viaje hacia Barcelona por la vía férrea que había sido puesta en servicio no muchos años antes: el camino de hierro que unía a Valencia con Europa. Había visitado todos los cuarteles y guarniciones, en la ciudad y en Paterna; también había saludado a miles de valencianos. En la tarde del 19 de agosto, una manifestación de más de tres mil personas, con los diputados de la provincia al frente, recorrió las calles de la ciudad hasta llegar a Capitanía, donde entregó al monarca un memorial de gratitud por las medidas que el Gobierno había tomado en beneficio del cultivo del arroz.

En la calle, en sus comercios, en el recibimiento de Valencia, pero sobre todo en la Exposición, el monarca se había percatado de esa pujanza del comercio, la agricultura, la industria y las bellas artes de una región singular.

.....  
011

## Para la aventura y para la guerra

1887

*Thomas Stevens, el primer aventurero en dar la vuelta al mundo en bicicleta.- Cuando Stanley encontró al doctor Livingstone.- Con dos ruedas por el África profunda.- Los técnicos debatían: ¿servirán los velocípedos para la estrategia militar?.- Pronto se vio que para llevar partes e instrucciones era muy útil por su rapidez.-*

1463

Sin apenas salir de su casa, Julio Verne envió a la redacción de “Le Temps” un folletín coleccionable que se publicó entre noviembre y diciembre de 1872. La novela llevaba por título “La vuelta al mundo en 80 días”, y describía las aventuras de un caballero inglés y su criado mientras dan la vuelta al globo terrestre, a toda velocidad, a causa de una apuesta. Phileas Fogg y el fiel Picaporte, para hacer su recorrido, empleaban en la novela ferrocarriles, globos, buques de vapor, trineos e incluso elefantes. Pero Verne no incluyó el velocípedo entre los medios de transporte de sus personajes.

Doce años después, sin embargo, un muchacho de origen británico, Thomas Stevens, emprendió en Sacramento, California, la que habría de ser, durante dos años largos, la primera vuelta al mundo en velocípedo. O mejor en “penny farthing”, que ese es el nombre popular que por comparación con las monedas de penique (grande) y cuartillo (pequeña) recibía la máquina de rueda alta y mínimo apoyo detrás.

Stevens, sentado sobre 50 pulgadas de “high wheeler”, partió el 22 de abril de 1884 y llegó a Boston el 4 de agosto después de ser el primer valiente, o loco, que había recorrido 3.700 millas sobre dos ruedas, de costa a costa, recibiendo grandes homenajes

de los primeros velocipedistas americanos, pero afrontando también un mar de calamidades.

Pero, puesto a la tarea, Stevens no se detuvo y terminó de recorrer el planeta: envió crónicas y dibujos a las revistas ilustradas. El gusto de los lectores por lo curioso, por el exotismo, la aventura y la rareza, le invitaba a seguir. Navegó hasta Inglaterra y cruzó a Francia. Pedaleó en pocos meses hasta Turquía. Anatolia, Armenia, Kurdistán, Irak e Irán... Cenó con el sha de Persia y evitó a los bandidos del desierto; entró en la India y llegó finalmente a Calcuta, donde tomó un vapor hasta la China. Y así, entre penalidades, persecuciones, asombros y temporales, fue a detenerse en Yokohama, en Japón, el 17 de diciembre de 1886.

En enero de 1887 regresó a San Francisco en un vapor: terminada su vuelta al mundo calculó que había pedaleado durante unas 13.500 millas. Además de un par de "leggings" y unas buenas botas, Stevens se había hecho acompañar de un salacot, una barrica para el agua, una muda de camisa y calcetines y un capote que le sirvió también como tienda y saco de dormir. Eso, y un pequeño revolver, por si las moscas, fue su equipamiento. De regreso, recibió homenajes y pronunció conferencias por todas partes: decía que había dado la vuelta al mundo con la intención de "ver a la gente que está en él". Luego, con más calma, escribió un resumen de su aventura que ocupó unas 1.000 páginas, dos volúmenes.

"El señor Livingstone, supongo...". La correcta y desapasionada frase británica ha hecho historia. El 10 de noviembre de 1871, en el poblado de Ujiji, en las orillas del lago Tanganica, la pronunció el explorador Henry Morton Stanley: había logrado su objetivo de localizar al explorador David Livingstone, perdido desde hacía años en el corazón de África. El editor Gordon Bennett, propietario del "New York Herald", facilitó los medios de la expedición de búsqueda y rescate que ha pasado a la historia de las exploraciones universales, rodeada siempre de un halo de coraje y caballerosidad, de afán de aventura sin límites.

Pero Morton Stanley, no contento con su logro, también se adentró en África en sucesivas expediciones y aventuras. A la de 1874 se sumó otro diario en la financiación de la aventura, el "Daily Telegraph" de Londres; en la de 1876 fue el rey Leopoldo de Bélgica el que le dio recursos y licencias para ocupar territorio. Pero el impetuoso Stanley aun habría de acometer una aventura definitiva: la de la búsqueda de un extraño investigador alemán, otro aventurero que se hacía llamar Emin Bajá, en paradero desconocido. Metido en harina, Stanley, que había comenzado en El Cairo su periplo pero dio la vuelta a África por el sur, también dejó de tener contacto con el telégrafo. Los redactores en jefe y los dibujantes de grabados esperaban líneas para dar rienda suelta a la fantasía que el público demandaba: tráfico de esclavos, cataratas deslumbrantes, selvas llenas de fieras, tribus amenazadoras, serpientes descomunales, aborígenes desnudos... A los tres meses sin recibir noticias de África, las redacciones le dieron por perdido.

Es así como entró en escena nuevamente el hombre de la bicicleta. Thomas Stevens, estimulado por una popularidad de la que vivía, se propuso encontrar a todos los perdidos y viajó a África empujado por el "New York World". En 1889 se puso en marcha y llegó a Zanzibar. Durante seis meses buscó y buscó: consiguió dar con el campamento de Stanley aunque no con él. La leyenda sobre las grandes bellezas del Kilimanjaro tomó arraigo en el mundo a raíz de las crónicas que se publicaron sobre su expedición. El inefable ciclista americano proyectó conquistar la cima sobre las dos ruedas de su vieja "penny farthing".

Las cosas, sin embargo, no le fueron muy bien. En el diario "El País" de 21 de agosto de 1889 podemos leer el final de su aventura: "Un americano, llamado Stevens,



establecido hace tiempo en la costa de África, había resuelto ir en busca de Stanley montado en un bicicleta. Un despacho de Zanzibar anuncia que ha fracasado por completo en su empresa. Se le acaba de ver en su bicicleta, dirigiéndose hacia Zanzibar, desilusionado y fatigadísimo”. En febrero de 1890 estaba otra vez en Nueva York, dispuesto a hacer nuevos planes de viaje hacia la India.

### A la guerra sobre dos ruedas

Hacia 1885 los ejércitos europeos, también el estadounidense, comenzaron a ocuparse del velocípedo como hipotético medio de transporte de sus soldados. ¿La nueva máquina era más eficaz y más rápida que el caballo? ¿Se cansaba menos un soldado en bicicleta que un caballo? Comenzaron de inmediato las pruebas y competiciones para comprobarlo. El ejército francés fue el primero en comprobar que el caballo tenía un serio competidor, salvado el “detalle” del mal estado de los caminos. El ejército británico (“La Dinastía”. 15.03.1888) creó un cuerpo de velocipedistas y lo puso en contraste con el rendimiento de la caballería con una prueba de 400 kilómetros de recorrido. Los velocipedistas emplearon 60 horas en el recorrido y sorprendieron, dado que los soldados que hicieron el recorrido a caballo emplearon casi cuatro días, 82 horas, en llegar a la meta propuesta. Aunque no dijo si era a la hora, el comentarista de la noticia añadió que un velocipedista podría hacer 25 o 40 kilómetros “sin cansancio”.

En el año siguiente, 1889, “El Correo Militar” (6.02.1889) dejó constancia de ese interés por los avances que el velocípedo hacía entre los estrategas militares de toda Europa. El diario anotó que, pese a las reticencias iniciales, la máquina se había impuesto para el trabajo de los carteros franceses; de modo que “la idea gana terreno; y todos convienen en las maravillosas virtudes del velocípedo militar, habiéndose convertido las primeras críticas en grandes elogios”. Claro que el diario castrense elogiaba sus virtudes para llevar partes y órdenes, pero no para el combate. “Sus partidarios y admiradores, que los tiene muy entusiastas, afirman que el bicicleta es un artefacto de guerra sin igual, en cuanto a velocidad y ligereza”, Pero añadía. “En cuanto a la idea de transformar un velocipedista en combatiente, da horror pensarlo, y eso no se ha ensayado porque es absurdo”. Aunque no dejaba de tener también defensores... lo que dejaba abierta la puerta a una infantería montada: “verdaderos combatientes que se trasladen en velocípedos al lugar de la pelea”.

El mismo diario (30.09.1889) dejó claro el interés del ejército español por la nueva máquina y su rendimiento al informar sobre una prueba hecha en Tolón, Francia, donde el ejército había puesto a competir velocípedos, caballos, perros y carruajes a la hora de llevar la orden de un hipotético general a sus soldados.

Se realizó una prueba sobre un trayecto de seis kilómetros en un terreno llano. El resultado es que dos perros emplearon 13 minutos y cinco segundos en llevar la orden; un bicicleta invirtió trece minutos y cuarenta segundos; dos bicicletas, 14 minutos y 20 segundos; un triciclo, 15 minutos y 20 segundos. En cuanto a los caballos, que fueron al paso y al trote, necesitaron 24 minutos, y un carruaje al trote 26 minutos. El diario hacía observar que el carruaje de caballos tomó la delantera, pero los animales, en el tercer kilómetro, se retrasaron por “la necesidad de respirar y de tomar nuevos alimentos”. En otra prueba, hecha en este caso sobre tres kilómetros de distancia, el velocipedista, con siete minutos y cinco segundos, se proclamó “campeón” sobre los perros y los caballos.

012

## La bicicleta que conocemos

1885

*Los elementos clave de la bicicleta han llegado.- John K. Starley fijó los principios básicos y la tracción, por pedales, se fue a la rueda trasera.- La Exposición de 1889 y el precio de la máquina.- Llega la palabra “bicyclette”.- Los cojines a bolas, la perfección soñada.-*

1328

La bicicleta que hoy conocemos, la bicicleta convencional que tiene los mismos elementos de tracción, frenos y seguridad que la que hoy se usa, es una creación de John Kemp Starley, que en el año 1885 patentó que los historiadores llaman “Bicicleta de seguridad” o Safety Bicycle. Dos ruedas iguales, un centro de tracción colocado en medio de ellas y muy bajo, una transmisión por cadena a la rueda trasera y un sistema de frenado configuran, junto con una luz en el centro del manillar, las claves de una máquina que, desde ese momento, se fue adueñando con rapidez de los mercados y fue dejando atrás todos los demás modelos conocidos.

A esa máquina de 1885, que comenzó a llegar a España un par de años después, apenas se le habrían de añadir dos mejoras sustanciales: la primera, de 1888, fue el neumático con cámara de aire, creación del irlandés John B. Dunlop; la segunda, los rodamientos a bolas, que se incorporan a la bicicleta poco después. Entre uno y otro invento se consiguió que el esfuerzo del velocipedista disminuyera y el rendimiento de la máquina ganara; con el premio añadido de un confort mayor al conducir por los caminos de tierra o pedregosos, que eran mayoría.

Después, en pocos años, habrían de venir otras mejoras: la de los neumáticos franceses Michelin o las aportaciones de la marca italiana Pirelli. También progresaron los sistemas de fabricación y la bicicleta, que podía pesar unos 18 kilos, se hizo más y más ligera. Otros perfeccionamientos hicieron también que la dirección fuera suave y segura, que las ruedas se pudieran desmontar con facilidad y que el sillín llevase dispuestos muelles de amortiguación. Pero lo sustancial de la máquina es lo que Starley puso en el mercado en el año 1885.

¿Se puede precisar cuándo llegó a España? Se puede precisar que en el diario “La Vanguardia” de Barcelona está publicado, el 15 de mayo de 1889, el primer anuncio de una bicicleta Safety que hemos localizado. El dibujo es inequívoco y muestra que la rueda trasera es todavía algo mayor que la delantera, un hecho que muy pronto se corregirá. Pero el anuncio nos dice: “Bicicletas, bicis, triciclos y tandems de varios sistemas, y de alquiler, a 2 pesetas la hora. Depósito, calle Rech Condal, número 15. Vicente Mañach, calle de Tallers, número 20 (Constructor). Premiado con medallas de oro, plata y bronce en la Exposición Universal de Barcelona”.

En efecto, la Exposición Universal, celebrada en la Ciudad Condal en 1888, fue el escaparate de presentación oficial de la nueva configuración de la bicicleta, fuera la fabricada por Starley o la que en Barcelona montaba el taller de Mañach, premiado como el anuncio decía en un certamen de gran repercusión popular que, sin embargo, cuando fue clausurado, había dejado sin celebrar las carreras de velocípedos que su programa proyectaba.

Con todo, la pregunta clave es cuánto costaba una bicicleta en estos años iniciales. La respuesta la encontramos en otro anuncio de “La Vanguardia”, de 22 de noviembre

de 1889, que dice: “A los aficionados velocipedistas, se han recibido de solida construcción, bonitas bicicletas de las mejores marcas extranjeras, tamaño 75 x 75 centímetros, una a pesetas 355”. No, podemos concluir que no era barata la primera bicicleta si se considera que un obrero medio estaba bien pagado con media peseta al día. Setenta y un duros de plata era mucho dinero para las clases bajas y medias españolas en el año 1889. Por eso mismo, en sus inicios, la bicicleta fue, sobre todo, para caballeros deportistas, para gente que abrazó la vida al aire libre y el ejercicio del “sport” desde una posición generalmente acomodada. Aunque desde luego nunca faltó el aficionado que se construyó su máquina para disfrutar del placer de las dos ruedas.

Curiosamente, ese anuncio pionero que hemos visto en “La Vanguardia” usó en el titular principal la palabra “bicicleta” que, ese mismo año de 1889, empezó a normalizarse en la prensa española. Durante un par de años los periodistas siguieron hablando de “velocipedistas” al referirse a los conductores y usaron “biciclo” y “bicicleta” para referirse a sus máquinas. Pero en 1890 el uso del término bicicleta estaba ya muy extendido y muy pronto se optó por hablar de ciclistas cuando había que referirse a los usuarios.

Los estudiosos de las dos ruedas indican que la nueva palabra, “bicyclette”, fue usada por vez primera el 21 de enero de 1886 en una revista, “Veloce sport”, que hablaba de las últimas novedades del sector. En pocos años, la Grand BI, la estrambótica máquina de una rueda colosal y otra pequeña, queda convertida en una curiosidad para el recuerdo. El modelo inglés, fabricado por E.C.T. Otto a partir de 1879, tuvo buen éxito; pero no pudo superar a las innovaciones, mucho más prácticas, de otros creadores.

### La palabra bicicleta

La bicicleta, nombre que vamos a utilizar en adelante, había dado un cambio extraordinario en pocos años. De modo que empezó a ser considerada al tiempo que se multiplicaban las competiciones de todo tipo. Por esos días, el diario “La Iberia” (23.03.1888) mencionó, con escasos detalles, que unos velocipedistas habían hecho el trayecto entre Lisboa y Madrid. Los médicos ya escribían que era una máquina saludable (“La Época”, 3.10.1888) y los diarios incluían con frecuencia creciente noticias sobre hazañas de ciclistas arriesgados. Valga un ejemplo en “La Crónica” (16.09.1889) que relata la proeza de Gregorio Campaña, que logró reducir el record que el ciclista señor Ricol, de Barbastro, ostentaba desde que había hecho 250 kilómetros en veinte horas y media. Rebajar en 40 minutos aquel tiempo, y añadirle de propina dos kilómetros más, hizo que la prensa hablara de Campaña como “el más rápido”.

Todos esos milagros, con todo, tenían una explicación que podemos encontrar en una larga crónica de elogio ciclista en el “Diario Oficial de Avisos de Madrid” de 16 de octubre de 1888. ¿Qué se decía en ella? Pues que el velocípedo, “en su principio era una máquina en que no había más que la intención, pero nada de resultado positivo”.

Porque era pesada, de difícil maniobrabilidad, poco ágil... Sin embargo “los progresos de la industria fueron enriqueciendo y perfeccionando el velocípedo, dándose de día en día más agradable forma y mejores condiciones de comodidad y ligereza”, dice el comentario que, sin embargo, mira con gran esperanza los modelos nuevos. “El biciclo –añade con admiración--, esbelto, elegante, reflejando los rayos del sol en sus brillantes nikelados, era ya magnífico, tenía otro aspecto. Los rayos delgadísimos de sus ruedas, le daban un sello de perfección y su máquina en su conjunto revelaba ya grandes adelantos”.

En la crónica del “Diario de Avisos” se corrobora la verdadera fiebre ciclista que en un momento dado hubo en España: “Esta utilidad del velocípedo como elemento de recreo explica el movimiento velocipedístico que hoy se inicia en España. Por todas partes se fundan Veloz-Club; el velocípedo empieza a echar raíces en nuestra patria que tan mal prevenida estaba contra la moderna máquina”. Sin embargo advertía que “solo sirven para un rato de recreo y resultan caros”.

Pronto se adivinaba la intención del articulista: “Estos velocípedos, que a pesar de sus perfeccionamientos conservan todavía los roces de los ejes, son los que se han extendido entre los jóvenes españoles”, indicaba. Y es que “el velocípedo no puede ser de utilidad práctica si no atesora en sí todos los adelantos con que la industria ha enriquecido. Para eso se ha trabajado y solo así ha podido hacerse un velocípedo útil”. Hasta conseguir un “velocípedo que no canse”. Un requisito que se logra en la máquina que “tenga reunidas todas las perfecciones de que el ingenio ha podido dotarlo”. Que son las que al final de la crónica se desvelaban: “la supresión de los roces, los cojinetes de bolas, verdadero rasgo de ingenio que corona la obra de la construcción perfecta de la máquina y que sin duda ha parecido insignificante porque no lo ve”.

.....  
013

## 1886, las primeras carreras en Valencia

*La fiesta de la Virgen de los Desamparados trajo la primera carrera de bicicletas.- José Chirivella, el primer ciclista ganador.- Las competiciones pasaron a formar parte de la Feria de Julio.- Las máquinas eran de modelo “High Wheel”.- El origen de unas fiestas de verano para retener a los vecinos.-*

### 1.310

Se puede afirmar con propiedad que las carreras de velocípedos las trajo a Valencia la Virgen de los Desamparados. El 7 de mayo de 1886, al menos, está consignada en la prensa local la primera fiesta ciclista valenciana, que tuvo lugar en el paseo central de la Alameda dentro del programa de festejos de la Patrona.

Francisco Puertas: ese es el nombre del primer deportista aficionado que ganó la carrera inaugural; que se celebró no mucho después de las seis de la mañana, la temprana hora en la que cinco jóvenes se presentaron al otro lado del Turia con sus “High Wheel”. “Las Provincias”, en esa primera reseña, hizo algo que no abunda en sucesivos años, que es describir las máquinas. En este caso, los corredores acudieron “manejando un aparato que tiene una rueda de gran radio, lo que permite reconocer en menos tiempos mayores distancias”.

Se celebraron, en aquella ocasión primera, tres pruebas: una de velocidad, sobre 1.800 metros de recorrido; una segunda, con la misma distancia, pero con la modalidad de declarar ganador a quien más tiempo empleara en el recorrido, y una tercera, a celebrar sobre 6.000 metros de distancia. Los cinco corredores intervinieron solo en la prueba central, la de la lentitud. En la primera, sabemos que Puertas empleó tres minutos en el recorrido, con lo que se ganó una artística cigarrera. Porque no hubo premios en metálico, sino objetos artísticos: la segunda prueba estaba dotada con otra cigarrera y la tercera con una licorera.

El 21 de abril de 1885, el papa León XIII firmó la bula de declaración de Nuestra Señora de los Desamparados como Patrona de la Ciudad de Valencia, noticia que fue recibida con gran alegría, mitigada, sin embargo, por la inquietante epidemia de cólera que la ciudad padecía desde el año anterior. Se celebró con gran emotividad la fiesta de la Virgen de 1885, pero justo durante la procesión corrió la noticia de que en la calle Pie de la Cruz se habían declarado tres casos de la llamada “enfermedad del Ganges”. Hasta octubre de 1885 no quedó la ciudad oficialmente limpia de casos y comenzaron los ánimos a calmarse: fue el momento de cantar el “Tedeum”.

En 1886 y dado que la fiesta religiosa de la Virgen coincidía con la de San Vicente Ferrer, que es movable, Valencia quiso hacer especialmente alegre la celebración religiosa y comenzar a animar a una sociedad especialmente decaída tras la epidemia. Por esa razón se añadieron festejos cívicos, entre los que figuró la carrera de velocípedos. La Alameda, aquel 7 de mayo de 1886, estuvo muy animada. Gustó la exhibición de un deporte que tenía no poco de espectáculo de habilidad y destreza. Y que era, sobre todo, nuevo. En esa línea, en busca de alicientes que hicieran olvidar la tristeza de dos años sin Feria, suspendida a causa de epidemia de cólera, los organizadores incluyeron también las carreras de velocípedos en el programa de una Feria de Julio a la que se quería inyectar nuevos atractivos. Así es como hubo un nuevo pabellón de las Escuelas Dominicales, con una gran rifa benéfica; se entregaron juguetes a niños pobres en el pabellón del Ayuntamiento, se convocó una exhibición de aerostatos y, sobre todo, se celebró la primera Cabalgata Histórica, destinada a recrear, con docenas de figurantes y máquinas de guerra construidas al efecto, la entrada del Rey don Jaime en Valencia.

Llegada la Feria, el día 21 de julio se incluyó la carrera de velocípedos en el programa oficial. En este caso el primer ganador fue José Chirivella, que empleó cuatro minutos y 26 segundos en recorrer los 1.800 metros previstos. Como en el mes de mayo, las pruebas tuvieron lugar en una Alameda, bastante generosa en baches, y a partir de las seis de la mañana. Claro que, a las cinco de la mañana ya había una multitud en la Glorieta y en el Parterre, aguardando la llegada de la otra gran pasión valenciana: el disparo de 6.000 morteretes que anunciaba el inicio oficial de la Feria de Julio. Después, el menú ferial siguió con “un *engraellat* de mano maestra”, un brillante espectáculo pirotécnico que puso a tono a todos los que, poco después, estaban ya en la Alameda, dispuestos a jalearse la salida de los héroes del pedal. Porque en Valencia las máquinas de dos ruedas se conocían; pero hasta la fecha no se les había visto competir como en otros países.

En aquella jornada pionera de ciclismo deportivo se convocaron tres pruebas, cada una dotada con tres premios. En la primera, la de los 1.800 metros, ganó el mencionado José Chirivella, seguido del señor Almonacid, que empleó en concluir el recorrido 4 minutos y 27 segundos, es decir que corrió pisándole los talones al vencedor. Ni que decir tiene que hubo música, aplausos y paseo en hombros a la hora de conceder los premios: que llegaron con el designio de que se estaba abriendo un tiempo deportivo de especial interés en la historia de la ciudad.

La segunda prueba convocada fue inversa: ganaba el que empleara más tiempo en recorrer los mismos 1.800 metros. Se trataba, pues, de no tener prisa... pero sin tocar pies en tierra. Se trataba de tener seguridad, mantener bien el equilibrio, manejar con solvencia la máquina y hacer caracoleos hasta cubrir el tiempo que fue record de la prueba: media hora de lentísima carrera. La prensa, en este caso, dio los nombres completos de los participantes: Ramón Irurzun Ferrer, Francisco Puertas, Eduardo Baquero, Trinitario Peñalva y Miguel López Romá. Finalmente, este último fue el “muy lento” ganador.

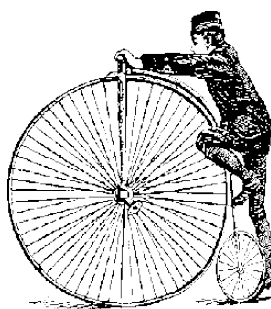
La tercera prueba consistió en recorrer 6.000 metros, dando ocho vueltas al circuito de la Alameda, que entonces –hay que advertirlo-- era más corta que la que conocemos ya que llegaba solamente hasta el puente del Mar. Francisco Puertas fue el ganador entre tres participantes y Eduardo Baquero ganó el accésit; pero no dicen las reseñas el tiempo que emplearon. Lo que sí se indica es que, al quedar sin entregar un accésit, se celebró una carrera extraordinaria “en la que salió vencedor Miguel Cebrián por recorrer en cuatro minutos la distancia que se había fijado”, leemos en “El Mercantil Valenciano”.

### El nacimiento de la Feria

En diciembre de 1870, el Ayuntamiento tomó una decisión trascendental: crear una “feria anual y una exposición de productos y ganados de toda clase que debería celebrarse en los últimos días de julio, época en que, terminada la recolección de las principales cosechas y en las que se celebran las corridas de toros, se considera la más apropiada para atraer concurrencia. Dicho brevemente, se acababa de inventar la Feria de Julio, destinada a atraer forasteros de unos pueblos cada día mejor comunicados por tren y tranvía, y de beneficiar al comercio a base de retener en la ciudad a una burguesía que marchaba al campo en busca de una vacaciones.

La primera edición de la Feria de Julio tuvo lugar en 1871 y desde entonces se sigue celebrando año tras año, con pocas ausencias o fallos. No hubo Feria, obviamente, durante la Guerra Civil española; también faltó a su cita anual durante los años 1873 y 1874, a causa de la revolución cantonal y la guerra carlista; y también en 1884, 1885 y 1890, a causa de las epidemias de cólera que castigaron a la población. La ciudad no quería forasteros que pudieran traer más enfermedades.

Con todo, la Feria de Julio ha sido siempre uno de esos raros acontecimientos valencianos que ha contado con el apoyo de todos los partidos, instituciones y periódicos. Y pese al paso del tiempo, y la mudanza de sus contenidos y programas, ha logrado sobrevivir en tres siglos consecutivos. Desde 1878, año en que nació Lo Rat Penat, los Juegos Florales de la institución han coincidido con el calendario ferial y han contribuido a darle mayor realce.



014

## ¿Cómo no competir?

*Es imposible pensar que antes no hubiera competiciones, aunque fueran privadas.- Es muy probable que se cruzaran tempranas apuestas.- En 1894 nació el Club Ciclista Valenciano.- Eclósión de clubes ciclistas en España.- Historia de la Feria de Julio de Valencia.-*

1326

Si se considera que desde 1878 había velocípedos de alquiler en el Skating Garden, y que el éxito de la oferta aconsejó que la empresa encargara hasta cincuenta ejemplares ¿cómo es posible que dos seres humanos deportistas no quisieran competir dentro de aquella pista, aunque fuera con máquinas de alquiler? No cabe en cabeza humana que los jóvenes “sportistas” valencianos no rivalizaran como hacían los vecinos de Madrid desde el año 1870. Sin duda lo hicieron; tenemos que deducir que incluso el Skating Garden, para tener motivada a la clientela, promovió que los usuarios de los velocípedos compitieran entre sí. Y que incluso cruzaran apuestas. Pero al no tener nunca un carácter público u “oficial”, y estar el juego muy controlado, esas aventuras no llegaron a los periódicos ni alcanzaron más notoriedad documental. Tampoco había un Club organizado donde se programaran actividad en velocípedo. De modo que fue la Feria de Julio la que en 1886 hizo oficial esa competición al incluir una carrera en su programa.

Un profundo estudio hecho por los profesores Torreadella, Olivera y Bou sobre el asociacionismo gimnástico y deportivo español en el siglo XIX nos indica que mientras en toda España se disparó el nacimiento de entidades dedicadas al velocípedo o la bicicleta, Valencia tuvo un evidente retraimiento, quizá fruto de nuestro peculiar individualismo. Es así como entre Barcelona y Madrid, a finales del XIX llegaron a sumar un centenar de organizaciones ciclistas mientras Valencia solamente tenía cinco. Entre ellas hay que citar las tres pioneras, el Club Ciclista Valenciano, cuyo nacimiento se fecha en 1894 aunque en 1892 ya tuvo carrera propia en la Feria de Julio; el Veloz Excursionista, de 1896, y el Polo Club, del año 1897.

También debe destacarse que Valencia, sin embargo, fue muy madrugadora a la hora de fundar asociaciones en torno a la pesca y la caza: las dos primeras entidades de índole deportiva que se fundaron fueron la Sociedad de Caza y Pesca de Valencia, de 1867, y el Casino de Cazadores de 1879. Es de interés señalar que Alicante creó su primer club velocipedista en 1894, como Valencia, y que en 1896 ya tuvo otros tres más; el Círculo Ciclista de Alcoi se fundó en el año 1896. Castelló de la Plana tuvo dos clubes, el Diana y el Velo-Excursionista, nacidos también en 1896, año en que apareció un club en Denia.

### Cadena de estímulos

La Feria de Julio de Valencia creció durante su primer medio siglo como si estuviera movida por una cadena de estímulos: deportes, batalla de flores, música, cabalgatas, fuegos artificiales... A la hora de resumir su larga trayectoria hay que señalar que por el programa ha pasado toda clase de espectáculos, concursos, alicientes y atracciones: desde la Batalla de Flores, creada en 1891, la Feria, además del ciclo taurino y un mercado de ganado, ha programado bailes regionales, cabalgatas históricas, teatro,

“corregudes de joies”, el tradicional certamen de bandas de música, ascensos en globo y concursos deportivos de toda clase. Incluso un año organizó el despegue y aterrizaje de un avión desde una de las calles de la Exposición Regional. Y, como hemos visto, el programa incluyó la exhibición y carrera de velocípedos y bicicletas.

Durante la década de los setenta del siglo XIX, la Feria de Julio fue creciendo en interés y atractivo. Gracias a la atención que el Ayuntamiento y las principales sociedades recreativas y culturales prestaron al programa, en muy pocos años se consiguió que los festejos organizados en torno a la clásica feria taurina de Sant Jaume arraigaran en la provincia. Forasteros de todos los rincones de la región, y no pocos visitantes del interior comenzaron a desplazarse a Valencia en la temporada de baños, siguiendo el interés de los descuentos que hacían las compañías ferroviarias.

La imagen más característica de la Feria de Julio llegó en 1926, con el nuevo pabellón municipal diseñado y construido por Carlos Cortina, que sustituyó al anterior, avejentado ya. Con sus tres famosas cúpulas, el pabellón pasó a ser uno de los referentes de la Valencia festiva, mediterránea y bulliciosa. En los archivos encontraremos muchas imágenes de carreras de bicicletas y de motocicletas que tienen en ese punto la salida y la meta. La fantástica construcción, que sobrevivió a los avatares de la Guerra Civil, apareció como decorado en una película de la productora Bronston's, en los años sesenta; finalmente, fue ubicado en los Jardines del Real, con idea de quedar de forma permanente en el lugar. Hasta que un vendaval lo dejó malparado en el año 1980 y el Ayuntamiento decidió no restaurarlo y desmantelarlo.

La Feria de Julio solía iniciarse el 21 de julio, en coincidencia con el cumpleaños de la reina doña María Cristina, consorte de Alfonso XII y después, al enviudar, regente de España durante la menor edad de Alfonso XIII. Las guarniciones militares, en su calendario, tenían ese día consagrado a la gala y en Capitanía General había recepción de autoridades y representaciones.

Los días feriales coincidían también con la quincena de mayor concurrencia a las playas valencianas. A partir de la fiesta de Sant Joan, el 24 de junio, las playas del Grao, Cabanyal, Canyamelar y la Malvarrosa era el destino prioritario de valencianos y forasteros. Muchas familias alquilaban humildes casas o barracas del Cabanyal, o una simple habitación, para poder pasar al menos dos semanas cerca del mar, donde existía la costumbre, prescrita también por los médicos, de tomar novenarios de baños, bien directos, de ola, o bien de agua de mar en pila, en los balnearios que nacieron en el puerto y en la playa.

Durante toda la segunda mitad del siglo XIX, el ritual de las casetas y merenderos desmontables se cumplió con puntualidad: las gentes iban a buscar el Mediterráneo en instalaciones precarias y en parte flotantes, como La Florida, La Perla, La Estrella o la Rosa del Turia, unas ubicadas dentro del puerto y otras en la playa, al frente de un enjambre de “barraquetes” que luego se convirtieron en restaurantes y hoteles. El balneario Las Arenas Baños de Ola, el más elegante, se inauguró en el año 1888.

### La primera carrera en el mundo

La primera carrera de velocípedos de la que hay noticia tuvo lugar en las afueras de París, en el parque de Saint Cloud. Fue el 31 de mayo de 1868, en un circuito de tierra de unos 1,200 metros de longitud que debía recordar al que, dieciocho años después, congregó a público y aficionados en la Alameda. Los historiadores de la bicicleta indican que participaron siete deportistas y que el vencedor fue un inglés que vivía en París, llamado James Moore.



Este pionero tripulaba un velocípedo de ruedas de acero que funcionaba a piñón fijo y que seguramente había construido él mismo, algo que en aquellos tiempos solía ser bastante común, dado el campo de innovación en el que todo se movía. En 1869 se convocó y celebró ya una carrera más formal y extensa, entre París y Rouen, un trayecto de 123 kilómetros que intentó recorrer un centenar de deportistas, de los que solamente 33 llegaron a la meta. Volvió a aparecer el intrépido James Moore y volvió a ganar la carrera. Empleó diez horas y 45 minutos en hacer el trayecto por una carretera que obviamente debía estar preparada para caballerías y diligencias...

La competición a bordo de velocípedos se produjo, obviamente, al compás de la evolución de las máquinas y de su difusión. La capacidad de los humanos de competir entre sí es innata y para que surja el reto solo hace falta que se propongan temas, objetivos y herramientas adecuadas. En Madrid, en marzo de 1870, ya vimos al Veloz Club organizando la primera prueba. Los velocipedistas de Bilbao también disputaron una carrera ese mismo año; los de Barcelona lo hicieron en 1871... En sucesivos años, conforme se iban creando asociaciones o entidades ciclistas, menudeaban las competiciones. Que a Valencia llegaron en 1886, como en Logroño y Zaragoza.

.....  
015

## Un perro que se cruza en el camino

1887

*Primer accidente, en medio de la competición de la Feria de Julio.- La prensa pide mejor organización y seguridad.- Había llovido y la Alameda estaba llena de barro, baches y rodadas.- Un acróbata para amenizar al público.- Los Juegos Florales, inseparables de la Feria.-*

1291

Eran las siete y diez de la mañana y entre los gritos del público y un desafinado pasodoble de la banda de música de los Bomberos, los tres deportistas acababan de dar inercia a sus velocípedos y se disponían a hacer el primer giro en torno a un guardia municipal que enarbolaba, con cara de desconfianza, una bandera en cada mano. De repente, entre las piernas de unos mozalbetes gritones apostados detrás de un enorme charco apareció un perro de lanas: se metió en el agua, chapoteó durante un par de segundos, se sacudió el cogote y la espalda y siguió tan tranquilo, para ponerse justo en la trayectoria de la carrera ciclista. El primer corredor lo esquivó pasándole por la derecha; el segundo logró sortearlo por la otra mano... Pero el animal, asustado el ver aquellas máquinas, dio un brinco, cambió la trayectoria calculada por el tercer velocípedo y se metió de bruces bajo las ruedas. Un instante después, deportista, animal y velocípedo eran un formidable montón de lamentos, aullidos y hierros retorcidos. El conductor, magullado, fue asistido por un municipal. El perro, cojeando visiblemente, se perdió muy pronto entre los andenes de la Alameda...

Así pudo ser, aunque los detalles sean de recreación, el primer accidente del ciclismo oficial valenciano que reseñan los periódicos. Ocurrió el 21 de julio de 1887, en el curso de la carrera de la Feria. El certamen de ese año tuvo un inicio muy poco agradable: en la noche del 19 de julio cayó una gran tromba de agua sobre la ciudad y tanto los locales de ocio al aire libre como los espectáculos tuvieron que suspender sus actividades. “Las

calles se convirtieron en arroyos; las plazas parecían lagos”, escribió “Las Provincias” antes de informar que “en los teatrillos de verano, tanto en el del Skating Ring, como en el Tívoli, no pudieron continuar las funciones”. “Muchas familias conocidas quedaron hechas una sopa antes de poder alcanzar los carruajes”, remacha con un poquito de regodeo.

La Feria de Julio ya estaba dispuesta y tenía que inaugurarse a primera hora del día 20, que amaneció también lluvioso. Se retrasó la “mascletà” y solo por la tarde hubo ambiente para que la gente fuera a ver subir unos cuantos globos. “La feria de la Alameda sufrió con el chaparrón un lavado que habrá favorecido poco a los elegantes pabellones que se levantan en aquel paseo”, escribió el diario decano. Su descripción fue tristonja: “Lacio y mojado todo, y habiendo descendido mucho la temperatura, hasta el punto de hacer un fresco otoñal, nadie se atrevió ayer a concurrir a aquel delicioso sitio, que es el principal encanto de las fiestas de Valencia”.

Con ese paisaje, es evidente que a primera hora de la mañana del día 21, la Alameda, entre barro y baches, no presentaba el mejor pavimento del mundo para realizar carreras de velocípedos con ruedas macizas de acero o de caucho. No es de extrañar que el espectáculo comenzase con el enfado del público y una reprimenda de la prensa a la organización municipal. Porque se había publicado que el espectáculo arrancaría a las seis de la mañana y, aunque a esa hora estaba la Alameda de bote en bote, la fiesta de los pedales se retrasó.

“Las carreras no principiaron hasta las siete, a causa de no haberse concertado previamente todos los velocipedistas que habían de tomar parte en el certamen”, escribió “Las Provincias”. La crónica, que refleja el malhumor del respetable, sigue así: “Este retraso disgustó al público, y creció al ocurrir varios incidentes que se promovieron durante las carreras. Por esa causa, las celebradas ayer no fueron tan lucidas como las del año anterior. Para que estos espectáculos ofrezcan el mayor interés, importa darles otra organización, y si el año próximo figuran en el programa, convendrá tener presentes esos incidentes, producidos por falta de una organización preparatoria”

Fueron consejos elementales para un espectáculo deportivo al que el periódico le veía interés y porvenir. Y que público y participantes solo podrían disfrutar si había normas, seriedad y un mínimo de interés en organizar el festejo.

La prueba fehaciente de que era preciso poner medios y organización se tuvo en la primera carrera “que no fue aceptada por el jurado a causa de la ruptura de un velocípedo por culpa de un perro que andaba suelto por la pista”. Habían participado los señores Romá, López y García, “este último de Onteniente”. Se repitió la carrera, que era de 1,800 metros; los corredores, ahora, fueron los señores Baquero y Romá, que llegaron a la meta en ese orden.

La segunda prueba fue de nuevo la del recorrido lento, que tuvo cinco participantes. Sin embargo no se adjudicó el premio porque ninguno de los cinco pudo cumplir la regla de oro: terminar el recorrido sin detenerse. La tercera y última prueba consistió en dar ocho vueltas al circuito, completando 6,000 metros de recorrido. Los señores Baquero y Valari disputaron el trofeo y fue el primero el ganador.

En el entreacto del festival, el público se deleitó con las evoluciones acrobáticas de “Mr. Crowther, artista de la compañía ecuestre de Alegría, (que) hizo algunos ejercicios con dos ruedas de velocípedo sujetas a los pies”. Aplaudido, premiado por la organización porque no iba “a concurso”, el intrépido Crowther nos demuestra, por un lado, que las ruedas adaptables a los pies que habíamos visto nacer en 1870 como caprichoso invento americano, estaban vivas y activas en los espectáculos del Circo Alegría. Ello viene a señalar que el velocipedismo de mayor riesgo y exhibición se disfrutaba en los espectáculos gimnásticos y acrobáticos que cada año pasaban por

Valencia y las demás grandes ciudades, sin que los periódicos los destacaran ya por ser habituales.

### Jocs Florals

En 1876, el tranvía de caballos empezó a competir con el rosario de tartanas de toldo embreado que iba a llevar bañistas a la playa. Las líneas de ferrocarril que unían la ciudad con el mar hubo día que registraron cincuenta mil viajeros. Unos años después, en 1879, la Valencia que acababa de conocer el fonógrafo de Edison en una exhibición del teatro Principal, disfrutó de una Feria excepcional, con iluminaciones nocturnas que maravillaban a los forasteros, una exposición agrícola en el Skating Garden y una exposición industrial y artística en la Lonja. Por añadidura, la sociedad Lo Rat Penat, recién fundada, celebró ese año, por primera vez, en el teatro Principal, un brillante acontecimiento cultural, “els Jocs Florals”, fiesta literaria que fue palanca de la “Renaixença”, la recuperación del brillo clásico de la lengua y la cultura valencianas.

Todo ello, como es obvio, redundaba en beneficio del comercio y la hostelería. No es preciso señalar que los ciclos económicos de bonanza, y los años de buenas cosechas, mejoraron las expectativas feriales y estimularon los resultados. En la edición de 1880, la Sociedad Económica de Amigos del País eligió el “Skating Garden” como lugar predilecto para celebrar una exposición de máquinas extractoras de agua e instalaciones de vapor al servicio del riego de las nuevas explotaciones citrícolas, que se estaban extendiendo por amplias zonas.

La Feria de Julio de 1881 vino a coincidir con el incendio y destrucción de 25 barracas de pescadores de Nazaret, desgracia que concitó de inmediato la solidaridad de la prensa y las instituciones. “Las ferias estuvieron concurridas y brillantes como siempre. La Alameda presentaba el aspecto deslumbrador que tanta fama ha dado a estas populares veladas”, dice el Almanaque de “Las Provincias” al reseñar los festejos de 1882, en los que se registraron nada menos que 35.000 viajeros. El año siguiente, 1883, la cifra aumentó hasta 40.000 visitantes, según las crónicas. Fue, sin duda, una respuesta al aliciente añadido de la Exposición Regional, que se extendió entre julio y diciembre.

.....  
016

¡Que porten el ruloooo....!

1888

*Por segundo año consecutivo, quejas por el mal estado del piso.- Los corredores empezaron a usar uniformes de colores vistosos.- Irurzun y Cebrián, los mejores ciclistas del año.- Los carteles de la Feria de Julio, los velocípedos y su imagen como reclamo.-*

1340

Los concejales hay que reconocer que estaban muy inquietos. Después de las críticas de los periódicos que se produjeron el año anterior, la corporación quería que la Feria de Julio, y sobre todo la carrera de velocípedos, fuera de una organización impecable. Pero en cuanto los deportistas comenzaron a concentrarse, las quejas por el mal estado del pavimento se amontonaron sobre los hombros de los organizadores. Con baches, con carriladas hechas por el paso de muchas ruedas cuando el suelo estaba embarrado, con polvo, piedras, palos y mucha boñiga de caballo en el pavimento, no es agradable hacer una bonita exhibición deportiva en velocípedo.

En esas estaban, todos contrariados, cuando por encima de los sombreros de paja de las autoridades, por encima de las gorras de los deportistas, se elevó un grito popular. Parecía que la voz del Palleter se hubiera alzado de nuevo en Valencia:

--¡Que porten el ruuuuuulo...!

El rulo era la apisonadora municipal, una apabullante máquina de vapor que echaba humo como una locomotora y hacia avanzar un pesado rodillo, un rulo de dos o tres toneladas, que afirmaba el pavimento en las calles que se estaban adoquinando o en los paseos que necesitaban una cosmética capa de gravilla.

--¡El rulo, el rulo, el rulo...!

La chavalería se unió enseguida a la monserga. Previsoramente, el rulo había pasado el día anterior. Pero su trabajo había sido bastante imperfecto. El caso es que la carrera de velocípedos de 1888 pasó a ser la del Año del Rulo, porque “El Mercantil Valenciano” quiso lacerar al Ayuntamiento.

La Feria de Julio de 1888 registró más interés y público que los dos años anteriores. Aun a expensas del desfallecimiento de los corredores, el festival no se celebró a primera hora de la mañana sino a las cinco de la tarde del 21 de julio. Las “corridas”, que así se llamaban entonces, se celebraron en el paseo de carruajes “cuyo piso – escribió “El Mercantil Valenciano”-- no era muy a propósito para el objeto por su desigualdad, y aun lo hubiera sido menos si la comisión no hubiese mandado que el rulo de vapor nuevamente adquirido funcionase poco antes en el citado arroyo”. “Las Provincias”, en su crónica, donde ya habla de “carreras” en el titular, aporta el detalle del retraso en el comienzo de las pruebas, precisamente “porque decían los velocipedistas que la pista estaba mala”.

En la primera “corrida”, de seis vueltas al paseo y 1,950 metros de recorrido, participaron los señores López Romá y Cebrián, que emplearon, respectivamente siete minutos y un segundo, y siete minutos menos un segundo. En los extremos del paseo se situaron guardias municipales, provistos de banderas, para indicar el punto de giro. También fue novedad que los deportistas iban uniformados. Vestían “cazadoras a rayas blancas y azules, gorra del mismo color y calzón corto. Algunos llevaban la cazadora y gorra encarnadas o a rayas”, dice la crónica de “Las Provincias”.

En las diversas pruebas de esa jornada ya se reseñan caídas --“sin consecuencias” dice el periódico-- y con decisiones arbitrales del “tribunal” nombrado al efecto “en cumplimiento de cierto requisito del reglamento”. La penalización aplicada, que obligó a anular una prueba, consistió en que los corredores pasaron “por delante” de los guardias con banderas en vez de rodearlos.

Aunque el piso no fuera bueno, en 1888 ya hubo una organización, normas reglamentarias y unos árbitros especializados, que paraban una carrera o la declaraban inválida. Presidió ese jurado, que tuvo su sede en el pabellón municipal de la Feria, el señor Gargallo. También fue novedad en esa jornada deportiva la participación de cuatro “pequeñuelos”, que “llamaron la atención y el público les prodigó nutridas salvas de aplausos”. El diario dio los apellidos de aquellos jóvenes deportistas pioneros: Conejos, Marí, López y Méndez. El medio kilómetro que les pusieron como prueba lo recorrieron deprisa: emplearon entre minuto y medio y dos minutos. También fue novedad que una parte del festival se dedicó a “evoluciones y equilibrios”. Fue ahí donde dos ciclistas valencianos, Irúzun y Cebrián, se convirtieron en ídolos del público. “Al retirar oyeron frenéticos aplausos de los espectadores, que se admiraron de la maestría de ambos”, reseñó “El Mercantil”. “Las Provincias” añade detalles: hicieron “bonitas evoluciones, caminando sentados, arrodillados, acostados sobre el velocípedo, etc.” Y remata con admiración: “El señor Cebrián paraba breves segundos sin caer”.

Finalmente, el festejo terminó con carreras por equipos de cinco corredores, una prueba donde hubo alguna caída y suspensiones por infracción de las normas. El acto final, tras la deliberación de los jurados, fue la imprescindible entrega de premios: el gran triunfador de la jornada fue el señor Cebrián, que recibió el premio más importante, “una mesa y licorera”. Los siguientes premios de un festival convocado para otorgar solo premios artísticos, fueron los siguientes: dos jarrones, una escribanía, un bastón y un servicio de almuerzo. El festival terminó pasadas las ocho de la tarde. Y registró el que bien podríamos calificar como primer herido de las competiciones oficiales de bicicleta en Valencia. Al menos, fue el primero que se reseñó en un periódico: “El único incidente desgraciado que ocurrió fue la caída del señor Valeri. Por fortuna eran leves la herida en la mano y contusión en la cara recibidas”, dice “Las Provincias”.

### El velocípedo en el cartel de la Feria

La primera prueba ciclista de 1886 fue un éxito. De ahí que, en años sucesivos el festejo quedara vinculado al programa oficial de la Feria de Julio y que aparecieran en el cartel anunciador. Junto con los nombres de los matadores de toros, el concurso musical, la Gran Cabalgata, los Juegos Florales, los fuegos artificiales y la elevación de aerostatos, las “grandes carreras de velocípedos” estuvieron presentes cada año hasta que en 1907 se cambió la denominación por la de “carreras de bicicletas y motocicletas”.

Junto al rótulo anunciador, en la colección de carteles que el Ayuntamiento conserva en su Archivo, podemos encontrar, al lado de las grandes figuras alegóricas de Valencia y la Feria, pequeñas viñetas, apuntes que los artistas incluían como alusión al deporte de las dos ruedas. En el cartel de 1889, y en el de 1892, hay ciclistas que conducen o llevan de la mano una “High Wheel” muy especial, en tanto que tiene solamente una gran rueda; quizá por error del pintor, que trabajaba de memoria, la pequeña rueda trasera que daba estabilidad a la máquina no aparece.

Sin embargo, en el cartel de 1895 el artista encontró espacio para incluir, entre todas las actividades feriales, a cuatro ciclistas en un “sprint” final de carrera. Las bicicletas, en este caso, son las de seguridad, consagradas en el mercado a partir de 1885. Son máquinas ya familiares a nuestros ojos, muy parecidas a las dominantes en el siglo XX. En el año 1897, el cartel incluyó un apunte, apenas una insinuación, de unos ciclistas en competición que cabalgaban bicicletas de dos ruedas iguales. En el cartel de 1908 volveremos a ver un ciclista saludando, mientras lleva de la mano su herramienta deportiva; pero, quizá por estética, el pintor introdujo el modelo “High Wheel”, para entonces ya anticuado.

En el libro “Cuando el fútbol no era el rey”, fundamental para conocer el inicio de la práctica de los deportes en Valencia, el autor, Carles Sirera Miralles, refleja la confusión que produce la exploración de unos medios informativos que no nos aclaran con precisión cuándo comenzó a ser usada la bicicleta convencional que en 1885 fue comenzada a fabricar en Gran Bretaña. Sirera considera probable que desde 1887 se usaran ya en Valencia las nuevas bicicletas de ruedas iguales. Y acuña el año 1891 como el de la consolidación de estas máquinas en la ciudad. Los datos que proporcionan los carteles ayudan a interpretar la realidad; pero puede ocurrir que entre los artistas predominara una confusión parecida a la de los periodistas, que seguían hablando de velocípedos aunque propiamente no lo fueran. Después de todo, una máquina de gran rueda se puede considerar más evocadora, o artística para una viñeta, que una máquina convencional.

017

## Dos ruedas para la buena sociedad

1889

*El cólera, peligros, temores y desgracias.- En 1890 no hubo Feria de Julio por la epidemia; tampoco la hubo en 1884 y 1885.- “La Chata” y los velocípedos.- La buena sociedad se interesa por las dos ruedas.- Pruebas en Valencia, en Barcelona y en Madrid.-*

1411

La Valencia de 1889 abordó la Feria de Julio con la alegría de estar remontando la época amarga de los años del cólera. Y sin pensar, desde luego, que dentro de unos meses, a causa de un rebrote de la enfermedad, también sería preciso suspender los festejos para evitar la avalancha de forasteros que ahora llenaba las playas y las calles.

El comercio y la hostelería estaban muy felices en julio de 1889. “Las Provincias” habló de una sociedad que era capaz de llenarlo todo. Las corridas de toros eran muy prometedoras y el buen ambiente se respiraba a través de muchos indicios: los trenes llegaban llenos y las fondas no tenían habitaciones libres; los cientos de bañistas del Cabanyal veían pasar largos trenes con vagonetas cargadas de rocas, arrancadas en las canteras del Puig, que se colocaban en la escollera de ampliación del puerto; los tranvías reforzaban horarios para atender a la masa de público que acudía al puerto y la playa a bañarse y comer una paella... La gente, mucha gente, se quedaba a la fresca hasta más allá de las nueve, para dar luego una vuelta por la Feria. “La Alameda presentaba un hermoso golpe de vista”, escribió “El Mercantil Valenciano” el 20 de julio, al hablar de la inauguración. “Y eso que no estaban terminadas todas las instalaciones”, dijo luego en una puya dedicada al consistorio.

La Valencia que siempre se las apaña para recuperarse pronto de los golpes, lucía su mejor facilidad para vivir la vida. Si había vuelto a publicarse “La Traca” es que todo iba bien; si en la plaza de la Reina había luces eléctricas en globos de colores para iluminar el Café del Siglo, Casa Singer y la pastelería de Burriel... es que todo iba bien. El Ayuntamiento, ese año, mostraba satisfecho la iluminación eléctrica de su pabellón en la Alameda, capaz de encantar a los vecinos y a los miles de forasteros que llegaban desde los pueblos.

Había cientos de farolillos de colores y piñas de globos con luz eléctrica. El arco levantado por la Diputación era precioso, las casetas de madera preparadas para la venta de objetos tenían este año un aire muy digno. Todos querían comprar, por un real, el abanico con un cromó de colores de la Feria que el artesano José Bru estaba fabricando por miles. Todos querían ver, en los escaparates de la bajada de San Francisco, las preciosas vistas de la ciudad que exhibía el fotógrafo de moda, don Antonio García, retratista de la buena sociedad. El año anterior, el joven Joaquín Sorolla, aprendiz en el taller y promesa en la pintura, se había casado con la hija del fotógrafo, Clotilde; y la pareja estaba ahora estrenando la casa estudio de Madrid donde el artista ya atraía a lo más selecto de la corte.

El 21 de julio, segundo día de Feria, la Alameda estaba a reventar en espera de que se celebrara la anunciada carrera de velocípedos. Convocada para las cinco, no dio

principio hasta las seis. “Los lados estaban totalmente atestados de gente, contenida por guardias de turno y serenos de uniforme”, escribió “El Mercantil Valenciano”. Que añadió: “Todos los pabellones, y en especial el del Ayuntamiento, estaban concurridos por elegantes y distinguidas señoritas, que contribuían con su presencia a dar más realce y colorido al acto”.

Las nuevas bicicletas llamaban la atención. Y eran el reclamo de la buena sociedad valenciana como estaba ocurriendo en Madrid y en Barcelona. Los elegantes de Valencia sabían lo que era un *sportsman*. Y que darse el capricho de tener uno de los nuevos bicis costaba no menos de 60 duros. Pero la moda social elegante imponía el tiro de pichón, ocasionalmente la esgrima y el *lawn-tennis*, aunque el biciclo era la herramienta que mejor desarrollaba el cuerpo y sus facultades.

Las familias elegantes de Valencia sabían por las revistas que el 14 de mayo de 1889, los jardines del Retiro presentaban un aspecto magnífico. Las tribunas del velódromo se habían convertido en un sucedáneo de los palcos del Teatro Real y damas y caballeros de la buena sociedad competían por lucir las mejores galas. Se había publicado que allí estaban los condes de Caserta con sus hijos, rodeados de las distinguidas damas de la junta benéfica para la construcción del Asilo de Huérfanos de la Santa Cruz: la duquesa de Ahumada, los marqueses de Villamejor y de la Laguna, la vizcondesa de Trueste... “El *Todo Madrid* ocupaba por completo las dos amplias tribunas y las numerosas sillas colocadas alrededor de la pista”, escribió el redactor de “El Imparcial”. Todos, en efecto, estaban esperando la llegada de la presidenta de la junta, su alteza real la infanta Isabel, hermana del difunto rey Alfonso XII, que se distinguía por su talante abierto y populista y era reconocida por el pueblo español como “La Chata”.

Valencia, en efecto, se quería mirar en el espejo aristocrático de Madrid y en el abanico burgués de Barcelona. Por eso en julio de 1889 la Alameda dio paso a la más selecta concurrencia, que participó en la fiesta de globos previa a la fiesta de las bicicletas, presidida por el teniente de alcalde Andrés Gargallo, el concejal Vicente Lliberat, el vocal de la junta miguel Durán, y dos asesores expertos, los señores Massó y Monterde.

### Carreras en Madrid y en Valencia

En Madrid, el 14 de mayo, llegó al fin “La Chata”, sonó la Marcha Real, se oyeron muchos aplausos y algunos vivas y cuando doña Isabel tomó asiento con su ramo de flores, comenzaron las pruebas de velocípedos. Y quedó bien claro que las tres grandes ciudades españolas, en un momento económico pujante, miraban, sobre todo, al espejo francés. Porque París, hay que recordarlo, estaba celebrando su Exposición Universal. Bajo la sombra de la flamante y espectacular torre de Eiffel, la Ville Lumiere, ese año, presentaba al mundo los mejores avances de la ciencia y el progreso: la telefonía ya competía con el telégrafo; y el fonógrafo anunciaba otras muchas maravillas asociadas a la electricidad, como la bombilla incandescente, que reemplazaba toda la iluminación del pasado humano.

También la bicicleta triunfaba de manera clara: era una máquina con futuro, para los jóvenes, para los *sportsmen* que soñaban con la independencia de salir al campo y a los caminos, en busca de paisajes inéditos. Y que además anunciaba otros medios de transporte más rápidos aún, como los tranvías eléctricos o los carruajes impulsados por la fuerza del queroseno.

En Madrid, el 14 de mayo de 1889, se corrió, entre otras pruebas dotadas con premios artísticos, el campeonato de España para bicis, sobre 5.000 metros de

recorrido, dotado con un “magnífico reloj de oro, regalo de S. M. la reina regente”. “Tomaron parte en la carrera los señores don Arturo y don Ricardo Periquet, el señor Rondster y otros cuatro más, venciendo el segundo en diez minutos y cuarenta y cuatro segundos”.

En total se celebraron siete carreras, una de ellas dedicadas a triciclos y tándems y la última consagrada a prueba de obstáculos. Esta última “la que más gustó a la concurrencia”, contó con la participación del señor Herrero y de los hermanos Periquet, sin duda los dos mejores ciclistas de España en aquel momento. Ricardo Periquet, el ciclista más rápido de España, también recibió de manos de “La Chata” el trofeo que le acreditaba como el más habilidoso.

En Valencia, el 21 de julio de 1889, se dieron tres carreras, todas de velocidad. En la primera, tres parejas de corredores dieron tres vueltas al circuito en una prueba en la que se proclamó vencedor Peñalba, con un tiempo de 4 minutos y 12 segundos, seguido de Baquero, con 4 minutos y quince segundos. El primer se llevó un elegante juego de copas de champán de metal y cristal, el segundo una licorera. Pero lo interesante es que el vencedor, en la segunda prueba, venía obligado a defender su título dando a los participantes la ventaja que el jurado estimó oportuna. Aquí la prueba fue a ocho vueltas y el vencedor fue de nuevo al imbatible Peñalba, que empleó 11 minutos y dos segundos, sacando medio segundo a su perseguidor, Irurzun, otra estrella del ciclismo valenciano. Tres corredores, Balari, López e Izquierdo se descolgaron de la prueba en la cuarta vuelta, con la finalidad de perderla y ser los contrincantes de la tercera carrera de la tarde, concertada a solo dos vueltas. En dos minutos y diez segundos, Balari se proclamó vencedor.

.....

018

## El pavimento y las carreteras

1889

*El Ensanche, la fábrica de Tabacos y la nueva calle de Colón.- Se necesitan nuevos pavimentos.- Moret quiere 10.000 kilómetros de buenas comunicaciones.- Rusiñol y Casas, en bici por Cataluña.- Las dos ruedas son la modernidad... aunque cueste mucho esfuerzo.-*

1366

A primeros de julio de 1889, los valencianos podían ver, situados en el extremo de la Glorieta, el nacimiento de una gran avenida sobre lo que había sido ronda exterior de la muralla. A la izquierda, las chimeneas de la fábrica de gas echaban un humo negro y espeso. A la derecha quedaba el macizo edificio de la Aduana, dedicado a fábrica de tabacos. Más de mil mujeres trabajaban todos los días en las espaciosas naves del destartalado conjunto, por cuya puerta principal entraban las vías del tranvía para hacer más fácil la carga y descarga. De las manos hábiles de las valencianas salían puros perfectos que competían en calidad con los fabricados en Sevilla, Santander y Alicante. Un farías valenciano era garantía de buen tabaco; y se producían aquí, en la Glorieta, en unas instalaciones que a quinientos metros ya exhalaban un aroma picante de tabaco que hacía estornudar a los más sensibles.



La explanación que estaba naciendo seguía el curso de la muralla y ya era llamada por el Ayuntamiento la calle de Colón. Ancha como pocas, la calle nueva cubría el viejo valladar de la muralla y tenía que servir para comunicar el casco antiguo, en la parte donde había estado la Puerta de los Judíos, con el Ensanche, esa promesa de calles en cuadrícula, con generosos chaflanes, que iba a dotar a Valencia de un barrio moderno y elegante, destinado incluso a soldar Ruzafa con la ciudad central.

En el arranque de la calle de Colón los carros, en cientos de viajes, estaban depositando, de una parte, montañas de piedra de un grosor parecido al que se usa en el balasto del ferrocarril y, de otra, cientos de adoquines de rodeno para encintar nuevas aceras. “El Mercantil Valenciano”, el 2 de julio, informaba: “Han comenzado ya en la calle de Colón los trabajos de instalación de las cañerías para el agua potable. Tan pronto como estos queden terminados se extenderá en el arroyo la piedra gruesa que hay amontonada junto a la Fábrica de Tabacos y dicha calle quedará arreglada con el firme que tan buenos resultados dio cuando se ensayó en el trozo comprendido frente al Matadero”.

El Matadero, en el año 1889, era el viejo y estaba situado en el solar de lo que hoy es Colegio Cervantes, en Guillén de Castro. El Matadero nuevo, el de la Petxina, no llegó hasta 1902. Luego lo que estaba haciendo el Ayuntamiento era, sobre todo, acondicionar la ronda de la vieja muralla y, sobre todo, las zonas más sensibles de circulación de carros, de carga y descarga, tanto en la fábrica de Tabacos como en el Matadero que suministraba a la ciudad de toda clase de carnes.

En la España de los años ochenta del siglo XIX hubo verdadero interés por mejorar los caminos y carreteras. El velocípedo, la bicicleta, no eran más que presagios de que el tiempo estaba cambiando y de que el progreso llamaba a la puerta de la diligencia, de las tartanas, de las caballerías, para empezar a hablar de relevo. No es que eso fuera a ocurrir en cuatro días, pero la sociedad europea estaba ya respirando la convicción de que “hoy las ciencias adelantan una barbaridad”. De modo que era normal que los velocípedos hicieran pensar en otras máquinas más veloces; como era normal admitir que las calles debían estar bien pavimentadas, adoquinadas y dotadas de bocas de alcantarilla para que la lluvia no trajera la epidemia de barro, cortado a tiras por las rodaduras de los carros, que los valencianos padecían durante semanas en cientos de calles y plazas.

Por eso el liberal Moret, en julio de 1889, presentó en el Congreso una proposición destinada a construir nada menos que 10.000 kilómetros de carreteras en toda España. La idea era que todos los pueblos situados a diez kilómetros de distancia de cualquier línea de ferrocarril fueran comunicados con su estación más cercana, solución que aumentaría la comunicación de cientos de miles de personas con el progreso ferroviario. Por si nos vale, el precio tipo de un kilómetro de buen camino estaba entonces en las 19.000 pesetas.

### El viaje de Rusiñol y Casas

Que la bicicleta, durante sus primeros años, encontró fervorosos seguidores en los círculos más esnobistas de la aristocracia, la burguesía y las bellas artes está más que probado. Su precio no podía hacerla del pueblo y fue una máquina para exquisitos *sportsmen* que no tenían reparo el viajar llamando la atención. Uno de los grandes admiradores del vehículo de dos ruedas fue el pintor, escritor y dramaturgo Santiago Rusiñol, que en 1889 publicó en “La Vanguardia” (22 de septiembre) una deliciosa crónica, titulada “De Vich a Barcelona en Bicicleta”, donde describe las sensaciones y experiencias de un joven ciclista que marcha por los caminos polvorientos, entre caídas,

sudores y otros mil avatares, para ser objeto del asombro de las damas o la indignación de los carreteros.

La correrías del pintor, que tenía apenas 28 años, las realizó con su colega y amigo, Ramón Casas, que contaba 23 años durante la aventura. Los dos marcharían ese año a vivir el ambiente artístico de Montmartre en el París de la Exposición; los dos estaban llamados a fundar y dar vida al famoso café bar “Els 4 Gats”, donde Ramón Casas, en el año 1897, se pintó a sí mismo, y a Pere Romeu, el promotor del establecimiento, pedaleando duro sobre un tándem.

Rusiñol, en “La Vanguardia”, abre su relato dando cuenta de la gran proliferación de bicicletas en la ciudad condal. Lo hace a través de una escena, llena de magia, que es una especie de danza de faroles: por la noche, dice, se puede ver “ciertas luces que aparecen en las tinieblas, se deslizan veloces sobre el sueño bruñido que las reflejan; van, vienen, se alejan y acercan con sigilo, dan vueltas y revueltas, describen círculos o bien trazan curvas cual si quisieran escribir anchurosas rúbricas...” No son luciérnagas, afirma, sino “manadas de velocípedos cabalgados, que subdivididos en las especies de bicicletas, triciclos, tándems y otras muchas variedades, evolucionan por aquellos desiertos, huyendo de la presencia de los coches y tranvías que les tienen marcada antipatía por miras egoístas de parentesco”.

Es imposible reproducir completo el delicioso relato, que se puede encontrar cómodamente en la hemeroteca del diario. Pero merece figurar en la antología del elogio y la ironía humorística sobre el mundo de la bicicleta; una máquina de la que Rusiñol se confiesa devoto a través de verla evolucionar con otros tripulantes. “Ánimo corazón, tú has de probar eso”, se dice el autor para animarse. “Y lo probé –añade a renglón seguido con sarcasmo-- ¡vive Dios... y lo probé pronto y mal y sufrí todas las consecuencias y calamidades de aquel tan hermoso engaño!!”

Porrazos, volteretas y chichones se convierten en protagonistas de un relato lleno de incidencias donde el viaje solo es plácido cuando los ciclistas van desde Barcelona a Vich en tren... con las máquinas facturadas en el furgón de cola. Después, a la hora de pedalear, los dos, como don Quijote y Sancho, lo sufrirán todo: visitarán sin pedirlo un campo de maíz, vivirán un verdadero aterrizaje sobre grava, recibirán la lluvia de piedras de un arriero, llegarán con voltereta a un balneario de moda y sufrirán el escarnio de una dama que les recrimina ir sudados.

Vuelven los dos pintores, aunque bastante magullados, a Barcelona. Allí se enteran de que el Gobierno estaba pensando “imponer contribución al velocípedo”. De donde nace la reflexión final del relato: “Si el Gobierno prueba de montar en bicicleta antes de imponer ese recargo, estoy seguro de que prescindirá de tal entrada en el tesoro, considerando que bastante pena tiene el que va por esos mundos en vehículo tan inseguro y de caprichos tan geniales”. Con todo, jóvenes y vitalistas, los dos pintores ciclistas, pese a la trapisonda y la moraleja de su viaje, animan a la aventura de viajar en bicicleta más que desaniman: la descripción de tipos, paisajes, bares, pueblos y gentes que hay en el relato viene a ser, muy tempranamente, la clase de mosaico que los ciclistas siempre han preferido. A pesar del calor, el sudor o las eventuales caídas.



## Bicicletas y flores para el Conqueridor

1891

*El monumento al rey don Jaime se inaugura por fin en el Parterre.- Una gran procesión cívica recorre las calles de Valencia.- Con motivo de las fiestas se programaron dos días de carreras de velocípedos.- Corredores de toda España se dieron cita en la ciudad.- Primera Batalla de Flores.-*

### 1.342

Después del amargo parón de 1890, obligado por la epidemia del cólera, autoridades, comercios y periódicos se pusieron tácitamente de acuerdo a la hora de hacer memorable la Feria de Julio de 1891. Por fortuna, no tuvieron que esforzarse mucho. Porque, finalmente, después de años y más años de gestiones, rifas, campañas, recaudaciones, concursos y esperas, la estatua del rey don Jaime estaba ya sobre su pedestal, preparada para ser inaugurada solemnemente.

El 20 de julio, las campanas de todas las parroquias despertaron a los vecinos a las seis para anunciar que empezaba la gran celebración. Y a media tarde, con buena temperatura, una cabalgata cívica se movió desde el Ayuntamiento hasta el Parterre acompañada por cinco batallones con su correspondiente música.

Portaba la Senyera, extraída del Archivo con la solemnidad tradicional, el concejal Martí Andrés, acreedor al honor por ser el más votado en las elecciones. Una de las rocas del Corpus, la llamada “Valencia”, desfilaba en la comitiva: cuatro señoritas, vestidas de labradora valenciana, lanzaban poemas alusivos a la fiesta. Por San Vicente, Cajeros, San Fernando y el Mercado, escuelas y gremios, corporaciones y ateneos precedían a la representación de Lo Rat Penat, institución que con Teodoro Llorente al frente había puesto en pie la junta promotora de un monumento costeadado principalmente por los valencianos. Bolsería, Caballeros, plazas de la Constitución, de la Almoina y del Arzobispo, calles del Palau y de las Moscas... La solemne comitiva buscó la plaza del Temple para enfilear la de Tetuán y llegar al Parterre.

Para que fuera realidad el costoso proyecto, para que Valencia hiciera piña en torno a un proyecto aglutinador, habían sido precisos muchos esfuerzos, iniciados quince años atrás, en 1876. El diario “Las Provincias” de ese día relataba en su primera página toda la larga tramitación. Incluso hizo falta implorar al Gobierno para que el Ejército cediera unos viejos cañones, abandonados en el castillo de Peñíscola; pero hasta complicado trámite se superó, los fustes de bronce llegaron en trenes y carros hasta los talleres de fundición valencianos y la estatua del rey, modelada por el escultor Agapito Villamitjana, cobró forma y fue elevada con una enorme grúa.

En el pedestal, con letras de bronce, la comisión promotora había mandado escribir:

Al Rey Don Jaime el Conquistador,  
Fundador del reino valenciano  
Valencia agradecida  
Año MDCCCXCI

Entró vencedor en Valencia  
Librándola del yugo musulmán,  
El día de San Dionisio  
Del año MCCXXXVIII.

Dos días ciclistas

Pero las emociones y el calor del brillante día de arranque de la Feria no impidieron que a las seis de la mañana del día 21 la Alameda ya estuviera de bote en bote a la espera de las carreras de velocípedos. Comenzaron a las seis y media, con temperatura fresca, y los periódicos dejaron constancia de que “este festejo ha resultado más brillantes que otros años”. En efecto, estuvo mejor organizado y mejor resuelto. Se notaba a las claras que la afición creciente a la bicicleta permitía tener jurados competentes y cronometradores eficaces. Tres grandes promotores del ciclismo valenciano, Massó, Monterde y Villalba, presidían el jurado. La subcomisión de carreras de la Feria, compuesta por los señores Albors, López, Cano Pacheco, Rosell y Villanova, llegaba ese día al final de muchas semanas de esfuerzo organizador. Por eso había en la pista nada menos que 19 adultos preparados para correr y un grupo numeroso de niños. Por eso se habían desplazado hasta Valencia ciclistas procedentes de Madrid, Tarragona, Huesca, Lérida y Castellón, un evidente signo de éxito.

Cuando todos los participantes dieron una vuelta a la pista, a modo de presentación, acompañados por la banda de música de los Bomberos, se disputó la primera carrera regional de velocidad, sobre ocho trayectos a la pista, 4.800 metros en total. Ricardo Minué Puchades llegó el primero a la meta y se llevó el premio, consistente en una escribanía de bronce. Vicente Ferrer Pérez quedó en segunda posición.

En la segunda prueba se regresó al espectáculo de la lentitud, en este caso sobre 2.400 metros. Ganó el único corredor que llegó a la meta sin penalización, Gregorio Campaña, de Huesca, ganador del trofeo aunque el jurado tuvo que dirimir una protesta. La tercera parte de la jornada, una prueba de obstáculos, “fue la carrera más animada”. Incluía pasar “un balancín de madera, varias botellas y listones de madera clavados en el suelo”. Y de los ocho participantes, después de la retirada de tres, Luis Campo, que no tuvo penalizaciones, fue el vencedor, en dos minutos y un segundo.

Todavía hubo una prueba final, nueva en el programa: la carrera de velocidad para niños, consistente en una vuelta a la pista. Ricardo Morales fue el vencedor en una prueba en la que participaron tres promesas del ciclismo valenciano.

Que el año era especial y que la afición ciclista era creciente lo demuestra el hecho de que en 1891 se dedicaran dos jornadas a la bicicleta. A las siete de la mañana del 22 de julio se emprendió la segunda tanda de pruebas, con una carrera regional de velocidad, sobre 3.600 metros. Fue ganada por Ricardo Sancho con un recorrido de 10'15", seguido por Ricardo Minué, que empleó 10'20". Fue la primera prueba oficial valenciana en la que los objetos artísticos se sustituyeron por dinero como premio: Sancho se llevó 20 duros y Minué, 50 pesetas.

El programa incluyó después el llamado Campeonato del Este. “En esta carrera, que se habían de recorrer nueve kilómetros, había gran interés entre los aficionados a este *sport*. Algunos de ellos cruzaron apuestas de consideración”, dice el diario “Las Provincias”, abriendo los ojos informativos a una realidad valenciana donde si se apostaba por el vuelo de los palomos o los picotazos de unos gallos, razón de más para hacerlo sobre el pedaleo de dos deportistas. Participaron corredores de Huesca, Madrid (2), Benicarló y Lérida (2), ninguno de Valencia. “Esta carrera fue muy reñida”, dice el diario. Los espectadores, tras la retirada de cuatro participantes, pudieron asistir a la pugna de Luis del Campo y Gregorio Campaña, que resolvió a favor del primero en 17 minutos y 21 segundos de carrera. El primero se llevó un premio realmente importante, quinientas pesetas, mientras el segundo se llevaba cien pesetas.

Aun quedaba una prueba, la de hándicap, “obligatoria para todos los vencedores con las ventajas que el jurado creyó oportunas. Consistía en dar dos vueltas a la pista a toda velocidad o sea recorrer 2.400 metros”. Comenzaron la prueba siete ciclistas, pero solamente dos llegaron a meta: Ricardo Campaña fue el vencedor. Al final, el presidente

de la Junta General de Feria, señor Taroncher, “invitó a los señores de la subcomisión de velocípedos, a todos los velocipedistas que concurrieron a las carreras y a los representantes de la prensa, a un espléndido lunch, que fue servido en una de las grutas del pabellón municipal”. La reseña de prensa concluye con tres líneas felices: “Al escanciarse la manzanilla, menudearon los brindis, los cuales fueron reasumidos por el señor Taroncher”.

### Primera Batalla de Flores

Claro que a la brillantez de la Feria de 1891 aún le faltaba ver lo mejor: la nueva Batalla de Flores, introducida por el barón de Cortes en el programa. La fiesta venía de Italia y había recalado en Niza; la fiesta la reclamaba el diario “La Época” para introducirla en las fiestas de Madrid, pero Valencia se adelantó. Y aunque estuvo precedida de un pequeño aguacero, o quizá por eso, resultó uno de esos espectáculos corales de los que Valencia sabe sentirse orgullosa.

La prensa no escatimó elogios al espectáculo, que sin duda dio momentos de gran belleza. “Las Provincias” destacó mil cosas: “La amable facilidad con que han respondido las distinguidas familias que acudieron con sus carruajes al risueño combate; el gusto exquisito con que estos iban adornados; la actitud simpática con que asistía a la fiesta el público numerosísimo que llenaba la Alameda, el entusiasmo con que saludó a los galantes luchadores, y la aprobación clamorosa de los fallos del jurado, distribuidor de los premios, todo ello constituye una sanción definitiva del nuevo espectáculo...”

---

### 020 bicicletas

## Carrera para el primer Club valenciano

1892

*La Retreta, los carros-farola y el accidente.- Un espectáculo a cargo de cientos de soldados de la guarnición.- La luz eléctrica comenzó a inundar los pabellones de la Feria de Julio.- Cinco emocionantes pruebas en bicicleta.- El buen año del madrileño Luis del Campo.-*

1441

La culpa, una vez más, fue del pavimento. O por decirlo mejor, de la ausencia de pavimento. El caso es que el carro-farola, una maravilla luminosa que tenía que cerrar la Retreta, metió una de las ruedas en un bache enorme y el león rampante que coronaba la composición se venció hacia la izquierda, rompió las patas de cartón piedra y se vino el suelo estrepitosamente. El primer gran espectáculo de la Feria de Julio de 1892 estaba a punto de fracasar. No solo se había lastimado el león; es que incluso se había roto “el aparato de luz Drumont que llevaba interiormente”.

Desde los almacenes municipales de la calle de Na Jordana, donde los decoradores lo habían montado durante todo el día, el león luminoso no pudo llegar a su destino, la plaza de toros, lugar de concentración y salida de la Retreta. De modo que hubo que prescindir del atractivo final y la prensa, al día siguiente, reseñó que “le faltó el vistoso final del gran carro-farola”.

La Retreta, en terminología militar, es el desfile de regreso a los cuarteles de una guarnición; pero por extensión, el nombre se aplicó a una modalidad de espectáculo, muy querido del público, donde todas las guarniciones militares de la ciudad, más la

Guardia Civil, recorrían las calles en compañía de bandas de cornetas y tambores, música, y en el caso de la Feria de Julio valenciana, de comparsas, carrozas y otros muchos elementos festivos.

El desfile de 1892 se inició a las nueve de la noche y, siguiendo la costumbre, fue seguido por miles de personas que animaban las calles del centro. Cuando la luz eléctrica estaba empezando a llegar a la ciudad, los valencianos disfrutaron viendo cómo todo el aparato militar se transfiguraba: los tambores de la banda se convertían en faroles con luz interna; las lanzas de la Caballería llevaban farolillos japoneses en la pica; los soldados de Infantería marchaban con hachones encendidos. Había faroles con los escudos de todas las provincias españolas y faroles con las iniciales del Rey... Todo lo militar se adaptaba, transformado para dar al público un espectáculo de música, color y luz, que llegó a su culminación cuando desfiló una gran culebra luminosa, de 26 metros de larga, que era portada y movida por 18 soldados con picas. “Producía buena visualidad aquel simulado reptil cuya brillante cabellera moviase al rápido ritmo de los conductores”, dijo la crónica periodística al día siguiente.

Tras recorrer la ruta de los principales comercios, bares, teatros y cafés, la Retreta de 1892 llegó hasta el real de la Feria, donde “la iluminación es más espléndida que en años anteriores, sobresaliendo la de los pabellones del Ayuntamiento, del Círculo Valenciano y de la rifa de Nuestra Señora de los Desamparados, alumbrado este último con luz eléctrica”.

### Cinco pruebas y un Club valenciano

Al día siguiente, de nuevo en horario vespertino, la Feria abrió sus puertas una vez más al espectáculo de los ciclistas. Entre los años 1892 y 1894, todos los datos que la prensa suministra vienen a demostrar que la Feria de Julio fue sustancial para la difusión del deporte de las dos ruedas. En esos años, las bicicletas llamadas “de seguridad”, los modelos convencionales, fueron entrando con decisión en el mercado valenciano, en un clima de aumento de la afición, las excursiones y las pruebas más o menos oficiales. En 1892, la Feria incluyó cinco pruebas distintas: de velocidad nacional, local y regional, infantil, y de resistencia, esta última llamada Campeonato Nacional, sobre 13 kilómetros de recorrido.

El número de inscritos prueba la expansión acelerada del deporte en España: participaron quince corredores de Valencia, tres de Madrid, dos de Castellón y uno de Vilanova y la Geltrú, Segovia, Benicarló, Huesca y el Grao, población esta última que todavía era municipio independiente del de Valencia. Además, corrieron también nueve niños de diversas procedencias; tres ellos eran hermanos, Ricardo, Pepito y Miguel Morales, todos del Cabañal.

Por descontado que hubo una organización compleja: los corredores iban uniformados, había jueces y cronometradores; todo estaba ya tocado de profesionalidad. E incluso se dio una carrera, la local, especialmente reservada para los socios del Club Ciclista Valenciano, que acababa de nacer para aglutinar a los aficionados. Sin embargo, la organización fue desbordada por la gran cantidad de público: “La aglomeración del gentío a los lados del velódromo era tanta, que difícilmente se podía sostener el buen orden de los espectadores”, anotó “Las Provincias”. “El Mercantil Valenciano”, por su parte, añade que “fuerzas de la Guardia Civil, municipales y guardias nocturnos a duras penas pudieron conseguir que quedase despejada la pista destinada a las carreras”.

De ahí, y de la ingenuidad festiva de quienes no conocían las carreras, que hubiera incidentes, con el resultado de tres mujeres heridas. “En la casa de socorro instalada en el paseo de la Alameda, fue curada una señora llamada doña Teresa Gaspar Vidal, de 53

años, habitante en la casa número 8 de la calle del Torno, que presentaba la fractura completa del cúbito y radio derechos en su tercio medio”, dijo “El Mercantil Valenciano” del día siguiente. La segunda persona herida, otra señora, “fue arrollada por una bicicleta, causándose algunas lesiones en la cara y labios”. Finalmente, el accidente más llamativo fue el que sufrió “una agraciada joven de 18 años, llamada Micaela Tamarit, nodriza, llevando en brazos una niña de tres años, cometió la imprudencia de atravesar la pista en el mismo momento en que pasaban varias bicicletas”. Derriba en tierra, perdió el conocimiento, “manando mucha sangre de una extensa herida que se produjo en la cabeza. La niña, afortunadamente, no sufrió más que una ligera contusión en la frente”. “El Mercantil Valenciano” nos añade al balance las heridas de un ciclista, Luis Vidal, que sufría escoriaciones en el antebrazo y la rodilla derechos.

Era preciso cuidar el orden, advertir al público de los riesgos de una competición donde todo era nuevo y maravillaba. Y donde la velocidad ya producía riesgos. “Como un relámpago pasaban y volvían a pasar: parecía que fuesen de acero, como las bicicletas, los músculos de los que las montaban y regían”, se escribió al hilo de la prueba de resistencia de 13 kilómetros, que ganó el madrileño Luis del Campo en 30 minutos y 20 segundos de competición. Luis del Campo también había ganado la primera prueba, nacional, al hacer tres vueltas al circuito, 3.900 metros en total, en 8 m. 50”. Las 650 pesetas que ganó al vencer en las dos carreras ya eran un notable aliciente en ese momento.

En 1892, la fiesta de la bicicleta configuró un éxito municipal. Pero, cuidado, porque era preciso cuidar el piso de la Alameda para todos, bicicletas y peatones. “Una observación tenemos que hacer al galante alcalde y a la celosa Junta de la Feria”, escribió el diario dirigido por Llorente. “Los paseantes, y sobre todo *las* paseantes, se quejan del piso de la Alameda. Falta apisonarlo y regarlo bien. Ayer tarde había mucho polvo, y además está desigual: no corresponde a lo que es el Real de la Feria”. Y es que las largas faldas se avenían muy mal con los suelos polvorientos o embarrados.

Dos curiosidades conviene destacar de esos días de junio de 1892, en el mismo ámbito de las comunicaciones y el transporte. Por esos días se inauguró la línea del ferrocarril Gandía-Alcoy, el popular “Chicharra”, que tan grandes servicios habría de prestar durante décadas. Por otro lado en la ciudad, muy cerca de la Alameda, entraron en servicio las vías metálicas para carruajes del Camino del Grao, “importantísima mejora que ha de dar grandes facilidades al tránsito de la carretería, y que resuelve el verdadero problema de la viabilidad de este camino”. Tan importante era esa infraestructura que “El Mercantil Valenciano”, por su parte, señalaba el contraste y contrasentido que suponía que “mientras la gente se apiñaba y apiñaba para ver una diversión de utilidad muy discutible (hablaba de las corridas de toros), en cambio el camino del Grao presentaba su aspecto habitual, como si apenas tuviese importancia el hecho de abrir al tránsito las dos vías públicas metálicas”

En 1889 se había hecho una primera prueba de viabilidad, sobre un tramo de 200 metros; comprobado que el sistema era práctico, se adjudicó la concesión a la empresa belga fabricante de los carriles, V. Demerbe y Compañía, que cobraba peaje a cada uno de los miles de carros que transitaban a diario entre el puerto y la ciudad. Pero en el viaje inaugural, entre el Óvalo del Puente del Mar y la línea férrea de Tarragona, los carruajes emplearon solo siete minutos, una velocidad que se consideraba excepcional.

*Taquillas para ver las carreras de la Feria de Julio.- Un astro de la bicicleta, Ricardo Minué, apareció en la cantera de aficionados valenciana.- Bicicletas de 11 y de 14 kilos.- Valencia, en la exposición colombina de Chicago del año 1893.-*

1306

A la bajada del puente del Real, al arrimo del primer eucaliptus de la Alameda, la Junta de Festejos de la Feria de Julio de 1893 puso una taquilla. Sobre la ventanita de arco, un cartel, escrito a mano, anunciaba una gran novedad: las sillas de pista para la Gran Carrera de Velocípedos costaban dos reales. Y aunque 50 céntimos era más barato que una buena entrada para el teatro Principal, no era lo que se dice un regalo. Por eso la gente lo que preguntaba si este año corría otra vez Minué, el valenciano conocido ya en todos los ambientes ciclistas de España, el héroe de las dos ruedas. Porque verle cruzar la meta, verle ganar trofeos, era barato aunque costara dos reales.

Fue la primera vez que se puso una taquilla. Pero el caso es que el Ayuntamiento y los organizadores de la Feria de Julio vinieron a reconocer una popularidad que crecía de año en año y elevaron a la bicicleta al mismo nivel que la Batalla de Flores o cualquier otro espectáculo favorito de la buena sociedad. En muy pocos años, las carreras de velocípedos se convirtieron en un festejo que merecía que a lo largo de la pista se dispusieran dos filas de sillas. “Las Provincias” lo escribió claramente: “Las carreras de velocípedos, que los primeros años que se celebraron ofrecían poco interés, sin duda porque no se había generalizado tanto la afición a la bicicleta, ahora constituyen un espectáculo muy animado durante este concurso”

En 1893 volvieron a correr las bicicletas por la tarde y la prensa señaló que, en el Real de la Feria se podían ver elegantes “señoras y señoritas”. “El Mercantil Valenciano”, por su parte, habló de una “brillante representación del bello sexo, que hermozeaba los engalanados pabellones y gran número de sillas de pista”. En los pabellones había más elegancia, más adornos vegetales. Y, como es natural, se evitaron las aglomeraciones y el caos del año 1892 mediante una clara delimitación física de lo que era pista de carreras y el espacio destinado a los espectadores. Para evitar incidencias, además, este año se dispuso que hubiera “fuerzas de la guardia municipal, en unión de una sección de la Guardia Civil de caballería y otra de infantería, y de los serenos, cuidaban de que la pista se mantuviera despejada”.

En 1893 las carreras de velocípedos también entraron en el cartel anunciador de la Feria de Julio. Estamos hablando ya de un festejo deportivo bien organizado, con inspección previa de las máquinas y con jueces de campo conocedores del deporte y con distintos cometidos: *starter*, contra *starter*, juez de tiempo, juez de llegada y mecánico. Y también de corredores que visten uniformes: “Todos ellos lucían traje ajustado de diferentes colores, como es de rúbrica, y montaban máquinas de elegante forma, algunas de ellas perfectísimas”, dijo la prensa, aludiendo a los últimos modelos de importación.

En las reseñas de los periódicos encontraremos una sutil novedad: los organizadores hicieron diferencia de las bicicletas de 11 y de 14 kilos, las dos modalidades que abundaban en el mercado, pero señalaron también la presencia, en una de las carreras, de un participante que iba a intervenir con una máquina que pesaba nada menos que veinte kilos. Ese año también fue novedad la ampliación del circuito: si en 1892 una vuelta suponía una distancia de 1,300 metros, en este caso había crecido hasta los 1.400 metros, es decir que se corría sobre un paseo de 700 metros de largo, distancia que iba desde la fuente de las Cuatro Estaciones, ubicada en 1863 en la bajada del puente del Real, hasta la fuente de los Cuatro Elementos que, procedente de la plaza del Mercado,



fue ubicada en 1878 en la bajada del puente del Mar, lugar donde la Alameda concluía en aquellos momentos.

Las carreras de ese año dejaron claro que entre todos los participantes había dos que destacaban de modo excepcional: uno era Ricardo Minué, miembro del Club Ciclista Valenciano, que ganó tres de las cuatro pruebas a las que se presentó, y Luis del Campo, del Club Ciclista de Madrid. Minué, una estrella nacida en la cantera valenciana, fue vencedor de la prueba regional, donde las bicicletas de 11 y 14 kilos competían juntas; de la local, reservada a los socios de su Club, y de la carrera regional. En esta última hizo un tiempo de 12 m.21” para un recorrido de cuatro vueltas, 5’6 kilómetros. A lo largo de dos horas de espectáculo, Minué, el 21 de julio de 1893, venció en tres carreras con 12’2 kilómetros de recorrido total y quedó segundo en la prueba de 10 vueltas, con 14 kilómetros de trayecto.

En esa prueba cedió la victoria a Luis del Campo, que recorrió la distancia en 31 m. 8”, después de haber ganado también la prueba nacional, de 4.200 metros, en 9 m.13”. En su crónica de la carrera “Las Provincias” anotó la peculiar forma de pedalear del madrileño, corredor “famoso ya en España por su destreza en manejar el velocípedo y premiado en la mayor parte de los concursos que ha intervenido, Es alto y de constitución robusta. Cuando comienza una carrera, no gusta de colocarse en primer lugar: va siempre medio metro detrás del que más se adelanta entre sus contrincantes, y luego, al acercarse el momento decisivo, da gran impulso a su aparato, dejando en el camino al que ya creía seguro el primer premio y tiene que contentarse con el segundo”.

### La Lonja, en la Exposición de Chicago

De vez en cuando, especialmente los domingos, los periódicos publicaban un grabado con el dibujo de los principales pabellones de la Exposición Universal de Chicago, llamada Exposición Colombina por estar dedicada al descubrimiento de América y, extensivamente, al Nuevo Mundo. Después de París, que en 1889 había mostrado al mundo los mayores avances del mundo moderno, la gran ciudad norteamericana había tomado el relevo, dispuesta también a sorprender al mundo civilizado con las grandes creaciones de la técnica y los progresos de la ciencia. Para los españoles, y muy especialmente para los valencianos, era de particular interés saber que el pabellón español levantado en Chicago era una copia fiel de la Lonja de Valencia que estaba llamando la atención de los visitantes.

La filigrana gótica que los valencianos veían cada vez que iban al Mercado sin darle mucha importancia, era el atrayente envoltorio de unos contenidos ricos porque habían llevado no pocas obras de arte procedentes de los principales museos españoles. Situado entre los pabellones de Canadá y Alemania, los dos mucho mayores, el de España se dice que quedó algo empequeñecido pero que llamó la atención de muchos de los más de veintisiete millones de visitantes que tuvo la Exposición durante los meses de apertura, entre mayo y octubre de 1893.

¿Pero cómo llegó a ser la Lonja el emblema de España en Chicago? La decisión fue gubernamental, pero en ella tuvieron presencia dos valencianos notables. De un lado estuvo la influencia del embajador español en Estados Unidos, que era el diplomático valenciano Enrique Dupuy de Lome; de otro lado, la presencia del arquitecto y constructor, también de la tierra, Rafael Guatavino, que estaba triunfando en Estados Unidos tanto con su forma de construcción de bóvedas, aplicada al pabellón para hacer las del salón columnario, como por sus aplicaciones cerámicas.

No es preciso decir que la bicicleta fue una de las máquinas triunfadoras en la Exposición. En su enorme pabellón del Transporte, donde se dieron cita todas las

novedades, se pudo conocer el primer vehículo dotado de motor de combustión interna, literalmente el primer prototipo de automóvil, construido y patentado por Daimler. Junto a esa novedad, la bicicleta se consagró a través de modelos llamados “de seguridad”, nacidos de las cadenas de montaje francesas, americanos y sobre todo inglesas y dotados de neumáticos y frenos.

.....  
022

## Los reflectores de la Royal Navy

1894

*La flota inglesa, de visita en la Feria de Julio.- El almirante, de partida en el frontón Jai Alai.- La mejor economía se hizo visible en la superación de los festejos.- Focos de luz eléctrica proyectan sus rayos sobre el Cabanyal.- Un sueco, en las carreras de Valencia.-*

1292

El 20 de julio de 1894, los valencianos que estaban pasando la mañana en la playa del Cabañal no daban crédito a sus ojos: en el horizonte, como si se tratara de una fila de grandes hormigas, se podían contar seis, ocho, diez, doce... hasta veinte grandes buques de guerra. Grises, erizados de cañones, echaban negros penachos de humo mientras se aproximaban a tierra. Muy pronto formaron una compacta masa de acero, chimeneas y mástiles con cofa blindada; cuando el viento fue favorable, desde la playa fue posible escuchar incluso los pitidos de órdenes que se lanzaban a bordo. Una hora después habían echado el ancla a una prudente distancia de la bocana del puerto: era la Flota del Mediterráneo de la Royal Navy al completo. A bordo del buque insignia, el imponente acorazado “HMS Ramillies”, el almirante Michael Culme-Seymour mandaba un contingente de más de tres mil marinos y soldados.

Cuando bajaron a tierra, en un interminable ir y venir de lanchas y canoas, cientos de jóvenes uniformados cambiaron la cara de una Valencia que estaba empezando a celebrar la Feria de Julio. Causaron curiosidad y admiración: eran joviales y sabían encontrar fácilmente dónde se despachaban bocks de cerveza. Admiró ver a algún marino que paseaba elegantes perros afganos, que sin duda eran propiedad de un alto oficial. Pero todavía maravilló más ver que el domingo, 22 de julio, ochocientos de ellos, todos los católicos embarcados, acudieran a misa a la basílica de la Virgen de los Desamparados. Los marinos ingleses fueron vistos en todas partes: comprando abanicos en el centro y tomando horchata en la Feria, contemplando la Retreta que abrió los festejos e incluso perdidos en el ceremonial de los Juegos Florales. Los periódicos hablaban de ellos con familiaridad: “hoy han consumido 5,708 libras de carne, 10.564 raciones de pan; 2,900 de verduras...”

El frontón Jai Alai, que preparaba una gran partida de pelota a 50 tantos para la noche del 21 de julio, se vio sorprendido con una reserva de billetes que nunca había tenido: seis palcos y doscientas entradas. Y es que las autoridades que subieron a bordo del buque insignia en visita de cortesía comentaron el contenido de la velada deportiva, aludieron a las apuestas, y el almirante se apuntó enseguida. El gobernador civil, con su coche de caballos oficial, recogió al ilustre marino, muy considerado por la reina Victoria en asuntos de mar, y lo llevó hasta el Jai Alai, donde disfrutó de lo lindo con la cesta punta.

Todo lo relativo a la Feria de 1894 superó a las ediciones anteriores; todo fue más brillante, más multitudinario, con más forasteros que hacían gala de un bolsillo más generoso. Hasta la Retreta se celebró sin incidentes, con una carroza final en la que el escudo de España lució con espléndidas luces. Ochocientos soldados y 186 jinetes se encargaron de dar brillo al espectáculo de los faroles y las siete bandas de música. Cuando la cabalgata militar terminó, la Glorieta recibió un gran gentío: los jóvenes querían bailar y el jardín, este año, estaba animado con la celebración de una gran kermesse con cinco kioscos.

La flota mediterránea de la Royal Navy había perdido el año anterior un gran barco, el “HMS Victoria”, en aguas de Trípoli. Se decía si había sido el efecto no deseado de unas maniobras muy atrevidas, con decisiones de verdadero riesgo. Trescientos cincuenta y ocho hombres perdieron la vida tras la colisión del buque insignia con un petrolero. La técnica, la preparación, en este caso la señalización, había fallado. Las máquinas de guerra, los ejércitos y flotas de guerra de las grandes potencias, en realidad no eran sino representantes universales del comercio y la industria que esos países desarrollaban. A la hora de la verdad, aunque pudiera parecer nimio, los mercados lo que estaban desarrollando era una feroz batalla entre los fabricantes americanos y británicos de bicicletas.

En la noche del 21 de julio de 1894, “Las Provincias” lo escribió, desde la playa de Las Arenas se pudo escuchar como los marinos de la flota, a la hora prevista por el reglamento, cantaron el “Rule Britannia”. Poco después, el buque insignia desplegó la última tecnología sobre el Cabanyal y el Canyamellar: los focos eléctricos alumbraron las casitas de pescadores, la charla a la fresca de los veraneantes. Los valencianos, desde terrazas y miramares, contemplaron el espectáculo espectral de los reflectores que llegaban desde el mar, mucho más potentes que el faro del puerto. Uno de los suscriptores del periódico dijo a la redacción que, en una terraza de la calle de Serranos pudo leer el periódico a la luz de las potentes ráfagas de los focos eléctricos.

### Un sueco en la Alameda

¿De dónde salió el señor K. Smits, sueco de nacimiento, que compitió en las carreras de bicicletas de la Feria de Julio de 1894? Nadie lo sabe con precisión, aunque venía como miembro de la Sociedad Velocipedista de Barcelona, presente este año por primera vez en las pruebas valencianas. Pero el caso es que se inscribió, pagó los dos duros que le daban derecho a correr, y se convirtió en el maravilloso pretexto que la Feria necesitaba para decir que, por primera vez, se celebraban competiciones internacionales.

Las carreras de 1894 continuaron la cadena de éxitos de las anteriores. Hubo más público y mucha más animación, especialmente porque se celebraron en sábado. Pero es que “la afluencia de forasteros fue mayor ayer que los días anteriores. Por las líneas de Madrid y Cataluña llegaron muchos; pero el mayor contingente, especialmente de la provincia, llegará hoy para asistir a las corridas de toros”. Hubo gente en todos los pabellones y se vendieron las sillas de pista. A las cinco de la tarde, la campana avisó que las carreras iban a empezar y los corredores formaron para la vuelta inicial: “Iban montados en máquinas de los mejores sistemas”, dice “Las Provincias”, que nos hace lamentar que no hubiera algo más de espacio para conocer los detalles de aquellas nuevas bicicletas.

La primera prueba, nacional, de tres vueltas a la pista, tuvo nueve participantes, cuatro de ellos valencianos, y la ganó el señor Periquet, que venía de Madrid, en 8 m.40”, La segunda carrera, de carácter local, la ganó el señor Gómez, que dio las dos

vueltas previstas en 5 m. 34". La tercera carrera fue la llamada internacional, donde el señor Smits quedó en segundo lugar, detrás de Periquet. "El Mercantil Valenciano", en su crónica, nos informa que "El señor Agar se vio precisado a retirarse a la cuarta vuelta por habérsele roto la goma de la máquina que montaba".

El acreditado corredor valenciano Minué quedó en tercera posición en la prueba internacional y fue ganador del campeonato regional celebrado como cuarta prueba del día. Todavía se celebraron, para cerrar la jornada, el "Handicap internacional" y una carrera de consolación final.

No era una broma la implantación bicicleta. Era, para empezar, el primer competidor serio que le había salido al caballo, el compañero de guerra y trabajo que el ser humano tenía en los últimos diez mil años. En Francia, en 1894, ya había circulando medio millón de bicicletas. Se consideraba que en París el número de bicicletas que se movía a diario, unas 20.000, era ya mayor que el de los coches de punto, el vehículo de alquiler que todo el mundo usaba, de los que había, sumando los de las diversas compañías, unos once mil. Desde luego, en España, ese año, la bicicleta fue aceptada como herramienta de trabajo oficial de Correos, apta para el trabajo de los carteros de determinadas ciudades y servicios. Y mientras en nuestro país no había todavía una fábrica comercialmente potente de bicicletas, las tiendas que empezaban a dedicarse a ese negocio tenían que importarlas de Inglaterra y Francia.

.....  
023

## Aprenda a pedalear por 20 pesetas

1894

*En julio de 1894 se anunció la apertura de la Academia Higiénica Velocipedista de Francisco Martínez.- La escuela de ciclismo fue precursora del Velódromo del Tirador, el primero de Valencia.- Por 20 pesetas se garantizaba el aprendizaje.-*

313

El 22 de julio de 1894, "El Mercantil Valenciano", como todos los periódicos de la ciudad, llevaban la crónica de las carreras de velocípedos celebradas el día anterior en la Alameda. Precisamente por esa razón, en su página 4 se había insertado un anuncio que es históricamente interesante. Para empezar porque es el primer anuncio de pago que hemos localizado, en la prensa valenciana, referido al tema ciclista; y también porque en él aparece, por vez primera, el modelo de bicicleta convencional, dotada ya de freno a la rueda delantera: la máquina que se estaba vendiendo con más frecuencia y que se había consagrado como la más práctica.

El anuncio, bajo el rótulo de "Gran rebaja de precios", era de la Academia Higiénica Velocipedista de Francisco Martínez. Y anunciaba el inicio del funcionamiento y servicio al público de lo que unos meses después habría de ser el Velódromo del Tirador. Todavía no estaba dotado de pista propiamente dicha, pero era un espacio de prácticas al servicio de una academia para aprender a manejar la bicicleta.

La Academia estaba "situada en el Huerto del Tirador, calle de Pinzón, entrada por las calles de Cuarte y Guillem de Castro"; y su dueño "en vista de la mucha afición que se ha despertado en esta capital a esta clase de *sport*, participa al público que por la módica cantidad de 20 PESETAS se compromete a enseñar a montar en bicicleta".

El negocio, además, aseguraba que "se hacen toda clase de composturas por difíciles que sean". La gama de servicios ciclistas del negocio era total: "Se venden toda clase de

piezas sueltas, pertenecientes al ramo; compra de bicicletas y bicis en buen uso y venta desde 40 pesetas en adelante”. Finalmente, adentrándose en el proceloso mundo de los parches y las tubulares, el anuncio decía: “Se venden frascos para pegar goma con goma y goma con hierro”.

.....  
024

## El primer velódromo... del año

1895

*En enero abrió el velódromo del huerto del Tirador, entre Quart y Corona.- La entrada principal estaba en la calle de Pinzón.- Fue promovido por el empresario Enrique Massó.- Menudean las apuestas, las excursiones a los pueblos vecinos... y las paellas.-*

1352

Valencia es así, excesiva y desmedida en ocasiones. Y desde luego, muy apasionada cuando se trata de adoptar una afición o incluso disfrutar de una moda pasajera. El caso es que el creciente interés que hubo en Valencia por la bicicleta desde que comenzó el ciclo económico de bienestar de los años noventa, se manifestó de repente, en el año 1895, a través de la apertura de dos velódromos, seguidos de un tercero que abrió sus puertas en julio de 1896.

No estamos hablando de instalaciones diseñadas para salir del paso que contentaran a la afición durante unos meses de euforia. Ni mucho menos: en los tres casos, Valencia pudo contar con instalaciones serias, bien resueltas, dotadas con iluminación eléctrica, pensadas tanto para el disfrute de hombres como de mujeres, y dotadas de las comodidades del mundo moderno, desde vestuarios con duchas hasta un bar.

El primero que abrió sus instalaciones, el 20 de enero de 1895, fue el Velódromo del Tirador, llamado también de Quart por la zona donde se ubicaba. Cuando aparezca mencionado, puede tener dos direcciones: la de Guillén de Castro, 25 o la de la calle de Pinzón, por donde se accedía. Porque esta pista para bicicletas, de planta elíptica, de 250 metros de recorrido y peraltes en las curvas, se levantó en el antiguo Huerto del Tirador, situado entre las calle de la Corona y de Quart; es decir ocupando lo que hoy son las calles de Pintor Zariñena y Beltrán Bigorra y sus edificios.

La instalación estuvo vinculada, desde el primer día, al Club Ciclista Valenciano, primero que nació en la ciudad y que, desde 1892, tenía reservada al menos una prueba deportiva en el programa oficial de la Feria de Julio. Sin duda alguna, la creciente afición había roto las costuras estrechas de una entidad que necesitaba un velódromo, instalación y actividad para el aprendizaje y la práctica de los socios, que promovió el empresario Emilio Massó, sobre la base de Academia de aprendizaje ciclista implantada por Francisco Martínez el año anterior.

La inauguración de la pista fue un gran éxito. Se había dispuesto nada menos que mil sillas y la cifra se quedó corta ante la afluencia de público. “El Mercantil Valenciano” informó que “la inauguración revistió, a pesar de lo desapacible del tiempo, los caracteres de un acontecimiento”. Por las imágenes de que disponemos de las instalaciones sabemos que era una zona abierta y despejada, donde no faltaban árboles. Una de las fotografías, aunque es de años posteriores, muestra que al no haber sido construidos todos los edificios de la calle de la Corona, desde el velódromo era visible el Asilo del Marqués de Campo y una pequeña ermita con cúpula que había en la

que luego sería acera de los pares. En la segunda semana de funcionamiento los periódicos informaron de que el interés del público fue tal, que las terrazas y azoteas de los edificios vecinos estaban llenas de público; “hasta en la terraza de las torres de Cuarte había mucha gente para ver a los ciclistas”

### Apuestas en el velódromo

“El velocipedismo crece en Valencia como la espuma”. “Las Provincias”, que dio noticia y detalles de la nueva instalación desde varios días antes, ponderaba, en la jornada inaugural, “el poco tiempo en que se han realizado las obras y la cuantía que exigen”. Por esa causa, al principio, los usuarios no encontrarían muchos detalles decorativos. “Se ha atendido, en primer término, a la pista y sus condiciones”, decía antes de abordar el asunto que sin duda concitaba el interés mayor del público: las carreras por *Equipe*, con distintivos rojo y azul, que aluden a la existencia de apuestas. El periódico explicó la modalidad con estas palabras:

“Dos bandos en competencia. Cada bando ostenta su correspondiente distintivo. Todos los carreristas deben dar el número de vueltas señaladas; se va anotando el orden de llegada, y verificada esta por cada carrerista, este recibe al mismo tiempo un número que expresa el de su orden; se suman luego los que expresan el de llegada de los individuos de cada bando, y se declara vencedor al que en su respectiva suma de números de orden obtiene el menor total. En caso de empate, vence el bando a que pertenece el corredor que llegó primero”. Ese sistema de equipos, y sus colores, señalan que se cruzaban apuestas, como se puede leer en “Las Provincias” del 26 de enero: “También hemos oído afirmar que existe el propósito de establecer en estos espectáculos las apuestas mutuas, como las hay en las carreras de caballos y partidos de pelota”, escribió el diario. En efecto, en la jornada del 10 de febrero, sin que hubiera programa oficial de carreras, se cruzaron apuestas en torno a la carrera de dos corredores, Peris y Sabayn, sobre veinte vueltas al circuito, es decir 5 kilómetros; venció el primero en 10m. 20”

Durante la tarde inaugural, después del desfile de participantes, las pruebas segunda y cuarta fueron de esta modalidad, por equipos: la primera a 5 kilómetros de recorrido (20 vueltas al circuito) y la segunda, de resistencia, a 10 kilómetros o 40 vueltas. Aparte esas dos pruebas hubo otras tres a lo largo de la tarde: la de velocidad en 2 kilómetros; la de resistencia sobre 5 kilómetros y la de Handicap a tres kilómetros. Por descontado que la organización hizo previsión de que un jurado especializado presidiera las carreras: había juez de llegada, *starter*, tres comisarios, un *cronometreur* y dos *compteurs*.

No faltaron incidentes en la tarde inaugural. Como con la Feria de Julio, los periódicos pidieron que hubiera agentes encargados de impedir la invasión de la pista y los atropellos. En “uno de los declives de la pista, y cuando mayor velocidad llevaban los ciclistas, dos de estos cayeron al suelo con sus bicicletas, y otro de los campeones que iba detrás, no pudiendo contener la velocidad de su máquina, pasó por encima de sus compañeros, cayendo también”. En otra de las carreras, la de Equipos sobre 10 kilómetros, con diez participantes, “un perro salió a la pista, atropellándole la máquina del señor Barquero, siendo un milagro que este señor no cayese, haciéndole este incidente perder alguna distancia, pero con fuerza y bríos recobró el terreno perdido, consiguiendo ruidosa ovación al llegar el primero a la meta, y segundo el señor Martín”.

Las actividades del Club Ciclista Valenciano, obviamente, no quedaban reducidas al marco estrecho de unas carreras en pista. Por el contrario, muchos ciclistas disfrutaban con las salidas al campo en las que encontraban mucho más placer que en las carreras.

En ese sentido, una de las primeras que podemos encontrar en la prensa (“Las Provincias”. 05.02.1895) relata la excursión que un grupo de más de veinte socios hicieron desde la sede social, en el número 3 de la calle de la Paz, hasta Torrent. Tras circular por las calles del centro de buena mañana, los ciclistas partieron desde las torres de Quart hasta encontrarse en la vecina ciudad con un nuevo socio que les invitaba a almorzar: se trataba de Eugenio Burriel junior, hijo del dueño de la famosa confitería y pastelería de la plaza de la Reina.

“Durante el camino reinaron la expansión y alegría propia de la juventud y jovialidad de los expedicionarios”, dice el diario que al día siguiente anotó la generosidad del hijo del confitero: “En aquella población fueron obsequiados por el señor Burriel con succulenta paella, terminando la comida con dulces, pastas, licores y cigarros, que con decir el nombre del anfitrión, está hecho el mayor elogio”. En la reseña de esa jornada, “Las Provincias” dejó ver un apellido poco frecuente, el del propietario y promotor del Velódromo que era, a su vez, presidente del Club: “Luego estuvieron los ciclistas en el Casino (de Torrent) donde tocó el piano don Emilio Massó, presidente del Club, y después de tomar café y recorrer montados en sus máquinas la población, regresaron a Valencia”. A la vuelta, superada la digestión de la paella y los dulces “dieron varias carreras por el Velódromo, lo cual prueba la poca fatiga que produce correr unos cuantos kilómetros en bicicleta”.

.....  
024

## Señoritas con bombacho y chaquetilla

1895

*Las vestimentas de las mujeres, que usaban pantalones bombacho para montar en bicicleta, eran el gran atractivo masculino en los velódromos.- En poco más de un año, la afición a la bicicleta se expandió.- El Velódromo Colón, en el cruce de la futura Gran Vía con Hernán Cortés, estaba dotado con luz eléctrica.-*

1380

Con evidente intención comercial, el Velódromo del Tirador se cuidó mucho de difundir en los medios informativos la presencia en el velódromo de muchachas aficionadas a la bicicleta. Era una novedad, escandalosa para las gentes menos dadas a los devaneos modernistas, pero llena de atractivo para los jóvenes. Las revistas se estaban encargando de mostrar atractivos atuendos femeninos hechos para ir sobre dos ruedas, y los valencianos jóvenes no querían perderse el espectáculo. “Las Provincias”, en la sesión inaugural ya escribió que se notaba “la presencia de muchas mujeres hermosas, que pusieron ayer de relieve sus simpatías por los jóvenes socios del Club”.

Siempre había una banda de música en el Velódromo; la del patronato actuó en la tarde de la inauguración. Reinaba un ambiente festivo y desenfadado donde se unían deporte, juventud, modas importadas y novedad. “La afición a la bicicleta aumenta con rapidez notoria. En Valencia hasta hace muy poco tiempo, apenas se contaba con adeptos al ciclismo; pero ahora ocurre lo contrario”, decía la prensa. Y añadía: “Según se nos asegura, varias señoritas van a dedicar sus ratos de expansión y recreo a esta clase de sport y tomarán parte en algunas carreras, compitiendo con los velocipedistas, que indudablemente atenderán más a sus competidoras que a la velocidad de sus máquinas”.

Los guiños pícaros, informativos anzuelos comerciales, aparecen en las columnas de los diarios bajo fríos titulares que anuncian “Notas de sport”. Este ya se publicó en la segunda semana de vida del Velódromo del Tirador: “Regularmente tomarán parte en las carreras de bicicletas las jóvenes señoritas que están aprendiendo estos días. El traje que llevarán será adecuado a estos ejercicios; pantalón bombacho, graciosa chaquetilla, y boina o gorra de *jóquey*. Los colores de estas *toilettes* son de tonos oscuros y su corte muy elegante. No faltará, pues, concurso si se verifica este debut, que demuestra el desarrollo del ciclismo en esta capital”.

Para que las muchachas acudieran al velódromo del Tirador, se dispuso que hubiera una entrenadora femenina y que no se cobrara por el aprendizaje. La empresa, que disponía de numerosas bicicletas de alquiler, no reparaba en usar elementos de animación comercial. A lo largo de febrero, los socios del Club organizaron excursiones con las señoritas que estaban aprendiendo a manejar la bicicleta; fueron a Torrent y a Mislata, a pesar del mal estado del camino a esta última localidad.

Los estímulos comerciales se envolvieron con verdaderas proezas deportivas; y aparecen cada vez que se acercan los llamados “domingos del velódromo”. Durante las primeras semanas se estuvo anunciando el viaje a Valencia, desde Madrid, de los dos ciclistas más famosos de España, Minué y Abrizqueta, que hicieron su recorrido tripulando un tándem. Salieron un viernes, a las seis de la mañana y en la primera jornada hicieron 132 kilómetros, hasta Villares del Saz. El segundo día avanzaron 48 kilómetros más, hasta Olmedilla y el tercero, 88 kilómetros más, hasta llegar a Utiel. Allí les recibieron y acogieron los excursionistas que desde Valencia habían acudido, unos en tren y otros pedaleando. Estaban cansados pero se quejaban, sobre todo, del “pésimo estado de los caminos”; porque en ocasiones habían tenido que cargar el tándem a hombros, ante la imposibilidad de avanzar.

Con todo, en Buñol, ya se les había pasado el malhumor. Les esperaba otro grupo de ciclistas valencianos, con Massó, presidente del Club, en torno a una suculenta paella. El 19 de febrero, finalmente, llegaron a Valencia los dos famosos del pedal y muchos valencianos asombrados les vieron desfilar, a bordo del tándem, por el recto camino del Grao. En días sucesivos, Minué fue protagonista de una actividad febril que le sitúa como el primer corredor de España y el más reclamado para competiciones. En Madrid batió el record del kilómetro que estaba en manos de Luis del Campo, un corredor madrileño ya conocido en la Feria de Julio: Minué, en el velódromo de Las Delicias, hizo el kilómetro en 1 minuto 20 segundos, rebajando el record anterior en tres segundos dos quintos. Unos días después, Minué competía en Reus, junto con el también valenciano Gómez.

### El Velódromo Colón

“Un nuevo velódromo en donde desarrollar la afición cuentan desde ayer en Valencia los ciclistas. Este nuevo centro del sport cíclico entra en funciones bajo la razón social de señores Penalva y Compañía, habiendo recibido el título de Velódromo de Colón” Estamos a 14 de julio de 1895 y el buen éxito del Velódromo del Tirador ha traído un segundo centro de pedaleo en la Valencia enamorada de las bicicletas. A lo largo del mes de julio, los anuncios en “El Mercantil Valenciano”, donde aparece el grabado de una moderna bicicleta, se dice que “en este espacioso local, abierto todos los días desde las cinco de la mañana a las doce de la noche, encontrará el público magníficas bicicletas para alquilar, de las mejores marcas, a precios sumamente económicos”



El promotor de la nueva empresa fue Trinitario Penalva, muy aficionado también al pedal, que presumía, con razón de que la pista de su instalación ciclista, de 333 metros de longitud, superaba en condiciones a la del Tirador. Doce grandes focos eléctricos iluminaban la instalación haciendo posible las competiciones nocturnas o los entrenamientos antes de la salida del sol. De hecho, el horario de apertura del establecimiento era extensísimo, de cinco de la madrugada hasta treinta minutos antes de medianoche. El recinto estaba cerrado por completo, tenía disponibles innumerables sillas de pista y contaba, desde luego, con cabinas para cambiarse de ropa, un agradable café, servicio de alquiler de bicicletas, taller de reparaciones y todos los complementos que cabía esperar de una moderna instalación.

El propietario, además, se enorgullecía de estar situado en el corazón de la nueva Valencia de 1895: el cruce de lo que algún día tenía que ser la Gran Vía (hoy del marqués del Turia) con la calle que ya se llamaba de Hernán Cortés, aunque apenas tenía algunos edificios dispersos. En esa explanada sobre la que el Ayuntamiento había trazado unas líneas de cruce teóricas, estaba el Circo Colón, que daba espectáculos circenses y teatrales y, ahora, el nuevo Velódromo.

Las obras todavía no estaban concluidas. La prensa anotó el primer día que quizá iba a ser preciso ensanchar la pista. Pero también dio cuenta de que las instalaciones se habían llenado, y que “mujeres hermosas y personas distinguidas”. El empresario había querido inaugurar aun con obras pendientes: tenía prisa porque quería dar espectáculo antes de que comenzara el programa de la Feria de Julio, contando con todos los corredores que se congregaban en Valencia llamados por el programa de carreras. Un nuevo Club, el Veloz Excursionista, se habría de vincular a esta nueva infraestructura. Pero en la jornada inaugural hubo carrera nacional, regional y local, y se destinó una a los miembros del Club Ciclista Valenciano, donde estaban las estrellas que el público reconocía.

Entre velódromos y clubes había una amplia hermandad; los corredores que buscaban ganar premios, a ser posible en metálico, se dejaban querer y practicaban una generosa promiscuidad. El promotor del nuevo Velódromo Colón, no tuvo problemas a la hora de invitar a “un espléndido banquete” en el restaurante Miramar, del puerto, a “los afamados carreristas señores Minué, Martí, Ortega, Gómez, Guarner, Suay, director del semanario “El Tándem”, y algunos de los socios del Club Ciclista”. “Entre los comensales reinó la mayor expansión”, anotó “Las Provincias” del 25 de julio. En el banquete se tomó el acuerdo de “celebrar dichos ciclistas unas carreras en el mencionado Velódromo en uno de los días posteriores a las que tendrán lugar en el Real de la Feria el día 30 del corriente”.

Le mejor prueba del creciente interés por las carreras de bicicletas de la Feria de Julio es que los organizadores pasaron el programa de las dos ruedas del segundo día de feria al penúltimo. En 1895, solamente la Batalla de Flores, encargada de cerrar el programa ferial, tuvo mayor relevancia; y mayor cantidad de público. “El golpe de vista era hermoso”, escribió “Las Provincias” al hablar de la Alameda, llena de “un inmenso gentío”. En cuanto al programa, se desarrolló con el contenido ya habitual y con la participación de los mejores corredores de España, concentrados en Valencia por el prestigio del programa y las buenas cifras de los premios.

*El Carnaval ciclista de Madrid tuvo continuidad en Valencia con una Cabalgata de luces y banderolas a bordo de bicicletas.- Ricardo Minué llevaba una de las carrozas en el desfile.- La afición creciente hace nacer el periodismo ciclista.- En Valencia apareció “El Tándem”, una revista de la que solo queda un ejemplar.-*

1300

Fue tan improvisado como divertido. Fue, en realidad, el fruto de unos jóvenes que sentían que, además de un deporte, eran conscientes de que estaban introduciendo en la sociedad española tradicional la semilla de una transformación imparable. Se trataba de sustituir a los caballos y sus coches, siempre negros y engominados. Y se trataba de ir vestidos de forma rompedora: con gorra, chaquetilla de colores y pantalones ajustados cerrados por leguins... a bordo de una máquina rara que a la mitad le hacía reír y a la otra mitad le causaba susto.

Por eso, porque lo importante era disfrutar de la vida, salieron del nuevo Velódromo y por primera vez protagonizaron en Valencia una “Ciclalagata”, una Cabalgata Ciclista. En la noche del 25 de julio de 1895, Valencia conoció este espectáculo nuevo e insólito, un festejo ruidoso, alegre y divertido, compuesto por ciclistas que circularon por las calles de la ciudad para transmitir animación a los valencianos.

Unos ciclistas iban con su uniforme de carrera; otros, disfrazados con cualquier atuendo colorista. Mientras conducían su máquina con una mano, portaba con la otra arcos de flores de los que colgaban farolillos de papel. En febrero de 1895, en Madrid, Adolfo Rodrigo, conocido en el mundo ciclista como Juanito Pedal, organizó la primera Carnaval de Bicicletas celebrado en España. La idea resultó divertida y brillante y Valencia la importó: por Colón, plaza de San Francisco, Barcas, Parterre, plaza de Tetuán y el puente del Real, la diversión se trasladó hasta la Feria: participaron unos cuarenta corredores, todos con profusión de banderas, farolillos y guirnaldas. Aunque el público aclamó, sobre todo el tándem de Minué y Martí, que llevaba detrás un palanquín chino adornado por más de treinta faroles. Desde la Feria, la divertida caravana marchó a la calle de la Paz, sede del Club Ciclista Valenciano.

La Feria de Julio de 1895 comenzó el día 21 con la ya tradicional Retreta Militar, que “El Mercantil Valenciano”, en tiempo de guerra, elogió entre comentarios sobre la emoción que el Ejército causaba. En la tarde-noche de los días 23 y 24 se celebraron otras tantas cabalgatas incluidas en el programa oficial. Pero esta, la del día 25, causó la sensación de lo nuevo, de lo nunca visto. Lo que importaba, ya que la ciudad estaba en plena Feria de Julio, era hacer que la gente se echara a la calle... y que supiera que en la calle de Colón había nacido el segundo velódromo valenciano. Y es que, en Colón había empresario y había empresa. Había conciencia de que Valencia estaba atravesando una verdadera fiebre ciclista y que era el momento de empujar, aupar la afición y obtener de ello un justo rendimiento. No en balde se había hecho una importante inversión en la nueva infraestructura.

### Periodismo para una pasión

Entre las joyas que guarda la Biblioteca Nacional de España, una ha de interesar especialmente a los aficionados a la bicicleta: es la colección de “El Deporte Velocipédico. Revista ciclista ilustrada”, que vio la luz en Madrid el 27 de febrero de 1895, impresa en los talleres de Hijos de M.G. Hernández, del número 16, duplicado de la calle de la Libertad. Con solo las seis páginas iniciales del primer ejemplar

conservado en la Biblioteca se tiene ya un tesoro; porque es el índice de todo lo que a lo largo del primer año de vida de la revista se publicó: reportajes, grabados, planos, reseñas de fiestas y excursiones, poesías, carreras, problemas técnicos, cuestiones de mecánica, nombres de corredores de toda España, detalles de las sociedades velocipédicas y de su actividad...

Se trataba de hacer periodismo al servicio de una nueva pasión. Concebida con carácter nacional, la publicación llevó, en la medida de sus recursos, información de toda España, al tiempo que estaba al corriente de lo que ocurría en el extranjero, singularmente en Europa. La revista estaba en la calle de Piamonte, 19, tenía como director literario a Antonio Sendras, como director artístico al gran dibujante Ramón Cilla, y como director propietario a José María Sierra, su fundador.

Su primera ilustración fue un grabado en el que se ve al rey Alfonso XIII, entonces de diez años de edad, montando una moderna bicicleta "Olympic".

"El creciente desarrollo que en nuestra patria toma de día en día la afición a montar en bicicleta nos ha movido a fundar esta revista, con la que aspiramos a contribuir —siquiera sea en una esfera modestísima— a la propaganda del velocipedismo y a ser útiles a los cultivadores y devotos de tan noble como higiénico ejercicio". Este fue el primer párrafo del editorial de presentación, titulado "Nuestros propósitos", donde el editor fijó el criterio principal de la publicación: "mantener ante todo y sobre todo, un carácter genuinamente español". "Va siendo tiempo de hacer algo para españolizarlo", decía del ejercicio velocipédico, para anunciar después que buscaría, sobre todo, el fomento del deporte, y que se proponía "La ímproba, la difícil labor de hacer un estudio minucioso y detallado de las carreteras de España, bajo el punto de vista que nos interesa a los aficionados al velocipédo". Es una tarea que desarrollaron, efectivamente, con la inserción de mapas de gran utilidad, nacidos con recursos escasos en un tiempo en que el ciclista apenas tenía otra ayuda que su buena voluntad a la hora de salir de casa. La pretensión era llegar a publicar "en su día una verdadera Guía del ciclista en España".

El comentario, curiosamente, no hablaba solo a los deportistas, sino que apelaba a todas las profesiones que estaban encontrando en la bicicleta un buen aliado desde sus primeros años: "médicos, curas y jueces rurales, los jefes de estaciones y los telegrafistas de los ferrocarriles, los viajeros de comercio, los cobradores de casas de banca y de las grandes empresas, y otros muchos para quienes está indicado el velocipédo como medio rápido de locomoción". Finalmente, el editor, después de prometer sobre todo información y noticias, se ofrecía como "Tribuna abierta" a las opiniones y se mostraba amigo del ingenio, de las letras, de los buenos ilustradores, del humor y de toda actividad culta que estuviera al servicio del ciclismo.

Por si el lector tiene ocasión o necesidad de consultar la publicación hay que indicar que la guía de la carretera de Madrid a Valencia, dentro de la provincia de Madrid, se puede encontrar en los números 4 y 5, con toda clase de detalles y perfiles de la vía. En el número 3 informa de las carreras que organizó el 13 de marzo el Club Ciclista Valenciano y que en el número 4 se informa de la renovación habida en la directiva de esa entidad, que pasó a presidir Eduardo Baquero. También es interesante conocer el rostro del corredor valenciano Ricardo Minué, que ocupó la portada del número 8 de la publicación.

En diversos números, además de incluir noticia de las carreras programadas en las principales ciudades europeas, la revista insertó información, procedente de la industria británica, sobre el crecimiento de la actividad exportadora de las fábricas de bicicletas. En ellas se hace patente la expansión del sector, desde el año 1892, momento en que se adapta el sistema convencional de bicicleta.

La publicación es especialmente interesante para obtener detalles del ciclismo valenciano de ese año 1895, el de explosión de la afición en toda España, en tanto que de “El Tándem”, una revista que se editó en Valencia ese mismo año, solo existe en las colecciones un ejemplar, el número 12. Lleva fecha de 12 de septiembre de 1895, lo que lleva a la conclusión de que nació muy poco después de la publicación madrileña; pero es muy de lamentar esa ausencia de la publicación de las hemerotecas, públicas y privadas, porque nos priva de una fuente directa sobre el mundo ciclista valenciano de los tiempos iniciales.

.....  
027

## Tercer velódromo... para una ciudad en guerra **1896**

*La afición era imparable: en Guillen de Castro, frente a la calle Maldonado, nació otro moderno velódromo.- Momento estelar: el desfile de una muchacha ciclista bajo los focos de luz eléctrica anunció la presencia de Minué.- Todo eso ocurría en una España que se desangraba en la guerra de Cuba.-*

**1190**

“La afición a la bicicleta aumenta notablemente en Valencia. A los velódromos del Club Ciclista y de Colón, hay que añadir otro, el Regional, inaugurado con mucha brillantez ayer tarde, con unas carreras muy notables y muy animadas”. La reseña de “Las Provincias” refiere así el nacimiento del tercer velódromo valenciano en la tarde del 22 de julio de 1896. “El nuevo centro de sport está en la calle de Guillen de Castro, inmediato a la fábrica de curtidos de los señores Martínez. Su entrada no es aparatosa; pero ya dentro del local, se ve una buena pista, de más de 150 metros de longitud”.

El Velódromo Regional fue promovido por los Hermanos Amat, junto con otros socios. Estaba situado en el lado exterior del anillo de la Ronda de la muralla, a la altura de la calle de Maldonado. Se levantó junto a las Tenerías Martínez, una potente industria de curtidos, en la manzana delimitada hoy por las calles de Maestro Palau y Espinosa. La pista elíptica también tenía 333 metros de recorrido. Pero el peralte de las curvas, en este caso, no era de madera sino de tierra firme. Cinco bocas de riego permitían humedecer el suelo tres veces cada día y seis grandes focos de arco alumbraban la pista, en la que se podía correr de cinco de la mañana a once de la noche.

Todas las demás instalaciones iban en consonancia con la calidad otorgada al escenario de la competición y el pedaleo. Para dejar bien claro que el promotor conocía muy bien las dos pistas anteriores y había decidido superarlas. Porque los espectadores tenían en el lado izquierdo un gran banco corrido y gran número de sillas, con capacidad para mil espectadores, mientras en el lado opuesto se abrían nada menos que 50 palcos dotados de todas las comodidades. Porque había un gran salón con todo lo necesario para el confort, la espera o la alimentación. Y había nada menos que 80 bicicletas de alquiler, más talleres, vestuarios, aseos.

En la velada inaugural del 22 de julio, cuando oscureció, la empresa promotora encendió los focos eléctricos y anunció el momento estrella de la noche: una bella señorita, vestida con el uniforme especial que incluía pantalón bombacho, avanzó entre aplausos y silbidos. Después, seguido de una tropa de ciclistas, apareció el gran héroe

valenciano del deporte de las dos ruedas: el aclamado Ricardo Minué. Fue la culminación de una tarde que estuvo jalonado por todo tipo de pruebas y exhibiciones. Entre las incidencias, la caída de Mira, que “solo se produjo escoriaciones en la pierna y brazos” y un pinchazo, en la máquina de Batanero “cuando llevaba gran velocidad se le rompió la goma de la máquina produciendo una detonación como la de un tiro de revólver”.

Realmente la afición al deporte de las dos ruedas que había en Valencia en ese momento era espectacular. La inauguración del tercer velódromo, que tuvo un lleno notable, se produjo al día siguiente de las pruebas oficiales de la Feria de Julio, que convocaron a miles de personas y a la “casi totalidad de los ciclistas valencianos”. El espectáculo, por las descripciones que nos han llegado en los periódicos, debía ser realmente brillante; basta conocer la uniformidad de los que participaban: Gómez, de blanco y negro; Guarner, de negro; Mira, de azul celeste; Porta, de blanco; Bonson, de amarillo y blanco; Carbonell, de azul marino...

Se corrió el campeonato regional, hubo prueba internacional y el público mostró su preferencia por el espectáculo de las pruebas de tándem. Se debe anotar también que se estableció un sistema de primas para fomentar la competición y que ya hubo corredor que salió de Valencia con cantidades estimables.

### Una nación en guerra

Aunque pueda asombrar a los lectores de hoy, todo este ambiente de competición, optimismo deportivo, inversiones generosas y alegría de vivir, se producía en un país que, desde el 24 de febrero estaba formalmente en guerra. Treinta y cinco ciudades del oeste de Cuba, capitaneadas por el ideólogo y guerrillero José Martí habían declarado la independencia de España y estaban en rebeldía abierta contra las tropas españolas, que les combatían. Por eso, por extraño que pueda parecer, los diarios simultaneaban las noticias de la Feria de Julio con los partes de guerra en la Perla del Caribe, la colonia más preciada de todo cuanto quedaba del gran pasado colonial español.

Entre febrero y agosto de 1895, España envió más de 37.000 soldados para que se unieran a los 16.000 que había de guarnición en la isla al estallar el conflicto. Muchos de los barcos habían zarpado del puerto de Valencia; miles de los embarcados procedían de regimientos con base en la región militar y eran hijos de familias valencianas. Pero eran familias con una característica que Vicente Blasco Ibáñez subrayaba una y otra vez, de forma machacona en su diario “El Pueblo”: eran pobres, no tenían posibilidad de pagar los 2,000 duros con los que un joven español se redimía de hacer el servicio militar. El 20 de julio, el día en que empezaba la Feria, Blasco Ibáñez fue procesado por delito de “lesa majestad” en la persona de la reina madre e ingresó en la cárcel de San Gregorio, un viejo y desvencijado convento, transformado en calabozo, que estaba donde hoy se ubica el Teatro Olympia.

Bicicletas y cabalgatas, teatros de verano y tranvías a la playa. Unos adoraban la forma de correr de Ricardo Minué y otros estaban esperando ser llamados a filas con el reemplazo de 1891. “Las Provincias”, el sábado 27 de julio, en plena Feria, publicó un detallado plano de la isla de Cuba a todo lo ancho de su portada. “Hoy reproducimos este croquis, que publicamos en los comienzos de la guerra separatista. La importancia de los últimos sucesos, la proximidad de otros no menos interesantes y el gran número de nuevos lectores de “Las Provincias” que nos han rogado que lo insertáramos, justifican esta reproducción en las actuales circunstancias”. Las circunstancias, por ir al grano, eran desfavorables para los españoles. Cuando 1895 terminó, los rebeldes cubanos tenían 40.000 hombres en armas y España estaba dando evidentes pruebas de

no controlar la situación. Por eso el general Martínez Campos, el hombre que había decidido en Sagunto que volvieran a reinar los Borbones, fue retirado del escenario y sustituido por alguien unos decían que más enérgico y otros que más eficiente, el general Valeriano Weyler, que también fracasó.

### La primera tienda

El velódromo Regional, promovido por los Hermanos Amat, estuvo desde su nacimiento vinculado a una tienda de distribución de bicicletas importadas, situada en la calle de la Paz. Este establecimiento se supone que comenzó a funcionar al mismo tiempo que el velódromo, en el mes de julio de 1896.

Sin embargo, el primer anuncio de depósito comercial de bicicletas que hemos detectado en la prensa valenciana es el que se publicó en el periódico “Las Provincias” de 9 de mayo de 1896, donde, bajo la imagen de una preciosa máquina podemos leer. “CICLISTAS AL DERROCHE. Bicicletas neumáticas desmontables, desde 150 pesetas y accesorios para las mismas. Depósito calle de Barcelonina, número 3, Francisco Martínez. Valencia”

.....  
027

## La Joven Bicicleta Olímpica

1896

*La bicicleta, un invento reciente, “se coló” sin esfuerzo en el programa de los primeros Juegos Olímpicos.- El francés Pierre Masson fue la gran revelación en Atenas.- Julián Lozano, de Salamanca a Madrid en poco más de nueve horas...por una carretera infernal.- El cine llega a Valencia de la mano de Monsieur Krall.*

1251

En el año 1894, en el curso de un congreso sobre los valores de la Educación Física, un profesor francés de poco más de 30 años, el barón Pierre de Coubertain, propuso recuperar para la era moderna los antiguos Juegos Olímpicos de Atenas. La idea, que encontró muy buena acogida, se puso en marcha y se hizo realidad en la primavera de 1896, en la capital griega.

Lo que no todo el mundo sabe es que entre los deportes de la tradición clásica la bicicleta, que era una creación novísima en el ámbito deportivo, se abrió paso, con toda naturalidad, y estuvo en el primer programa de los Juegos recuperados. Junto con el Atletismo, junto con la Gimnasia, el Tiro al Blanco y la Náutica, en el programa olímpico inicial se abrieron camino solamente tres “juegos atléticos” —el tenis, el cricket y el entonces llamado “football”—y el novísimo deporte de la bicicleta, con poco más de diez años de vida bien organizada y con una herramienta normalizada. Y pendiente todavía de novedades técnicas que se incorporaban al mercado con cada uno modelo. Desde que se patentó la bicicleta de seguridad, en el año 1885, hasta que la práctica deportiva sobre esa máquina fue aceptada para los primeros Juegos Olímpicos, pasaron solamente diez años.

Para los primeros Juegos se convocaron cuatro pruebas: de velocidad sobre 2.000 metros y sobre 10.000, ambas en pista y sin entrenador; de resistencia, sobre 100 kilómetros, en pista y con entrenador; y una carrera de 12 horas, en pista y con

entrenador. A ellas se añadiría luego un recorrido Atenas-Maraton, idea y vuelta, de 87 kilómetros. Para poner en práctica las pruebas, se adoptaron las normas y reglamentos de la Asociación Internacional de Ciclismo, institución anterior a la actual UCI, que apareció en 1900.

El francés Paul Masson, fue la gran revelación del ciclismo mundial en Atenas: ganó las pruebas de velocidad, celebradas en el velódromo Neo Phaliron, y la carrera de 100 kilómetros. Con él, destacó también el galo León Flameng. Los primeros espectadores pudieron ver gestos de verdadera deportividad, como el de Masson, detenido, esperando que un competidor griego resolviera un problema mecánico.

Competir, resistir, someter la propia resistencia a pruebas. En un tiempo en que todavía se hablaba de “sport”, el ciclismo se había abierto, en muy pocos años, un hueco entre esa clase aristocrática que daba por bueno y santo todo lo que venía del exterior con capacidad de distinción, y las clases medias urbanas que querían lo nuevo pero por la vía del sentido práctico y la modernidad.

Entre 1895 y 1900 las pruebas ciclistas menudearon y los velódromos se multiplicaron. Mientras en Europa el buen tiempo marcaba el momento de docenas de carreras de bicicletas, en España se producía el mismo proceso de adaptación con cada vez menos retraso en el tiempo. Madrid, Barcelona y Valencia, en cuestión de meses, se habituaron a las pruebas ciclistas en sus velódromos, a las cabalgatas ciclistas también. En octubre de 1895, Sevilla tuvo también un velódromo. Se abrió en el Paseo de las Delicias, tenía un recorrido de 250 metros y estaba patrocinado por los socios del Veloz Club, que comenzó a celebrar importantes carreras que reunían, como las de la Feria de Julio valenciana, a los mejores corredores de España. Allí triunfó el valenciano Ricardo Minué al hacer el kilómetro lanzado en 1 minuto y 32 segundos.

Minué pertenece al grupo de corredores de gran calidad que inició una incipiente carrera profesional, en base a recorrer ciudades donde se programaran carreras y festivales. Minué debe considerarse uno de los tres grandes ciclistas españoles de estos años pioneros. El palmarés lo comparte con Manuel Lacasa, portada de las revistas del pedal en ese octubre de 1895, y con Julián Lozano, que entró en la historia del ciclismo español al vencer en la primera gran prueba de carretera, en la distancia entre Salamanca y Madrid, de 208 kilómetros. Los estudiosos del ciclismo todavía se maravillan por el tiempo que empleó, algo más de nueve horas, si se tiene en cuenta el pésimo estado de las carreteras españolas en aquel tiempo.

También destacan la famosa carrera Madrid-Avila, una prueba de 100 kilómetros que se convocó con carácter nacional pero ganó el portugués José Bento Pessoa, un portugués que se inscribió aprovechando que no se había regulado la exclusividad española de la prueba, y la ganó en 3 horas, 18 minutos y 31 segundos para dejar con la boca abierta a todos.

Peugeot, Humber, Opel, Naumann, Quadrant, Clément... las principales marcas francesas e inglesas iban llegando a Valencia. Algunas de las marcas, apellidos de los emprendedores que habían patentado un modelo nuevo de bicicleta, anunciaban otra industria, la del automóvil, que estaba en sus albores y acabaría floreciendo. Las nuevas cadenas de montaje no daban abasto: en Francia se contabilizaban más de 300.000 máquinas circulando; el mercado estaba creciendo a un ritmo de 50.000 bicicletas anuales. En Estados Unidos, además, se trabajaba en la experimentación de aleaciones especiales, a base de aluminio, que dieran mucho menos peso al acero del cuadro sin hacerle perder resistencia: se buscaba llegar a la bicicleta de 8 kilos.

El cine llega a Valencia

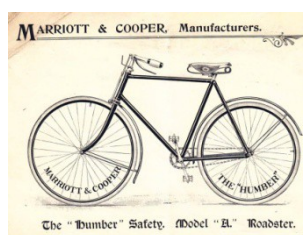
El Día de los Inocentes de 1895, los hermanos Lumiere presentaron en París el fruto de su maravillosa adaptación de otros avances que, desde hacía años, pretendían proyectar imágenes en movimiento. Era el cinematógrafo, otro gran invento llamado a cambiar las costumbres de la sociedad en muy pocos años.

Antes de cumplirse los nueve meses, en septiembre de 1896, la Valencia impetuosa y creadora, la Valencia de los tres velódromos, pudo asistir a una exhibición de cine. El encargo de presentarlo fue Monsieur Kroll, que dio la primera función en el teatro Apolo, en la calle don Juan de Austria.

Las primeras cintas que se proyectaron no fueron ni la “Salida de los obreros de una fábrica” ni la divertida “El regador regado”. En Valencia, el primer programa fue abierto por “La llegada de un tren”, seguido de “Una zambra gitana”. Las crónicas de espectáculos dejaron constancia de la novedad y de su trascendencia: “Muy concurrido estuvo anoche el teatro de Apolo, lo cual prueba que el ingenioso cinematógrafo ha chocado al público, como no podía menos de ser. Los cuadros vivientes, que copian fielmente animadísimas escenas, grandiosas unas y graciosísimas otras, fueron muy aplaudidas por la numerosa concurrencia, a la que Monsieur Krall correspondió con otra vista como torna, Especialmente llamaron la atención el desfile del batallón escolar en la fiesta *de la rosière*, el bulevar de los Italianos en París, la casa de baños y el estudio del pintor, cuyas combinaciones están admirablemente estudiadas”

La prensa se esforzaba en explicar el invento a gentes que nada sabían de él: “Se trata de un aparato que, como indica su nombre, da animación a la fotografía, reproduciendo con fidelidad escenas de la vida real”, dijo un periódico. “Se trata de una linterna eléctrica cuya luz se enfoca en largas tiras de fotografías instantáneas, las cuales por medio de un potente reflector se reproducen, agrandadas las figuras hasta el tamaño natural, sobre un gran bastidor de lienzo blanco”

Las funciones previstas para el espectáculo que Kroll trajo a Valencia eran pocas. Pero el calor del público hizo que se prorrogaran más allá de la Virgen del Pilar y que incluso siguieran hasta el día 26 de octubre. De inmediato llegaron a Valencia, como a todas las grandes ciudades españolas, otros distribuidores con materiales filmados nuevos, procedentes de Francia y también de España. Cuando Apolo dejó de proyectar imágenes, tomó el relevo el teatro Ruzafa. Y en cuestión de semanas se abrió el primer salón dedicado solamente a ofrecer cine.



028

Galo Pista, cronista de la bicicleta

1897



*“Las Provincias” inserta crónicas ciclistas semanales, firmadas con ese seudónimo humorístico.- La carrera-estafeta en honor del general Polavieja.- Las campañas del periodista Juanito Pedal.- El presidente Cánovas era un aficionado ciclista y su asesino, Angiolillo, también.-*

1398

Definitivamente, los años 1895 y 1896 deben figurar como los de la consagración del deporte de la bicicleta en Valencia. La puesta en servicio de tres velódromos en 18 meses es un factor de demostración. Pero se debe afirmar que, en ese periodo, se produce un completo proceso de implantación de la afición ciclista, con todas sus variables: desde la aparición de tiendas especializadas a la celebración de pruebas, excursiones y carreras de modo cotidiano. Y también la aparición, en la prensa local, de secciones especializadas dedicadas al deporte ciclista.

Los periódicos tuvieron que recurrir muy pronto a verdaderos conocedores del deporte del pedal. Se necesitaban colaboradores que estuvieran frecuente contacto con los clubes, los velódromos y los corredores; y que además manejaran información de carácter nacional. Es así como “Las Provincias”, en junio de 1897, comenzó a publicar crónicas de un entendido en la materia que primera firmó con el seudónimo de “Pista” y poco después Pasó a firmar como Galo Pista.

Sus comentarios, sus noticias, sus guiños humorísticos, nos hacen pensar en un buen conocedor del deporte. Aunque, como ocurre en secciones periodísticas especializadas, cayera en peligro de escribir pensando solamente en los que estaban “en la pomada” de los asuntos sobre los que hacía recaer la ironía o el sobreentendido.

La sección que se publicó el 2 de junio ya llevó por título el que le haría popular: “De Miércoles a Miércoles”, que se mantuvo algún tiempo pese a no salir publicada todos los miércoles.

Mientras tanto, los tres velódromos valencianos seguían una actividad sigamos normal: es decir la de competidores en un negocio boyante donde muchos valencianos acudían a alquilar una bicicleta para hacer ejercicio, aprender a manejarla mejor y, si hacía al caso competir. El número de corredores que acudía a los concursos era importante. En 1897, el Velódromo del Tirador, o de Quart, el primero que hubo en la ciudad, organizó el 17 de marzo, jornada de vísperas falleras, una “Matinée”, en la que participaron “más de cincuenta ciclistas”, entre los que estaban los mejores de Valencia y de España. El autor de la reseña, que fue la primera firmada por “Pista”, nos desvela, a través de sus gracietas, el interés que sin duda despertaba en el público masculino la presencia de mujeres sobre la bicicleta. “También corrieron —escribió— dos señoritas llamadas Encarnación y Paulina, ambas muy graciosas y con mucho *aquel*. ¡Qué modo de *pedalear*, santo cielo!”

Con todo, Pista deja constancia de su conocimiento del nuevo deporte: entre el público detectó la presencia de Francisco Lozano, hermano del que en ese momento era campeón de España, Julián, “que está preparándose en París —escribió— y a quien la prensa de dicha capital tributa grandes elogios”. Proyectos de excursión, anuncio de carreras en otras ciudades, noticias internacionales, como el derrumbamiento de una tribuna en el curso de una carrera en Filadelfia, quedaban reunidas bajo la dirección de un comentarista que daba amenidad a la sección.

En ellas no faltó el gran movimiento de apoyo que el mundo del ciclismo quiso rendir al “hombre de moda”, el general Camilo García de Polavieja, a su regreso de Manila, a primeros de mayo de 1897. Hombre de mano muy dura, el militar había cumplido con su tarea de conducir la guerra contra los independentistas de Filipinas durante un periodo en el que fue fusilado el líder insurrecto, Rizal. Pero a la postre,

había renunciado al cargo y regresó a Madrid, aclamado por miles de incondicionales que le querían ver al frente de un partido patriótico, y de autoridad, que fuera capaz de llegar al Gobierno. “Juanito Pedal”, el emprendedor reportero de “El Deporte Velocipédico”, se movió por media España llevando bajo el brazo el proyecto de una carrera-estafeta, en homenaje al militar, que, al menos de momento, no salió del marco profesional castrense.

El proyecto consistió en recoger dos autógrafos del militar, en cuanto pisara tierra española en el puerto de Barcelona, y llevarlos a Madrid, por Zaragoza, en una carrera ciclista de relevos. Cientos de corredores fueron movilizados para los tramos del largo viaje de la cartera, de piel de Rusia, que debía trasladar el precioso documento. A las cuatro de la tarde del 13 de mayo, pocas horas después el multitudinario recibimiento de Polavieja en el puerto barcelonés, la cartera viajera, con un mensaje dirigido al Rey y otro para el pueblo de Madrid, se puso en marcha. Debía viajar 617 kilómetros y atravesar 84 poblaciones. Y lo hizo siempre entre multitudes y aclamaciones que traslucían sentimientos extremadamente patrióticos. En la tarde del sábado, 15 de mayo, siempre entre gran fervor, el último ciclista llegó a Las Ventas entre una nube de aficionados a la bicicleta.

### Cánovas, Angiolillo y las bicicletas

El 8 de agosto de 1897, el presidente del Gobierno, Antonio Cánovas del Castillo fue asesinado de tres disparos hechos, a corta distancia, por el anarquista italiano Michele Angiolillo. El crimen ocurrió en el balneario de Santa Águeda, en Mondragón, Guipúzcoa. Y como es natural desencadenó una enorme ola de preocupación, inquietud e inestabilidad: España estaba en guerra en tres frentes, Cuba, Filipinas y Puerto Rico; y lo más suave que decía la prensa internacional –por ejemplo la de Randolph Hearst, el empresario que inspiraría “Ciudadano Kane”—es que Cuba era un fruto maduro en espera de caer.

Sin embargo, en ese ambiente de crispación, en ese clima de derrotismo que parecía conducir indefectiblemente a una gran derrota, nunca faltó una pizca de ironía informativa. Por ejemplo, la que comenzó a subrayar los matices y detalles que hacían que el asesinato de Cánovas fuera un magnicidio a la moda, un “atentado ciclista”. En su número de 18 de agosto –a dos días del fusilamiento del autor del atentado—“La Ilustración Española y Americana” publicó lo siguiente: “!Quién hubiera dicho al señor Cánovas que habría de morir asesinado por un ciclista; Porque el anarquista Angiolillo también era ciclista, según ha publicado el “Journal des Sports”, de París.

La crónica señalaba que el presidente fallecido era buen aficionado a las bicicletas, aunque no practicaba ese deporte a causa de su edad. Pero además se deshacía en detalles sobre el papel que la bicicleta había tenido en el desarrollo de los hechos tras el atentado. ¿Por qué? Pues porque el director del hotel, en cuanto vio al presidente del Gobierno gravemente herido envió a toda prisa a un ciclista, Enrique Álvarez, joven y deportista de los ruedas, que pedaleó hasta Mondragón y avisó al médico titular.

Siguiendo las tendencias del momento, el doctor Ahinarro había entendido que la bicicleta era el mejor sistema para llegar a una urgencia; de modo que tomó la suya y siguió a Álvarez, cuesta arriba, camino del balneario, con la bolsa del instrumental atada al sillín. El reportaje debería formar parte de la historia del ciclismo español: en él se puede ver al médico que, aunque por desgracia no pudo evitar la muerte del presidente, reconocía que el doble viaje ciclista, que se pudo hacer en pocos minutos, había ahorrado un mínimo de una hora y cuarenta minutos sobre el tiempo que se hubiera

necesitado para dar el aviso y acudir en socorro a lomos de un caballo o usando un coche de caballos.

El reportaje de “La Ilustración” ponderaba el buen uso de la bicicleta y el “boom” que se estaba produciendo en los últimos años: “A pesar de las guerras, de los sucesos políticos excepcionales, de los grandes calores de este verano y del mal estado económico, a pesar de los pesares, el movimiento ciclista ha ido en aumento y los acontecimientos de esta clase se han sucedido uno tras otro”. Y hacía aparecer en escena al voluntarioso Juanito Pedal, que escribía de bicicletas en “El Heraldo de Madrid” y en “El Deporte Velocipédico” y que había sido víctima de su celo informativo...

La revista explicó lo sucedido de este modo: “Fueron tantos y tales los esfuerzos que este periodista hizo por llevar un telegrama de Santa Águeda a la estación de Vergara a fin de que el despacho pudiera alcanzar la edición del día del propio diario, que al trasponer una empinada cuesta del montañoso país sintióse herido como por un rayo de grave lesión abdominal que le ha dejado inútil para el ciclismo por espacio de muchos años”. Una hernia cruel, uno de los peligros de los ciclistas. Ahí estuvo el final deportivo del insigne Juanito Pedal.

.....  
029

## La derrota y el castigo fiscal

1898

*La pérdida de las colonias trajo la bancarrota y una ola de pesimismo nacional.- Se estudio suspender la Feria de Julio.- El certamen se celebró pero sin lucimiento y con falta de pabellones.- El Ayuntamiento subió la tasa a las bicicletas un 25%.-*

1641

En un libro memorable, “La moral de la derrota”, un periodista valenciano, Luis Morote, habló de “los harapos de la gloria” para tratar de compendiar en toda su dimensión, la magnitud de la derrota que Estados Unidos infligió a España en el verano de 1898 y la necesidad de sacar provecho moral del desastre. Atrás quedaba el episodio del “Maine” y los torcidos caminos diplomáticos seguidos con el episodio del embajador en Washington, el valenciano Enrique Dupuy de Lome. La cerrazón de los gobiernos españoles, y los intereses financieros afectados, impidieron cualquier posibilidad de acuerdo con los independentistas, primero, y todo sueño de vencer con las armas al Ejército y la Marina de los Estados Unidos, que ya eran los más poderosos del mundo.

El 3 de julio de 1898 comenzaron los combates entre la guarnición española y los soldados yanquis ante los muros de La Habana. Uno de los primeros muertos fue un heroico militar ibicenco, el general Vara de Rey, cuya familia estaba en Valencia en espera de noticias. Horas después, la prensa española recibía un torrente de noticias todavía peores: la escuadra que comandaba el almirante Cervera había sido destruida. Era el final. Y consumada la derrota, España se encontró en bancarrota financiera e inundada por una ola de pesimismo en el pensamiento y las actitudes literarias; y abocada a una reflexión sobre los caminos que habrían de hacer de España una nación que pudiera recuperar el pulso perdido del que hablara Francisco Silvela. El periodo amargo de recesión y desmoralización ocupó el cambio de siglo y se prolongó al menos

hasta 1905, cuando se inició un ciclo positivo que desembocaría finalmente en el corte de la Semana Trágica, en el verano de 1909.

Según el Almanaque de “Las Provincias”, la noticia de la destrucción de la flota española produjo en Valencia una impresión de “aplanamiento”. El Almanaque continúa así su relato: “Como estas repetidas desgracias hacían más inoportuna la celebración de la Feria, se dispuso una reunión de los gremios industriales en el Ateneo Mercantil, para tratar de ese asunto. Los pareceres estaban muy divididos, pero triunfaron los que querían que se celebrase aquella festividad popular, y cediendo a esta corriente el Ayuntamiento, la sesión del día 9 lo acordó así, por 20 votos contra 10, retirándose algunos concejales por no votar”.

La celebración o no de la Feria de Julio tenía una vertiente moral pero también otra económica: por desanimada que fuera, la Feria siempre traería actividad para el comercio y la hostelería, que incluso estaba dispuesto a pechar con parte de un hipotético déficit. En la Feria de 1898, según se lee en “El Mercantil Valenciano”, los organizadores discutieron “el temor de que el presupuesto formado para la liquidación de los festejos se liquidara con un déficit de 25 o 30.000 pesetas”. La Hacienda municipal se encargó de estudiar de dónde podrían salir recursos nuevos; pero, a fin de cuentas, se acordó poner en marcha la Feria.

Desde la rendición de Santiago de Cuba, el 15 de julio, a la aceptación, el 14 de agosto, de una paz que le costó perder las colonias, medió un mes durante el que las malas noticias llegaron en cascada. Para empezar, quedaron suspendidas las garantías constitucionales en toda España, decisión a la que el Capitán General añadió de su propia cosecha una lista añadida de restricciones. Entre ellas, la censura militar de prensa: todos los textos que se proyectase publicar en los periódicos y revistas debían ser revisados por la autoridad militar, que los autorizaba o los eliminaba.

Dentro de ese trágico plazo de un mes, por añadidura, la fábrica de gas planteó un conflicto y amenazaba cortar el suministro de alumbrado: la antigua amistad municipal con el dueño de la fábrica de gas, el marqués de Campo, valía poco para sus herederos; y mucho menos para Monsieur Touchet, el administrador del negocio.

Es obvio que la Feria de Julio tenía que desenvolverse en un clima de abatimiento. Para “Las Provincias” estuvo “muy desanimada”. “No se colocaron en la Alameda el Casino de la Agricultura ni el pabellón para la tómbola de la Asociación de Nuestra Señora de los Desamparados. Los del Círculo Valenciano y el Ateneo Mercantil estaban a medio construir y se terminaron posteriormente. Ni hubo este año retreta ni cabalgata, ni Batalla de Flores”, dice el periódico para ilustrar un año aciago donde, incluso en los toros, fue cogido Fabrilo. Por fortuna se celebraron los Juegos Florales de Lo Rat Penat, tuvo lugar el Certamen de Bandas, aunque con poca concurrencia, y el día 28 se celebraron las carreras ciclistas, con un programa convencional y un ambiente no muy animado. “Con bastante concurrencia, aunque ni con mucho con la de años anteriores, se celebraron ayer tarde en el paseo del real de la feria las anunciadas carreras de bicicletas”. La crónica de “El Mercantil Valenciano” era inequívoca el 29 de julio de 1898 en su apreciación.

El periódico destacó que las carreras nacional e internacional fueron las de mayor interés para el público. Se pudieron ver en ellas “bonitos *embales* efectuados por Peris, Minué y Manresa”. Y una vez más, Minué, “el corredor mimado del público de Valencia demostró ayer una vez más que no se agota, a pesar de la rotura que sufrió en el brazo, y que, aunque curada, le imposibilita para embalar con el vigor de otros tiempos”.

La bicicleta, objeto fiscal

En marzo, hubo dos o tres fallas con alusiones a la guerra, a Cuba, al tabaco, a los ricos que se beneficiaban de los puros habanos y a los pobres que volvían heridos o enfermos. Era el punto de vista popular. Pero días antes, la prensa había dado muchos detalles de la batalla municipal por los presupuestos donde no había dinero para nada y donde prácticamente todos los servicios municipales, más las actividades comerciales y de ocupación de la vía pública iban a ver multiplicadas sus tasas de manera contundente. El metro cúbico de gas llevaría dos céntimos de impuesto. El agua sería gravada. Un entierro pagaría más tasa, salvo si el muerto era pobre de solemnidad. Y así todo: desde las horchaterías al sacrificio de reses, desde la pintura de fachadas a los puestos de venta de grano en el Salón Columnario de la Lonja.

Ni que decir que había tremendas controversias y debates. El 15 de marzo, cuando se discutieron los gastos, hubo agria polémica y abandonos de la sala en disconformidad con que se destinaran 10.000 pesetas a la mejora de los caminos de la ciudad y la huerta. En el ejercicio siguiente se quería gastar 1.000 pesetas más en carruajes al servicio del Ayuntamiento y fijar en 18.000 pesetas los gastos de representación. Tenían que subir los costes de los teléfonos y los sueldos de los guardias, fijados en 999 pesetas al año en una categoría intermedia. Y hubo que bajar el sueldo del secretario de 6.500 a 5.000 pesetas anuales.

Una de las consecuencias inmediatas de la crisis económica y financiera derivada de la guerra de Cuba fue el aumento de los impuestos y las tasas en todas las administraciones, con el normal acompañamiento de malestar, quejas y protestas. El 10 de marzo de 1898, el Ayuntamiento, a través del depositario recaudador Antonio Viñes, dio a la publicidad un anuncio oficial en el que se informaba que “terminados los repartos de los impuestos sobre alcantarillado, bicicletas, rejas y balcones, correspondientes al actual año económico de 1897-98”, se informaba al público que “en la recaudación de arbitrios de este Excmo. Ayuntamiento queda abierto el cobro de los referidos impuestos desde el día 11 al 30 del mes actual”.

Con todo y con eso, la edición de “Las Provincias” del 18 de marzo nos descubrió un malestar escondido, que muy pocos conocían: los ciclistas ya estaban invitados a efectuar el pago de su tasa anual que, si bien hasta la fecha era de 10 pesetas anuales ahora, de golpe y porrazo, subía a 12’50...!un 25% nada menos! Si la derrota en la guerra colonial era una desgracia para todos, las consecuencias ya se estaban haciendo evidentes. Y los ciclistas tenían que hacerle frente de su bolsillo.

La alerta la desató Deporte, el habitual comentarista de ciclismo en las páginas de “Las Provincias”, que se hizo eco del aumento, para señalar, con argumentos duros pero bien razonados, que el ciclista obligado a pagar quisiera, al menos, que el Ayuntamiento le diera a cambio pavimentos razonables.

“Los ciclistas –escribió—no esperaban salir mejor librados, y de antemano se habían conformado con tal aumento. Con seguridad que podemos darnos por agradecidos, cuando solo se han contentado con aumentar 2’50 pesetas por máquina”. Pero lo que de verdad había dolido a los ciclistas es que se prohibiera el paso de bicicletas por el andén del camino del Grao y el de la Alameda. “Ahora, en que precisamente el ciclismo resultaba serio, de utilidad para muchos, de ejercicio y distracción para los más, se suprime el único privilegio que tenían los ciclistas y el único refugio que en el invierno, cuando las carreteras están intransitables, les permitía pedalear un rato en la Alameda para desentumecer las piernas. ¿Es esto racional?”

El comentarista aludía a los buenos lugares de paseo en bicicleta que ofrecían Madrid y Barcelona, en contrasta con el “andén central de la Alameda, esa mala carretera que rivaliza con las del Estado”. El comentarista confesaba no entender a los miembros de la Junta de Asociados que habían tomado la decisión última sobre la tasa.

Y añadía: “Y solo nos parece entrever, allá en el fondo, que aún continúa latente el odio a la bicicleta, odio que ellos no pueden precisar en qué se trata: pero que, sin duda, todavía persiste, a pesar de las conquistas del medio de locomoción más individual y a la vez más rápido que se conoce”.

.....  
030

## Ciclómanos y ciclófobos

1898/99

*Tras el aumento de la tasa, “Las Provincias” fue escenario de la primera polémica pública por el uso de la bicicleta.- Deporte y Benigno, mantuvieron ideas contrapuestas.- Nace el cuatro velódromo de Valencia, en el Llano del Remedio.- “El Mercantil Valenciano” señaló la ruina general y el contraste con la pasión taurina.-*

1422

Había malhumor. En la calle y en los tranvías, en los púlpitos y en los foros políticos. La gente estaba contrariada y rabiosa... Porque las cosas, en 1898, iban de mal en peor. En la guerra y en la economía. Todo eso sin contar con quienes habían perdido un hijo, un marido en la terrible guerra.

Primero era la sensación de que España iba a la deriva y a perder la guerra. Luego, tras el verano, la derrota aportó humillación y amargura. Y todos esos sentimientos se traslucían en cualquier parte. En la prensa, desde luego.

En ese contexto es como se descubre, en la prensa, un escondido rencor que acabaron pagando los ciclistas: por nuevos o por modernos. O por seguir trasluciendo felicidad, o al menos ganas de encontrarla, en medio de las penurias generales.

Pronto llegaron las opiniones nada cariñosas contra el deporte de las dos ruedas. Veamos este párrafo de una carta, firmaba por Benigno, que dio a la imprenta “Las Provincias”. Se publicó el 20 de marzo y estaba dirigida al Señor Deporte, al redactor que se había lamentado de los impuestos municipales a la bicicleta: “Hablando usted de ciclismo —decía— se sale usted de madre y de toda la familia. ¿Qué no ha hecho bien la Junta de Asociados aumentando a los partidarios del pedal el arbitrio que venían pagando? Para la casi totalidad de los vecinos de infantería, la Junta municipal de Asociados merece el mayor aplauso.”

La carta, acto seguido, descarrilaba el malhumor: “Ustedes, como los chicos y los perros, son las tres calamidades mayores de Valencia, y debieran pagar un fuerte tributo por el uso y el abuso que hacen de nuestras calles y paseos”, decía al hilo del aumento de la tasa. “Y si yo hubiera sido asociado, pagarían más de lo que van a pagar los ciclistas, y pagarían mucho más los perros, o sus amos, y no andaría un chico *suelto* por esos mundos, sin que los municipales se hicieran con él, y lo canjearan luego a sus padres por un taloncito de cinco pesetas”.

Benigno no lo era. Desabrido, afirmaba que la mayoría había encontrado bien el aumento en función de la deseada disminución de bicicletas en la ciudad. “Y con ella, otra disminución de sustos y atropellos”. “Las bicicletas —escribió finalmente el indignado Benigno— debieran ser muy buenas para desentumecerse las piernas de ustedes; pero ese ejercicio debe practicarse en los velódromos o en parajes donde sólo ustedes corran con las consecuencias de su sport”.

¿Hablaba Benigno por cuenta de la “mayoría silenciosa”. Él estaba convencido. “Cónsteles que esta opinión la tienen conmigo la inmensa mayoría de nuestros conciudadanos”, escribió como despedida. Pero, como era de esperar, su carta tuvo una inmediata respuesta, desde el mundo ciclista, en boca de Deporte, el comentarista semanal del mundo del ciclismo en el periódico. El 22 de marzo, en forma de carta abierta, Deporte respondió con ironía: “Perdón, y mil veces perdón le pido, por haber tenido el atrevimiento de defender una causa, que yo creía justa, hasta que he leído su nunca bastante alabado artículo “La *ciclomanía*”.

Con la misma ironía, Deporte desveló que el autor de la irritada carta era Benigno Más y se mostró partidario de un cambio radical de ideas para llevar a feliz término la idea de extinguir las bicicletas. Aunque tenía sus temores. “Consisten los tales en si nos tacharían de reaccionarios, de enemigos del progreso, porque siguiendo nuestras ideas, nos hubiéramos opuesto, en su tiempo desde luego, a la libre circulación de los carruajes y caballerías, porque también estos medios de locomoción molestas al público mucho más que los ciclistas”. Deporte, al final, se burló de la irritación de Benigno e imaginó una ciudad donde se proscribiera a los ciclistas, a los perros, a los niños, y también a los carruajes y las caballerías. “¡Oh, qué Valencia la de nuestro porvenir, don Benigno!”

Aun tuvo ocasión de contestar el enfadado Benigno Más. El día 23 se defendió. Y visto que estaba interviniendo también en el asunto otros periodistas, sentía que luchaban dos contra uno. “Ni soy *ciclóforo* como quiere dar a entender su colega Sport, ni gasto *tartanita*, ni *caracoleo* caballos con peligros para nadie. Pertenezco a la sufrida infantería que no ha visto hasta ahora en el ciclismo, perdone ese Echegaray que como argumento contundente saca a relucir su cofrade, nada trascendental, y sigo creyendo que las bicicletas y los *ciclómanos*, en calles estrecha y tortuosas como las nuestras, son un peligro que conviene evitar o, cuando menos disminuir”.

Al cierre, Benigno se ratificó en la necesidad de subir el impuesto a los ciclistas. Y en que una gran mayoría de los ciudadanos entendía que la medida era correcta. “¿Qué los ciclistas no son de esta opinión? ¡Claro! ¿Qué seguirán llamándome *ciclóforo*? ¡Bueno! Yo no por eso dejaré de ser como soy y como cuadra a mi carácter y a mi nombre”.

La polémica, como podemos ver, se anticipó más de un siglo a las que de vez en vez podemos ver en los medios informativos valencianos en particular y españoles en general. Son las fricciones de la convivencia; las opciones de movimiento en el mismo espacio urbano siempre generan estas tensiones, más o menos tensas, divertidas o chocantes.

#### El cuarto velódromo

El conflicto de la calle y su ocupación es eterno. Pero todo eso no impidió que la gente dejara de ir en bicicleta, que quisiera tener una con sus ahorros, que quisiera aprender a manejarla. Por eso es asombroso que, aún en una situación de bancarrota económica, a finales de junio de 1898 comenzara a funcionar la cuarta instalación privada dedicada al ciclismo: el Velódromo del Llano del Remedio.

Lo que hoy es avenida de Navarro Reverter, en sus dos lados, más la actual plaza de América, estaba por urbanizar y ordenar en 1898. Allí había estado el Convento del Remedio, que dio pie al nombre de Llano del Remedio. A finales del XIX existía la Ciudadela todavía, pero en lo que hoy es Grabador Esteve humeaba la fábrica de gas y había grandes almacenes de carbón; la transitada salida hacia el puente del Mar estaba festoneada de descampados, donde se ubicó la nueva instalación al servicio de las bicicletas.

Se describe como un espacio elegante y confortable. “Las Provincias” dice que tenía una pista de 30 por 15 metros, “rodeada de una elegante barandilla”; y que a su lado se había levantado “un salón de conciertos de 34 metros por 26”. Además había un jardín restaurante con andenes y un “chalé que servía como cocina”.

Al iniciar su segunda temporada de verano, el 17 de junio de 1899, el Velódromo del Llano del Remedio se anunciaba también como salón de patinaje y contaba con iluminación eléctrica por la noche. Precisamente ese año se habían añadido “cuatro lámparas más de arco voltaico”

Cuando se acercó el verano de 1899 se planteó seriamente la Feria de Julio y su posible suspensión. Se barruntaba déficit, un año más. Pero el Ayuntamiento quiso asumirlo: que nada parara la ciudad era una consigna extendida, que unía a los municipales y al comercio por una vía lógica. La comisión de Alameda, sin embargo, no tenía clara la celebración de festejos que tuvieran clara dependencia de la taquilla para subsistir y acordó suspender ese año las carreras de bicicletas. Probablemente, también reunió datos y opiniones de los propios ciclistas participantes.

Sin embargo, a falta de espectáculo público, lo hubo privado. Y uno un día, sino dos: el novísimo Velódromo de Llano del Remedio, los días 29 y 30 de julio celebró dos veladas espectaculares con bicicletas, carreras de anillas, gimnasia de todo tipo y muchas atracciones más.

“El Mercantil Valenciano”, siempre en su papel de escrutinio social, insertó el 21 de julio de 1899 un agudo comentario titulado “Somos así!”, que ponía en duro contraste el pesimismo de la derrota con la alegría que se podía ver en la inauguración de la Feria. “Ahora, durante estos días de jolgorio y toros, nadie se acordará de los presupuestos, nio de las desdichas de la patria, ni del negro porvenir que nos espera. Alegría, mucha alegría, y muérase la muerte”, decía.

No le faltaban argumentos: el abono de localidades de las corridas de toros había subido de precio, los carruajes para ir a la plaza costaban más “porque la demanda se ha triplicado o cuadruplicado”. El periódico veía un desenfreno preocupante; pero añadía: “Adelante con los faroles, puesto que su majestad la respetable opinión pública lo quiere. ¡Ciudadanos, a gozar!”

.....

## Una ciudad con ilusión de cambio

El siglo XIX concluyó en Valencia como habría de terminar también el XX: con una polémica en los periódicos sobre cuándo concluyen los siglos y con una doble celebración, el 31 de diciembre de 1899 y un año justo después. En la Nochevieja de 1899, la Lonja se iluminó con focos eléctricos para dar la bienvenida a una estrella rutilante de la cultura española, Emilia Bardo Bazán, símbolo en aquel momento de lo nuevo progresista, de los valores de modernidad deseados para el siglo que se acercaba. Valiente y sincera, la Pardo Bazán reclamaba la igualdad de derechos de la mujer y el varón y recriminaba a la sociedad española que las niñas no fueran educadas en idénticas condiciones que los muchachos.

Los organizadores del homenaje, los escritores valencianos, capitaneados por Vicente Blasco Ibáñez, participaron en la cena y brindaron por el futuro, en una velada que terminó con los admiradores de la escritora aclamándola en su hotel de la calle de San Vicente, hasta que salió al balcón a saludar.

Nuevos tiempos, tiempos modernos. Pardo Bazán, en la serie de artículos “La cuestión palpitante”, había abordado el nuevo concepto del naturalismo en la novela. La interferencia de su marido en sus cuestiones profesionales, su deseo de apartarla de la



literatura, determinó que la escritora le dejara. Ahora, se sabía de su larga convivencia con Benito Pérez Galdós y de la voluntaria ruptura de su anterior matrimonio. España estaba cambiando de piel en el clima de regeneración derivado de la derrota en la guerra colonial.

Escuela y despensa, propugnaba Joaquín Costa. Y todo se movía alrededor, cada día con mayor velocidad. Con las fascinaciones de la luz eléctrica y el teléfono, de los fonógrafos y los tranvías eléctricos. El hombre aspiraba a volar y muy pronto habría de conseguirlo. El inocente artificio del cinematógrafo no tardaría en tomar cuerpo y convertirse en arte. Venían tiempos de convulsiones sociales, de planteamiento de derechos obreros, de clamorosos progresos industriales, tan aptos para hacer el bien como para sembrar el mal.

Y en medio de ese clima, aunque a algunos les parecía inapropiado, hubo que dejar hueco a la bicicleta, que se implantó, en tiempos complejos, como un elemento decisivo de cambio, no ya de las percepciones sociales sino de las costumbres y necesidades de las gentes. El nuevo vehículo, que entró en la sociedad española durante los años 1893 a 1898, casi todos años de guerra colonial, resultó ser útil en los tiempos de austeridad, de 1898 a 1903, cuando demostró que millones de personas que vivían en ciudades estaban dispuestas a dejar de depender de los caballos.

La ciudad, un invento viejo, cuajó en un nuevo formato cuando el siglo XIX se extinguía. La ciudad industrial era cambio, intercambio y progreso social, era prensa, cafés, política y mítines partidarios. La ciudad, que en Europa ya se estaba moviendo en ferrocarriles metropolitanos subterráneos, empezó a implantar la energía eléctrica en los tranvías, otra notable revolución. Si en Madrid se adelantó un par de años el proceso, en Valencia fue en 1900 cuando comenzaron a retirarse las líneas de tracción equina de la red de transporte implantada en 1876. Cientos de caballos fueron apartados del servicio y muchos de ellos pasaron de las calles de la ciudad a embarcar en buques británicos rumbo a la Guerra de los Boers, en Sudáfrica.

En ese contexto, la bicicleta, que estaba reduciendo sus precios y su peso, empezó a cobrar un nuevo papel ante la sociedad. Y se abrió un hueco, clarísimo, en un mundo que se hacía rápido y práctico a marchas forzadas. La bicicleta, de ese modo, triunfó en una sociedad que requería más agilidad, que daba primacía a los más rápidos y que necesitaba ser eficaz a quienes, ahora, se tenían que mover por necesidad, tanto de trabajo como de servicio, tanto de estudios como de placer.

La bicicleta resistió que le pusieran un motor, como siempre se pronosticaba. Pero al nacer la motocicleta no se terminó la historia de la bicicleta. Del mismo modo que el automóvil, presente ya, como rareza y curiosidad, en la Valencia de 1901, encontró su camino expansivo pero no quitó de la circulación a bicicletas y motos.

La bicicleta no estaba en la misma línea que el gramófono y el teléfono, inalcanzables, durante muchos años, para la gran mayoría de la población. Pero se hizo práctica, y cercana al pueblo, como la nevera de hielo, la máquina de coser o la bombilla. Ya no era un lujo, sino una posibilidad; alcanzar la máquina de las dos ruedas, requería tener algún ahorro, o comprometerse a pagarla a plazos. Pero ya era, deportes aparte, una inversión familiar a tener en cuenta, como esa Singer para coser y bordar, considerada la mejor amiga del ama de casa de finales del siglo XIX, en tanto que permitía a la mujer trabajar en casa y tener algunos ahorros, mientras pagaba la máquina en “cómodos plazos”.

En las tiendas, poco a poco, hubo más marcas de bicicletas importadas: Ormonde, Clément, Rover, Roper, Rochet, Gladiator... Las mejores, las más lujosas, ligeras y bien dotadas, podían llegar a costar 600 pesetas; pero se podía conseguir un modelo modesto

por unas 250 pesetas. Pronto decidieron los distribuidores que era razonable que un trabajador accediera a la bicicleta pagándola a plazos.

Mucha gente entraba en la tienda y daba vueltas y más vueltas a una máquina de relucientes níquelados. La máquina ideal fue objeto de los sueños de millones de personas. En todo caso, daba la posibilidad de pensar y hacer planes: permitía forjar el sueño de tenerla, porque era, también, un elemento de seducción juvenil.

Francia, en 1900, rondaba el millón de ciclistas. Miles de las máquinas eran un bien público, al servicio de carteros, telegrafistas, policías, bomberos y soldados... La afición a la bicicleta prosperó en Gran Bretaña, Francia, Holanda y Bélgica, de modo especial. En 1903, Maurice Garin, de 32 años, de profesión deshollinador, ganó el primer Tour de France. Habían recorrido 2.428 kilómetros en 19 días.

## Valencia, siglo XX: sueños y urgencias

Mientras tanto, y pese a la crisis, la ciudad de Valencia encaró el final de siglo a través de la evidencia de que no podía seguir muchos años en las deficientes condiciones en que estaba. No era una gran ciudad, pero quería serlo sin duda. El Ensanche de la calle de Colón crecía, sí, pero lo hacía desordenadamente, a golpes de iniciativa. Pero se necesitaban muchas cosas más: Blasco Ibáñez, en “El Pueblo”, era uno de los que más estimulaba a la necesidad de modernizar y hacer cosmopolita una ciudad con posibilidades sobradas de ser preferida por los visitantes.

En 1897, Valencia se anexionó los poblados marineros de Vila Nova del Grao y Poble Nou de la Mar y también Campanar. Antes había ocurrido ya con Ruzafa y con otros pequeños pueblos y pedanías enclavados en la huerta. Era la hora de escuchar y entender sus problemas y la hora, también, de integrarlos en la ciudad. Como era la hora de trazar avenidas que reflejaran un urbanismo sin estrecheces, sin mezquindad en la anchura de las calles y las aceras. Valencia necesitaba calles anchas en las que entrara el sol; y casas luminosas, higiénicas, con cuartos bien ventilados.

En ese contexto se proyectaron y trazaron nuevas avenidas. Por el exterior, se había pensado en dos grandes vías que se unirían en ángulo recto en el punto en que se encontraran con las vías del ferrocarril. En el interior de la muralla se proyectó una nueva calle, bautizada primero como Peris y Valero y más tarde como de la Paz. Tenía que ir recta desde la Glorieta hasta la torre de Santa Catalina y luego, si venía al caso, rodear la torre y seguir más allá. Desde el viejo convento de San Agustín, que era un penal semiruinoso, se proyectó otra avenida destinada a enlazar, recta, con el puente de San José: esa vía del futuro, ancha y luminosa, sanearía barrios de callejuelas estrechas y tortuosas, de insalubres casas sin las mínimas condiciones de higiene. Igual ocurría con el barrio de Pescadores, una zona impresentable que asomaba la peor mugre de Valencia al mismísimo convento de San Francisco, el centro mismo de la ciudad.

¿Cuándo podrá desaparecer el lamentable barrio de Pescadores?, se preguntaba Valencia para encadenar dudas y más dudas. ¿Cuándo se derribara el convento de San Francisco y saldrá de sus solares una gran plaza para la ciudad? ¿Tendremos alguna vez un nuevo Ayuntamiento con una fachada digna? ¿Y una casa de Correos como Valencia se merece? La necesidad de trasladar la estación del ferrocarril y sacarla más allá de la ronda de la calle de Xàtiva era perentoria: las vías del tren no podían cortar la calle de Xàtiva y rodear la plaza de toros.

Pero todavía era más urgente construir un nuevo Mercado cubierto que acabara con el mar de tenderetes y lonas que se montaba y desmontaba cada día. La higiene se

imponía, la gente no quería moscas. Por eso era preciso levantar un Matadero en condiciones de salubridad que no dependiera de las sucias acequias. Cuando unos hablaban de trasladar la fábrica de Tabacos, incendiada en 1897, a un edificio industrial adecuado, lejos del centro de la ciudad, otros recordaban que en la operación convendría aprovechar y llevar la Audiencia, que estaba en la Generalidad, hasta el lugar que era sede de las cigarreras.

Valencia, al terminar el siglo XIX tenía un mar de proyectos por abordar: nuevas cárceles, nuevas escuelas, espacio digno para el Archivo del antiguo Reino, una mejora de la antigua casa de su Universidad. Y una sede nueva para el Banco de España. Valencia tenía que dejar las fondas antañonas y construir hoteles; abrir cafés modernos con músicos y luces eléctricas, y conseguir tranvías rápidos y eficientes. Trazar jardines, abrir asilos para pobres y huérfanos, mejorar su museo de Bellas Artes y procurar que el Conservatorio no se le cayera encima a los músicos. Y a todo eso, claro, había que añadir al proyecto que en 1898 se dibujó y se consagró en el seno del Ayuntamiento, que consistía en abrir una avenida ajardinada, un bulevar, de cien metros de anchura, festoneado de chalés, que avanzara recto desde los Jardines del Real hasta la playa. Hasta el Cabañal, una fachada marinera que merecía el mejor tratamiento como foco de atracción de bañistas y veraneantes.

Valencia soñaba con puerto amplio que sirviera para dar salida a los frutos de su agricultura y que atrajera toda la carga posible del centro de la península. Valencia quería ser rica y competir en el Mediterráneo en el campo de la artesanía, en la industria y las exportaciones. Pujante, la economía valenciana sentía que era la hora de que las tres provincias hermanas latieran al mismo compás. Y todo eso vino a cristalizar, en 1909, en el momento crucial de la Exposición Regional Valenciana.

La nueva máquina, esa invitada especial que fue la bicicleta, quería tener un papel en esa proyección hacia el futuro. Y lo tuvo, sin duda alguna. Pero esa ya es otra historia: la del siglo XX.

---

### ***INSERTOS. A SITUAR EN EL AÑO QUE CONVenga***

Asombra comprobar cómo la draisiana, presentada en 1818 en los jardines del Tívoli de París, fue noticia en el “Diario de Valencia” en 1819, apenas unos meses después de su nacimiento oficial. La máquina se había construido y presentado el año anterior: su creador fue capaz de hacer, en solo cuatro horas, el trayecto entre Karlsruhe y Estrasburgo, que habitualmente necesitaba 16 horas de lenta diligencia. Fue premiado por ello con el título de barón. Dotado de una gran capacidad de innovación, el imaginativo constructor realizó varios artefactos nuevos, desde un periscopio a una máquina que registraba notas musicales. Pero se cansó de todo ello y profesó en un convento, en Karlsruhe, donde murió en el año 1851.

Si alguien, paseante, corredor o ciclista, pregunta cuánto mide el circuito de circunvalación de la antigua muralla de Valencia, hay que decirle que son 16.595 pies castellanos, equivalentes a 4.624 metros. El primero que se tomó la molestia de hacer esa medición y difundir el resultado fue Manuel María Azofra, el 10 de abril de 1840.

El adoquinado de las calles de la ciudad data del año 1845. En enero de ese año se introdujo por primera vez, como ensayo, tomando modelo de la única ciudad que tenía algunas calles pavimentadas de ese modo. Hecha la prueba, gustó, tanto al Ayuntamiento como a los ciudadanos. Además de los viandantes, miles de usuarios de caballos, carros, galeras y tartanas se fueron acostumbrando enseguida a unos adoquines que, aunque fueran irregulares, eran mejor solución que la sucesión de baches, charcos, barro y polvo que la ciudad padecía continuamente.

“¡Y qué revolución prepara este mecanismo no solo en la manera de viajar, sino en la guerra! Figuraos un escuadrón de lanceros, caballeros en velocípedos, cruzando el país más estéril, sin precisión de forrajear; se acabaron entonces las raciones de cebada que hoy abona el ministerio de la Guerra”.

(“La España”. José Fernández Bremón, 5 septiembre 1868)

“La Correspondencia de España” de 16 de julio de 1868 informó de que en Europa ya se estaba utilizando un “velocípedo acuático, que acaba de aparecer en el lago Enghien”, en el Oise, en las cercanías de París. La noticia decía que “el aparato se compone de dos perissoires (flotadores o cascos) cubiertos de lona y emparejados por dos barritas de hierro, entre las cuales está dispuesta una rueda de paletas que ponen en movimiento dos padales colocados a la extremidad del arco. Este velocípedo acuático camina con tanta rapidez como un buen buque de vapor”.

El dibujo de un velocípedo que aparece en la portada de la revista satírica “El Moro Muza”, editada en La Habana el 14 de marzo de 1869 es, seguramente, el primero que podemos encontrar en la prensa periódica española. La portada de la publicación está ocupada casi por entero por un dibujo con distintas escenas, alegorías y comentarios y en su parte baja, a la derecha, podemos ver un caballo muerto en el campo y un velocípedo muy claramente dibujado. El lema dice “Habiendo muerto el caballo de batalla del general Quesada, el comité feniano de Nueva York le remite un velocípedo”.

El chiste requiere explicaciones complejas: el general mejicano Manuel Quesada y Loinaz, que huyó a Estados Unidos en 1867, quiso unirse a los movimientos de libertad de Cuba, accedió a la isla, viajó más tarde a Nueva York y combatió con los españoles en 1869 poco antes de la instauración, allí, de la república. El “comité feniano” alude a los independentistas irlandeses ubicados en Estados Unidos.

La máquina de los Michaux tuvo un buen éxito en Francia. Si el primer año solo recibió pedidos para un par de velocípedos, en 1862 ya fabricó 142 máquinas y en 1865 un total de cuatrocientas.

“Las revoluciones se parecen a los velocípedos en que una vez montados en ellas no hay forma de estarse quietos sin perder el equilibrio. El velocípedo de Septiembre (la revolución de 1869) que tan buenos servicios ha prestado a sus dueños cuando no hacían más que recorrer en todas direcciones el campo constituyente, se halla hoy sin uso por haberse concluido las carreras. Ahora bien, un velocípedo sin jinete es como un progresista sin unionista. Una cosa que solo sirve para correr, y que no corre”

(“La Gorda”, periódico liberal. 25 noviembre de 1869)

En el año 1870, en Palma de Mallorca se construyó y se hizo funcionar un velocípedo acuático, que fue usado con éxito en las tierras pantanosas de la Albufera de Alcudia, sobre las que entonces había proyecto de desecación. La noticia, que publicó el “Diario de Palma” y reprodujo “El Imparcial” de Madrid, decía que la empresa

concesionaria de los trabajos de desecación, promotora de la construcción del artefacto, hizo el primer ensayo en el puerto. “El mencionado aparato conducía dos personas, y recorrió un trozo de mar hasta cerca del Lazareto; se mueve por dos ruedas semejantes a las de un vapor, siendo digno de notarse su velocidad” (“El Imparcial” 13 marzo 1870)

--¡Lástima es que la situación no ande en velocípedo, decía hace poco un político de buen humor!

--¿Por qué? le preguntaron.

--Porque andaría de prisa, y llegaría al final o se rompería el espinazo.

(“La Ilustración Española y Americana”. 25 abril 1870)

Eufrosina Ross es citada como la primera víctima del velocípedo en una exhibición circense, en un teatro de Berlín. El diario “El Día” de Alicante, el 19 de enero de 1871, contó la historia de esta brillante artista que “ejecutaba una suerte muy difícil atravesando sobre una cuerda montada en un velocípedo a una altura prodigiosa. Había atravesado por ellos dos veces en medio de los mayores aplausos, cuando al repetir la suerte se salió la rueda del velocípedo de la cuerda y cayó la artista a un palco vacío, quedando muerta en el acto. Esta desgracia produjo varios desmayos de señoras y un grandísimo dolor en el público, de quien la artista era muy querida y simpática”.

En julio de 1875 se esperaba con interés la llegada a Valencia de mademoiselle Speltterini, funambulista especializada en pasar el alambre a bordo de un velocípedo. Su recorrido por España habría de incluir también las ciudades de Madrid y Barcelona.-- En julio de 1868, el “Diario de Córdoba” dio la noticia de que por vez primera se había picado un toro desde un velocípedo, aunque el astado había descabalgado al ciclista más de una vez.-- En 1880, la “Correspondencia de España” incluía anuncios de un local de entrenamiento ciclista, a cubierto, que funcionaba en Madrid, “junto al 2 de Mayo”. Llevaba el nombre de “Velocípedo Manege”.— En octubre de 1873, un solitario en velocípedo llegó a Amberes: estaba recorriendo Europa y venía desde Suiza, por Francia y Bélgica.— En octubre de 1879 se anunciaba la próxima llegada a Valencia, desde Castellón y Barcelona, del velocipedista parisino monsieur Lemouillé, “que es el mismo que ha hecho el recorrido entre París y Viena en solo doce días”.--

En la década de los 70 del siglo XIX el velocípedo está instalado en todos los circos ecuestres como base de una programación de malabaristas, gimnastas y contorsionistas. En el “Diari Catalá” de 8 de septiembre de 1879 podemos encontrar la reseña crítica de uno de estos espectáculos “puede ser que más bárbaro que las corridas de toros y nada propio para un lugar que se precia un poco de civilizado”. ¿Qué ocurría en aquel circo barcelonés? Pues que el señor Ancilleri, montado en velocípedo, evolucionaba frente a la señorita Loreley mientras le iba arrojando cuchillos que dibujaban la silueta de la dama sobre una tabla.

“Parece que en Italia se trata de enseñar a algunos soldados a montar en velocípedo, con objeto de que puedan pasar partes en campaña. Los velocípedos que se destinan para este servicio, llevarán un farol al frente, y el que monte podrá ir armado y llevar su equipaje. Estaremos al tanto de los resultados que puedan dar estos ensayos, que desde luego nos parecen infructuosos e inútiles, porque creemos que los velocípedos no puedan funcionar sobre terrenos pedregosos”.

(“La Unión Católica”. Diario religioso-político de Valencia. 21.11.1880)

Un individuo que en 25 de junio del pasado año alquiló un velocípedo y no lo devolvió a su dueño, fue detenido ayer por este que hizo que se le condujera a buen recaudo. No negamos el derecho que al robado asistía; pero ¿habrá ido en mula o en cangrejo para conseguir la captura expresada?

(“La Vanguardia”. Barcelona. Crónica local. 1 mayo 1881)

El año siguiente, 1883, el diario “El Constitucional”, de Valencia, informó, en su número del 19 de septiembre, del funcionamiento, en Estados Unidos, de un velocípedo de tres ruedas al que se le había aplicado tracción a través del movimiento generado por una caldera de vapor. El pedaleo del hombre había desaparecido en esta máquina, “de fuerza de un caballo, está colocada debajo del puente”. El principio del automóvil, sobre el que muchos constructores estaban investigando a uno y otro lado del Atlántico se iba aproximando. Porque, en este caso “para que el aparato no tenga un peso excesivo, el inventor sustituye los combustibles generalmente empleados, por el petróleo, que ofrece grandes ventajas por pesar poco”. La noticia no daba el nombre del avanzado inventor; pero el caso es que “el nuevo velocípedo marcha a razón de 18 kilómetros por hora”.

En el año 1870, la ciudad de Valencia padeció una epidemia de fiebre amarilla que se manifestó, sobre todo, en el Grao, el Cabanyal y el insalubre Barrio de Pescadores, causando en total 57 víctimas mortales. Entre 1884 y 1885 se registró una grave epidemia de cólera, que afectó primero a Xàtiva y la Ribera y fue localizada en la ciudad, en la plaza de Pellicers, el 12 de abril de 1885. El día de mayor mortandad, el 5 de julio, se registraron en la ciudad 217 defunciones de origen colérico. El número total de víctimas en la provincia de Valencia fue de 4.919. La epidemia regresó en 1890 para causar en total 717 fallecimientos.

Recordamos a los municipales que están de punto en el paseo de Gracia, plaza de Cataluña y Rambla, que por la noche vigilen algo más aquellos lugares, pues cada día, sobre las nueve, un individuo montado en un velocípedo, atraviesa con vertiginosa carrera los paseos, ocasionando a los transeúntes el correspondiente susto. Dicho sujeto no se contenta solo con dirigir el velocípedo hacia el sitio por donde transita más gente, sino que haciendo caso omiso de lo dictado por la Alcaldía, no lleva en la parte delantera del vehículo el farolito correspondiente. Si lo hubiéramos visto una noche sola no diríamos nada; pero casi todos los días le vemos recorrer el trayecto indicado, proporcionando el improvisado a los transeúntes. Lo particular del caso es que, dirigiéndose como se dirige por el sitio destinado al público, no se haya aún prohibido tal diversión, que puede originar una desgracia”.

(“La Vanguardia” de Barcelona. 21 octubre 1887)

En el año 1887, el velocípedo fue un regalo muy de moda para los niños de las clases acomodadas. El modelo pequeño, para niños de entre 4 y 6 años, costaba 52 reales. El adecuado para niños de 6 a 8 años costaba 62 reales; el siguiente modelo, para los niños de entre 8 y 12 años, valía 72 reales. Y para niños de entre 12 y 16 años se fabricaba uno que costaba 80 reales. Con todo, ese regalo era más barato que el caballo mecánico, que costaba entre 90 y 140 reales, según tamaño.

Entre velocipedistas:

-¿Y tu velocípedo?

-Tuve que venderle.

-¡Desgraciado! ¿Y quñe haces de tus piernas’  
 -Coso a máquina para no perder la agilidad  
 -Te faltara algo...  
 -Soy un carruaje que ha perdido las ruedas...  
 (*Chiste de “El Liberal”, de Madrid. 26 de mayo de 1888*)

“Los *sportsmen* portugueses Raimondo Gionetto, Domingo Bastos y Herbert Bagge llegaron a las cinco de la tarde de ayer, en velocípedo, a esta corte, procedentes de Lisboa, de donde salieron el pasado domingo a las once y media de la mañana. El lunes salieron de Estremoz, el martes de Mérida, el miércoles de Trujillo y en la mañana del jueves de Talavera de la Reina. En cada jornada han recorrido 20 leguas. Son los primeros *sportsmen* que en velocípedo han recorrido el largo trayecto de Lisboa a Madrid. La Sociedad de Velocipedistas de Madrid dará una fiesta en su honor”.  
 (*“El Día”, de Madrid. Viernes, 23 de marzo de 1888*)

“Un alumno de la Academia de Artillería ha hecho en velocípedo la travesía de Castellón a Valencia, tardando cuatro horas”  
 (*“La Vanguardia”, de Barcelona. 30 de mayo de 1888*)

“Hemos dado otro paso en la senda del progreso. En todas las poblaciones cultivadas hay personas, al parecer formales, dedicadas al fomento y propagación del velocípedo. Hoy, los indígenas de este pueblo, nada tenemos que envidiar a aquellas. ¡Badajoz tiene velocípedos y velocipedistas! (...) Por cinco pesetas mensuales puede cualquiera proporcionarse el gusto de dar cuatro o cinco costalazos diarios..”  
 (*Valerio, en “El Orden”, de Badajoz. 30 abril 1890*)

“El ilustre Zimmerman, el campeón ciclista de Norteamérica, de quien me ocupaba en una de mis recientes crónicas, ha lanzado un reto a su no menos ilustre rival Sanger, campeón de Inglaterra. Sanger ha recogido el guante y dentro de quince días los aficionados de Nueva Orleans serán testigos de un match de los más interesantes y fecundos en emociones, artísticas y financieras. (...) El objeto principal de la apuesta es demostrar la superioridad de las bicicletas de construcción yankée sobre las de fabricación inglesa y viceversa”  
 (*Juan Buscón. “La Vanguardia”. 31 octubre 1892*)

“El ejercicio extremado de grandes carreras y a gran velocidad, para la mayor parte de los individuos, prescindiendo del espectáculo grato que proporcionan, debe reprobarse en defensa de la Higiene y la Fisiología, puesto que lo mejor que pueden sacar esos individuos excepcionales es un desequilibrio del sistema nervioso, predominando el sistema raquídeo y muscular con detrimento y embotamiento de las facultades intelectuales y morales”  
 (*“La Hormiga de Oro”. Notas científicas, 7 octubre 1893*)

“Otra aplicación de la electricidad a la locomoción versará, indudablemente, sobre la navegación submarina, aunque median contra su empleo los gravísimos obstáculos de la obscuridad que reina a pocos metros bajo el agua, y, finalmente, queda por resolver la cuestión del tráfico callejero, caracterizado por la desaparición de la fuerza animal (caballos, mulos, perros), sustituida por el triciclo o la bicicleta y el tranvía y el coche eléctrico. En fin, *qui vivr , verr .*”  
 (*“La Ilustración Ibérica”, 13 octubre 1894*)

“Triste gracia es que no pueda un ciudadano pacífico transitar por las calles de su pueblo sin verse constantemente amenazado de un atropello en de bicicleta, aparato que tiene usted encima cuando oye el sonato del cuerno que el ciclista les da aviso. Porque con estos avisos de los cuernos o pitos sucede lo que con el silbido de las balas: bala que hemos oído silbar, ya ha pasado: ésa no nos hiere; bicicleta cuyo jinete nos hace oír su cuerno, no nos atropella: ya ha pasado. (...) Algunos vecinos de Madrid.. ¡qué digo algunos!... todos los vecinos de Madrid que no son ciclistas y que antes se permitían el lujo de pasear por los por el Retiro o por Recoletos, han solicitado del gobernador que se digne de señalar un sitio en el que puedan dar algún paseíto sin temor a ser atropellados por los miembros del Campeonato”.

*(La Ilustración Ibérica 17 noviembre 1894)*

“Los inconvenientes que puede acarrear el abuso del ciclismo están ya fuera de toda duda. La acritud que adoptan, más o menos marcadamente, casi todos los ciclistas al inclinarse sobre el guía de sus aparatos, es con toda seguridad una de las perjudiciales para la salud. (...) Dicha postura encorvada perjudica más de lo que parece, porque aparte de ser desairada, destruye las líneas naturales de la columna vertebral, proyecta hacia delante la parte superior de la curvatura anterior, y modifica la curvatura posterior hasta dar a la espina dorsal la forma de un arco; la caja torácica se encuentra como aplastada por por el exceso de presión que sobre ella se ejerce: la circulación se dificulta y se entorpecen los movimientos de los pulmones: es, pues, imposible que todas esas modificaciones impuestas al organismo dejen de tener consecuencias perjudiciales”

*(Opiniones de sir Benjamin Richardson médico inglés, apasionado de la bicicleta, en “La Hormiga de Oro”, 7 de junio de 1894)*

A principios de 1895, la exposición ciclista celebrada en París, además de presentar magníficos modelos nuevos de bicicleta, sirvió para presentar el primer prototipo de un velocipedo al que se había acoplado un motor de bencina. "La Ilustración Española y Americana" se ocupó de la nueva máquina, patentada y presentada al público por Hildebund y Wolfmuller, un constructor de Munich. En realidad acababa de nacer la motocicleta, que muy pronto atrajo a muchos velocipedistas y que empezó un desarrollo independiente en muy pocos años. "Se puede caminar al paso de un hombre o con tanta prisa como un tren expreso, según quiera el que lo monte. Para parar tiene dos frenos especiales", decía la revista. El reportaje ponderaba que la nueva máquina podía subir pendientes del 10 % sin esfuerzo, desarrollada una potencia de dos caballos y medio, y apenas gastaba un céntimo por kilómetro, hasta el punto de recorrer decenas de kilómetros sin repostar.

“El récord de España de cinco kilómetros que pertenecía al campeón madrileño don Manuel Lacasa fue anteayer batido en la corte por el campeón valenciano señor Minué, que lo ha establecido en 7 minutos, 15 segundo y dos quintos. Hasta anteayer era dicho record de 7 minutos, 36 segundos y 4 quintos, habiéndose ganado, por tanto, 21 segundos y 2 quintos”.

*(De la prensa. 14 julio 1895)*

Las excursiones en bicicleta menudearon en España a lo largo de 1895. Una de las pioneras y más famosas es la que la Sociedad Velocipédica de Madrid organizó a Toledo, en noviembre de ese año, a la que concurrieron más de un centenar de



aficionados al pedal. Pero la novedad de esa fiesta fue la presencia de seis mujeres: cuatro eran las esposas de los promotores del proyecto, señoras de Villaverde, Lasso de la Vega, Rodrigo y Girod; las otras mujeres fueron Carmen Sendras y Matilde Urosa. Todas ellas acudieron vestidas con elegantes abrigos ciclistas, confeccionados para la ocasión y tocadas con elegantes sombreros. Aunque en Madrid había tensiones y pleitos entre dos sociedades ciclistas, en este caso se advirtió que la excursión no tenía “color político”, por lo que participaron ciclistas de una y otra entidad en un clima de gran armonía.

Poco antes de la Navidad de 1895 se inauguró en Madrid un segundo velódromo. Era el de Buenavista, situado en la calle de marqués de Riscal, esquina a la de Fortuny. El promotor fue el almacenista de bicicletas Saturio de la Fuente. La pista, en este caso era de arena, con inclinación en las curvas. “Pero es insuficiente para dar carreras”, escribió la revista “El Deporte Velocipédico”

Los periódicos siempre tenían un hueco para noticias chocantes o asombrosas. El 13 de agosto de 1895 se publicó la historia de un sordomudo holandés que estaba intentando culminar el proyecto de dar la vuelta al mundo a bordo de su bicicleta. Pero la aventura no le iba muy bien: en la frontera de Suiza con Austria, el voluntarioso deportista fue asaltado por unos bandoleros, a los que tuvo que hacer frente con determinación. Uno de los delincuentes resultó muerto de un disparo... pero el ciclista no pudo seguir la aventura: le habían disparado en una pierna y le resultaba imposible pedalear.

En la última página del diario “Las Provincias” del 1 de abril de 1896 se publicó este anuncio: “BICICLETAS. Las inglesas Quinton, que se servían en el Velódromo de Guillem de Castro, están a disposición del público en la calle de la Jordana, numero 36, esquina a la anterior, a los precios siguientes. Primera hora 5 reales, segunda 4, tercera 3, cuarta y sucesivas a 2. Se hacen composturas y hay toda clase de accesorios”. Es una interesante referencia de la tarifa de precios de los alquileres de bicicletas.

"De joven la modesta Rosalía  
a pie de sus satélites huía.  
Hoy que es hermosa, aunque no es coqueta,  
los tiene que burlar en bicicleta.  
¿Continuará sufriendo desengaños  
el que palabras de pasión la diga?  
Tiempo vendrá en que no, que con los años,  
no habrá ningún imbécil que la siga..."

(Poesía cómica en “La Ilustración Española y Americana”)

El reverendo Francisco García Martínez, presbítero, catedrático de Matemáticas, moderador de Academias de Filosofía y secretario de estudios del Seminario Conciliar de Madrid, inventó, en 1895, un “mecanismo para cambiar en marcha y a voluntad la multiplicación en las bicicletas”. Lo contó en su número 3, de marzo de 1895, la revista “El Deporte Velocipédico”: “Con este aparato, aplicado a la máquina, podrá subir sin fatiga, y bajar sin peligro, empujadas cuestas; sin que para variar la multiplicación necesite descender del velocípedo, ni suspender la marcha, bastándole tan solo, cuando los accidentes del camino hagan preciso variar aquella, tocar una varilla que la bicicleta llevará delante y a la altura del guía (manillar)”

Uno de los primeros libros publicados en España sobre el deporte de las dos ruedas fue el titulado “Ciclismo”, que escribieron Adolfo Rodrigo y Julio Broutá, dos periodistas ciclistas que escribían bajo los seudónimos de Juanito Pedal y Roger de Flor. El libro, de 94 páginas, incluyó un texto de José Echegaray. El que habría de ser premio Nobel, también presidente del banco de España, fue un gran aficionado a la bicicleta: en 1895, el reconocido autor teatral publicó un elogioso artículo sobre el deporte de las dos ruedas en los famosos Lunes de “El Imparcial”, que todos los ciclistas españoles aplaudieron. En el citado libro se abordaba los beneficios del ciclismo para el organismo y claras recomendaciones sobre “quién puede ser ciclista y quién no”

En noviembre de 1896 se organizaron diversos espectáculos ciclistas a beneficio de los soldados heridos y enfermos que regresaban de la guerra de Cuba. Hubo pruebas de velocidad en distintos formatos y también hubo una prueba de lentitud y pericia. Pero la prueba que más éxito tuvo fue la destinada a las mujeres, en la que participaron cinco señoritas, vencedoras por el orden en que las mencionamos: Julia Rubio, Matilde Urosas, Augusta Cárdenas, Rita García y Luisa García. “Corrieron como corredores profesionales demostrando todas gran dominio sobre la máquina y mucho empeño en obtener el primer puesto”, dijo la crónica de “Nuevo Mundo”. Todas ellas vestían amplios pantalones bombachos unas casacas con las que debía ser realmente muy pesado pedalear. En la imagen vemos a la ganadora, Pilar Rubio, con la banda que le acreditó como vencedora.