

ORIGEN DE LA COMPETICIÓN MOTOCICLISTA EN ESPAÑA

# CICLISMO, PERIODISMO DEPORTIVO Y PRIMEROS CLUBS MOTOCICLISTAS

PABLO GIMENO VALLEDOR



**ORIGEN DE LA COMPETICIÓN MOTOCICLISTA EN ESPAÑA**

**CICLISMO, PERIODISMO  
DEPORTIVO Y PRIMEROS  
CLUBS MOTOCICLISTAS**

**PABLO GIMENO VALLEDOR**





## JOSÉ RUIZ THIERY

PATRONO DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN DEL  
REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

La Fundación del Real Automóvil Club de España quiere continuar su programa de publicaciones. Con un nuevo volumen que nos sitúa en un momento histórico en el que se produce una triple coincidencia formidable.

Surge el ciclismo turístico y deportivo, generando un extraordinario movimiento de masas. Por otro lado, la irrupción de la prensa deportiva que apoya todas las facetas del deporte y genera un enorme interés con impensables ventas, un estilo literario más moderno y un cambio en las actividades y actitudes de los jóvenes.

Muy pronto, el motociclismo también destaca. Rápidamente, las motos evolucionan y se hacen más fáciles de conducir y más fiables y surgen los Clubs motociclistas, precursores del turismo, con excursiones y certámenes aglutinando a los intrépidos rutereros de los inicios y regulando las competiciones que irían surgiendo más tarde.

Por todo ello, se ha considerado que valía la pena editar digitalmente este pequeño ensayo literario que ayuda a la comprensión de los inicios del motociclismo, empujados fuertemente por la prensa con origen impactante en el ciclismo y con la aceptación de los jóvenes que se volcaron con los nuevos tiempos de la llegada de la era industrial.

Es un ensayo sobre un momento muy específico del principio del siglo XX, muy bien captado por el autor, el inagotable Pablo Gimeno, que refleja el cambio que estaba llegando a la sociedad.

Tengo la seguridad de que os va a entretener y a ayudar a posicionarnos en este período estupendo.





## AGRADECIMIENTOS

El autor agradece su colaboración a las siguientes personas:

Ángel Campos López  
Manuel González Gajate  
Carlos Mosquera Palacios  
Marta Munguía Benito  
José Enrique Muñoz  
Luis Muñoz Aycuens  
Manuel Pérez del Arco  
José Ruíz-Thiery  
Bernardo Valadés  
Iván Vicario Martín

Y también a:

Enrique Aguirre (Moto Club de Guipúzcoa); Jesús Bonilla; Isabel Garrocho Villar; Enrique Gómez Erustes; Francisco Marcos; Yolanda Rodríguez Méndez; Javier Rodríguez Zuazo; Joaquín Zabalza (Moto Club de Guipúzcoa).

Y a las entidades:

CEHAL (Centro de Estudios Históricos del Automóvil de Leganiel)  
Fundación Cultural del RACE  
FEVA  
Hemeroteca digital de “El Mundo Deportivo”  
Hemeroteca Nacional  
La Escudería

**Diseño y maquetación:** Doit.creativas@gmail.com



**E**n mi libro publicado recientemente por la Fundación RACE, Historia de las Marcas Españolas de Cyclecars, traté de abordar principalmente la historia de la mayoría de las diferentes marcas españolas que existieron en nuestro país, dejando de lado su vertiente deportiva.

Al tratar de documentar esta faceta, me encontré con una realidad curiosa: en muchas de las competiciones de la época, era difícil, por no decir imposible, separar a los cyclecars de las motocicletas. Y es que, en casi toda Europa, los clubs motociclistas fueron también quienes ampararon a los autociclos dentro del ámbito deportivo.

Por eso, no es raro ver a cyclecars y motos compartiendo pruebas —aunque en categorías distintas—, ya fuera en carreras en cuesta o en pruebas de regularidad, donde incluso formaban equipos mixtos.

Esta constatación me llevó, de forma casi natural, a iniciar un nuevo trabajo centrado en el desarrollo deportivo del motociclismo en España. Al adentrarme en esta historia, fui comprobando cómo el recorrido de los cyclecars se entrelaza de forma estrecha con el del motociclismo, hasta el punto de que uno me llevó naturalmente al otro.

Siguiendo el hilo de las primeras competiciones motociclistas, la investigación me condujo aún más atrás en el tiempo... hasta llegar al ciclismo. No es una coincidencia: muchas de las primeras carreras de motos nacieron al calor de las competiciones ciclistas, que por entonces se celebraban con gran frecuencia en los velódromos.

Algunas de estas jornadas incluían pruebas de “bicicletas con motor”, en las que participaban motoristas afiliados a clubs ciclistas, pues los clubs de motos aún no existían. De hecho, era habitual que los mismos corredores participaran en pruebas ciclistas y luego compitieran en las de motos ese mismo día. De ahí que muchas de las competiciones motociclistas más tempranas se celebraran, en cierto modo, “a rebufo” de las carreras ciclistas.

Esta realidad me llevó a incluir el ciclismo como punto de partida del deporte moderno de masas, fenómeno del que también surgió la prensa deportiva, con tiradas que poco tiempo antes habrían resultado impensables. Por esa razón, decidí incorporar un breve —aunque ne-

## PRÓLOGO DEL AUTOR

PABLO

GIMENO VALLEDOR



cesario— repaso a los orígenes de esa prensa especializada. Y finalmente, no podía dejar fuera a otros actores fundamentales en esta historia: los clubs motociclistas.

Muchos de ellos nacieron a principios del siglo XX, a menudo como escisiones de los clubs ciclistas, cuando la motocicleta comenzó a independizarse de la bicicleta, impulsada por las mejoras técnicas que la convertían en algo más que una evolución de la bicicleta.

En este libro no estaba previsto hablar del ciclismo, pero se volvió imprescindible a medida que profundizaba en los orígenes del motociclismo. Pronto entendí que no era posible abordar su evolución deportiva sin detenerme primero en las bases sobre las que se construyó el ciclismo como precursor, la prensa deportiva como motor de difusión, y los primeros clubs como estructura organizativa.

Así pues, este es un “libro introductorio” que precede a un análisis más detallado y exhaustivo de las competiciones. En un próximo título, me centraré en las competiciones celebradas entre 1899 y 1936, incluyendo algunas disputadas durante la Guerra Civil.

Confío en que las próximas páginas sigan despertando vuestro interés.



# ÍNDICE

## CAPÍTULO I

### EL CICLISMO EN ESPAÑA

El ciclismo como principal generador del nacimiento del deporte popular, del turismo, del motociclismo, y de la prensa deportiva. .... 7

## CAPÍTULO II

### EL PERIODISMO DEPORTIVO

El ciclismo como elemento fundamental en el nacimiento y desarrollo del periodismo deportivo ..... 22

## CAPÍTULO III

APARICIÓN DE LOS MOTO CLUBS Y EL RACE COMO AUTORIDAD SUPREMA DEL MOTOCICLISMO NACIONAL..... 32



El ciclismo en España.



D. Amador Guerra

Aparición de los moto clubs y el RACE como autoridad suprema del motociclismo nacional.



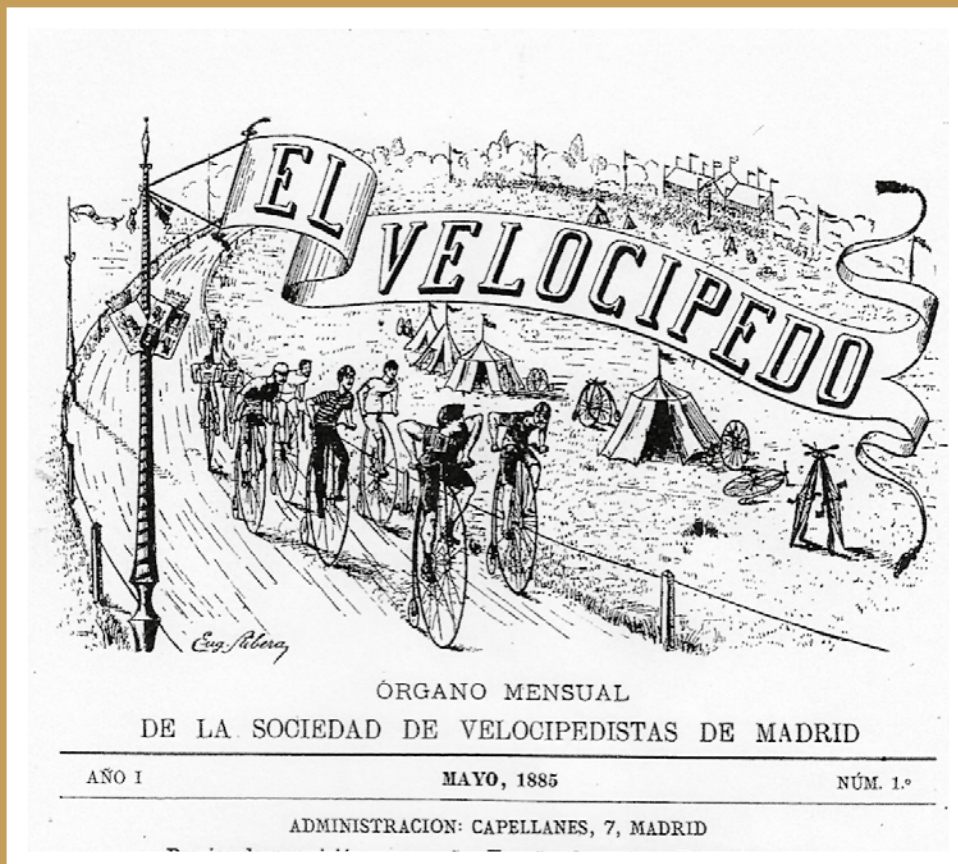
El periodismo deportivo.



## CAPÍTULO I

# EL CICLISMO EN ESPAÑA

EL CICLISMO COMO PRINCIPAL GENERADOR DEL NACIMIENTO DEL DEPORTE POPULAR, DEL TURISMO, DEL MOTOCICLISMO, Y DE LA PRENSA DEPORTIVA.



“El Velocípedo”, publicación mensual de la Sociedad de Velocipedistas de Madrid, aparecido en 1885. En esos momentos fueron varias las publicaciones dedicadas al ciclismo en casi toda España



## El ciclismo: La bicicleta y su contribución a la industria

La aparición de la bicicleta “moderna” a finales del siglo XIX, entendiéndose por tal la que tiene su forma actual, esto es, dos ruedas del mismo o muy similar diámetro, pedales, manillar, transmisión por cadena, frenos y neumáticos con cámara, supuso el nacimiento de una industria que más tarde sería fundamental en el desarrollo del automóvil y de la motocicleta, ya que aunque la bicicleta sea simple como máquina, su fabricación en serie hizo nacer una industria capaz de soldar, fundir, prensar, plegar, fresar y torneear con precisión, así como el desarrollo de aleaciones específicas según la función de cada

pieza, sin olvidar la industria de los cojinetes, tan necesarios para cualquier máquina; la aplicación de la pintura y los sistemas de secado de la misma, los cromados -entonces normalmente niquelados- la nada simple fabricación de las cadenas y la de las ruedas de radios, el nacimiento y desarrollo de los neumáticos con cámara de aire y, sobre todo, hacer todo esto en cantidades importantes, ya que firmas como Peugeot, Clément o Minerva fabricaban, ya a fines del siglo XIX, miles de unidades al año, lo que suponía el desarrollo de métodos de producción capaces de hacer todo lo citado en las cantidades requeridas y con la calidad precisa, y no es por casualidad por lo que muchos de los primeros automóviles fueron realizados precisamente por compañías ya existentes gracias a la fabricación de bicicletas.



Francisco Abadal, al que vemos en su etapa ciclista, fue constante protagonista del ciclismo, el motociclismo, el motorismo y hasta la construcción de automóviles, además de ser un pionero de la publicidad.



## El crecimiento del ciclismo en España hace de él un fenómeno social

Siempre es difícil poner fecha al nacimiento de un fenómeno social como fue el ciclismo, y si tomamos como criterio el de la creación de una sociedad dedicada a agrupar a sus practicantes y a organizar y promover su actividad, podríamos decir que el ciclismo nace en España de manera “oficial” en 1877 cuando se constituye el “Veloz Club” de Cádiz, ciudad en la que hubo incluso periódicos dedicados a este deporte, pero ya antes -en 1869- se había celebrado la primera carrera ciclista en el Retiro madrileño en un circuito que bordeaba el estanque del mismo, y en Barcelona las primeras pruebas tuvieron lugar durante las fiestas de la Merced de 1871 en el llamado Campo de Marte.



Un grupo de ciclistas ingleses posan durante una excursión.

## Auge de las sociedades velocipédicas

En 1891 se había creado en Barcelona la “Sociedad de Velocipedistas” cuyos fundadores fueron Lluís F. Baixeras, Claudio de Rialp, Ballester, Montijo, Luis Vidal y otros. Esta sociedad agrupó inicialmente a una veintena de socios que instalaron su sede en el llamado Cyclis't Garden y de ella, andando el tiempo, nacería el Real Moto

Club de Cataluña como ya veremos, e imagino que no es por casualidad que fuera precisamente en 1891 cuando se celebró, con formato digamos que “actual”, la primera carrera importante de bicicletas de la Ciudad Condal con motivo de las Fiestas de la Merced.

La Sociedad de Velocipedistas fue creciendo muy deprisa, hasta el punto que en 1897 pudieron construir un local social con cabida para unos 200 socios, lo que da idea de su importancia a pesar de que, entre tanto, habían ido surgiendo en Barcelona entidades similares como la “Peña Ciclista” en 1896, y el “Ciclyst Club” en ese mismo año, entidad que construyó un velódromo designado como Pista Modelo; y además surgieron la “Sociedad Pedal”, la “Peña Ciclista”, y el muy importante “Club Velocipédico de Barcelona”.

## Sociedades (Clubs) Ciclistas en España a fines del siglo XIX

Además de Barcelona, ciudad en la que hubo un gran auge del ciclismo como acabamos de ver, hubo clubs y asociaciones ciclistas a lo largo y ancho de toda España, a veces incluso en pequeñas localidades, por lo que cuando se llega a 1900, lo que podríamos definir como el boom ciclista estaba ya consolidado en nuestro país, y como prueba irrefutable de ello vale la pena echar una ojeada a los últimos años del siglo XIX y a los primeros del XX para ver cómo estaba España en lo referente a la existencia de clubs ciclistas -llamados entonces Sociedades Ciclistas o Sociedades Velocipédicas- y lo cierto es que su número sorprende por lo elevado del mismo, y más aún en un país como el nuestro en el que la tendencia a lo “asociativo” no tiene el predicamento que sí existe en el mundo anglosajón o en Francia. Otra sorpresa es ver la gran cantidad de velódromos existentes a fines del siglo XIX, y la verdad es que estas largas listas de clubs y de velódromos impresionan y nos dan una idea de la enorme afición existente, y es significativo al respecto que José Echegaray, el primer Premio Nobel español de literatura, escribiera en un momento dado que “*El hombre ya no es bípedo, es un ciclista*”.



# VELÓDROMO

## CARRERAS DE INAUGURACION

Domingo 2 de Enero de 1898  
A las DOS y MEDIA en punto

### PROGRAMA

- 1.ª CARRERA.-Regional, para Amateurs. Distancia: 10,000 metros (25 vueltas); 3 premios: Objetos de arte.
- 2.ª CARRERA.-Preparatoria. 3,200 metros (8 vueltas); libre para todos los corredores que no hayan obtenido primeros premios en el presente año; 3 premios: 1.ª, 75 ptas.; 2.ª, 50 ptas., y 3.ª, 25 ptas.
- 3.ª CARRERA.-Nacional. 4,000 metros (10 vueltas); 3 premios: 1.ª, 200 ptas.; 2.ª, 100 ptas., y 3.ª, 50 ptas.
- 4.ª CARRERA.-Nacional Tandems. 4,000 (10 vueltas); 2 premios: 1.ª, 100 ptas., y 2.ª, 50 ptas.

Para estas carreras regir el Reglamento de carreras de la U. V. E.

### PRECIOS

Palcos sin entrada	10	Ptas.
Entrada a palcos y preferencia	2	"
Astuto tribuna sin entrada	0.50	"
Entrada general por la puerta num. 2	0.50	"
Entrada de carruaje	1	"

### APUESTAS MUTUAS

DESPACHO DE ENTRADAS Y LOCALIDADES  
Oficinas de Publicidad Comercial: Pasaje del Crédito, 5, bajos  
de: de Intercambio, Casa de Negocios Para Clientes, Ciudad Vella, 21, Pineda, y el día de Carreras en el Pabellón  
SERVICIO directo por el ferrocarril de SARRIA  
Agencia de la BONANOVA

# DE BARCELONA

CE QUE

# MICHELIN

A FAIT POUR  
Le TOURISME

GUIDES MICHELIN  
BUREAUX DE TOURISME  
PLAQUES INDICATRICES  
CARTES MICHELIN

Los anuncios -designados entonces como "reclamos- fueron cada vez más frecuentes, como el de las bicicletas Sanromá de José Sanromá, que pasaría a ser también representante de motos y participante en varias carreras. A la derecha vemos el anuncio de un velódromo, un tipo de pista que fue fundamental en el auge del ciclismo de competición y también en las primeras carreras de motos, y debajo al entonces ya muy conocido "Bibendum" de Michelin.



Veamos como ejemplo de lo que acabamos de decir un listado de sociedades ciclistas (en el que es seguro que faltan algunas de las que existieron)

hasta diciembre de 1899, y nos encontramos con un número sorprendentemente elevado, siendo a veces algunos de los clubs citados los continuadores de otros.

### CLUBS CICLISTAS EN ESPAÑA HASTA 1899

CIUDAD	SOCIEDAD CICLISTA	FUNDACIÓN	
Albacete	Club Velocipédico de Albacete	1893	
"	Sociedad Velocipédica Albacetense	1894	
"	Veloz Club Albacete	1895	
Alcañiz	Sociedad Ciclista de Alcañiz	1895	
Alcoy/Círculo	Ciclista de Alcoy	1896	
Alicante	Club Velocipedista Alicantino	1894	
"	Club Velocipédico Alicantino	1895	
"	Veloz Club Alicante	1896	
"	Club Ciclista Alicantino	1896	
Almansa	Sociedad Velocipédica de Almansa	1896	
Almería	Club Velocipédico Almeriense	1896	
Agramunt	Sport Club Agramuntense	1897	
Andújar	Club Velocipédico	1895	
Aranjuez	Sociedad de Velocipedistas		
Archidona	Club Ciclo Excursionista	1896	
Ávila	Club Velocipédico Abulense	1895	
Avilés	Sociedad Velocipedistas de Avilés	1894	
Badajoz	Sociedad de Velocipedistas de Badajoz	1894	
Badalona	Sport Club Badalonés	1897	
Barcelona	Club de Velocipedistas de Barcelona	1882	
"	Veloz Club Barcelonés	1887	
"	Asociación Excursionista de Velocipedistas	1890	
"	Club Velocipédico Barcelona	1890	
"	Centre Excursionista de Cataluña	1890	Diversos deportes
"	Sociedad de Velocipedistas	1891	
"	Club Velocipedista Barcelonés	1892	
"	Sociedad Fomento del Sport Velocipédico	1893	
"	Club Cargol	1894	
"	Círculo Velocipedista	1895	
"	Cyclis't Club	1896	
"	Peña Ciclista	1897	
"	Unión Velocipédica Catalana	1897	
"	Sociedad El Pedal	1897	
"	Club Ciclista Tortuga	1898	
"	Sociedad Veloz Sport	1899	
"	Asociación Ciclista	1899	
"	Club Cataluña	1899	
"	Sociedad Velo Club	1899	
"	Sección Ciclista Círculo Ecuestre	1899	
"	Atlético Club Ciclista	1903	
"	Sportsmen's Club	1903	Diversos deportes
"	El Tandem		
"	Velo Club de Barcelona		
Barbastro	Sociedad de Velocipedistas de Barbastro	1876	
"	Ciclo Club Barbastroense	1893	
Benicarló	Veloz Club Benicarló	1894	
Bilbao	Veloz Club de Bilbao	1894	
"	Sociedad de Velocipedistas de Bilbao	1886	



## CLUBS CICLISTAS EN ESPAÑA HASTA 1899

CIUDAD	SOCIEDAD CICLISTA	FUNDACIÓN	
“	Velo Excursionista		
Burgos	Sociedad Velocipedistas de Burgos	1894	
“	Veloz Club Burgalés	1895	
Burriana	Club Ciclista Burriana		
Calahorra	Veloz Club Calahorrano	1890	
Cádiz	Veloz Club de Cádiz	1877	
“	Club Excursionista Gaditano	1894	Diversos deportes
“	Sociedad Velocipédica Gaditana	1894	
Cartagena	Club de Velocipedistas de Cartagena	1891	
“	Unión Ciclista Comercial	1897	
Castellón	Club Velocipedistas de Castellón	1894	
“	Club Diana	1896	
“	Velo Club Excursionista	1896	
Ciudad Rodrigo	Sociedad de Velocipedistas		
Córdoba	Veloz Club de Córdoba	1894	
Coruña (La)	Sporting Club		
Denia	Sociedad Ciclista Sport Dianense	1896	
Écija	Club Velocipédico Ecijano	1895	
Felanitx	Círculo Ciclista		
Ferrol	Club Velocipédico Ferrolano	1895	
“	Club de Velocipedistas de El Ferrol	1890	
“	Círculo Ciclista	1896	
Figueras	Sport Club Figuerenc	1891	
Gerona	Veloz Sport Gerundense	1888	
“	Peña Ciclista de Gerona	1897	
“	Club Velocipedista		
Gibraltar	Calpe Cycling Club		
Gijón	Sociedad de Velocipedistas de Gijón	1893	
“	Sport Club	1889	
Granada	Veloz Club Granadino	1892	
“	Sociedad Velocipédica de Granada	1895	
“	Sociedad Excursionista Velocipédica	1894	
Guadalajara	Club Velocipédico		
Haro	Club Velocipedista de Haro	1894	
Hellín	Sociedad Velocipédica Hellinense	1896	
“	La Lata Ciclista		
Huelva	Veloz Club	1896	
“	Club Recreativo		
“	Sociedad Velocipédica Onubense		
Huesca	Club Velocipedista Oscense	1889	
“	Sociedad Huesca Ciclista	1896	
“	Sociedad Velocipédica de Huesca	1899	
Igualada	Club Ciclista Igualadino	1896	
Inca	Club Velocipedista		
Irún	Sociedad de Velocipedistas de Irún	1886	
“	Club Ciclista Irunés	1897	
Jaén	Club Velocipédico	1895	
Jerez de la Frontera	Veloz Club de Jerez	1895	
“	Excursionista Jerezana		
La Coruña	Club Velocipedista de La Coruña	1896	
La Laguna (Tenerife)	Veloz Sport de La Laguna	1896	
Lérida	Club Velocipédico Leridano	1896	
“	Veloz Club Leridano	1889	
Logroño	Sociedad Velocipedistas de Logroño - Veloz Club Riojano	1891	



## CLUBS CICLISTAS EN ESPAÑA HASTA 1899

CIUDAD	SOCIEDAD CICLISTA	FUNDACIÓN
Loja	Sociedad Ciclista de Loja	1896
Lugo	Club Velocipédico de Lugo	1895
Madrid	Sociedad Velocipédica Madrid	1878
"	Sport Club	1888
"	Club Ciclista Carabanchelero	1894
"	Velo-Excursionista	1894
"	Unión Ciclista Comercial	1895
"	Sporting Club	1896
"	La Tortuga	1896
"	Unión Velocipédica Española (UVE)	1896
"	Sociedad Velocipédica Infantil	1897
"	El Silencio	1897
"	Club Velocipédico Madrileño	
"	La Pelma	
"	Agrupación Ciclista Nacional	
"	Club El Pedal	
"	El Pedal Madrileño	
"	Círculo Velocipédico Moderno	
"	Nueva Agrupación Ciclista	
Mahón	La Giralda	
"	Centro Ciclista Mahonés	
"	Club Velocipédico Mahón	
Málaga	Sociedad Velocipedistas de Málaga	1894
"	Club Velocipédico Malagueño	1895
"	Sociedad Velo-Excursionista	1896
Mallorca	Velo Sport Balear	1896
"	Círculo Ciclista	1897
"	Juventud Ciclista	
"	Club Velocipédico Palma Ciclista	
Manresa	Club Ciclista Manresano	
Mataró	Sport Mataronés	1893
"	Sociedad El Velódromo de Mataró	1894
"	Unión Ciclista	
"	Club Mataroní de Velocípedes	
"	El Pedal Mataroní	
Murcia	Sociedad Velocipédica de Murcia	1881
"	Sociedad Velocipedistas de Murcia	1894
"	Sociedad Velocipédica Murciana	1896
Numancia	Velo Club Numántico	1895
Olot	Velo Club Olotense	1894
Orense	Sport Velocipedista	1892
"	Sport Club de Orense	1896
"	Velo Club	
Oviedo	Sport Club	
"	Sociedad Velocipedista Universitaria	1890
"	Sociedad Velocipedistas de Oviedo	1891
Palafrugell	Centro Ciclista	
Palencia	Sociedad Velocipedistas Palentina	1894
Pamplona	Velo Club Pamplonés	1886
Pedroñeras	Club Ciclista de Pedroñeras	1896
Peñalba	Club Velocipédico Peñalba	1896
Pontevedra	Club Velocipédico	1895
Puentegenil	Club Velocipédico	1896
Puerto Real	Peña Ciclista Puerto Real	1897
Puerto de Santa María	Velo Club	
Reus Club Velocipedista de Reus		1896



## CLUBS CICLISTAS EN ESPAÑA HASTA 1899

CIUDAD	SOCIEDAD CICLISTA	FUNDACIÓN
“	Sociedad Club Velocipedista	1891
“	Veloz Club	1895
Ronda	Veloz Club de Ronda	1896
“	Velo Excursionista	1896
Sabadell	Sociedad Velocipedistas de Sabadell	1894
“	Club Velocipédico Sabadellés	
Salamanca	Sociedad Velocipedistas Salmantina	1894
“	El Pedal Salmantino	
Santander	Club de Velocipedistas de Santander	1886
“	Sport de Santiago	1896
“	Cyclist Club	1895
“	Club Ciclista Montañés	1897
Sanlúcar de Barrameda	Club Ciclista Sanluqueño	1894
San Fernando	Veloz Club San Fernando	1897
San Sebastián	Veloz Club Donostiarra	1890
“	Sociedad de Velocipedistas	1888
Santiago	Club Velocipedistas de Santiago	1892
Segovia	Sociedad Ciclista de Segovia	1895
Sevilla	Sociedad de Velocipedistas de Sevilla	1886
“	Veloz Club de Sevilla	1895
“	Sociedad Círculo Ciclista	1896
“	Unión Velocipédica Comercial	
Soria	Club Velocipédico Soriano	1897
Talavera de la Reina	Unión Velocipédica Talaverana	1897
Tarragona	Club Velocipedistas de Tarragona	1894
Tarrasa	Club Velocipedistas de Tarrasa	1894
Teruel	Club Velocipédico Turolense	1896
Toledo	Sociedad Velocipédica Toledana	1895
Tortosa	Sociedad Velocipédica de Tortosa	1897
Torredembarra	Veloz Club Torredembarra	1897
Utrera	Club Ciclista	
Valencia	Club Ciclista Valenciano	1894
“	Veloz Excursionista	1896
“	Peña Ciclista «El Grill»	
Valladolid	Sociedad de Velocipedistas de Valladolid	1886
“	El Pedal Vallisoletano	1895
Valls	Club Ciclista Valls	1896
“	Club Velocipedista	
Vic	Peña Ciclista Vicense	1897
Vigo	Centro Ciclista	1895
“	Club Velocipedista de Vigo	1887
Vilanueva y Geltrú	Club Velocipedista Vilanovés	1894
“	Club Velocipedista de Villanueva	1894
Vilafranca del Penedés	Club Ciclista	
“	Sport Club	
Vinaroz	Club Vinarocense	
Vitoria	Veloz Club de Vitoria	1894
“	Sociedad de Velocipedistas	
“	Ciclo Alavés	
Yecla	Ciclo - Manía	1897
Zamora	Club Velocipédico	1895
Zaragoza	Sociedad de Velocipedistas de Zaragoza	1882
“	Sociedad Velocipédica Zaragozana	1894
“	Ciclis Club de Zaragoza	1896
“	Club Velocipédico	



## Nace la Unión Velocipédica Española (UVE)

El auge del ciclismo en España hizo que tras varias tentativas fallidas, cinco periodistas decidieran crear una federación que se designó como “Unión Velocipédica Española” (UVE), y es un hecho muy significativo que los cinco fundadores de la nueva entidad fueran periodistas, lo que prueba su entusiasmo por este deporte.

El investigador Juan Gutiérrez, que escribió un artículo sobre esta efeméride con motivo del 120 Aniversario de la Real Federación Española de Ciclismo -sucesora de la UVE- nos comenta que tras algún intento previo que no fructificó, la UVE nació en Madrid la tarde del 15 de noviembre de 1895 al reunirse en la redacción de la revista “El Veloz Sport” situada en el número 2 de la calle Costanilla de los Desamparados, esquina a la calle de Huertas, en pleno Barrio de Las Letras, los periodistas Adolfo González Rodríguez, Antonio Sendrás Burín, Antonio Viada, el marqués Julio Amodio de Moya, y Manuel del Campo Rodríguez.

Adolfo González, redactor de “El Heraldo de Madrid”, firmaba sus artículos de ciclismo como “Juanito Pedal” y fue clave en la organización de pruebas importantes como la “Estafeta Madrid-Barcelona” de 1897.

Antonio Sendrás era director de “El Deporte Velocipédico”, y además del ciclismo tuvo otras actividades como la política en la que fue liberal y republicano, siendo además socio del Ateneo Científico Literario y Artístico de Madrid.

Antonio Viada, director de “El Ciclista”, fue muy popular bajo los seudónimos de “Luis Álvarez Borbón” (L.A.B.) y “Ciclolata”, habiendo escrito artículos para diversas revistas extranjeras.

El marqués Julio Amodio de Moya era el director de “El Nuevo Fígaro”, una revista de arte, literatura y deporte en general, siendo el ciclismo el deporte principal en esos momentos.



Miguel Artemán, personaje fundamental en el nacimiento del deporte ciclista, motorista y automovilista. A la derecha, logotipo de la U.V.E.

Manuel del Campo era el director y propietario de “El Veloz Sport” conocido comúnmente como “El Veloz” y usaba a veces el seudónimo de “Geo Readyt”. Esa revista era entonces una de las más importantes de España en el ámbito deportivo.

Los estatutos redactados en ese 15 de noviembre se presentaron en el Ministerio de la Gobernación que los aprobó oficialmente el 24 de enero de 1896, constituyéndose el 13 de febrero el Comité Central Provisional, una de cuyas primeras decisiones fue la de celebrar el I Congreso de la UVE que fue un gran éxito. Se inauguró el 28 de mayo y se clausuró el 30 de dicho mes, y una vez aceptados sus estatutos los cinco fundadores se hicieron a un lado, siendo nombrado presidente Pedro Sánchez de Neyra y Castro, Marqués de Casa Alta. La sede se instaló en la calle Libertad 6, en el actual Barrio de Chueca, y es significativo el hecho de que Pedro Sánchez de Neyra y Castro fue también el primer presidente -de 1909 a 1911- de la “Federación Española de Clubs de Foot-Ball”, órgano precursor de la actual Federación Española de Fútbol que se fundó en 1913, habiendo sido su hermano Antonio, en 1902, uno de los fundadores del Real Madrid, siendo además jugador practicante, lo cual da idea de que el deporte era algo que podríamos definir como “unitario” en la men-



te de la generación surgida a fines del XIX que es la que hizo de esa nueva actividad algo fundamental en sus vidas, siendo percibido el deporte como algo sano, noble en el sentido de aportar valores positivos, y reconfortante, a la vez que moderno, y es significativo que con frecuencia se asociara la palabra “deporte” a la de “higiene”, siendo ambas entonces en gran medida sinónimo de “salud”.

En ese año de 1896 en el que se funda la UVE, el número de afiliados a los diversos clubs ciclistas existentes era de unos 20.000, cifra muy respetable en esos momentos, y también vale la pena comentar que tras los varios intentos previos de crear una Federación Española de Ciclismo, intentos que habían resultado fallidos, habían aparecido ya algunas federaciones regionales con la idea de que, mediante su unión, se formaría la española aunque finalmente no fue así, y lo que hizo la UVE fue crear 11 regiones cuyos delegados eran designados como “cónsules”, existiendo representantes de la entidad en casi todas las poblaciones importantes fuesen o no capitales de provincia, creándose un verdadero Cuerpo Consular de la UVE en toda España cuyos miembros organizaban pruebas deportivas de diversos tipos y, además, hacían de cicerones de los entonces muy escasos turistas que llegaban a sus respectivas poblaciones, ya que la UVE cuidó siempre tanto el deporte de la bicicleta como la promoción del turismo y la ayuda al turista, siendo esto último algo de lo que en España podemos enorgullecernos, ya que en Europa no fue así como veremos con detalle más adelante al hablar del origen de los Touring Club.

Como curiosidad histórica diré que la UVE fue la segunda federación deportiva existente en España, precedida únicamente por la de colombofilia, actividad ésta última con gran predicamento entonces.

La UVE fue en sus momentos iniciales un club selecto: La cuota anual era de 5 pesetas de plata, cantidad importante entonces, y los socios ascendieron a 4.474. La cuota daba derecho al carnet, a una insignia, a una cartera de Loewe (que con ello pasó a ser el primer patrocinador del ciclismo español y, muy posiblemente, el primer patrocinador deportivo de nuestro país), así como



Logotipo de la Unión Velocipédica Española, designada habitualmente con el acrónimo de U.V.E.

a descuentos en algunos establecimientos. La nueva entidad pasó rápidamente a formar parte de la UCI (Unión Ciclista Internacional) y se implantó firmemente en toda España, pero el carácter algo elitista que tomó la UVE en sus inicios hizo que el número de afiliados descendiera progresivamente en unos momentos en los que, paradójicamente, el número de socios de los clubs ciclistas aumentaba, y el hecho de que para poder participar en determinadas pruebas se exigiera ser miembro de la UVE pagando su elevada cuota provocó tensiones, cambiándose esa política inicial -no había otra opción- y en 1898 la UVE pasó a tener su sede en Barcelona, en la calle Consejo de Ciento nº 383.

La UVE -designada coloquialmente como “La Unión”- será fundamental en el desarrollo del ciclismo en España y, posteriormente, en el del motociclismo, que nació de una manera que podríamos definir como “inevitable” cuando el avance de la mecánica permitió hacer motores pequeños -léase ligeros- susceptibles de ser acoplados a una bicicleta, y es por ello por lo que hemos dedicado varios párrafos al ciclismo en esta larga introducción, ya que durante bastantes años no hubo clubs motociclistas por cuanto los motociclistas formaban parte de los clubs ciclistas, y muchos de sus socios corrían tanto en carreras de motos como de bicicletas, dándose el caso de varios campeones ciclistas que fueron luego campeones motociclistas, y el despegue del motociclismo deportivo tuvo lugar cuando a las numerosísimas carreras de bicicletas que se celebraban en las fiestas locales y nacionales de muchas poblaciones, se les fueron añadiendo pruebas de motos que casi siempre se anunciaban como “*Carreras de bicicletas con motor*”.



## El desarrollo del “*turismo de proximidad*” como consecuencia del ciclismo y de los numerosos clubs ciclistas

Como ejemplo de la gran actividad que desarrollaban las entidades ciclistas tenemos como ejemplo que a lo largo de 1897 el “Club Velocipédico de Barcelona” organizó salidas a 31 ciudades de la provincia con un total de 3.131 kilómetros de recorrido, y a ellas había que sumar ocho más a poblaciones de Tarragona que supusieron 827 kilómetros, otras diez a poblaciones de Lérida -1.932 kilómetros- y 22 a de Gerona -1.799 kilómetros- y por si todo esto fuera poco tenemos una excursión hasta Alfaro en la provincia de Zaragoza -790 kilómetros- y otra desde Barcelona a Latour de Carol en Fran-



Dibujo representando una excursión de varios ciclistas con las primeras bicicletas con gran rueda delantera y pedales accionando directamente a la citada rueda. Curiosa también la bicicleta-triciclo- de la dama que ya lleva pedales.

cia con regreso por Mont-Luis y Perpignan, con un total de 732 kilómetros, lo que suponía en total en ese año de ¡9.293 kilómetros! sumando los de todas las salidas, y hablamos únicamente de las excursiones organizadas por una sola entidad, pero había muchas más, así que ¿verdad que puede decirse que el deporte popular había nacido ya en esas fechas en gran medida de la mano de la bicicleta? Esos miles y miles de kilómetros recorridos cada año como consecuencia del notable desarrollo del ciclismo, hicieron nacer un fenómeno hasta entonces inexistente que podríamos definir como “*turismo de proximidad*” al que pudo acceder una población fundamentalmente joven. Pensemos que el escaso turismo que se hacía entonces estaba reservado a las élites, y casi siempre consistía en ir de una ciudad a otra en ferrocarril o en barco, pero en los recorridos efectuados en bicicleta se pasaba por pueblos, ciudades y paisajes que, aunque próximos al lugar de residencia, sólo los lugareños conocían hasta entonces, dando así nacimiento a un turismo popular y de proximidad, tanto por parte de los ciclistas como, también, por las gentes “visitadas” que veían así a “otras” personas además de las de su pueblo, y si pensamos que estas actividades u otras parecidas eran organizadas en toda España y en toda Europa por buena parte de los clubs nacionales, nos daremos cuenta de que la importancia del ciclismo no se limitaba a lo meramente deportivo, sino que también tenía un alto componente social.

## Los Touring Club

En casi toda Europa ocurrió que sus abundantes “clubs velocipédicos” nacidos en las dos últimas décadas del siglo XIX, se centraron más en las competiciones que en el turismo, con España como principal y positiva excepción, por lo que los ciclistas “excursionistas” se fueron separando de los “carreristas” (perdón por la palabra) creando sus propias asociaciones, dando así nacimiento a los llamados Touring Club de los que normalmente existió uno por país, naciendo en 1883 en Holanda el Royal Dutch Touring Club. El 26 de enero de 1890 se creó



el Touring Club de France “nacido para ocupar el espacio que la Unión Velocipédica de Francia no atendía por estar dicha entidad centrada casi únicamente en la competición ciclista”, según se decía en el preámbulo de la entidad, y lo mismo podemos decir del Touring Club de Italia. En Bélgica y en 1895 nació el Touring Club de Belgique, activo durante muchos años con un importante servicio de ayuda en carretera hasta tiempos recientes, mientras que en Suiza surgió en 1896 el Touring Club Suisse.

El Touring Club de Francia -que se mantuvo activo hasta 1983- además de organizar excursiones, se ocupó desde su nacimiento de actividades complementarias como la elaboración de mapas de carreteras en unos momentos en los que estos eran casi inexistentes salvo los militares que no estaban pensados para el turismo. En dichos mapas se indicaban las distancias entre pueblos y otros hitos, las dificultades del recorrido, los lugares de interés paisajístico e histórico, las fondas y los alojamientos con indicaciones sobre la calidad de los mismos, y dada su vocación de ayuda al excursionista, los mapas del Touring Club de Francia y los de otros países se fueron ampliando orientándolos también a las motos, los automóviles y el senderismo.

Andando el tiempo, los Touring Club ampliaron sus cometidos con actividades de ayuda en carretera como las que normalmente daban y dan los automóvil club de cada país, y para acabar este breve relato sobre los mismos diremos que a medida que pasaron los años, varios de los Touring Club se integraron total o parcialmente en sus respectivos Automóvil Club nacionales que también intervenían en lo referente a los aspectos turísticos, dando nacimiento con ello a la llamada “Alianza Internacional de Turismo” (AIT) de la que RACE español -ACE en esos momentos- pasó a ser miembro en 1935, creándose más tarde -aunque sin sustituir a la AIT- la “Organización Mundial del Turismo y el Automóvil” (OTA), órgano consultivo de la ONU, si bien esto fue muy posterior a los temas tratados en este libro, por lo que dejamos aquí el relato.



Retrato de Pedro Sánchez de Neyra y Castro, Marqués de Casa Alta, primer presidente de la recién nacida U.V.E.

## El Touring Club de España

El Touring Club de España, que llegó a existir, no tuvo apenas relevancia en nuestro país por cuanto aquí, tanto el “excursionismo en bicicleta” por un lado y las competiciones por otro, habían estado plenamente asumidas y fomentadas desde siempre por la mayor parte de los numerosos clubs ciclistas nacionales y por la propia UVE desde su nacimiento oficial en 1896, por lo que el “espacio turístico” al que se dedicaron los Touring Club europeos estuvo siempre ocupado en España por la UVE y sus clubs integrados en ella como ya hemos comentado, si bien hubo un pequeño atisbo de escisión entre los excursionistas y los “carreristas” cuando se creó el “Club Fotográfico y Deportivo” que veremos más adelante.

Fue en 1907 y formando parte de la estructura de la UVE y no al margen de ella como había ocurrido en casi todos los países europeos, cuando se creó el Touring Club Nacional que asumió, sobre todo de cara al extranjero, las relaciones con los diversos Touring Club de Europa en especial en el aspecto del fomento del turismo, siendo la UVE como tal la que estaba directamente asociada a la Liga Internacional de Asociaciones Turistas que era la federación de los diversos Touring Club, y es interesante señalar que en 1908 era la UVE la que tenía firmados acuerdos de reciprocidad con los Touring Club de Inglaterra, Italia, Bélgica, Rusia, Austria, Suiza, Holanda, Alemania, Finlandia, Luxemburgo, Noruega y Suecia. De hecho, en algunos de sus comunicados, la UVE lo hacía como “Unión Velocipédica Española - Touring Club Nacional”



## La Guía Michelin

Otra consecuencia del auge del ciclismo se debió al hecho de que al ser entonces la venta de neumáticos para bicicletas un sector importante para los fabricantes de los mismos, en Michelin tuvieron la idea de editar unos folletos que regalaban a sus clientes y que, en un primer momento, eran fundamentalmente publicitarios, señalándose en ellos diversas rutas, las curiosidades de las mismas, y las poblaciones que había en ellas.

Con el posterior desarrollo del automóvil y el consecuente incremento de las ventas de neumáticos, André Michelin tuvo la idea de lanzar en 1900 la llamada “Guía Michelin” que en cada edición se iba actualizando, y que era muy apreciada por ciclistas y automovilistas, ya que llevaba mapas de carreteras, de poblaciones, direcciones de talleres y otros datos de interés, y desde la edición de 1920 se introdujeron además los restaurantes, fondas y hoteles más recomendables, apareciendo en 1926 la estrella para los restaurantes considerados como los mejores, y dado el éxito de estas guías, en 1931 se introdujo el sistema de una, dos o tres estrellas según su calidad, e incluso se decía que cuando se iba a un hotel o a un restaurante se llevase en la mano la Guía Michelin para lograr que el servicio fuera más esmerado.

## Los velódromos y su papel en el nacimiento del motociclismo

Además de las ya comentadas excursiones en bicicleta estaban las carreras en carretera y, algo que hoy sorprende, se disputaban muchísimas carreras en velódromos. El primer velódromo de Barcelona del que tenemos noticia fue el designado como Velódromo Bonanova (1893) y estaba entre el Turó Park y la Vía Augusta, si bien poco antes se había instalado un velódromo en Figueras. Hemos mencionado ya antes el Velódromo “Pista Modelo” y el “Gran Velódromo”, y otros muchos iban a surgir en la propia Ciudad Condal y en numerosas poblaciones, dándose casos como el de Reus en el que llegó a haber ¡nueve! velódromos. Este boom de los velódromos tuvo lugar en España entre 1890 y 1920.

De hecho, y desde fines del Siglo XIX, eran raras las fiestas locales en las que no hubiese varias carreras ciclistas, surgiendo numerosos velódromos desmontables con mayor o menor longitud de la pista y mejor o peor acabado, con sus atractivos y a veces espectaculares peraltes, y con varias carreras en cada jornada deportiva para que participasen en ellas corredores de diversas categorías como eran los junior locales, los ciclistas locales, los profesionales, y los tándems, todas ellas con



Aunque nos adelantemos en el tiempo, vemos en esta foto una carrera de ciclismo tras moto en las que el motorista, en posición erguida, “abría” el aire al ciclista pegado a él, logrando así mayores velocidades. Estas pruebas fueron muy populares en los velódromos desde la segunda década del pasado siglo.



sus eliminatorias previas para limitar el número de corredores en pista en cada carrera, así como los llamados “match” entre dos pilotos que se anunciaban con antelación y en los que con frecuencia había apuestas, y además, y como fin de fiesta, había también carreras ciclistas llamadas de fondo con distancias de cincuenta, cien, o más kilómetros en circuitos formados por carreteras de la zona, y fueron precisamente estas citas en velódromos las que incorporaron posteriormente carreras de motocicletas con el mismo esquema de pruebas eliminatorias y una final en el caso de haber más de tres participantes.

Los velódromos eran fijos en ciudades como Madrid y Barcelona, y estaban explotados por sociedades con fines lucrativos, lo que da idea de que el número de espectadores que acudía a ellos era importante, y de que las carreras eran necesariamente frecuentes a fin de asegurar la rentabilidad de las instalaciones.

Y a estos velódromos de fines del siglo XIX, se les fueron añadiendo más en el siglo XX. En 1903 el “Veloz Sport Balear” construyó el velódromo llamado “El Tirador”, con una excelente pista y muy buenas tribunas e instalaciones anexas, pasando a ser una de las referencias del ciclismo español. En Barcelona, y además de los ya citados, aparecieron otros como el “Club Pista-Velo” situado en la calle Mediodía de Sans, el “Velo Pista Balmes” en la calle Balmes esquina Mallorca, y el “Parque de Sports” en la calle Aragón entre Casanovas y Muntaner, mientras que en Sans se abría el “Club Ciclista Nuevo Velódromo”.

## Velódromo Ciudad Lineal

En Madrid había dos velódromos conocidos como “Alfonso XII” y “Delicias”, a los que en 1910 se unió el “Velódromo Ciudad Lineal” construido por la “Sociedad Madrileña de Urbanización” que fue la que promovió la llamada Ciudad Lineal por iniciativa de Arturo Soria. Las obras del velódromo se iniciaron en 1907 siendo su superficie de 24.000 metros cuadrados, y en la zona central se podían disputar partidos de tenis,

## POBLACIONES EN LAS QUE HUBO VELÓDROMOS -FIJOS O MÓVILES- HASTA 1899

CIUDAD	METROS
Albacete	250
Alicante	250
Andújar	-
Agramunt	200
Barcelona: Velódromo Bonanova	
Barcelona: Gran Velódromo	
Barcelona: Pista Modelo	
Bilbao	333
Cádiz	411
Córdoba	314
La Coruña	250
Felanitx	150
Figueras	333
Gerona	333
Granada (Velódromo de los Llanos del Armilló)	400
Huesca	250
Inca	333
Lérida	200
Lluchmajor	250
Madrid	400
Manacor	287
Manresa	300
Mataró	333
Murcia	250
Palma	250
Pamplona	400
Puerto de Santa María	305
Reus	333
San Fernando	400
San Sebastián (Velódromo de San Francisco)*	400
Santander	250
Santoña	220
Sevilla	500
Tarragona	200
Tortosa	333
Valencia	333
Vigo (Velódromo del Relleno)	250
Vitoria	400
Zaragoza	250

\* Normalmente conocido como Velódromo de Atocha

cricket, hockey y fútbol, con un campo para este último deporte de 90 metros de largo por 50 de ancho, campo que además era de césped.

En la parte externa había una pista de 5 metros de ancho para carreras pedestres, y junto a ella estaba la pista ciclista que tenía 400 metros de



Los Reyes a su llegada al Velódromo de Ciudad Lineal en 1910 para proceder a la inauguración del mismo.

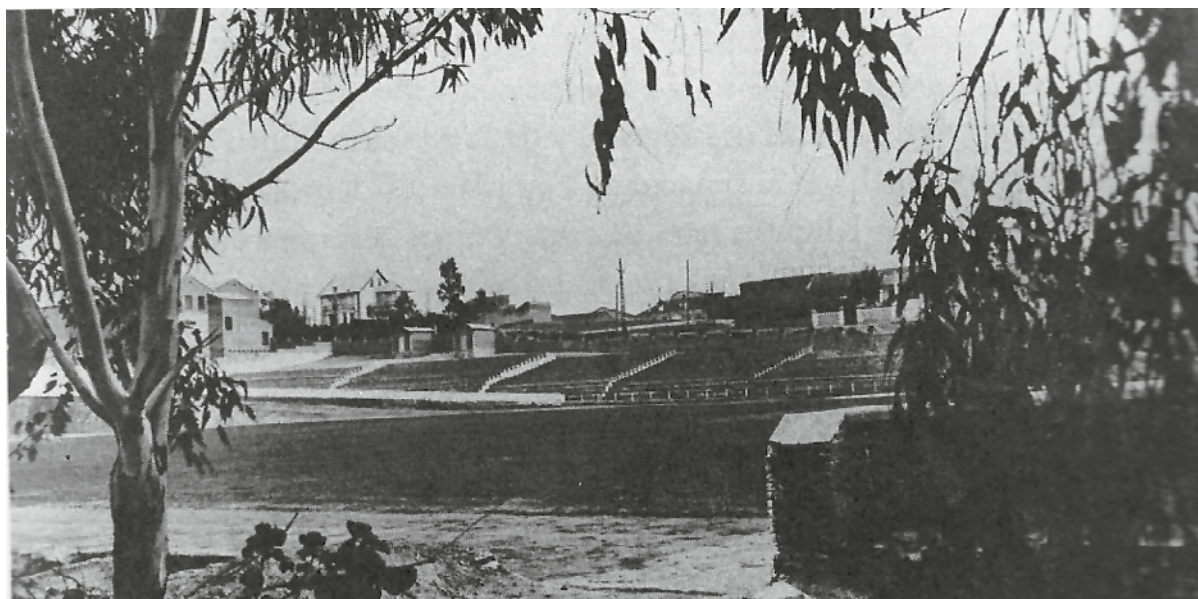
perímetro y 6,5 metros de anchura, con unos peraltes muy bien calculados, disputándose también en ella carreras motociclistas, en una de las cuales se dirimió el Campeonato de España.

Había también vestuarios para los deportistas, gradas para el público con un aforo próximo a los 20.000 espectadores; zonas para taller de bicicletas y motos, y una generosa explanada exterior para aparcamiento de coches. En algún momento se citó la colaboración de Ricardo Ruiz-Ferry como asesor de la construcción del autódromo en algunos de los aspectos de dichas instalacio-

nes, algo lógico dada la relevancia que este periodista y empresario tenía ya en el mundo del deporte y, ya para finalizar, diremos que durante 1923 y 1924 el Real Madrid jugó en el campo central sus partidos “en casa”.

El “Velódromo Ciudad Lineal” se inauguró el 3 de julio de 1910 con presencia de los Reyes, disputándose una prueba ciclista de 3.000 metros, una carrera pedestre de la misma distancia, un partido de foot-ball, y una carrera de motos de 10 kilómetros, además del vuelo por encima del velódromo y el posterior aterrizaje de un avión Bleriot pilotado por el francés Mamet, siendo por tanto el velódromo el primer aeropuerto de Madrid.

En San Sebastián estaba el velódromo “Atocha” y así muchos más, lo cual demuestra la fuerza con la que el ciclismo había prendido en España, y aunque los velódromos nacieron para celebrar en ellos competiciones ciclistas, ya hemos dicho que a partir de un determinado momento hubo en ellos carreras de motocicletas e incluso hubo algún intento de récord en autociclo, además de aprovecharse el perímetro interior de la pista para pruebas de atletismo y, en su amplio centro, celebrar actos deportivos, festivos y culturales.



El velódromo Ciudad Lineal en 1925.



## CAPÍTULO II

# EL PERIODISMO DEPORTIVO

EL CICLISMO COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL EN EL NACIMIENTO Y DESARROLLO DEL PERIODISMO DEPORTIVO



Portada de "El Veloz Sport", aparecida en Madrid en 1895 y que siguió en Barcelona en 1897 siendo rebautizada como "Barcelona Sport"



## Nacimiento y desarrollo de la prensa deportiva

El deporte, que tantas páginas, crónicas y pasiones genera hoy, era casi inexistente hasta la segunda mitad del Siglo XIX. El trabajo en el mundo rural y en el industrial exigían normalmente agotadores esfuerzos físicos cada día, por lo que poco sentido tenía hacer ejercicio tras las largas jornadas laborales, y lo que hoy entendemos por deporte sólo se practicaba por la aristocracia, siendo la caza y la equitación sus casi únicas manifestaciones en espacios abiertos, y la esgrima en recintos cerrados, y no es por casualidad que la primera publicación deportiva aparecida en España se llamara precisamente “El Cazador” que fue editada en Barcelona en 1856, y que tuvo su equivalente en “La Caza” de Madrid entre 1865 y 1867 con periodicidad semanal y posteriormente, también en Madrid, hubo otra revista de nombre peculiar llamada “La Ilustración Venatoria” publicada entre 1878 y 1885. Curiosamente hubo también prensa dedicada a una actividad más recreativa que deportiva bastante extendida entonces que era la colombofilia, que en 1866 tuvo su primera revista en Valencia llamada “El Colombaire”.

Fue en países como Inglaterra, Alemania y Francia, y ligado al crecimiento de las ciudades que iba parejo al desarrollo industrial, en donde surgió en los ámbitos urbanos un creciente interés por el deporte que, aparte de las minoritarias caza e hípica, estuvo muy ligado a dos nuevos campos de actividad que eran la gimnasia y el ciclismo, provocando una innovación en los periódicos generalistas del Reino Unido en los que se empezaron a incluir páginas deportivas, presentándose en 1852 una revista monográfica del deporte llamada “Sporting”, que en 1859 pasó a llamarse “Sporting Life” ¡y que dura hasta hoy! ¡Qué admirables son siempre los ingleses en estos temas! si bien, y desde 1998, ha pasado a ser una publicación “online”, curiosa forma de difusión para una revista nacida en 1852. En Francia aparece en 1869 la revista “Le Velocipède Illustré”, y en 1892 “Le Vélo”, ambas dedicadas ambas al ciclismo como sus nombres indican.



Retrato de Antonio Viada, director de “Veloz Sport”.

## Las Olimpiadas: El deporte como fenómeno de masas

Y en estas llegamos a los Juegos Olímpicos de Atenas de 1896 impulsados por el barón de Coubertin en los que, por primera vez, un acontecimiento deportivo con múltiples especialidades es contemplado en directo por un importante número de espectadores, y puede ser seguido en todo el mundo a través de la prensa.

Fueron sin embargo los Juegos Olímpicos de Londres de 1908 los que convirtieron el deporte en fenómeno de masas, iniciándose así lo que podríamos definir como el deporte-espectáculo dicho sea con todo el respeto, por cuanto la variante “espectáculo” ha sido y sigue siendo muy buena para el deporte, y eso pudo ser así debido al desarrollo ya casi universal en esas fechas de la telegrafía sin hilos gracias al talento de Marconi, avance que permitía conocer en todo el mundo los resultados de las distintas pruebas poco después de producirse, con lo que las victorias deportivas pasaban a ser noticias mundiales y no únicamente locales o nacionales, y es interesante hacer constar que el Estadio Olímpico construido en la capital británica tenía un aforo de 68.000 espectadores, algo descomunal entonces, lo que permite considerar que el deporte como fenómeno de masas nace en la primera década del siglo XX.

Además, poco después de conocerse esos acontecimientos, el público podía ver en los periódicos las fotos de los deportistas victoriosos, por lo que esos triunfos pasaban a tener “cara”, convirtiéndose en celebridades quienes los lograban, y una



importantísima consecuencia de ello fue que la prensa deportiva pasó a vender tiradas inimaginables poco antes, al tiempo que la prensa “normal” dedicaba cada vez más espacio al deporte, siendo el ciclismo el que más páginas ocupaba ya desde finales del siglo XIX, y en no mucho tiempo al ciclismo se le sumarían el motociclismo, el automovilismo, y desde 1905-1906 y de manera creciente pero no dominante, el foot-ball que es como se escribía entonces.

## La prensa deportiva en España especializada en el ciclismo

Vamos a ver ahora el papel que esa máquina llamada bicicleta tuvo en el crecimiento y desarrollo de la prensa deportiva española que tanta importancia pasó a tener y sigue teniendo hoy, y cuando hablamos de periodismo deportivo es obvio que desde entrado el siglo XX hay que considerar también a la radio y, desde mediados del mismo, a la televisión.

En España, y sin pretender hacer un estudio exhaustivo sobre la prensa deportiva ligada al ciclismo, tenemos la publicación “El Pedal” que aparece nada menos que en 1869 en Huesca, con periodicidad quincenal; “El Velocípedo” en Madrid en 1885, “La Bicicleta” de Pamplona en 1890, “El Ciclista” de Barcelona en 1891 que era la revista editada por la muy importante “Sociedad de Velocipedistas de Barcelona”, “La Velocipedia” de 1892, también de Barcelona. En Madrid tenemos en 1893 la revista “Crónica del Sport” que se caracterizó por una edición muy cuidada, y en 1895 el “Deporte Velocipédico” y el “Veloz Sport - Órgano del ciclismo español y extranjero” que pasó a Barcelona en 1897 convirtiéndose en “Barcelona Sport” que tuvo frecuencia semanal, y “El Campeón”.

En Sevilla surge en 1898 “Sevilla Ciclista” con periodicidad semanal; en Zaragoza, también en 1898, tenemos “El Récord”; en Cádiz, en donde se creó el primer club ciclista de España, se editaron “Cádiz Ciclista” y, posteriormente, “Cádiz Sport”. En Mallorca se publicó a fines de 1899 “Palma Ci-

clista” con frecuencia mensual; en Reus, también con frecuencia mensual, tenemos “La Revista de Sport”; en Tarragona “Tarragona Ciclista” que es semanal, y así muchos ejemplos más entre los que hay que incluir los boletines mensuales de la UVE, lo que da idea del enorme peso e influencia del ciclismo en esos años hasta el punto de permitir la edición de numerosas revistas monográficas sobre el mismo, si bien casi todas ellas acabaron incorporando a otros deportes a sus páginas a medida que estos fueron ganando popularidad.

## La revista “Los Deportes”

Como hito notable de la prensa deportiva hay que señalar la aparición en Barcelona el 1 de noviembre de 1897 de la revista “Los Deportes” con el ciclismo como gran protagonista en un primer momento. Era quincenal en sus primeros momentos y semanal desde el 7 de mayo de 1899 tras la absorción de “Barcelona Sport”. Su fundador y primer director fue Narciso Masferrer, un personaje clave en la historia española de la prensa deportiva, siendo



Portada -algo deteriorada- del primer número de “Los Deportes”, del 7 de mayo de 1899, pudiendo comprobar que desde ese primer número estaba ya dedicada al ciclismo y a la mecánica en general.



Cabeceras del periódico “Los Deportes” de Barcelona. Esta revista fue fundamental en el mundo del deporte en general, y es clave para estudiar el mismo en su conjunto.

él quien más pronto advirtió la importancia que el deporte iba a tener en la sociedad, rodeándose siempre de buenos colaboradores.

“Los Deportes” tenía una maquetación que hoy juzgaríamos como simple pero que en 1897 era innovadora y que además mejoró mucho desde 1902, año desde el cual dedicó cada vez más espacio al fútbol con abundancia de portadas sobre el mismo. Desde sus inicios incluía fotos y se vendía en toda España, convirtiéndose así en la referencia de la prensa deportiva nacional y en la revista de más difusión. Tenía corresponsales en Madrid, Palma de Mallorca y otras ciudades, así como buena relación con otras publicaciones del sector que mandaban sus crónicas, en especial desde Cádiz y Valencia.

A mediados de 1905, tras el fallecimiento de su entonces director José Lluas Pujals, hubo un claro cambio de estilo, con cada vez menos artículos y más anuncios, sin seguimiento ni crónicas de buena parte de las competiciones celebradas y a veces anunciadas previamente por la propia revista, mezclando el deporte -al que cada vez se daba menos espacio- con el teatro, la ópera y determinadas manifestaciones culturales, pasando así a ser una revista deportiva “insuficiente”, y una revista cultural también “insuficiente”. Aproximadamente un año después recuperó su razón de ser centrándose de nuevo en el deporte

y volviendo a ser quincenal desde 1907, mejorando claramente sus contenidos, pero entonces, y desde febrero de 1906, ya estaba en la calle “El Mundo Deportivo” con Narciso Masferrer -ex director de “Los Deportes”- al frente, resultándole imposible volver a ser en su sector la referencia que había sido hasta poco antes, sacando a la calle su último ejemplar el 15 de julio de 1910 tras haber editado nada menos que 546 números, y prueba de la importancia que tuvo es que hoy sigue siendo una referencia en la historia de la prensa deportiva española, y quienes estudien cualquier deporte de esos años, deben consultarla ineludiblemente.

## El Automovilismo Ilustrado

Primera publicación dedicada al automóvil aparecida en 1899 basada en gran medida en anuncios. Estuvo en los quiscos hasta 1904-05

## La revista “Gran Vida”

A fines de 1903 apareció en Madrid una nueva revista autodefinida como de “Sport” llamada “Gran Vida”, que estaba dirigida por Vicente de Castro Les. Arrancó con periodicidad mensual y más tarde pasó a ser semanal, centrándose más



en lo que podríamos definir como la vida social de esos años que en los deportes, y aunque estos eran importantes en su contenido, sólo se trataban los asociados a las élites, por lo que el ciclismo tuvo escasa cabida en ella pero sí la tuvieron la hípica, las regatas y, de vez en cuando, el automovilismo y el motociclismo. Se editaba en un buen papel, había muchas más páginas que en las demás publicaciones, tenía buena maquetación, y una entonces inusual portada con dibujos en colores y con abundancia de fotos para lo que se estilaba en esos años. Se publicó hasta 1936.

## El periódico “El Mundo Deportivo”

Pocas veces en la historia de cualquier actividad ha habido un punto de inflexión tan claro como en el de la prensa deportiva de España, y dicho punto de inflexión estuvo marcado por la aparición, el 1 de febrero de 1906, del periódico “El Mundo Deportivo”, del que podemos decir que nada fue ya igual tras el mismo, empezando por el hecho de que su primera tirada de 6.000 ejemplares se agotó a las pocas horas, y eso, en 1906, no era fácil de conseguir.

Estaba dirigido por Narciso Masferrer Sala del que ya hemos hablado al describir la revista “Los Deportes”. “El Mundo Deportivo” fue inicial-

mente semanal. En su cabecera, y bajo su nombre, se anunciaba con grandes letras como el periódico del “Automovilismo y Ciclismo” -el motociclismo estaba incluido en el ciclismo- y debajo y con letras menores, se daba un listado de otros deportes tratados que eran “Esgrima - Atletismo - Náutica - Foot Ball - Colombofilia - Tiro - Pelota Vasca - Hípica - Gimnasia - Lawn Tennis - Turismo - Etc”, lo que da idea de cuales eran en 1906 los deportes principales, y es significativo eso del turismo como deporte, ya que, como acabamos de ver, el turismo se hacía en gran medida en bicicleta y mediante el senderismo, por lo que si se deseaba hacer turismo era preciso hacer deporte.

Con la aparición de “El Mundo Deportivo” la prensa deportiva pasó a tener una difusión y una influencia que no ha hecho sino crecer, y ello se debió a un conjunto de factores como el de su formato de periódico “normal” y, sobre todo, a la calidad de los reportajes de sus periodistas con un profesionalismo claramente superior al existente hasta entonces, con artículos escritos con un estilo que podríamos definir como moderno y preciso, con cosas que hoy nos parecen elementales, como por ejemplo el que en una carrera de motocicletas se nombrara a los participantes, a las marcas de sus motos, y se diera el resultado final con los tiempos de los clasificados, y hasta con el número del dorsal de cada participante, además de, por supuesto, escribir y publicar la crónica de la prueba, cosa que hasta entonces no siempre era así, recurriendo sus predecesores a frases del estilo de “*El día amaneció magnífico, con un sol que iluminaba las elegantes tribunas que ofrecían un aspecto soberbio, y en las que había un gran número de bellas damas magníficamente ataviadas contemplando el paso veloz de los corredores*”, cosas todas ellas que están muy bien pero ¿y la clasificación? Pues, con suerte, los nombres de los tres primeros, y es que con tanta bella dama, tanto elegante caballero, y la hermosura del día con el sol radiante, ya no había espacio para más. Si por ejemplo uno lee en “El Mundo Deportivo” la clasificación de una carrera de motos de 1910 y en un periódico actual la de un Gran Premio Motociclista del anterior fin de semana, podrá comprobar que no hay muchas diferencias, y las



Primer número del periódico “El Mundo Deportivo” del 1 de febrero de 1906. Ya nada fue igual en la prensa deportiva desde su aparición, dado el salto cualitativo que sus artículos tenían con respecto a los de sus colegas.



que pueda haber no siempre son a favor de la revista actual sino al contrario.

Y por justicia histórica damos los nombres de algunos de los periodistas que colaboraron con Masferrer, que fueron Jaime Grau, Miguel Artemán y Manuel F. Creus, siendo este último el hombre que propuso el Circuito del Baix Penedés que tanta importancia tendrá como ya veremos, mientras que el sevillano Artemán fue Campeón de España de Motociclismo y brillante corredor de automóviles con Hispano Suiza y otras marcas.

## Cuando un periódico fomenta el deporte creando así la noticia.

Huelga decir que la prensa deportiva narraba los sucesos deportivos del momento, pero se dio también el caso de que algunos de estos periódicos y revistas promovían ellos mismos determinadas pruebas y trofeos, y en este terreno “El Mundo Deportivo” fue un gran líder, organizando con la colaboración de los clubs correspondientes varios trofeos ciclistas, motociclistas, y de otros deportes, casi todos ellos bajo la denominación de “Trofeo Mundo Deportivo”. Masferrer ya había hecho algo así en su época de “Los Deportes”, pero las competiciones organizadas por “El Mundo Deportivo” eran mucho más ambiciosas que todo lo hecho hasta entonces, con generosos medios puestos en el empeño al tiempo que el propio periódico, daba noticias del evento antes, durante y después de producirse el mismo, con artículos a varias columnas en los que se enumeraban los inscritos; se citaba a los donantes de los premios (patrocinadores), se explicaban de manera pedagógica las categorías establecidas y el por qué de las mismas, se hacían entrevistas a organizadores y a pilotos, se hablaba del circuito y de los arreglos que había sido preciso hacer, con todo lo cual el ambiente se iba caldeando y el periódico aumentaba su tirada y su publicidad, lo que demuestra que apenas nacido el siglo XX Narciso Masferrer y sus colaboradores tenían ideas muy claras acerca de eso de que el medio, además de ser el cronista de un acontecimiento,



Narciso Masferrer, el hombre que cambió a la prensa deportiva en España.

podía ser también el creador de la noticia, algo que en 1906 suponía llevar muchas vueltas de ventaja a todos los demás.

En definitiva, y sin miedo a exagerar, nada fue igual en las crónicas del deporte tras la llegada de “El Mundo Deportivo”.

## Narciso Masferrer Sala

Al llegar a este punto y tras haber descrito “El Mundo Deportivo” -y previamente de “Los Deportes”- es imposible no extendernos acerca de la figura de Narciso Masferrer Sala, nacido en Madrid en 1867, hijo de un hombre de negocios de Figueras afincado en la capital de España.

Masferrer era un apasionado del deporte, habiendo tenido siempre estrecha relación con la UVE de la que fue vicepresidente y, desde 1902, presidente. En numerosos artículos predicó e impulsó la creación de clubs y federaciones. En 1887, con 20 años recién cumplidos y viviendo aún en Madrid, sacó a la calle su primera revista denominada “Sociedad Gimnástica Española”, trasladándose a Barcelona, ya casado, a los 28 años, pasando rápidamente a formar parte de la redacción de “Los Deportes”, en donde fue director, y también de “Vida Deportiva”, habiendo sido desde “Los Deportes” el principal promotor de la Federación Gimnástica Española creada el 7 de junio de 1898, siendo en 1906 cuando dio el gran salto con la creación de “El Mundo Deportivo” del que fue su primer director y máximo responsable, siendo también pieza clave en el posterior nacimiento de la revista “Stadium”.



Tampoco faltaron colaboraciones suyas en “La Vanguardia”, y fue corresponsal de la prestigiosa revista francesa “L’Auto”

A su pasión por la gimnasia, el ciclismo y el motociclismo, sumó más tarde la del fútbol, estando muy ligado al F.C. Barcelona desde su fundación en 1899 cuando el fútbol empezó a ser un deporte en alza, siendo vicepresidente del citado Club en 1909 y 1910. Fue el gran impulsor del nacimiento de la Vuelta a Cataluña en 1911, así como de la Vuelta Ciclista a España, y en 1926 fue pieza clave en la creación de la carrera pedestre conocida

como Jean Bouin disputada en Barcelona que es la más antigua de las disputadas en España. Fue también uno de los fundadores de la Cámara Sindical del Automóvil que agrupaba a los fabricantes nacionales de automóviles y motocicletas, a los importadores, y a los fabricantes de accesorios, siendo esta entidad la que organizó el Primer Salón del Automóvil de Barcelona en 1919. Impulsó el Sindicato de Periodistas Deportivos creado en 1911, sindicato del que fue presidente, y fue también pieza importante en la creación del Comité Olímpico Español en 1912. Estuvo siempre dispuesto a apoyar a todos los deportes hasta el fin de sus días que tuvo lugar en Barcelona en 1941.

Creo que hoy, en que tanto se discuten con tanta ignorancia como falta de criterio algunos nombres de calles y plazas, darle en Barcelona a alguna de ellas el nombre de Narciso -o Narcís- Masferrer sería de toda justicia.

## El “Heraldo Deportivo” y Ricardo Ruíz Ferry

El “Heraldo Deportivo” estuvo en los quioscos desde junio de 1915, saliendo los días 5, 15 y 25 de cada mes. Fue fruto de la iniciativa de Ricardo Ruíz Ferry, personaje nacido en 1879 y que empezó en el periodismo como redactor deportivo en “El Heraldo”, habiendo hecho asimismo crónicas para “El Imparcial” y posteriormente para “El Sol”, en donde escribía todas las semanas una página deportiva. Ya hemos dicho anteriormente que Ruíz Ferry fue también el responsable del diseño del “Velódromo Ciudad Lineal” que se inauguró el 31 de julio de 1910 y en el que se disputaron muchas carreras ciclistas y de motos, incluyendo entre ellas un Campeonato Motociclista de España.

El 18 de marzo de 1932, fue nombrado presidente de la Federación Centro de Luchas integrada en la Sociedad Gimnástica Española, habiendo sido miembro del primer Comité Olímpico Español, y su pasión personal por la aerostación -globos y dirigibles- y por la aviación, le llevó a involucrarse mucho en la aeronáutica con abundantes reportajes en su revista, siendo uno de los



“Heraldo Deportivo”, otra de las publicaciones clave para estudiar el automovilismo y el motociclismo desde 1915 hasta su fin en 1935. Salía cada diez días y supuso un salto en la calidad de presentación, con buen papel y excelentes fotos.



fundadores del Real Aero Club de España del que fue presidente, y desde marzo de 1936 fue Jefe de Aviación Civil, cargo que no resultó nada fácil de ejercer con el inicio de la Guerra Civil, siendo también presidente de la APM (Asociación de la Prensa Madrileña) desde noviembre de 1938 hasta abril de 1939, algo que tampoco resultaba cómodo en esos meses finales de la Guerra Civil. Falleció en 1956.

“El Heraldo Deportivo” era una excelente revista en lo referente a la calidad del papel y de las fotografías, con largos artículos escritos casi siempre por el propio Ruíz Ferry, en los que con frecuencia dedicaba más espacio a sus reflexiones personales y con frecuencia “peculiares”, que a la narración de las pruebas tratadas. Hay que reconocerle el mérito de haber realizado una revista de difusión nacional en unos años en los que las revistas y periódicos solían ser básicamente locales, y como ejemplo de ello tenemos que algunas de sus crónicas sobre competiciones del RACC o del RMCC eran a veces más extensas que en las de la prensa barcelonesa, manteniendo siempre relación con las entidades deportivas y con la prensa de toda España.

Remo, hípica, tenis, náutica, pedestrismo, ciclismo, excursionismo y cualquier otro deporte tenían cabida en “El Heraldo Deportivo” que fue el gran cronista del deporte en las temporadas veraniegas de San Sebastián que incluían, además de las del motor, carreras de caballos y pruebas náuticas. Su pasión por la aeronáutica se plasmaba en muchos números de su revista que con frecuencia incluían preciosas fotos aéreas de las principales ciudades españolas, pero dicho esto nos encontramos también con que su exacerbado personalismo le llevaba a actitudes poco profesionales, y cuando en un momento dado decidió que la afición al fútbol, deporte del que él había sido pionero en España, se había vulgarizado, tomando unos derroteros poco acordes con lo que él entendía como las virtudes del deporte, dejó prácticamente de tratar el fútbol en su revista, actitud que no era ni lógica ni profesional. Otras veces ocurría que si él consideraba que una prueba motociclista no había tenido suficientes participantes o no había estado muy competida, la narraba de manera in-



Retrato de José Mª Cò de Triola, notable fotógrafo deportivo con mucha afición por los temas del motor.

completa sin dar por ejemplo las marcas de los vehículos, o pura y simplemente no decía nada de ella, adoptando así un papel de “poseedor y juez de las esencias deportivas” poco acorde la labor objetiva de un periodista. En resumen, muchas de sus crónicas tienen más de sentencias que de tales crónicas, pero dicho esto, “El Heraldo Deportivo” fue una publicación fundamental para conocer el deporte de esos años, y ya para acabar diremos que estuvo en los quioscos hasta 1935.

## Otras publicaciones deportivas españolas

En enero de 1906 se puso a la venta una nueva revista con el título de “Barcelona Automóvil”. En 1908 surgió en Madrid “España Automóvil y Aeronáutica” que es una de las referencias de esos años. Tenía frecuencia quincenal y estaba dirigida por José García Benítez, con Guillermo Ortega de Redactor Jefe y José Mª Samaniego de Secretario. No era propiamente una publicación de deportes, pero sí trataba de algunas pruebas importantes, hablando a veces de las de las de motos, los autociclos y los automóviles. Sus reportajes eran excelentes desde un punto de vista técnico, hasta el punto de que muchos de sus artículos parecían más dirigidos a ingenieros y a especialistas que al gran público, pero para el aficionado es una publicación de interés, con buena calidad de imprenta, anuncios interesantes, y con fotos y dibujos bien reproducidos y mucho más abundantes de lo que era habitual en esa época.



Otra publicación, aunque de breve vida, fue “España Sportiva” aparecida en 1912.

Revista importante fue “Stadium” cuyo primer número apareció en 1911 y tenía frecuencia quincenal. Era en cierta forma una revista de “El mundo Deportivo”, y con bastantes fotos de los diversos deportes de los que trataba, y eso de las fotos era sin duda un gran atractivo en esos años. Duró hasta 1930, habiendo estado directamente dirigida por Masferrer entre 1920 y 1929.

Además de la prensa de Barcelona y Madrid, bueno será recordar a algunos periódicos y revistas deportivas del País Vasco, casi todos de Bilbao y San Sebastián, como son -o fueron- el “Excelsior”, el “Norte Sportivo”, “Vida Sportiva”, “Los Deportes”, “Hércules” y, curioso nombre éste, “El Látigo Sportivo”, habiendo nacido casi todos ellos entrado ya el siglo XX.

Y por último nombraremos a una revista importante en el mundo del motor que fue “Auto Moto”, que era la publicación oficial y conjunta del RACC y del RMCC y que resulta fundamental para seguir las pruebas organizadas por ambas entidades que fueron muchas y muy buenas, incluyendo uno o más encartes con fotos. El primer ejemplar salió en septiembre de 1918 y su director inicial fue José Ortiz del RACC, siendo otra publicación interesante la revista “Club” editada por el RACE, aunque en este caso abordaba fundamentalmente los temas en los que el club estaba implicado, como el del Reglamento de Circulación de los Vehículos de Motor, viajes y otros, además de los deportivos.

## Francisco Abadal como figura fundamental y emblemática del ciclismo y el motociclismo

Acabamos de hablar de Narciso Masferrer y de Ruíz Ferry como de dos figuras clave de ese período, pero evidentemente hubo más personalidades en distintos ámbitos, siendo una de ellas Francisco Serramalera Abadal conocido casi siempre como Francisco Abadal, Francisco S. Abadal, o Paco Abadal, ya que como el apellido Serramalera no era “comercial” en términos fonéticos, nunca lo

usaba, y si citamos a este personaje en este capítulo a pesar de que nunca tuvo relación empresarial o periodística con ningún medio de comunicación, es porque fue muy importante como anunciante, tanto con anuncios “normales”, como mediante lo que hoy definimos como publirreportajes, haciendo aparecer como artículos diversas referencias a la excelencia de sus automóviles, motocicletas, neumáticos o lo que fuera, al tiempo que fue extraordinario ciclista, buen motociclista, buen automovilista, buen empresario, fabricante de automóviles y carroceros, y buen organizador de pruebas, lo que nos lleva a clasificar a Abadal dentro de la categoría de “inclasificables”, pero al que no es posible obviar.

Nacido en Manresa el 27 de junio de 1875, Abadal estuvo siempre vinculado a Barcelona, ciudad a la que se trasladó su familia siendo él un niño, montando su padre un negocio de lampistería en la calle Muntaner, al que sumó como actividad el mantenimiento y reparación de bicicletas, esa nueva máquina que cautivó a su hijo Francisco, especialmente en el tema de las competiciones, constándonos una carrera en San Gervasio (Barcelona) el 10 de junio de 1894 como la primera en la que participó, y ya en esta primera prueba resultó ganador con leve ventaja sobre Antonio Sanromá que iba a ser un duro rival en la pista... y en la venta de bicicletas y motos, quedando tercero Fernando Klein, apellido ligado a la fabricación de neumáticos.

Al ciclismo se entregó en cuerpo y alma en las carreras en velódromos. En total, y siguiendo los excelentes libros monográficos de Bernardo Valadés, tenemos que entre 1894 y 1904 Abadal participó en unas 150 competiciones ciclistas, logrando del orden de un centenar de victorias y numerosos títulos de Campeón de Cataluña y de España, además de victorias internacionales, especialmente en Francia y en la entonces Argelia francesa. Le gustaban mucho los llamados “match”, esto es, desafíos entre dos pilotos en los que casi siempre se cruzaba algún tipo de apuesta entre los contendientes y, por supuesto, entre el público, lo que hacía de estas carreras espectáculos seguidos con no poca pasión, recurriendo con frecuencia a estrategias para aumentar la expectación,





## CAPÍTULO III

# APARICIÓN DE LOS MOTO CLUBS Y EL RACE COMO AUTORIDAD SUPREMA DEL MOTOCICLISMO NACIONAL



Sede del muy activo Real Moto Club de Cataluña. Vemos a diversos equipos reunidos para participar en una prueba de regularidad por equipos, dada la presencia de autociclos y motocicletas.



## Los Automóvil Club (RACE en España) pasaron a controlar el motociclismo

Aunque hasta bastante entrada la primera década del siglo XX el motociclismo se fue desarrollando en el seno de la UVE, lo que en toda España y en especial en Cataluña había creado estrechísimas relaciones entre “La Unión” y los nuevos clubs motociclistas, éstos tardaron por lo general mucho tiempo, sobre todo en España, en crear federaciones nacionales. De hecho en Europa y en 1904 se había creado la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes, pero dicha federación se disolvió en 1906, y aunque fue creada de nuevo en el Reino Unido, no fue reconocida por todos los países, por lo que en junio de 1911 la AIACR (Asociación Internacional de Automóviles Club Reconocidos) pasó a controlar el motociclismo que, en cada país, pasó a estar bajo la tutela del respectivo Automóvil Club Reconocido -el RACE en España- cosa que no gustó a todos, en especial a la UVE, y no faltaron artículos preguntando que qué carreras iba a organizar el RACE cuando éste no había organizado ni una sola prueba automovilística desde su fundación, pero aunque los resquemores iniciales de los motociclistas y de la UVE fueran lógicos ante esta situación, hay que decir que viendo la historia tal como sucedió, el RACE no sólo dejó plena libertad a los Moto Clubs o asociaciones de motociclistas existentes, sino que cuando estos le pidieron ayuda el RACE respondió siempre favorablemente, poniendo a disposición de los organizadores una estructura nacional -la suya- de la que los clubs de motos carecían, y debo decir que en ninguno de los numerosos documentos y artículos estudiados por el autor para elaborar este libro he visto una sola queja de una entidad motociclista acerca de dificultades puestas por el RACE para la organización de prueba alguna, y lo mismo ocurrió en otras regiones como Cataluña en las que el RACE delegaba en el RACC la mayor parte de sus atribuciones en el terreno de las manifestaciones deportivas de las motos, siendo hacia 1921 cuando las distintas federaciones nacionales de Europa pasaron a depender de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclis-

tes, si así lo deseaban, y es que la dependencia del motociclismo de la AIACR no se debió tanto al deseo de ésta de controlar el mundo del motor, sino a la incapacidad de los clubs motociclistas para formar una federación internacional.

Esta decisión de la AIACR cogió en gran medida al RACE por sorpresa, ya que para empezar, no había aún en España ningún reglamento motociclista y siguió sin haberlo en los años siguientes, siendo el Moto Club Deportivo Barcelona el que en 1914 y por su cuenta, hizo uno para sus pruebas, proponiéndolo para que fuera adoptado en España, cosa que en gran medida se hizo, y esa falta de reglamento nacional denotaba claramente la falta de una federación motociclista en nuestro país que actuase como interlocutor del RACE, y dicho esto veamos ahora la historia del nacimiento de diversos clubs motociclistas nacionales.

## Real Moto Club de Cataluña (RMCC). Un largo nacimiento

Dado el largo camino que llevó a la creación del Real Moto Club de Cataluña y a las sucesivas enticades que intervinieron hasta conseguirlo, vamos a efectuar el siguiente resumen cronológico.

### **Año 1891. Sociedad de Velocipedistas**

Entidad que pasó a ser muy importante en el ciclismo. Tenía un gran local y un elevadísimo número de socios, y hasta el fin del siglo XIX, el ciclismo en Cataluña, y sobre todo en Barcelona, giraba en gran medida torno a ella, habiendo integrado en su seno a los socios aficionados a las aún balbuceantes motocicletas y a los llamados triciclos con motor de petróleo que estuvieron a caballo entre los siglos XIX y XX.

### **Año 1902. Dos escisiones en la Sociedad de Velocipedistas. UVE y Club Fotográfico y Deportivo**

Varios de los socios de la Sociedad de Velocipedistas decidieron dejarla para integrarse en la UVE cuya sede estaba ya en Barcelona. Aunque no



Escudo del Real Moto Club de Cataluña diseñado por el artista Llimona poco después de recibir dicho club el título de "Real".

había incompatibilidad entre lo que es un Club -la Sociedad de Velocipedistas- y la UVE que era básicamente una federación, pasó a organizar directamente muchas pruebas.

Pero además hubo otra escisión que dio lugar al llamado **Club Fotográfico y Deportivo**, pasando a formar parte del mismo los socios más "turistas" de la Sociedad de Velocipedistas, estableciendo su sede en la calle Valencia de la Ciudad Condal, y en este caso es imposible no establecer un paralelismo entre lo ocurrido en Barcelona con el nacimiento del Club Fotográfico y Deportivo a partir de la Sociedad de Velocipedistas y el nacimiento de los Touring Club en diversos países de Europa que ya hemos comentado.

### Año 1903. Fusión del Club Fotográfico y Deportivo con la Sociedad Velo Club

La "Sociedad Velo Club" se integró en el "Club Fotográfico y Deportivo" que mantuvo su nombre.

### Año 1907. Club Deportivo

Dicho club se creó a partir de una escisión en el seno del Club Fotográfico y Deportivo debido a algunas tensiones comentadas incluso por la prensa desde enero de 1906, y que se debían a las dudas existentes acerca de la continuidad del citado club debido a su mala situación económica, y dado que se acababa el contrato de alquiler de su sede se dudaba de la capacidad para la renovación del mismo, poniéndose en duda la viabilidad del "Club Fotográfico y Deportivo", y como fruto de estas tensiones el 16 de diciembre de 1906 nació el "Club Deportivo" que se mostró muy activo en la organización de pruebas de motos y de bicicletas. Algunos de sus socios fundadores serán figuras de importancia en el motociclismo como Almirall, Catasús, Casanovas, Cepeda, Gamboa, Vía, Artemán, Marial, Pizzala, Ravelli, Galiardo y otros como Zucarelli, el piloto de Hispano Suiza recién llegado a Barcelona. Su primera gran competición motociclista fue la "Copa Club Deportivo" celebrada el 30 de junio de



Escudo del Moto Club Deportivo Barcelona.



1907 con motivo de la inauguración de su sede en la Plaza Letamendi de Barcelona, y desde esa fecha fueron muy numerosas las actividades organizadas por esta entidad, todas ellas de muy buen nivel salvo en el año de 1910 en que, por problemas económicos, el Club Deportivo no organizó pruebas aprovechando el impasse para organizarse mejor.

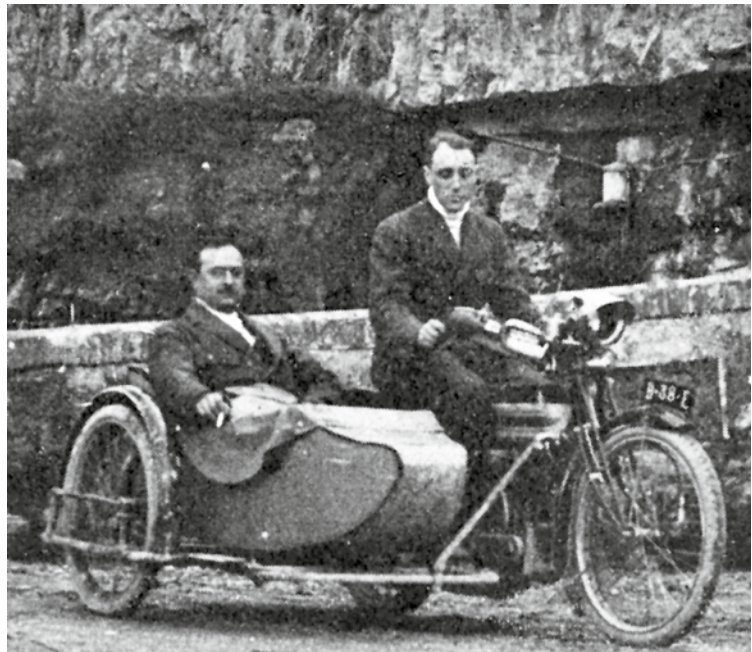
Finalmente el “Club Fotográfico y Deportivo” desapareció, eliminándose así la única posibilidad real de mantener en España una entidad con la filosofía de los Touring Club europeos

### **Año 1913. Amateur Moto Club de Barcelona**

Lamentablemente no hay crecimiento sin tensiones y el Club Deportivo no fue ajeno a ellas, por lo que en febrero de 1913 se materializó una escisión -sumamente amigable- que dio lugar al nacimiento del “Amateur Moto Club de Barcelona”, y es inte-

resante señalar que es la primera vez que aparece la palabra “moto” en el nombre de un club fruto de todo este proceso, y es que las motos “pesaban” ya cada vez más en las entidades ciclistas que las ampararon desde su nacimiento, y a medida que sus prestaciones mejoraban el distanciamiento entre bicicletas y motocicletas fue haciéndose insalvable en el sentido de carecer de sentido organizar pruebas conjuntas, no así en el aspecto de las buenas relaciones humanas y personales.

Como suele ser habitual, la presentación en sociedad del nuevo club se hizo con la organización de una prueba en la que se puso toda la carne en el asador, dando así nacimiento a la primera edición de la Carrera en Cuesta a los Bruchs celebrada el 9 de marzo de ese mismo año de 1913, prueba que iba a tener gran importancia para el motociclismo y los autociclos durante los siguientes años.



A la izquierda, vemos a Mullor que, con Antoniotti, formaron una pareja de cronometradores excepcionales, estando en activo durante décadas. A la derecha tenemos al muy activo secretario del RMCC Ernesto Antoniotti y, en el sidecar, a su presidente Francisco Coma i Mas.



### Año 1913. Moto Club Deportivo (MCD) y Moto Club Deportivo Barcelona (MCDB)

Hemos dicho que la separación dentro del Club Deportivo para crear el Amateur Moto Club Barcelona fue amigable, y la prueba de ello la tenemos en que tres meses después, el 25 de mayo de 1913, ambas entidades volvieron a asociarse creándose el “Moto Club Deportivo” que desde julio de 1914 pasó a ser “Moto Club Deportivo Barcelona” que fue, desde sus inicios, extremadamente activo en la organización de pruebas motociclistas y de autociclos, y a partir de ese momento hubo una clara marcha ascendente para bien del motociclismo y de los autociclos. Su primer presidente fue Pablo Llorens, y el secretario fue Ernesto Antonietti, persona ésta última a la que citaremos en numerosas ocasiones a lo largo de este libro.

La que fue sede del Moto Club Deportivo Barcelona desde su nacimiento en 1907, sita en la Plaza Letamendi se quedó pequeña al cabo de unos años, pasando a instalarse en un local más adecuado en la Plaza Tetuán, local que hasta entonces estaba ocupado por los Almacenes Martorell, siendo inauguradas esas nuevas instalaciones en la tarde del 5 de diciembre de 1915 con motivo de la salida del llamado Match Custals - Moré que describiremos con detalle en la crónica del mencionado año.

### Año 1916. Real Moto Club de Cataluña

Tras la preceptiva solicitud a la Casa Real, el 2 de abril de 1916 el MCDB pasó a ser Real Moto Club de Cataluña (RMCC) que sigue siendo su nombre actual.



Simpática foto en la que varios miembros del RMCC efectúan una informal prueba ciclista, posiblemente en la Avenida del Tibidabo en Barcelona. Las reminiscencias de ese club con el ciclismo seguían presentes



Sobre estas líneas, Francisco Coma, excepcional y activísimo presidente del RMCC. A la derecha, Francisco Planás, muy ligado al automovilismo desde su juventud como organizador y como piloto, tuvo la difícil tarea de suceder en la presidencia del RMCC a Francisco Coma.





## Real Moto Club de España (RMCE)

### Inicios

En un primer momento en Madrid, como en el resto de España, las pruebas motociclistas las organizaron las sociedades velocipédicas locales ligadas casi siempre a la UVE, así como determinadas publicaciones y hasta representantes de alguna marca que buscaban con ello su promoción.

### 1909-1915

#### Moto Club Madrid, Club Moto Sport y Real Moto Club Español

A medida que la afición de la capital de España fue creciendo se hizo evidente la necesidad de un club motociclista como tal, creándose el 10 de diciembre de 1909 el “Moto Club Madrid” (MCM) que, en sus principales pruebas colaboró siempre con el RACE (o más bien, el RACE colaboró con el Moto Club Madrid poniendo a su disposición su capacidad de organización, sus cronometradores, los contactos con las autoridades, y demás ayudas). Posteriormente, al fusionarse en 1915 con el reciente “Club Moto Sport”, la entidad resultante pasaría a denominarse Moto Club Español que poco después pasaría a ser “Real”.

### Año 1917. Moto Sport Español

Un grupo de motociclistas del nuevo “Real Moto Club Español” consideró que el club tenía una vocación “elitista” del motociclismo y que estaban “entregados” a las marcas comerciales que “*prestaban a los aficionados sus locales para reunirse*”, algo que según parece deducirse de la frase, era una maldad, creando el 18 de junio de 1917 el “Moto Sport Español” que tuvo una actividad deportiva sumamente destacable, hasta el punto de que fue él quien puso en pie la carrera de las “XII Horas del Guadarrama”. Su primer presidente fue Hipólito Sarrat, que se vio obligado a dejar su cargo a resultas de un accidente de moto del que se repuso pero que le hizo imposible su vuelta a las dos ruedas, pasando entonces la presidencia a Federico Arroyo, un motociclista que participaba activamente en las pruebas organizadas por su club.



Escudos del Moto Club Madrid y del Real Moto Club de España, así como el chalet social del entonces Moto Sport Español situado en el alto de la Cuesta de las Perdices, habitual punto de concentración de los participantes en muchas pruebas. Hacía falta coraje para embarcarse en una obra de ese calibre, y su resultado fue excelente desde todos los puntos de vista.



### Año 1917. “Mandato” de los aficionados para la unión de las entidades madrileñas

El Real Moto Club Español organizó en octubre de 1917 el Campeonato de España de Motociclismo que fue un gran éxito de organización, y con evidente deportividad el “Moto Sport Español” organizó una cena de homenaje a los directivos del RMCE y a los pilotos que habían participado en dicha competición, iniciativa que fue muy celebrada por cuanto la afición madrileña consideraba que ambos clubs debían unirse para no tener divididos a los motociclistas, decidiéndose tras la cena de la creación de una comisión con miembros de ambos clubs para proceder a la fusión de los mismos para dar así nacimiento al tan deseado “Real Moto Club de España”, iniciativa que fue muy aplaudida.

### Febrero de 1920: El Chalet Social de la Cuesta de las Perdices

Mientras se efectuaban reuniones para lograr la unión de los dos principales clubs de la capital de España, el Moto Sport Español compró en febrero de 1920 una finca de 40.000 pies en lo alto de la llamada Cuesta de las Perdices, construyendo allí un edificio que pasó a ser no sólo la sede de la entidad, sino el punto de salida y de llegada de buena parte de las pruebas de carretera del club. Contaba con un amplio salón en el que se podían organizar asambleas así como comidas y cenas para reparto de premios u otros actos sociales, y tenía también frente a él un poste de gasolina.

Dado que el importe de la compra de la finca y la construcción del citado chalet social era elevado y superaba las posibilidades económicas del Club, hubo un socio que adelantó el dinero de su bolsillo, cosa que ciertamente mostraba una clara generosidad y cariño por su Club y por el motociclismo, y el dinero adelantado se le fue devolviendo tanto por el superávit del Club cuando lo había como, sobre todo, por la venta de parte del terreno de la gran finca adquirida, terreno que el Club no necesitaba y que en poco tiempo se había revalorizado bastante.



Junto al chalet social del Moto Club Español había también un surtidor de gasolina.

Una vez efectuada la fusión de los dos clubs madrileños para dar nacimiento al Real Moto Club de España, dicho chalet pasó a ser la sede social de la nueva entidad, y su imagen está y estará asociada siempre al mundo de la moto en Madrid.

### Año 1920. Real Moto Club de España

Tras la aludida cena de 1917 todo parecía ya bien encaminado para la rápida fusión de los dos clubs, pero eso tardó aún varios años! en lograrse por motivos absurdos debidos con frecuencia a personalismos y egos difícilmente comprensibles, llegándose así a fines de junio de 1920 en que ¡por fin! se constituyó el “Real Moto Club de España”.

Aún así, la unión prevista y anunciada para el 3 de junio de 1920, no tuvo lugar por desacuerdos de última hora, lo que provocó la anulación de la reunión prevista para los días 4 y 5 de junio en Zaragoza para dar nacimiento a la Unión Motorista Española -la Federación Española de Motociclismo en definitiva- si bien a los pocos días se superaron los inconvenientes, siendo el Campeonato de Castilla disputado en el llamado Circuito de Galapagar celebrado el 20 de junio la primera de las pruebas celebradas por el nuevo Real Moto Club de España,



## Primera Junta Directiva del RMCE

**Presidente de Honor:** S. M. el Rey  
**Presidente:** Juan Vitórica Casuso  
**Vicepresidente primero:** Enrique Rivera  
**Vicepresidente segundo:** Fernando Ribed  
**Vocal Secretario:** Emilio Vicente Arche  
**Vocal Vicesecretario:** Roberto Aldeanueva  
**Vocal Tesorero:** Francisco Caro  
**Vocal Contador:** Francisco Delgado

## Comisión Deportiva (Dependiente de la Junta Directiva)

**Presidente:** Fernando Ribed  
**Secretario:** Roberto Aldeanueva  
**Vocales:** Federico Sawa, Juan Maycas, Antonio Salazar, Francisco Garay, Rafael Terroba

Había además una “Comisión de Régimen Interior”, otra de “Aprovisionamientos”, una dirección de “Publicaciones” con Victoriano Sánchez y Luis Nueda, así como otra de “Construcciones”. Este tipo de organigramas con muchas Comisiones es frecuente tras las fusiones de dos o más sociedades, y tienen la ventaja de poder acomodar en ellos a buena parte de los miembros de las dos directivas como eran las del RMCE y del MSE.

## Club Deportivo Bilbao

En el norte de España fueron varias las entidades que tuvieron un importante protagonismo en todo tipo de deportes, siendo una de ellas el Club Deportivo Bilbao cuyo origen data de 1894, cuando un grupo de entusiastas de la gimnasia liderados por José Zamacois Bengoa crearon la Sociedad Gimnástica Zamacois con el fin de promover la gimnasia y el deporte, y es significativo que varios de los primeros jugadores del Atlético de Bilbao procedían de la sección de foot-ball de dicha Sociedad Gimnástica.

Poco después, la Sociedad Gimnástica Zamacois y otras dos similares que eran la “Federación Atlética Vizcaína” y la “Educación Física”, decidieron unirse con la finalidad de montar un gran complejo que permitiera practicar y fo-

mentar la natación, el frontón, la gimnasia en sus múltiples disciplinas, y el deporte, y todo ello lo lograron plenamente, ya que al acabar el siglo XIX contaban con más de 300 socios, pasando a registrarse oficialmente con el nombre de Club Deportivo Bilbao desde el 1 de junio de 1912, denominación ésta que ya usaban con frecuencia desde antes de la citada fusión.

Y fue en 1911, cuando el Club Deportivo Bilbao, que como acabamos de decir no existía aún con ese nombre a efectos oficiales, organizó la primera gran prueba motociclista del País Vasco, incluyendo posteriormente diversas competiciones del motor entre sus actividades deportivas, contando entre sus miembros destacados motociclistas entre los que en esos primeros momentos vale la pena destacar a Pedro Sorriguieta y a Luis Arana que en 1914 acudieron al Tourist Trophy logrando ambos clasificarse en esta mítica prueba cuya primera edición tuvo lugar en 1907, y finalmente se celebró en 1915 el Campeonato de España de Motociclismo organizado por la entidad, en el que Rodolfo Cardenal se proclamó Campeón.

## Real Peña Motorista Vizcaya

Los éxitos deportivos logrados por el Club Deportivo Bilbao en el motociclismo -y también en el automovilismo- llevaron a esta entidad a organizar pruebas cada vez más importantes, creándose de facto en 1923 una sección motociclista que actuaba cada vez con mayor autonomía, ya que el club seguía centrado en sus actividades prioritarias de natación, gimnasia y frontón, pero el hecho de no ser, a efectos oficiales, una entidad motociclista como tal, perjudicaba al motociclismo vasco en algunos aspectos, como fue el que tras la creación de la Federación Española de Motociclismo en Zaragoza a principios de 1923, no hubiera una delegación vasca como tal al no haber ningún club específicamente motociclista oficial en dicho territorio, lo que unido al importante número de carreras de motos celebradas en ese mismo año en el País Vasco, incluyendo las internacionales del circuito de Lasarte, hizo que la “sección motociclista” del Club Deportivo



Concentración de motociclistas frente a la Peña Motorista Vizcaya, escudo de la misma y, arriba a la derecha, foto de Luis María Lafont más conocido como "Andorrilla", personaje clave en el alto nivel alcanzado en poco tiempo por esa entidad ¡que aún sigue activa!

Bilbao actuara, cada vez más, como si fuera una entidad independiente, dando nacimiento a la Peña Motorista Vizcaya a fines de 1926, separándose del Club Deportivo Bilbao, separación que se hizo de manera absolutamente amistosa, acometiendo la organización de competiciones cada vez más ambiciosas, mostrando una capacidad organizativa asombrosa... ¡hasta hoy! si bien su objetivo actual se centra en el automovilismo, y esa evolución permite explicar el por qué hay quienes consideran que la Real Peña Motorista Vizcaya nace -de facto- en 1923, mientras que a efectos oficiales se registró a finales de 1926 al presentarse la documentación precisa para su registro oficial, o desde 1927 que es cuando fue legalmente reconocida, pasando poco después a ostentar el título de "Real". Así pues, 1923 es una fecha perfectamente "aceptable" a efectos reales\*, y 1926-1927 lo es a efectos oficiales. Tal vez había más documentos para profundizar en

el tema, pero las inundaciones del país vasco de 1983 destruyeron muchos de los hasta entonces muy completos archivos de la entidad.

## Moto Club de Bilbao

Fue el día 1 febrero de 1934 cuando un grupo de aficionados entre los que figuraban los señores Sarasúa, Arteche, Bejarano, Ripalda, Ruifranco, Palmero, Palacios, López-Tapia, Ortézar, Luis Araujo y otros, mandaron al Presidente de la Federación Motociclista Española los estatutos de esta nueva entidad a fin de lograr la aprobación de la misma, teniendo entre sus propósitos iniciales la promoción de pruebas de regularidad por equipos, pruebas de consumo y el restablecimiento del circuito Guecho - Durango, pero a pesar de proponer calendarios muy ambiciosos desde esas fechas, apenas hubo hechos concretos.

\*Recordemos que la Peña Rhin nació en 1916 con las carreras en el circuito Baix Penedés, pero su registro oficial no se produjo hasta 1920, lo que muestra que en esos años, realidad y oficialidad no iban siempre juntas.



## Real Federación Española de Motociclismo

### Unión Motorista Española

Los principales clubs motociclistas españoles deseaban crear una federación motociclista nacional para la que se tenía decidido el nombre de Unión Motorista Española, y con tal fin se acordó celebrar una gran Asamblea Motociclista en Zaragoza los días 4 y 5 de junio de 1920, esperándose en la capital maña una gran concentración de motociclistas provenientes de Madrid, Barcelona, Valencia, Valladolid, Bilbao, y de la propia Zaragoza, pero la reunión fue anulada porque como ya hemos visto, el 3 de junio que era la fecha prevista para que el Real Moto Club Español y el Moto Sport Español anunciaran su unión para dar nacimiento al Real Moto Club de España, hubo problemas de última hora que obligaron a posponer la prevista asamblea, suprimiéndose la reunión de Zaragoza.

### Federación Motociclista Española - Real Federación Motociclista Española

Finalmente, casi tres años después de lo previsto, se celebró en Zaragoza, el día 3 de febrero de 1923, la reunión de los directivos de los principales clubs nacionales y, en especial, los del Real Moto Club de Cataluña y los del Real Moto Club de España, con el fin de crear la Federación Motociclista Española. Ambas directivas habían estudiado conjuntamente el tema desde hacía meses, por lo que la creación de la FME y la aprobación de sus estatutos no supuso ningún problema, nombrándose una Junta Directiva formada por los señores Coma y Llorens del RMCC, y Ruíz Ferry y Rived del RMCE. Posteriormente la FME pasó a ser Real Federación Motociclista Española.

Tras los acuerdos de la creación de la Federación Motociclista Española (F.M.E.), el territorio español se dividió en tres zonas que eran:

- Zona A) Castilla la Nueva, Castilla la Vieja, Galicia, Asturias, Santander, Vascongadas y Navarra

- Zona B) Cataluña, Aragón, Baleares y Valencia

- Zona C) Resto de España

- La Zona A) quedaba bajo la supervisión del Real Moto Club de España

- La Zona B) quedaba bajo la supervisión del Real Moto Club de Cataluña

- La Zona C) quedaba bajo la supervisión de la “*sociedad que justifique el preinserto derecho*”

Además se elaboró el correspondiente reglamento interno con los órganos de funcionamiento, cuotas, elecciones y demás puntos, y a fin de estar homologada la Real Federación Motociclista Española por la Federación Internacional de Clubs Motociclistas (FICM), su reglamento debía haber sido aprobado previamente por el RACE, cosa que hizo el 21 de febrero, presentándolos a la mencionada Federación Internacional de Clubs Motociclistas. La presencia del RACE era obligada como ya hemos visto, y cualquier contacto internacional de la FME debía hacerse a través del RACE que era también el interlocutor obligado en las pruebas de carácter nacional en España al igual que el ACF lo era en Francia o el RAC en Reino Unido. Andando los años las motos se independizarían de los respectivos automóviles clubs nacionales.

La gestión de la RFME (FME en esos momentos iniciales) estaba encomendada a un Comité compuesto por un Presidente, un Secretario y tantos vocales como representaciones jurisdiccionales constituyeran la RFME. Los dos primeros cargos podían recaer en personas no pertenecientes necesariamente a ninguna entidad motociclista, pero debían tener nacionalidad española. El Secretario no tenía voto en las decisiones y el Presidente sólo votaba en caso de empate en las votaciones de los vocales.

Dicho Comité debía reunirse necesariamente dos veces al año con carácter ordinario con antelación a las reuniones de la Fédération Internationale des



# Sociedad Sport Fox-Terrier

Calle Cortes, 543 (entre Casanovas y Villarroel)

---

HOY DOMINGO  
día 25 de Octubre de 1903, á las diez de su mañana

**CONCURSOS ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS**



Anuncio de la “Sociedad Sport Fox-Terrier”, y el logotipo de su sucesor, el “Sportsmen’s Club”.



Clubs Motocyclistes (FICM), y con carácter extraordinario todas las veces que fuera preciso.

Las competiciones deportivas se clasificaban como a) Internacionales, b) Nacionales y c) Jurisdiccionales o Locales. Se establecían a continuación una serie de normas a seguir para la elaboración de los calendarios, sistemas de puntuación según los tipos de pruebas, y otros aspectos.

## Otros Clubs importantes de principios del siglo XX

### Sportsmen’s Club

Como complemento a los clubs específicamente ciclistas y motociclistas, hubo diversas entidades que lo que promovían era el deporte en general, pero que tuvieron un papel relevante en el tema del motociclismo, siendo el Sportsmen’s Club de Barcelona uno de ellos.

El Sportsmen’s Club apareció en octubre de 1903 admitiendo nuevos socios desde el 1 de noviembre, y su origen está en otra entidad llamada “Sociedad Sport Fox Terrier” que agrupaba

a aficionados a la caza, y en especial a la caza con esa raza de perros, así como a las peleas de gallos, tiro con pistola y con carabina y otras actividades, decidiendo en 1903 desarrollar una nueva orientación hacia todo tipo de actividades deportivas, creándose este “Club de Hombres del Deporte” con la idea de ser algo así como un “Club de Clubs Deportivos”, y para llevar a cabo buena parte de sus actividades recurría a los clubs específicos de cada deporte.

Desde el primer momento el Sportsmen’s Club integró en su Junta Directiva a numerosos miembros de la burguesía barcelonesa que apostaron muy fuerte por la entidad, comprando un extenso solar situado entre lo que hoy es el Palacio de Justicia y el Parque de la Ciudadela, edificando en él un local en cuyo interior se hizo una gran pista de patinaje -skating se decía entonces- deporte que promovieron de manera especial organizando carreras y partidos de hockey sobre patines que, con casi total seguridad, fueron los primeros que tuvieron lugar en España. Football, ciclismo, gimnasia, esgrima, carreras pedestres, tenis, ajedrez y motociclismo fueron otros de los deportes promovidos por este club, hasta el punto de que una revista de referencia enton-



ces como era “Los Deportes” dedicaba en casi todos sus números una o más páginas enteras a cubrir las diversas actividades del Sportsmen’s Club cuya pista de patinaje se amplió pasando a ser literalmente enorme, y en ella se celebraban además bailes, verbenas y otros espectáculos sobre todo en las fiestas locales, logrando que S.M. el Rey Alfonso XIII aceptase la Presidencia de Honor de la entidad, lo que dio al Sportsmen’s un importante prestigio que se incrementó aún más cuando crearon concursos para dar premios de Arte con un jurado en el que figuraban pintores como Ramón Casas y Utrillo.

Y además, y normalmente por encargo del Ayuntamiento de Barcelona que gracias al Sportsmen’s Club tenía un solo interlocutor en vez de tantos como deportes, el citado club organizaba diversas competiciones con motivo de las Fiestas de la Merced u otras, y entre ellas hubo varias carreras ciclistas y motociclistas en el Parque de la Ciudadela en 1904 y 1905, así como un kilómetro lanzado para coches y motos en la Gran Vía barcelonesa en 1905.

El éxito del Sportsmen’s Club hizo que fuera muy elevado el número de socios que se incorporaban al mismo a pesar de haber subido notablemente el importe de las cuotas de ingreso, y ese crecimiento tuvo como contrapartida que su incesante actividad llevó a la Junta Directiva, formada en gran medida por personalidades que estaban allí por afición, a un nivel de dedicación que les resultaba imposible seguir, y en lugar de profesionalizar su gestión, sus dirigentes optaron por plegar velas desapareciendo a efectos oficiales en febrero de 1906, pudiéndose decir que “murió de éxito”.

Su interés por el motociclismo llevó al Sportsmen’s Club a dedicar a taller de motos una parte de sus instalaciones, así como a organizar pruebas tan importantes como las “Carreras en Honor de D. Alfonso XIII” en abril de 1904 en el Parque de la Ciudadela, ocupándose además de la organización de otras competiciones deportivas en honor del Rey, habiendo anunciado para el 24 de abril de 1905 la primera carrera motociclista de España con carácter internacional, lanzando en septiembre de dicho año una publicación re-

gular denominada “Revista Deportiva”, siendo sin duda ese año de 1905 cuando la entidad alcanzó su cénit, ya que poco después -febrero de 1906- anunció su disolución, si bien, y como canto del cisne, tenemos que el 25 de noviembre de 1906, meses después de su cese, tuvo lugar la II Copa Real Sportsmen’s Club para motocicletas en la que se dio el primer título de Campeón de España de Motociclismo, siendo además esa la primera de las carreras celebradas en el circuito del Baix Penedés cuya importancia iba a ser fundamental en el devenir del motociclismo y el automovilismo nacionales.

En definitiva, el Sportsmen’s Club duró poco pero dejó una importante huella en la historia del motociclismo de la que este libro trata tal y como veremos, y también en otros deportes como el patinaje.

### Atlético Club Ciclista

Este club nació en 1903, siendo el 9 de diciembre cuando sus estatutos fueron aprobados, e inicialmente creció de manera casi exponencial, logrando tener más de 170 socios en su primer mes de existencia, estableciendo su sede en un local

#### Una excursión del “Atlético”



Los excursionistas almorzando en la Font de Golves, de Sant Boi

Miembros del “Atlético Club Ciclista” posando para la cámara durante una prueba ciclista.



alquilado en la calle Aribau nº 21 de Barcelona en donde, aparte de sus oficinas, tenía un amplio espacio para actos sociales, desde bailes a representaciones teatrales, yéndose en agosto de 1904 a otra sede en la calle Cortes (Gran Vía) nº 535.

Era un club multidisciplinar, abarcando desde la gimnasia al senderismo, el patinaje o el ajedrez, promoviendo también representaciones teatrales, si bien el atletismo, el ciclismo y el motociclismo figuraban entre sus prioridades, y de nuevo volvemos a recordar al lector que en esos momentos ciclismo y motociclismo iban de la mano, abordándolos el ACC tanto bajo el aspecto de la competición (carreras) como desde el aspecto turístico (excursiones), y lo más sorprendente de esta entidad es que aún antes de estar oficialmente constituida, había anunciado una gran prueba motociclista para el día 8 de diciembre que tuvo que aplazarse hasta el 26 del mismo mes, y debido al trabajo que exigía la organización del propio Club, empezando por la elección de su Junta Directiva, la prueba se pospuso de nuevo hasta el 9 de enero, fecha que volvió a retrasarse hasta el día 10 en que, realmente, todo estaba ya previsto excepto unas fuertes lluvias que aconsejaron suspender la prueba una semana más, siendo el 17 de enero cuando dicha carrera tuvo lugar y, sorprendentemente, fue un gran éxito en lo referente a inscripciones y participación, rompiendo así el maleficio que en este tipo de competiciones “largas” había perseguido hasta entonces a la UVE, y ese éxito, que sorprendió a propios y extraños, fue la gran carta de presentación del nuevo Club que pasó de la nada a situarse entre los grandes del motociclismo no ya de Cataluña sino de España, ya que nadie había organizado hasta entonces en nuestro país una prueba de largo recorrido con tantos participantes, y sólo por eso merece un lugar destacado en la historia de nuestro motociclismo.

Tras esta “triumfal” carrera se crearon las siguientes comisiones que eran:

**Local:** Sres. Bastinos, Marial, Crespo y Alorda

**Carreras:** Sres. Abadal, Casanovas, Sanromá y Truco

**Turismo:** Sres. Guerra, Campos, Fortuny, Pujol y Cusidó

**Atletismo:** Sres. Llunas, Casamajó y Durán

Lamentablemente, desde principios de 1905 se empezó a hablar de serias dificultades económicas en el ACC debidas en parte al exceso de entusiasmo con el que arrancaron, en especial en lo referente al costo del local social, dimitiendo en enero la Junta Directiva anterior nombrándose otra de “salvación” ya que la situación era realmente mala, tanto que en marzo la recién nombrada Junta dimitió formándose otra, una de cuyas primeras decisiones fue la de anunciar carreras ciclistas y motociclistas en el Parque de la Ciudadela el 19 de marzo a fin de dar una imagen de continuidad del ACC en sus actividades.

Posteriormente, a principios de verano el ACC, que ya estaba económicamente “tocado”, tuvo que hacer frente a un aumento del alquiler del local, y aunque la Junta Directiva propuso buscar otro, la asamblea votó por seguir en el mismo, lo que desde el punto de vista de la tesorería era un suicidio, llevando al Club a su desaparición. El ACC tuvo por tanto una vida breve pero brillante en lo referente al motociclismo.

### Real Moto Club de Guipúzcoa

San Sebastián y su entorno tuvieron desde la aparición del automóvil y la motocicleta una notable afición a estos vehículos, y es significativo que muchos de los buenos pilotos de esos años fueran guipuzcoanos, contando además la capital de la provincia con diversos concesionarios de marcas con notable actividad, por lo que el nacimiento de un club motociclista en esa ciudad era algo que debía llegar más pronto que tarde, siendo el 19 de agosto de 1915 cuando tuvo lugar el nacimiento oficial del Moto Club de Guipúzcoa, varios de cuyos miembros fundadores formaban también parte de la directiva del Real Club Automóvil de Guipúzcoa fundado en 1906.

La decisión final de crear este club se tomó durante una excursión a Ordicia a la que acudieron



Concentración de motociclistas frente a la sede de dicho club.

numerosos motociclistas, celebrándose una reunión en la que se fijaron las bases del futuro club, reunión que concluyó con una generosa comida, estableciendo la sede del nuevo club en la Plaza de Bilbao nº 2 en un local propiedad de Juan Garay.

La Junta Directiva estaba formada por las siguientes personas:

- Presidente:** Miguel de Urreta
- Vicepresidente:** Ramón Irazusta
- Secretario:** Herminio Mareu
- Vocales:** B. Olaizola; F. Moretín y J. B. Barrien

En un momento dado el club decayó de forma preocupante, hasta el punto de que en 1925 y 1926 apenas tuvo actividad, decidiendo varios de sus socios reverdecir viejos laureles promoviendo una nueva Junta Directiva presidida por Gabriel M<sup>a</sup> Laffitte, Junta que imprimió un notable dinamismo a la entidad que cambió su sede, organizando en 1927 una excelente prueba de regularidad desde San Sebastián a Bilbao, para seguir con frecuencia mensual o casi mensual con otras salidas y competiciones, recuperando la legendaria ascensión al Monte Igueldo, y bueno es decir que dicho Club continúa actualmente “vivo y con buena salud”.



Logotipo del Real Moto Club de Guipúzcoa.



Esta segunda etapa del Club estuvo marcada en gran medida por su presidente Gabriel María Laffitte, nacido el 12 de abril de 1881, un hombre muy activo que era autor de varios libros que publicó con el seudónimo de Gil Baré. Era abogado, periodista y destacado monárquico. Fue alcalde de San Sebastián y ocupó cargos relevantes en la Administración, siendo Delegado de Enseñanza en Guipúzcoa, además de, como ya hemos dicho, el presidente que hizo renacer al Moto Club de Guipúzcoa que en 1927 recibió el título de “Real”, título que sigue ostentando, y lo peculiar -y hasta lo emotivo- de esta concesión es que no vino dada por el Rey sino por su madre D<sup>a</sup> María Cristina de Habsburgo, persona muy querida en San Sebastián por cuanto fue ella la que, enamorada de dicha ciudad y de sus alrededores, decidió que la Familia Real pasara allí los veranos, siendo imitada por buena parte de la aristocracia, algo que marcó para siempre a la ciudad que, además de asombrar por su belleza, lo hace también por eso tan difícil de definir pero muy evidente en este caso como es su “clase”. La Reina María Cristina moriría poco después, el 6 de febrero de 1929.

### Peña Rhin

Aunque esta entidad estuvo fundamentalmente ligada al automovilismo, su papel en el motociclismo y en los autociclos fue asimismo de gran relevancia, tanto por sus primeras cuatro pruebas en el circuito Baix Penedés, como por la importante carrera motociclista de 1920 en Cardedeu, así como por su apoyo, junto al RACC y el RMCC, a todo tipo de competiciones en Terramar en las que las motocicletas eran muy abundantes.

La Peña Rhin surgió como consecuencia de las tertulias que un grupo de jóvenes aficionados al motor tenía en el café “El Rhin” situado en el número 2 de la barcelonesa plaza de Cataluña. En un determinado momento los tertulianos pasaron a denominarse a sí mismos, de una manera desenfadada, como integrantes de la Peña Rhin en alusión al citado café.



Escudo de la Peña Rhin y, a la derecha, medalla de dicha entidad.

Ese grupo de jóvenes era propietario de motos y autociclos, y deseaba que se organizaran competiciones de velocidad en circuito, en especial para los autociclos, ya que sí las había de motos. Las discusiones sobre qué coche, qué moto, y qué pilotos eran los mejores no se acababan nunca, y cuando en una cacería por la sierra de Collserola (montañas próximas a Barcelona), en la que participaron varios de los miembros habituales del café El Rhin, surgió el tema de la marcha a América del “tertuliano” Ricardo Romano, alguien propuso organizar una competición “privada” como acto de despedida, idea que fue aceptada, pero ocurrió que la noticia de esta decisión corrió como la pólvora, y a esa carrera que en principio debía haber sido muy restringida en cuanto a participantes, se fueron apuntando más y más aficionados, alcanzando tal dimensión, que lo que debía ser una competición entre amigos no tuvo más remedio que convertirse en otra organizada con luz y taquígrafos.

Así las cosas, no quedó más remedio que hacer una carrera “pública”, y ello implicaba la existencia de una entidad organizadora para la cual era preciso buscar un nombre, siendo el de “Peña Rhin” el elegido, y fiel a sus orígenes, la Peña Rhin fue siempre ni más ni menos que una peña, esto es, un grupo de amigos unidos por la pasión común del deporte del motor y nunca quisieron ser otra cosa, lo que les permitió encontrar su lugar en el automovilismo y en el motociclismo sin competir con entidades como el Real Automó-



vil Club de Cataluña o el Moto Club Deportivo Barcelona, que poco después se constituiría como Real Moto Club de Cataluña, además de ayudar a ambos clubs y ser a su vez ayudada por ellos. A lo largo de medio siglo supieron mantener esa estructura de buenos amigos con un fin común, cosa que les dio inmensas satisfacciones personales pero que también les costó dinero, y es que la Peña Rhin tuvo mucho de mecenazgo, alcanzando sus mayores éxitos bajo la presidencia de un personaje extraordinario como fue Joaquín Molins Figueras, su presidente desde 1923 hasta el final de la entidad muy entrados ya los años sesenta.

En el ámbito automovilístico esta entidad suplió con creces la casi nula actividad deportiva del RACC durante décadas, organizando Grandes Premios internacionales con Voiturettes primero y con coches de Gran Premio después, celebrándolos desde 1933 en el circuito de Montjuich; habiendo apoyado con decisión a los motociclistas que se lanzaron a correr por primera vez en ese trazado tras el abandono del proyecto por parte del RACC tanto en 1932 como en 1933, organizando Grandes Premios desde el citado 1933 hasta 1936 ambos inclusive, y tras la Guerra Civil organizó carreras de F1 en el llama-



Fotos de los sucesivos presidentes de la Peña Rhin. De izquierda a derecha están Ricardo Romano, José Basté Junyent, Juan Rosinach Pla, Antonio Marca Cariccio y, finalmente, el extraordinario Joaquín Molins Figueras.





do Circuito de Pedralbes que en 1951 y 1954 puntuaron para el Campeonato del Mundo de pilotos de Fórmula 1, y como vamos a ver a lo largo del libro, su papel en el motociclismo y en los cyclecars fue también muy importante, ayudando siempre que fue preciso al RMCC, y tratando de evitar con el RACC la quiebra definitiva del autódromo de Terramar, y todo eso se hizo siempre de manera altruista.

## Otros Clubs Motociclistas

### Ciclo Moto Club

Club ciclista y motociclista nacido en Madrid en febrero de 1904 con sede en la calle Arenal N° 15 en donde había un salón-restaurante, garaje y taller de reparaciones, todo ello diseñado por Emilio Pagán que formaba parte de la Junta Directiva que quedó constituida de la siguiente forma:

**Presidente Honorario:** Marqués de Alta Villa

**Presidente:** Julio Calleja

**Secretario:** Emilio Pagán

**Tesorero:** Melitón Pérez

**Vocales:** Güido Giaretta, Carlos Massa, Alejandro Pagán, Pío Wandosell, Tomás Penalba

### Motorista Club Barcelona

Club peculiar aparecido en octubre de 1927 y que, entre otras cosas tuvo en un principio, sobre todo en un principio, un especial interés en disputar partidos de fútbol con motos, organizando algún encuentro de este tipo, pero que andando el tiempo pasó a organizar diversas salidas “normales”, casi siempre de regularidad, dando gran importancia a la inscripción de pilotos neófitos, logrando altas inscripciones, y dichas salidas solían ser de un día, habiendo sido además, según nuestros conocimientos, el primero en desarrollar una política activa a favor de la participación femenina en el motociclismo, y el organizador de las primeras ediciones de la Carrera en Cuesta a Vallvidrera en Barcelona.

### Peña Motorista Madrileña

Entidad formada por aficionados sin duda entusiastas y capaces, iniciando su actividad en 1925 con una prueba ciertamente ambiciosa como fueron las carreras para motos y autociclos en el circuito de Campo Real logrando razonable éxito de participación y mostrando una indudable capacidad de organización y de convocatoria, algo esto último, que no siempre lograba el Real Moto Club de España, y a esa carrera siguió en febrero de 1926 otra edición de la Cuesta de las Perdices que, por celebrarse prácticamente en el mismo Madrid, dio gran publicidad a esta Peña, pero su siguiente prueba, las 6 Horas Motociclistas, tuvieron un trágico desenlace que, por haberse “denunciado” previamente la peligrosidad del circuito por algunos participantes debido al mal estado del piso, supuso un duro mazazo, provocando un largo período de inactividad que finalizó en 1928 con la primera subida a la Dehesa de la Villa que constituyó un éxito.

### Peña Terramar y Stadium Moto Club

Coincidiendo con los cambios políticos que tuvieron lugar en España desde abril de 1931, surgieron varios pequeños clubs y entidades que agruparon a aficionados que se inscribían en algunas competiciones como miembros de las mismas y que incluso llegaron a organizar alguna que otra prueba de regularidad, como es el caso de las dos entidades aquí citadas, pero casi ninguna de ellas llegó a tener un papel relevante pasados los momentos iniciales, habiendo aparecido la Peña Terramar en 1931 y el Stadium Moto Club en 1933 con actividad éste último hasta 1936.

### Real Moto Club de Andalucía

Una de las primeras novedades del año de 1926 fue el cambio, en el mes de enero, del nombre del Moto Club Sevilla que pasó a ser Moto Club de Andalucía, mostrando de esta manera sus mayores ambiciones y que pronto pasó a ser Real.

[www.race.es/revista-autoclub](http://www.race.es/revista-autoclub)

[www.race.es](http://www.race.es)

