

ÍNDICE

CICLISMO MADRILEÑO:	
DEL PASEO DE LA ESTUFA A LA VUELTA A ESPAÑA.....	9
CORREDORES MADRILEÑOS:	
LAS PRIMERAS CARRERAS PEDESTRES	101

CICLISMO MADRILEÑO: DEL PASEO DE LA ESTUFA A LA VUELTA A ESPAÑA

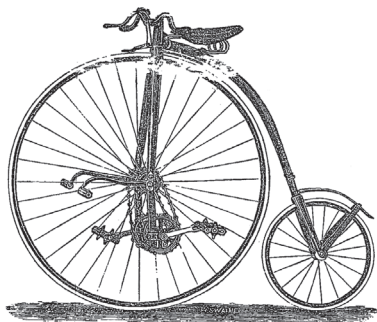
Los orígenes del ciclismo en Madrid se remontan a la penúltima década del siglo XIX, cuando comenzaron a verse en la ciudad los primeros vehículos a pedal importados de Francia e Inglaterra, a los que se conocía como «velocípedos». En principio, se trataba de triciclos de una o varias plazas y de bicicletas de enormes ruedas delanteras, aunque no tardaron en llegar los nuevos modelos de bicicleta de tracción trasera, más adecuados para la práctica deportiva y el desplazamiento a largas distancias. El proceso de industrialización y modernización de las grandes capitales favoreció el cambio de costumbres y las familias adineradas sustituyeron los caballos de la antigua aristocracia por las modernas máquinas velocipédicas, con las que circulaban en días soleados por los paseos del Retiro y de la Castellana o por la carretera de El Pardo, aunque fuera en principio con sombrero, zapatos y ropa de calle. De este modo, la afición por el ciclismo se fue extendiendo entre la población y proliferaron los negocios de venta de bicicletas y las primeras sociedades de aficionados. En 1894, el fundador de la revista *El Veloz Sport*, Manuel del Campo, recordaba así los inicios del velocipedismo en Madrid:

La afición al velocipedismo en Madrid no es nueva como cree la opinión; comenzó hace muchos años, si bien es verdad que en estos últimos tiempos es cuando ha llegado al apogeo. Los primeros velocípedos, que eran de madera con llantas de hierro, los emplearon los socios del *Veloz Club*, sociedad que se fundó exclusivamente para aprender y

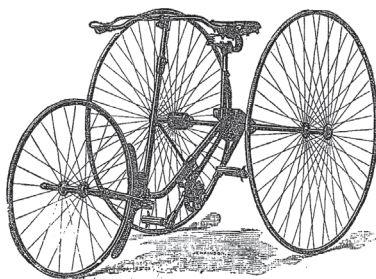
practicar el uso del velocipedismo. Lo imperfecto e incómodo de esta clase de ciclos motivó que fueran relegados al olvido y que la Sociedad, desde aquel momento, perdiera el carácter que de velocipédica tenía. Transcurrieron algunos años y aparecieron en Madrid los primeros bicisiclos; máquina formada por dos ruedas, una de grandes dimensiones, que es la que movida por los pedales determina la marcha del aparato, y otra pequeña que establece la estabilidad. El bicisiclo marcó una nueva era para el ciclismo. A pesar de que esta máquina ofrecía para su uso algunos peligros, los aficionados la emplearon en aquella época para marchar sobre carreteras, llegando a hacerse en España excursiones de más de 300 kilómetros. El bicisiclo es sustituido por la bicicleta, máquina de dos ruedas iguales de dimensiones pequeñas, que permiten al que monta ir tan próximo al suelo que el peligro en las caídas desaparece por completo. El uso de la bicicleta se extiende con rapidez; los clubs ven aumentar el número de sus socios; se organizan carreras y excursiones, y el velocípedo empieza a ser mirado, no ya como un pasatiempo, sino como un medio práctico de locomoción. Sin embargo, la bicicleta tenía todavía algunos defectos, especialmente las gomas macizas que cubrían las llantas de las ruedas, ocasionando una trepidación bastante dura, que se acentuaba más en las carreteras de España por su mal estado de conservación. A las gomas macizas sustituyen las neumáticas (tubos de aire comprimido), y entonces el velocípedo, tanto en pistas como por buenas y malas carreteras, se convierte en un vehículo de fácil arrastre y de suaves movimientos con el que cualquier aficionado puede hacer en un día, sin sentir ninguna fatiga, una excursión de 100 kilómetros.¹

Al margen del fugaz Veloz Club citado por Manuel del Campo, la primera de las agrupaciones ciclistas que tuvo actividad en la capital de España fue la **Sociedad de Velocipedistas de Madrid**, fundada el 1 de agosto de 1878 por nueve aficionados que se reunían en el Café de Fraga de la calle Alcalá (después Café de la Unión). La sociedad fue reconocida oficialmente el 17 de septiembre, con Manuel Lluch de presidente, aunque al año siguiente este dejó el cargo por cuestiones laborales y le sustituyó **Fernando Soriano y Gaviria**, futuro marqués de Ivanrey, senador y congresista. Durante el mandato de Fernando Soriano, la Sociedad

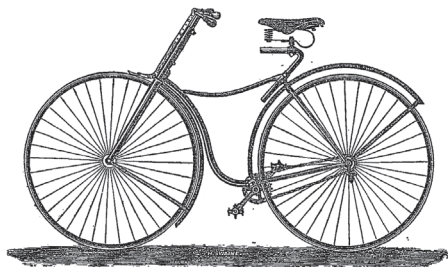
1 «El sport velocipédico y las carreras en Madrid», en *La Lidia*, 17 de junio de 1894.



EL SAFETY RUDGE



EL «ROYAL CRESCENT»



«LA BICICLETTE»

D. RUDGE ET C.^o

P. ROUSSET & INGOLD, 70, AVENUE DE LA GRANDE ARMEE PARIS

El campeonato de España ha sido ganado con un Rudge

REPRESENTANTE EN TODA ESPAÑA: CIPRIANO S. MONGE

PÍDANSE CATÁLOGOS

à la calle de Capellanes, núm. 7 bajo, donde pueden verse y comprar las máquinas

BICIGLOS DE CARRERAS, DE CARRETERA, DE SEGURIDAD

TRICIGLOS DE UNO, DOS, TRES Y CUATRO ASIENTOS

Anuncio de la casa de bicicletas Rudge en la prensa madrileña

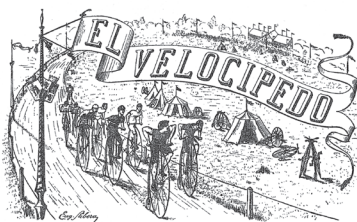
Velocipédica consiguió asentarse económicamente y se celebraron los primeros concursos con premios, lo que le valió al joven dirigente ser nombrado «presidente honorario» cuando dejó el cargo en 1882, por obligación estatutaria. En su lugar, entró **Ignacio Santos Monge**, otro de los miembros fundadores de la Sociedad de Velocipedistas. Ignacio y sus hermanos Miguel (fallecido prematuramente en 1886), Cipriano y Felipe fueron figuras fundamentales en la difusión del velocipedismo en Madrid: los tres primeros asumieron cargos en la directiva de la Sociedad de Velocipedistas durante años y Cipriano e Ignacio regentaron el primer almacén de bicicletas que se abrió en Madrid, en la calle Capellanes, n.º 7, donde se instaló la sede de la entidad velocipédica. Todos ellos fueron excelentes ciclistas y ganaron numerosos premios en los concursos deportivos, además de establecer varios récords en pruebas de larga distancia, en competencia con otros destacados socios como Eugenio Hontán, Ernesto Colvín, Fernando Riviere o Ramón Echagüe. En estas pruebas, solía participar también el comerciante **Francisco Lozano**, dueño de otro de los primeros negocios de bicicletas de la ciudad, abierto en la calle del Carmen.

La Sociedad de Velocipedistas celebraba la mayoría de sus concursos ciclistas en un circuito habilitado en el **paseo de la Estufa** del parque del Retiro, conocido con este nombre porque rodeaba por completo la antigua estufa-invernadero del marqués de Salamanca que había en la zona de la Rosaleda². El circuito tenía una longitud de unos 550 metros, y las carreras cortas solían constar de un recorrido de entre uno y cinco kilómetros. Además, cada año se organizaba una carrera de fondo por la carretera de El Pardo, entre el puente de los Franceses y el real sitio. De vez en cuando, los socios más en forma salían de la ciudad y se aventuraban por las polvorientas carreteras de la provincia en dirección a localidades cercanas como Colmenar Viejo, Alcalá de Henares, El Escorial o Aranjuez. Los más temerarios se atrevían incluso a cruzar la montaña y llegar hasta Segovia o Ávila. En pocos años, el ciclismo alcanzó un considerable auge en Madrid y la Sociedad de Velocipedistas llegó a un acuerdo con el Ayuntamiento para que sus asociados pudieran circular

2 La base del inmueble de la estufa-invernadero todavía se conserva en el lugar original, como indica un cartel explicativo que se puede ver en la entrada a la Rosaleda.

libremente por algunos de los paseos del Retiro, a cambio de una contribución anual, aunque los conflictos con la autoridad y los guardas del parque madrileño fueron constantes, por las molestias que causaba la circulación de velocipedos a algunos viandantes. Por otro lado, el crecimiento de la afición por el ciclismo animó a la Sociedad de Velocipedistas de Madrid a publicar una revista informativa, *El Velocipedo*, cuyo primer número salió en mayo de 1885. Esta revista fue la primera de España en su género y la única existente durante más de un lustro. El propio presidente de la sociedad, **Eugenio Ribera**, se encargó de la dirección, además de dibujar el encabezado de la portada.

Al margen del uso recreativo y utilitario de las nuevas máquinas a pedal, el velocipedismo comenzó a desarrollarse como deporte de competición, al organizarse pruebas cronometradas y disputarse los primeros títulos oficiales. Una de las figuras del velocipedismo madrileño de estos primeros años fue **Arturo Periquet Aniotz**, hijo de un entusiasta aficionado al pedal, Ignacio Periquet, socio honorario de la Sociedad de Velocipedistas. Desde 1884, Arturo se dio a conocer en los concursos de esta entidad, y el 8 de noviembre de 1885, con dieciocho años de edad, ganó el Campeonato de Madrid en el paseo de la Estufa del Retiro, en una carrera de bicis de cinco kilómetros en la que participaron nueve corredores. José Ribera, hermano del presidente de la Sociedad de Velocipedistas, quedó en segundo lugar y ganó el mismo día la prueba de habilidad y destreza. Al año siguiente, el campeonato madrileño se convirtió en **Campeonato de España**, con la participación de nueve



ORGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID
AÑO I MAYO, 1885 N.º 1.
ADMINISTRACION: CABELLANS, 7, MADRID
Precios de suscripción por un año: España, 8 pesetas.—Extranjero, 6'50

NUESTROS PROPOSITOS
El movimiento, conocido por algunos velocipedistas madrileños de haberse ya perdido, de aquel velocipedista concurrido en su dilucidio, en fermento y en orficio, ha llevado a los directores y administradores de esta revista a la Sociedad de Velocipedistas, establecida en esta capital desde el 17 de setiembre de 1878, para realizar hoy este proyecto, apreciando en el estado de la prensa periodica, a la que pertenecen: 1.º la falta de noticias veridicas.
2.º los propósitos periodicos en nuestro pais, en cuanto no se relacionan con este nuevo sport, no teniendo a su vez del mismo una periodicidad, que le da vulgaridad y una modernidad e higiene, de una necesidad aguda de los medios de locomocion, dando a conocer en sentido, sus progresos, sus planes y sus acciones, siguiendo paso a paso su desarrollo y los perfeccionamientos de su fabricacion y uso, por donde han de hacerse base de estudio y de ejemplo para todos los fines del sport velocipedista, entre los aficionados europeos y extranjeros, pues este nuevo vehiculo, como todos los productos de la civilizacion moderna, es eminentemente comercial.
Examinaremos detenidamente en su dia, por que el velocipedismo (previamente esta nueva e inimitable expresion) que tan extraordinario desarrollo ha adquirido en estos ultimos años en Francia, en Inglaterra, en la Gran Bretaña como en los demas paises donde se admiten facilmente los velocipedos del genero moderno, cuando sus velocidos mismos de adelantos en España, y sus usos y costumbres algunas en administraciones publicas.
Pero desde ahora y de paso podemos anunciar, como una de las tareas que se opone a su propagacion en nuestro pais, la dificultad y onerosidad propia de su adquisicion, y el poco conocimiento que se tiene en España de la Sociedad de Velocipedistas, de sus proyectos literarios y musicales, de sus planes y de sus acciones, como ya hacia la seguridad de obtener, incluyendo y rebajas ocasionales de los constructores de aquellas bicicletas, con el objeto de que los socios adquieran los velocipedos, sus partes constitutivas y las piezas de cambio que requieren su reconstruccion y conservacion, en las mismas o mejores condiciones de precio que las adicionales extranjeras.

Primer número
de la revista *El Velocipedo*

SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID.



CARRERAS VERIFICADAS EN LOS JARDINES DEL BUEN RETIRO, EL 28 DE NOVIEMBRE ÚLTIMO.
Un velocipedista.—La partida.—Llegando á la meta.—(Dibujo del natural, por Comba.)

Carreras de biclos en el Retiro en 1886
(grabados de Julio Comba en *La Ilustración Española y Americana*)

biciclistas y un jurado compuesto por los principales dirigentes de la Sociedad de Velocipedistas: Eugenio Ribera, Cipriano Santos (secretario) y Miguel Moreno (tesorero). La carrera se celebró el 23 de mayo de 1886 y el vencedor fue de nuevo Arturo Periquet, que se benefició de la caída de José Ribera y Felipe Santos en una de las últimas vueltas. En esta época, la pionera de las sociedades velocipédicas de Madrid llegó a superar los cien socios, cuando en sus primeros años apenas alcanzaba los veinte.

Ante el éxito de los concursos ciclistas entre la aristocracia madrileña, la Sociedad de Velocipedistas consiguió la autorización para construir un velódromo en el mismo parque del Retiro, en el llamado «Campo Grande», un terreno vallado cercano a la calle Alfonso XII en el que se había realizado una exposición de ganados cinco años atrás. El nuevo recinto se inauguró en la primavera de 1887, con un festival ciclista que se desarrolló en dos días. En la primera jornada, el viernes 20 de mayo, se disputó la carrera de cinco kilómetros correspondiente al Campeonato de España, en la que **José Ribera** consiguió por fin derrotar a Periquet. En la mañana del domingo, se celebró la segunda jornada, con numerosas y variadas pruebas y gran afluencia de público y autoridades municipales. En el año 1888, Arturo Periquet recuperó el título nacional en una carrera a la que acudió la infanta Isabel y numerosas damas de la aristocracia local. Para recibir a tan selecta audiencia, la Sociedad de Velocipedistas remozó convenientemente el velódromo del Retiro, como informaba *La Iberia*: «El modesto velódromo improvisado el año último en el terreno que ocupó la Exposición de ganados se ha convertido, gracias a los constantes esfuerzos de la Sociedad de Velocipedistas, en un hermoso local admirablemente dispuesto para esta clase de ejercicios corporales tan convenientes, bajo el punto de vista de la gimnasia como de la higiene. A los taldos con que el público se resguardaba de la influencia de los rayos solares, han sucedido preciosas y elegantes tribunas de madera, entre las que descuella la regia, que se distingue por la elegancia y esbeltez de sus líneas. La pista está cuidadosamente preparada, y el espacio rectangular entre ella comprendido se ha trocado en un verdadero jardín». ³ Además de las competiciones de bicis, en las pruebas de ese año se disputaron carreras para tandems y para las

3 *La Iberia*, 12 de mayo de 1888.