

EL CICLISMO RIOJANO EN EL SIGLO XX: LOGROÑO COMO MOTOR DEPORTIVO (1900-1920)¹

David Mota Zurdo
Universidad Isabel I
david.mota@ui1.es

Fecha de recepción: Octubre de 2019

Fecha de aceptación: Enero de 2020

Doi: <http://doi.org/10.15366/citius2020.13.1.002>

Resumen:

El estudio del ciclismo riojano aún continúa siendo un terreno de pioneros. De hecho, hay una notable ausencia bibliográfica, evidenciada no sólo por la falta de estudios sobre la historia del ciclismo, sino por el escaso interés que han prestado los investigadores a la historia del deporte en La Rioja. Este artículo aspira a arrojar algo de luz al respecto. Por eso, se analiza la evolución del ciclismo riojano en el siglo XX atendiendo a los principales factores y elementos que hicieron posible el progresivo afianzamiento de este deporte en Logroño; y se estudia el papel jugado por las sociedades deportivas mesocráticas, el apoyo institucional recibido y el respaldo o rechazo de los medios de comunicación especializados hacia esta práctica deportiva, a través de organizaciones como la Unión Velocipédica Riojana, la Deportiva de Logroño o el Logroño Recreation Club.

Palabras clave: ciclismo; La Rioja; Unión Velocipédica Riojana; Deportiva de Logroño; Logroño Recreation Club.

Title: THE RIOJAN BICYCLING IN THE TWENTIETH CENTURY: LOGROÑO AS A SPORTS ENGINE (1900-1920)

Abstract:

The study of Rioja bicycling continues to be a ground of pioneers. In fact, there is a notable bibliographic absence, evidenced not only by the lack of studies on the history of bicycling, but by the low interest that researchers have given to the history of sport in La Rioja. This article aims to shed some light on this. Therefore, the evolution of bicycling in Rioja in the twentieth century is analyzed, taking into account the main factors and elements that made possible the progressive strengthening of this sport in Logroño; and the role played by mesocratic sports societies, the institutional support received and the support or rejection of specialized media towards this sports practice, through organizations such as Unión Velocipédica Riojana, Deportiva de Logroño or Logroño Recreation Club are studied.

Keywords: Bicycling; Rioja; Unión Velocipédica Riojana; Deportiva de Logroño; Logroño Recreation Club.

1. Introducción: ¿por qué una historia del ciclismo riojano?

En contraposición con lo que sucede en otros países europeos, en España aún a día de hoy resulta imprescindible demostrar que el deporte es una parte intrínseca de la historia socio-cultural, subrayando su trascendencia y alejándolo de su supuesta trivialidad. De hecho, la *historización* del deporte es todavía un terreno cuasi-novedoso e inexplorado en muchos territorios españoles (entre ellos La Rioja, región aquí estudiada), implicando en no pocas ocasiones que el historiador tenga que

¹ Este artículo forma parte de una investigación financiada por el *Instituto de Estudios Riojanos* (Res. N° 17/2019, de 5 de agosto) mediante la convocatoria de ayudas para estudios científicos de temática riojana del año 2019-2020, que lleva por título: «El deporte en La Rioja en tiempos modernos: un estudio de caso en perspectiva comparada de las localidades de Logroño y Haro (1874-1931)». Asimismo, se ha realizado dentro del Grupo de Investigación GIR03. Humanidades y Ciencias sociales en la Era digital y Tecnológica de la *Universidad Isabel I*, en el marco de la línea de investigación "L.06. Política, Economía, Sociedad y Memoria: El Estado en los siglos XIX a XXI» de la que el autor es investigador responsable. Y en el marco del proyecto PGC2018-094133-B-I00 (MCIU/AEI/FEDER, UE).

demostrar casi de manera constante la importancia de su estudio, para que así este tipo de análisis ganen crédito y legitimidad. Evidentemente, las prácticas deportivas no permiten por sí solas dibujar cómo fue la sociedad contemporánea, pero sí que contribuyen a ofrecer una imagen más compleja sobre cómo funcionó y en qué se caracterizó determinada sociedad.

En este sentido, como se verá a lo largo de este artículo, los problemas que afectaron a la sociedad logroñesa de principios del siglo XX dejaron su impronta en una actividad tan precisa como el deporte y tan concreta como el ciclismo. A priori, analizar cuáles fueron las actividades a las que se dedicaron los jóvenes logroñeses en su tiempo libre puede resultar banal, pero el profundo arraigo que tuvo el deporte en la sociedad moderna desde sus inicios demuestra que esta práctica es una pieza más del puzzle que compuso la complejidad social de los riojanos durante la contemporaneidad. Porque el deporte, y, en concreto, el ciclismo, no fue una simple diversión, sino que estuvo ligado a un determinado *status* social, ayudando a que muchos logroñeses dieran sentido al contexto en el que vivieron.

A mediados de los años 30 del siglo XX, Johan Huizinga constató que el deporte era más «*una manifestación autónoma de instintos agonales que un factor de un sentido social fecundo*» (Huizinga, 1972, 230-233). Esta afirmación del filósofo e historiador neerlandés muestra bien a las claras cómo las prácticas deportivas estuvieron muy presentes en las sociedades de su tiempo, aunque su interpretación estuviera ligada a los viejos modelos lúdicos, progresivamente desaparecidos, que confluían con lo sagrado y que estaban asentados orgánicamente en la sociedad. El deporte, pues, ha formado parte intrínseca de las sociedades contemporáneas, en una evolución de su uso desde sus formas más expansivas, integradas en el tejido social y, por tanto, en el origen de la cultura, hasta otras más recientes en las que su empleo ha perdido el componente de juego, en beneficio de otras formas más serias, menos lúdicas y naturales, pero en cualquier caso muy presentes.

Pero ¿qué tiene que ver la práctica del ciclismo en La Rioja con estas reflexiones teóricas? El análisis de las fuentes documentales, principalmente, prensa, que aquí se aportan, permiten avanzar que La Rioja, al igual que otras regiones europeas, fue testigo y protagonista de las diferentes manifestaciones deportivas, entre ellas el ciclismo, a las que quedó vinculada la modernidad y sus consecuentes problemáticas: el conflicto entre modernidad y tradición, marcado por los debates sobre la superioridad de lo moderno frente a lo antiguo; la relevancia que supuso el enfrentamiento entre la práctica deportiva amateur y la progresiva repercusión del profesionalismo; la presencia de las autoridades en el deporte como fuente económica y definitoria de la sociedad (es decir, la integración del deporte en la educación); la importancia identitaria del deporte; la prensa como vehículo clave en la introducción y difusión de los deportes; y la conexión entre deporte y fiesta o, dicho de otra manera, la interrelación entre lo tradicional y la modernización.

A través de este estudio sobre la evolución del ciclismo riojano en las primeras décadas del siglo XX se pueden comprobar muchas de estas cuestiones y, sobre todo, cómo fue la relación de ida y vuelta entre la desatención y el apoyo al ciclismo en la capital, Logroño. Para ello, a lo largo de los primeros epígrafes se realizará un somero análisis del proceso de institucionalización del deporte para posteriormente profundizar en el ciclismo y el deporte riojanos.

2. Material y métodos

El estudio del ciclismo en La Rioja se ha centrado en el análisis de la escasa bibliografía existente sobre la temática y en la profundización de las principales fuentes archivísticas y hemerográficas, prestando especial atención a estas últimas por ser las más adecuadas para realizar un recorrido de la historia de este deporte como el que aquí se plantea. Se ha partido de estudios previos realizados por Mota Zurdo (2019a y 2019b) y Fernández Díez (2004) centrados en el fútbol riojano y en los espacios de sociabilidad en La Rioja respectivamente, pero, la atención prestada al ciclismo en los mismos es mínima. En cualquier caso, la fundamentación metodológica, basada en un enfoque positivista que no desatiende referencias a la historia social y cultural, se centra en la revisión de fuentes documentales originales, también de estudios que guardan estrecha relación contextual como los de

Torreadella, Olivera y Bou (2015), Rivero (2003), Pujadas y Santacana (2001), Pujadas (2011), Izquierdo y Gómez (2003) o González Aja (2003). Pero, como se señalaba al inicio, la investigación se centra fundamentalmente en el vaciado hemerográfico de las siguientes publicaciones: *La Rioja: diario político, Rioja ilustrada y deportiva, Arte y Sport, El Heraldo Alavés, El Mundo Deportivo* y *Cantabria*, disponibles en el Instituto de Estudios Riojanos y en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional. Estas fuentes han permitido realizar un análisis positivista y ofrecer un relato descriptivo y cronológico, sazonado con varias referencias a la historia social y cultural.

3. Resultados y discusión

3.1. La institucionalización del deporte

El deporte se institucionalizó en España durante la Restauración decimonónica en virtud de los siguientes factores: la estabilidad política; el arraigo de las prácticas deportivas británicas entre las clases aristocráticas; la modernización social; la preocupación por la regeneración integral de la juventud; un embrionario asociacionismo deportivo; los primeros pasos de la prensa especializada (Torreadella, Olivera, Bou, 2015, pp. 32-33; Izquierdo & Gómez, 2003, p. 6); y las instituciones de educación física, vinculadas muchas de ellas con el ámbito escolar y el impulso de la *Institución Libre de Enseñanza* (ILE) (Torreadella, 2014, pp. 57-76).

Su desarrollo fue paulatino, pero progresivo, debido a los problemas inherentes a la modernización de un país teledirigido por la influyente oligarquía agraria, obstruido por una red de infraestructuras viarias insuficiente y marcado por el analfabetismo de las clases populares, carentes de tiempo y dinero para ocio (Domínguez, 1997). El impulso deportivo fue, además, fundamentalmente urbanita y mesocrático, y se produjo al amparo de la *Ley de Asociaciones* de 1887 (Domínguez, 1997, p. 95). En efecto, las clases medias fueron el motor que propulsó el deporte, gracias a su papel al frente de la modernización económica, social y política (Otero Carvajal, 2003, p. 170; Campillo-Alhama, 2018, p. 175).² La burguesía del País Vasco y Cataluña, así como las élites liberales, fueron las principales responsables de la difusión del *sport* británico durante las décadas finales del siglo XIX, notándose su influencia en otras latitudes (Puig, Moreno y López, 2010, p. 77). Fundaron clubs deportivos más democratizados, facilitando el acceso de otras clases sociales y deconstruyendo, por un lado, el discurso de diferenciación y preeminencia social aristocrático y, por otro, el estereotipo del *sportman-gentleman*, que exaltaba los valores éticos y sociales de su clase (Corbin et al., 2005, p. 323).

En España, este proceso se produjo en paralelo a la modernización social que permitió consolidar los cimientos del subsiguiente panorama asociativo y federativo regional y estatal deportivo con la fundación de entidades como la *Sociedad Gimnástica Española* en 1887 o la *Unión Velocipédica Española* (UVE) en 1895 (Rivero, 2019, pp. 37-49; Rivero, 2004, 31; Rivero, 2003). No cabe duda de que también ayudó el aumento de la capacidad adquisitiva, el crecimiento demográfico y el descenso del número de horas de trabajo, que permitió a clases sociales más bajas acceder tanto al ocio y la práctica deportiva como a la asistencia a los eventos derivados del mismo (Caspistegui, 2012, p. 22). Aunque fuera tiempo más tarde, el país se incorporó así a la institucionalización y difusión – progresivamente más horizontal– del deporte (Hobsbawm & Ranger, 2002, p. 309).

3.2. El ciclismo en España

Como ya se ha señalado, el clima de la Restauración fue propicio para el desarrollo del deporte y por ende del velocipedismo-ciclismo. Ciertamente fue una etapa en la que hubo un avance dispar e insuficiente en el terreno económico, siendo prácticamente Cataluña y País Vasco las únicas zonas industrializadas y menos ruralizadas. El higienismo, las nuevas tendencias pedagógicas, el catolicismo social y el discurso regeneracionista, fueron igualmente claves porque abonaron el terreno a las medidas

² Xavier Pujadas y Xavier Torreadella y Fernando Arrechea han analizado el papel que jugaron las diferentes clases sociales en la implantación deportiva (Pujadas, 2011; Torreadella y Arrechea, 2017, pp. 145-168; Torreadella y Arrechea, 2016, pp. 113-138).

revitalizadoras que se tomaron en el país tras la pérdida de las últimas colonias. A finales del XIX se fundaron algunas de las primeras sociedades deportivas y se conformó un nuevo espacio de ocio que contribuyó a que el movimiento deportivo se difundiera por la península (González Aja, 2003, p. 55).

El velocipedismo-ciclismo fue clave en esta difusión, sobre todo, a partir de 1875 por el rol que comenzó a jugar la bicicleta como vehículo de desplazamiento, siendo a la postre determinante tanto en el asociacionismo deportivo como en la institucionalización del deporte moderno (Torrebadella, Olivera, Bou, 2015, pp. 35 y ss.). Ayudó a que se generalizara el uso de esta máquina por toda la geografía española, sobre todo, tras los primeros bocetos de prototipos que trajo Joaquín Costa de la *Exposición Universal* de París de 1867.³ La propagación y evolución del ciclismo se produjo en tres etapas caracterizadas por una de bajo interés, otra de progresión fulgurante y una tercera de rápido descenso de la atracción por la bicicleta (Izquierdo & Gómez, 2003, p. 7). De 1880 a 1885, España dejó de ser un terreno sin tradición ciclista, contándose a partir de entonces con un gran número de sociedades velocipédicas en ciudades como Bilbao, Pamplona o Zaragoza; organizándose campeonatos y excursiones; creándose velódromos; y eclosionando una prensa ciclista: *La Bicicleta* (1890) y *El Ciclista* (1891). No obstante, la *Exposición Universal* de Barcelona de 1888 fue el punto de no retorno: el ciclismo se mercantilizó en torno a las firmas comerciales de bicicletas y las carreras velocipédicas se convirtieron en un evento habitual en las festividades de los municipios (Pujadas & Santacana, 2003, p. 509; Otero Carvajal, 2003, p. 175).

3.3. Del velocipedismo al ciclismo en La Rioja en el siglo XIX

Aunque en menor medida que en otros territorios, en La Rioja se observa cierto florecimiento del velocipedismo-ciclismo durante el último tercio del siglo XIX. Fue uno de los deportes preferidos por el público por su rápida institucionalización, su carácter romántico y las repetidas transformaciones a las que estuvieron sujetas los vehículos. Eclosionó en la década de 1880, a la par que la etapa de auge del velocipedismo en España y su práctica se extendió a las clases más humildes, gracias a la existencia del mercado de alquiler, la fundación de sociedades deportivas, las excursiones ciclistas, las carreras y los velódromos (Fernández Díez, 2004, p. 230).

Inicialmente en Logroño y Haro, las dos principales ciudades que contaron con entidades dedicadas al deporte velocipédico,⁴ dispusieron de varios clubs (Veloz Club Riojano, Club Velocipedista Harense y Sport Club Logroñés), pero su vida fue efímera y sus experiencias no terminaron de cuajar, pese a conseguir uno de sus principales objetivos: interesar a la sociedad riojana por el deporte de las dos ruedas. Varias fueron las diferentes trabas y reticencias que mostraron tanto la ciudadanía logroñesa como la harense. En muchos casos consistieron en el ataque físico a los velocipedistas. A pesar de la falta de apoyo institucional, consiguieron sacar adelante diferentes iniciativas que fueron desde las carreras realizadas durante las festividades patronales a los campeonatos benéficos.⁵ Sin embargo, la falta de socios que practicaran este deporte, pese a que la ciudadanía mostrara públicamente su interés; el deficiente apoyo institucional; el auge de otros deportes identitariamente más arraigados dentro de una sociedad ruralizada como la riojana, como fue el caso de la pelota a mano (Castro, 2015, pp. 135-148); y el contexto socio-político y económico de la España finisecular, condenaron a estas sociedades a una rápida desaparición. Si bien, el interés continuó durante el siglo XX

3.4. El velocipedismo riojano en el siglo XX

El deporte velocipédico continuó practicándose en Logroño durante el siglo XX, si bien de manera individual, no sujeto a sociedades institucionalizadas y como práctica vinculada al higienismo

³ De hecho, Huesca fue la ciudad española pionera en la fabricación de velocípedos, contribuyendo a la popularización de estas máquinas. (Ramón, 2015, pp. 347 y 382).

⁴ La velocipedia fue una práctica deportiva de mediados del siglo XIX basada en el velocípedo, una máquina consistente en dos ruedas similar a la bicicleta que originalmente carecía de pedales y cuya fuerza motriz era el impulso con los pies.

⁵ *La Rioja*, 24/IX/1889, p. 2. *La Rioja*, 24/VII/1896, p. 1.

y el turismo, dejando la competición a un lado. Hubo un descenso de interés por este deporte que afectó sobremanera a las actividades realizadas y a los puntos de venta de estos vehículos, dedicándose muchos de estos locales «para otra industria».⁶ El deporte, en general, tardó en arraigar entre la mayoría de los ciudadanos mesocráticos logroñeses. Un tipo de prácticas que, empero, sí que calaron en un sector de la sociedad moderna: los profesionales liberales. De entre estos, sobresalieron los periodistas de *La Rioja: diario político*, que generaron contenido deportivo durante estos años de *impasse* caracterizados por la práctica puntual de unos pocos aficionados y la eclosión del deporte de masas. Así, reprodujeron los artículos higienistas que Santiago Ramón y Cajal había publicado en otros medios, donde había puesto en valor la importancia de la Educación Física, especialmente en el ámbito educativo, para mejorar la sociedad y evitar la decadencia de la misma.⁷

Pero, aparte de estos textos, situados en la línea de lo que defendían los regeneracionistas y la ILE y con los que *La Rioja* aspiraba a interesar a sus lectores por la práctica deportiva, se publicaron otras similares que complementaron esta búsqueda de cambio social, de apuesta por la modernidad y de aceptación del deporte, no sólo como espectáculo, como sucedería a lo largo del primer tercio del siglo XX, sino como práctica que deconstruyera los mitos y estereotipos que había en torno a la «atrasada» y «decadente» sociedad española. También hubo quien defendió las prácticas tradicionales de ocio poniéndolas en perspectiva comparada con los «brutales» deportes, entre ellos, el boxeo, como hizo el escritor albaceteño José Estrañí cuando en tono irónico lo comparó con la tauromaquia, llegando a la conclusión de que ésta era tan salvaje como «el cultísimo boxeo».⁸ A estos artículos publicados en *La Rioja* le acompañaron los «consejos higiénicos» que publicó el *Boletín Oficial de la Provincia de Logroño* en los que se recomendaba como medio para combatir la tuberculosis y otras enfermedades la práctica de «*todos los ejercicios, la esgrima, la gimnasia, la natación, el ciclismo, etc.*».⁹

En este marco, en el que el deporte fue logrando hacerse un hueco, el ciclismo tuvo que hacer frente a otras prácticas que gozaban de mayor popularidad. De todo el material documental obtenido de la prensa entre 1898 y 1902 sólo se han obtenido vagas referencias a cuál fue la situación del deporte de las dos ruedas tras la desaparición de los clubes velocipédicos anteriormente estudiados. No sería hasta los primeros meses de 1902 cuando comenzó a retomarse el interés por el ciclismo «turístico»: el 19 de marzo se emprendió una gira velocipédica campestre desde Logroño hasta el túnel de Viguera (localidad situada a 20 kilómetros de la capital), que fue el primer paso hacia la búsqueda de «*organizar con frecuencia excursiones de esta índole para gozar de las delicias del sport favorito*».¹⁰ Una ruta cicloturista que contó con el determinante impulso de Francisco Eraso, cónsul en la capital riojana de la UVE, encargada de agrupar a aquellos miembros de sociedades ciclistas que abonaran su costosa cuota de «*5 pesetas de plata al año*» (López, 2017).

3.5. La importancia de la Unión Velocipédica Riojana en la difusión ciclista logroñesa

La recuperación del interés por este deporte quedó también demostrada con la realización de otras giras velocipédicas campestres a la Grajera y la fuente del Encino (dos espacios situados en las inmediaciones de Logroño) y Piqueras (zona situada en las cercanías del municipio de Lumbreras, a 60 kilómetros).¹¹ E igualmente quedó constatado en la creación en 1903 de la *Unión Velocipédica Riojana* (UVR), una institución presidida por Francisco Laredo y Basilio Gurrea, que contribuyó a catapultar definitivamente al ciclismo como uno de los deportes-espectáculo favoritos de la sociedad riojana, junto al fútbol y la pelota.¹² Durante este año también se produjeron varios intercambios de opinión en la prensa subidos de tono, que evidenciaron que la sociedad logroñesa no había cambiado demasiado y que ciertos sectores seguían mostrando sus reticencias hacia la práctica deportiva ciclista.

⁶ *La Rioja*, 5/VIII/1900, p. 3. Sobre el cambio de denominación de las calles logroñesas (Jiménez, 2013).

⁷ *La Rioja*, 7/IX/1901, p. 1.

⁸ *Ibíd.*, p. 2.

⁹ *Boletín Oficial de la Provincia de Logroño*, nº 230, 16/10/1901, p. 891.

¹⁰ *La Rioja*, 20/III/1902, p. 2.

¹¹ *La Rioja*, 15/III/1903, p. 2.

¹² *La Rioja*, 9/VIII/1903, p. 2.

En marzo, en los días previos a la gira ciclista al túnel de Viguera, el cronista Zoilo Zorzano Gómez, alias *Fray Cirilo*, escribió un artículo satírico sobre Gurrea, al que tildó de «campeón del pedal» y de «concejal independiente», que había utilizado su posición privilegiada para solicitar la supresión del artículo 237 de las *Ordenanzas Municipales* que prohibía a los ciclistas transitar con sus vehículos por las calles.¹³ Gurrea no dudó en contestar a las provocativas frases que le había proferido Zorzano. Según adujo el directivo de la UVR, la prohibición de las bicicletas en base a los atropellos que éstas pudieran generar era un completo despropósito ya que, aseguraba, no prohibirían los tranvías eléctricos, los trenes o los automóviles porque causarían alguna víctima. Se debía, por tanto, castigar «a los que cometan un atropello y que multen a los padres que tengan sus hijos abandonados en las calles; pues lo mismo puede atropellarles un tranvía que una bicicleta o un coche».¹⁴

Pocos días después, *Fray Cirilo* se defendió con su afilada e irónica pluma en *La Rioja*, argumentando que se estaban haciendo simplificaciones asombrosas sobre su opinión hacia este *sport* y su perspectiva del problema, sin que, además, el citado Gurrea hiciera autocrítica asumiendo «*algunos de sus accidentes en el ejercicio deportivo que defienden*».¹⁵ Pese a que no compartiera la pasión de los velocipedistas, Zorzano consideraba que no era ningún «*enemigo sistemático del sport*» y reconocía «*las ventajas de la máquina como medio de locomoción*».¹⁶ Lo que no admitía es que las bicicletas fueran empleadas por parte de aquellos que no supieran pedalear, ya que eso le generaba:

«*invencible antipatía hacia esa colección de muchachos inexpertos en el ciclismo que a todas horas pululan por las sendas de la capital y para los cuáles pidió muy oportunamente el concejal señor Muro se les señalara un campo donde hiciera su aprendizaje, evitando las molestias y atropellos a que estábamos expuestos los que andamos a pie.*»¹⁷

Esta polémica no frenó las pretensiones de la UVR, que en junio se reunió en el restaurante *Las Amescoas* para preparar carreras ciclistas: una iniciativa que fue aplaudida desde el diario *La Rioja*, no sin reservas, porque si bien correspondía apoyar a la sociedad ciclista «*siempre que trata del fomento de tan agradable sport*», este respaldo debía estar supeditado a que no hubiera «*en ello perjuicio para el vecindario*».¹⁸ En agosto de 1903 la directiva de la UVR solicitó que se incluyera en el programa festivo de San Mateo de la capital riojana carreras de bicicletas para el día 22 de septiembre, interpelando a la comisión municipal correspondiente si el consistorio se haría cargo de los gastos o si sería la UVR, que ya se había comprometido a ofrecer «*el 50 por 100 de las utilidades para la Caridad Logroñesa*».¹⁹

Al margen de estas carreras, la UVR impulsó una de resistencia en carretera para el día 8 de septiembre que consistió en el recorrido Logroño-Navarrete-Royo-Logroño y que requirió que los participantes, con pretensiones de proclamarse campeones, pagaran la cuota de socio de la UVR.²⁰ Se buscaba así aumentar el número de socios de esta entidad, obteniendo de paso liquidez para la misma a través del pago de cuotas y condicionando la inscripción en la carrera y el eventual triunfo a su conversión en socio de la institución deportiva. Lo cierto es que las cuotas se prestaron fundamentales para asegurar la estabilidad de las sociedades deportivas y lo que conllevaba su estructura, a saber: disposición de un local para reuniones o avituallamiento de los jugadores (Pujadas y Santacana, 2001, pp. 155-156).

Asimismo, la UVR recurrió las *Ordenanzas Municipales* que prohibían el tránsito de los ciclistas montados en sus vehículos y que habían generado polémica entre Gurrea y Zorzano en las páginas de *La Rioja*. Sin embargo, el recurso fue rechazado por el ministro de la Gobernación.²¹ Una

¹³ *La Rioja*, 17/III/1903, p. 2. Sobre Zorzano Gómez véase (Sánchez, 2015, pp. 83-107).

¹⁴ *Ibíd.*

¹⁵ *La Rioja*, 22/III/1903, p. 2.

¹⁶ *Ibíd.*

¹⁷ *Ibíd.*

¹⁸ *La Rioja*, 9/VIII/1903, p. 2.

¹⁹ *La Rioja*, 25/VIII/1903, p. 2.

²⁰ *Ibíd.*

²¹ *La Rioja*, 12/IX/1903, p. 2.

decisión que llevó a que la junta de la UVR tomara los siguientes acuerdos durante su reunión de enero de 1904: «1º Dirigir un mensaje de protesta a las Cortes contra el ministerio de Gobernación por haber desestimado el recurso interpuesto por dicha Sociedad. 2º Remitir telegramas pidiendo apoyo a los diarios *Heraldo de Madrid, Liberal y País*». ²² Aunque las fuentes documentales disponibles no permiten aportar más datos sobre esta cuestión, sí que se puede adelantar, como se verá más adelante, que la relación entre la UVR y el consistorio municipal se relajó a lo largo de 1905, debido a las muestras de apoyo que realizó este último al deporte velocipédico y al cambio en el gobierno municipal.

Mientras tanto, la UVR continuó con sus actividades. Durante las festividades de septiembre organizó carreras de velocípedos en pista de diferentes categorías (local, provincial, nacional, infantil, hándicap, consolación), ²³ contando «con poca gente dentro del velódromo» y gran afluencia de público «en los paseos exteriores». ²⁴ Esta circunstancia generó gran decepción entre los socios de la UVR, que no consiguieron concitar el interés de otros corredores y público. ²⁵ Esta carrera fue la puesta de largo de Gabino López que ganó en las categorías de local y provincial, haciendo una muy buena actuación en las de nacional y hándicap, y convirtiéndose en el «campeón de la provincia en pista». ²⁶

Las siguientes carreras que organizó la UVR fue la tradicional salida del día de San José al túnel de Viguera; ²⁷ una en carretera de 37 kilómetros que se llevó a cabo a finales de abril con el recorrido Logroño-Navarrete-Nalda-Logroño; ²⁸ y otra a Santo Domingo de la Calzada. ²⁹ No obstante, una de las más sobresalientes fue la organizada para el 22 de septiembre de ese año. Se trató de una de las primeras carreras de campeonato en carretera organizadas en La Rioja que contó con un jurado medianamente especializado, compuesto por el presidente de la UVR (Basilio Gurrea); los vocales (Saturnino Aragón, Alejandro Michel, Federico Herrero y Eduardo Casuso) y secretario de ésta (Serafín López); y la inclusión, como principal novedad, de los jueces de salida y llegada (Gerardo Pastor y Delfín Montero) y los jueces de pista (Ambrosio San Pedro, Julio Pérez, Francisco Pérez y Alejandro Moliner). ³⁰

La incorporación de este equipo especializado a la organización de una carrera «festiva» fue un síntoma evidente de que la reglamentación y normativización de la práctica de este deporte había calado en La Rioja. Ya no era un simple pasatiempo, sino una actividad reglada. Se constató además que la UVR y las instituciones provinciales y municipales habían entrado en una relación de cordialidad al ofrecer la Comisión provincial «un premio consistente en un objeto de arte» y realizar el ayuntamiento donativos para las carreras de San Mateo. ³¹ Pero, el salto hacia la profesionalización de este tipo de eventos no fue suficiente, pues a la hora de la participación y la asistencia de público volvió a ocurrir lo que en ediciones pasadas: «atrajeron mucho público, permaneciendo su mayor parte en los andenes exteriores», pero «las carreras resultaron largas y en su mayoría de poco interés por el corto número de corredores». ³² La carrera fue accidentada, debido a las aglomeraciones que se produjeron en el paseo central del Espolón, convertido en un improvisado velódromo, y aunque, como se ha señalado, careció de suficiente participación, también sirvió para que emergieran algunas de las principales figuras del

²² *La Rioja*, 29/I/1904, p. 2.

²³ Actualmente las categorías de hándicap y consolación no son habituales en las competiciones deportivas. La primera se basaba en imponer desventajas a los mejores participantes (como penalizaciones de tiempo) para así igualar las posibilidades del resto de competidores. La segunda categoría consistía en la agrupación de los participantes peor clasificados para competir entre ellos.

²⁴ *La Rioja*, 23/IX/1903, p. 1.

²⁵ *Ibíd.*

²⁶ *Ibíd.*

²⁷ *La Rioja*, 15/III/1904, p. 2. *La Rioja*, 19/III/1904, p. 2.

²⁸ *La Rioja*, 1/V/1904, p. 2.

²⁹ *La Rioja*, 11/V/1904, p. 2.

³⁰ *La Rioja*, 7/IX/1904, p. 2. *La Rioja*, 12/IX/1904, p. 2. *La Rioja*, 18/IX/1904, p. 2.

³¹ *La Rioja*, 21/IX/1904, p. 1.

³² *La Rioja*, 23/IX/1904, p. 1.

sport de la ciudad, entre ellos, el citado Gabino López, Eugenio Amalric³³ y Julio Redón³⁴, claves en el posterior impulso deportivo de la ciudad.

En un contexto velocipédico dominado por las excursiones cicloturistas a Viguera, durante las que se produjo la resurrección puntual de sociedades habitualmente inactivas como el *Sport Club Logroñés*, hubo directivos de la UVR como Basilio Gurra que decidieron explorar otras opciones para conseguir que el deporte arraigara entre los logroñeses. Así, presentó una proposición al ayuntamiento solicitando, por un lado, la creación de un gimnasio municipal y, por otro, de un campo de juegos para los niños de las escuelas públicas para que los «*pobres hagan gimnasia, realicen paseos escolares y jueguen dirigidos por sus maestros*». ³⁵ Este tipo de solicitudes fueron acompañadas por la publicación de extensos artículos en los que se ponía en valor la educación física y se instaba a los jóvenes «*a desarrollar briosamente sus aficiones deportivas, atléticas y excursionistas*». ³⁶

Los textos de Negueruela Montes buscaron, precisamente, que los jóvenes logroñeses desarrollaran interés por el *sport* «*por medio de concursos, certámenes, fiestas atléticas*», incidiendo en «*el amor propio, el interés del lucro y el placer*» como principales factores que estimularan su participación. ³⁷ Pero, también incidió en que se debían dar premios, medallas, diplomas y regalos, incluso «*premios en metálico más o menos importantes, según los ejercicios, y así todos quedarían satisfechos: los románticos y los positivistas*». ³⁸ En sus extensos artículos no cejó en su empeño por convencer a la sociedad logroñesa de los beneficios de la práctica deportiva, argumentando que la ciudad contaba en sus afueras con notables espacios para la realización de ciertas actividades, preguntándose:

«*¿Sería, pues, muy difícil organizar excursiones domingueras que, en animado y pintoresco conjunto de ciclistas, andarines, a caballo y hasta en coche, para los comodones, difundiesen el ambiente de la capital por la comarca, estableciendo mayores simpatías entre ellas y trayéndose al regreso mucho aire puro, mucha alegría y mucho vigor? En esas excursiones podría rendirse culto al sport organizando bonitos concursos entre los expedicionarios; podría bailarse, saltar, correr, alborotar, enamorar y hasta reventar de risas.*» ³⁹

Pero, al margen de las escuetas referencias señaladas con respecto al ciclismo, lo cierto es que su aparición en los medios fue relativamente menor que en etapas anteriores, principalmente, porque los periodistas logroñeses mostraron mayor interés por otros deportes, entre ellos, el jiu-jitsu. ⁴⁰ La situación empezó a variar cuando comenzó a publicarse la sección «*Logroño hace veinte años*», en la que se recordó el pasado ciclista de la localidad. En agosto de 1910 se rememoraron las carreras benéficas organizadas por el *Veloz Club Riojano*, siendo éste el acicate necesario para volver a interesar a la sociedad logroñesa por esta disciplina. ⁴¹

3.6. De la Deportiva de Logroño a la Agrupación Deportiva Gran Casino: interés en la velocipedia

Según se infiere de las pruebas documentales, este tipo de artículos hicieron que la maquinaria *sportiva* velocipédica volviera a funcionar: a finales de octubre de 1910 apareció en las páginas de *La Rioja* un artículo en el que se hacían eco de que la comisión de ciclismo de la *Deportiva* había organizado una carrera que daría salida el 30 de octubre frente al *Café Novelty* de Logroño. ⁴² La referencia explícita a la *Deportiva* en este artículo no era baladí. En torno a 1910, y al calor de la Ley

³³ Posiblemente Eugenio Amalric Fouché, perteneciente a una de las familias más notables de la ciudad (López Rodríguez, 1999, pp. 167-215).

³⁴ Uno de los impulsores del Logroño Recreation Club durante la década de 1910 (Mota Zurdo, 2019, pp. 78-93).

³⁵ *La Rioja*, 12/III/1905, p. 1.

³⁶ *La Rioja*, 26/VII/1906, p. 1.

³⁷ *Ibíd.*

³⁸ *Ibíd.*

³⁹ *Ibíd.*

⁴⁰ *La Rioja*, 12/XII/1906, p. 2. *La Rioja*, 5/XII/1907, p. 1. *La Rioja*, 3/IX/1908, p. 1. *La Rioja*, 5/IX/1908, p. 1.

⁴¹ *La Rioja*, 10/X/1909, p. 1. *La Rioja*, 10/XI/1909, p. 1. *La Rioja*, 10/VIII/1910, p. 2.

⁴² *La Rioja*, 29/X/1910, p. 2.

de Asociaciones de 1887, habían surgido en la capital riojana algunas de las primeras sociedades recreativas que, a la postre, habían favorecido la expansión de los deportes. Uno de esos clubs fue la *Deportiva Logroñesa*, una sociedad que se formó ese mismo año, favorecida por la cultura moderna del bienestar, y que tuvo una progresiva presencia pública en la escena de ocio de la ciudad. En este sentido, esta sociedad y la constitución del *Gran Casino* y *Logroño Recreation Club* (1912), muestran que, en efecto, la capital experimentó una moderada oleada de asociacionismo deportivo mesocrático durante la primera década de 1910 (Fernández Díez, 2004, 226).

Como en otras ocasiones, esta carrera, de modalidad de carretera, contó con una organización semi-profesional bastante potente y un jurado formado en la disciplina. Falló, en cambio, en el apartado de inscripciones, ya que sólo se apuntaron nueve corredores. Fue, además, una carrera accidentada y con varios contusionados, pero fue un evento muy aplaudido desde el diario *La Rioja* no sólo porque se pusiera de relieve la figura de Cesáreo Ruiz, uno de los «primeros» ciclistas de la provincia, que posteriormente se dedicó al diseño y construcción de bicicletas, sino porque sirvió para seguir cultivando un *sport* «algo abandonado hasta ahora».⁴³

Tras esta prueba, las excursiones ciclistas se siguieron produciendo a la par que se convocaron nuevos campeonatos. Uno de ellos se presentó apenas un mes después de la citada carrera: el 10 de diciembre la *Deportiva* informó de que el día 30 celebraría la *Vuelta de Entrena*,⁴⁴ una carrera ciclista con un recorrido de 32 kilómetros por carretera. Sin embargo, sobre esta carrera no se ha encontrado ninguna fuente hemerográfica en la búsqueda realizada al respecto, por lo que presumiblemente no se disputó debido a las posibles inclemencias meteorológicas del invierno y a la falta de participantes. Respecto a esta última cuestión, cabe destacar que «el campeón de la *Deportiva*» Cesáreo Ruiz estaba disputando por aquellas fechas la *Volta a Catalunya*,⁴⁵ donde consiguió el primer puesto de la segunda etapa con meta en Lleida que permitió poner al ciclismo riojano en el mapa, pues Ruiz se midió «con los mejores corredores nacionales».⁴⁶ El ciclista logroñés quedó en sexto lugar en el campeonato catalán, consiguiendo una considerable repercusión en la capital riojana que generó interés social por este deporte: «Cesáreo Ruiz, campeón de la *Sociedad Deportiva Logroñesa*, como ya decíamos días pasados, trae de Cataluña laureles muy honrosos conquistados noblemente sobre los más afamados routiers de España, habiendo merecido los más calurosos elogios de la *Prensa deportiva*».⁴⁷ No era para menos. Sufrió diferentes accidentes: la organización le prohibió beber agua sin bajarse de la bicicleta cuando otros participantes así lo habían hecho, se le estropeó el vehículo y tuvo múltiples contusiones provocadas por las caídas. Pero, a pesar de estas contrariedades:

«...y el mal uso que se hizo de los automóviles de los jueces sirviendo de entrenadores, Ruiz ha alcanzado el sexto lugar en la clasificación general y ganado un premio de 100 pesetas en metálico, otro de 25, una caja de botellas de champagne, un tarjetero, la estancia gratuita en el Hotel España de Lérida durante el descanso de la segunda etapa a la tercera y un diploma. Poco es, materialmente considerado, pero no puede ser mayor ni más legítimo el orgullo de la *Deportiva*, pues en un país tan refractario como el nuestro a la educación física, son estos triunfos de un valor inapreciable».⁴⁸

En esta tesitura, en la que Cesáreo Ruiz se convirtió en la principal figura ciclista riojana, la sociedad a la que estaba adscrito, la *Deportiva*, estrechó lazos con la sociedad de recreo el *Gran Casino* y se fusionaron en una única entidad, la *Agrupación Deportiva Gran Casino*, dedicada al fomento de los modernos *sports*.⁴⁹ La suma de esfuerzos en una sola organización deportiva permitió lanzar al

⁴³ *La Rioja*, 1/XI/1910, p. 2.

⁴⁴ Entrena es una localidad situada a 13 kilómetros de Logroño.

⁴⁵ Sobre la *Volta a Catalunya* una de las principales referencias es (López, 2010, pp. 547-569).

⁴⁶ *La Rioja*, 8/I/1911, p. 2. Se trató de un gran triunfo, pues en 1908 había tenido que retirarse durante la 2ª etapa de la I *Volta* a la provincia de Tarragona y en 1909 experimentó la misma situación en la *vuelta Irún-Pamplona-Irún* (Bodega y Dorronsoro, 1996). *El Mundo Deportivo*, 28/X/1909, p. 2.

⁴⁷ *La Rioja*, 13/I/1911, p. 1.

⁴⁸ *La Rioja*, 13/I/1911, p. 1.

⁴⁹ *La Rioja*, 22/II/1911, p. 2.

ciclismo riojano a su consagración celebrando el primer campeonato provincial de bicicleta en carretera de 1911. La carrera, que unió a las ciudades de Logroño y Haro en un trayecto de ida y vuelta, se celebró el día 15 de junio, y concitó el interés de propios y extraños. Regulada por normativa federativa, se requería a los corredores que contaran con la licencia de la UVE, haber nacido en la provincia de Logroño o llevar residiendo en ella al menos dos años, así como haber abonado las 2,50 pesetas para los socios de la misma o las 4 para los no afiliados. El recorrido de ida fue Logroño-Fuenmayor-Cenicero-Venta de la Estrella-Briones-Gimileo-Haro, siendo en esta última localidad donde quedó fijado «el jurado de viraje».⁵⁰ El de vuelta fue el mismo trayecto con control de llegada en la «puerta del camino» (actual puerta de Revellín). Los premios dispuestos para el campeonato fueron económicamente muy atractivos: 80, 50 o 25 pesetas y medalla de plata, en función de la posición obtenida en el podio; y medalla de plata y accesorio de bicicleta, para el cuarto y quinto.⁵¹ Sin embargo, el mayor atractivo fue que el ganador «sería declarado campeón ciclista en carretera de la provincia de Logroño».⁵²



Fuente: *La Rioja*, 4/VI/1911, p. 3.

Los ciclistas inscritos fueron los siguientes: Cesáreo Ruiz, Pedro Cortés, Luis Recasens, Guillermo Trapero, Jaime Masip, Patricio Palacios, Carlos González, Alipio Fernández, Galo Palomar, Ignacio del Campo y Pedro Alonso. El jurado quedó conformado por Isaac Romanos (presidente), Jacinto Garrigosa (vicepresidente), Celestino Aranda (juez de salida), Jesús R. del Río (juez de llegada), Tomás Aragón (secretario); Julio Redón y Gabriel Gómez (jueces volantes); Nicanor Rivas, Enrique Romanos, Prudencio Santo Domingo, Bernabé Bergasa, Julio Negueruela (jueces fijos); Víctor Rueda, Fidel Vargas y Nicolás Vita (jueces de viraje en Haro); y un cronometrista oficial. También contaron con un automóvil sanitario de la *Cruz Roja* que realizó el recorrido para ofrecer asistencia en carretera.⁵³

Finalmente, pese a haber once corredores inscritos sólo participaron ocho (Ruiz, Trapero, Recasens, Masip, Palacios, Del Campo, Alonso y Fernández), batiéndose desde las ocho de la mañana en una lucha muy disputada que fue presenciada por numeroso público en salidas, llegadas y *metas volantes*. Rápidamente, Cesáreo Ruiz se despegó del pelotón y emprendió la carrera en solitario, seguido de cerca por Masip, Alonso y Del Campo y a mucha distancia de Trapero, Recasens, Fernández y Palacios, que sufrieron diferentes pinchazos y roturas del cuadro de la bicicleta. No fueron los únicos, Alonso tuvo que retirarse por no poder sustituir su neumático y Fernández optó por regresar en coche por estar exhausto debido a «estar *falto en absoluto de entrenamiento*».⁵⁴ Ruiz, por su parte, logró desengancharse del resto a su paso por Fuenmayor, estableciendo a partir de entonces un ritmo de carrera altísimo que le permitió hacer el recorrido a una gran velocidad. Así, cruzó la meta de Logroño

⁵⁰ *La Rioja*, 4/VI/1911, p. 2.

⁵¹ La presencia de dos medallas de plata no está ligada a su categorización numérica actual, es decir, en la actualidad equivale a un segundo puesto. En aquella época la medalla de plata estaba vinculada a la calidad del premio, su valor intrínseco. Por tanto, téngase esta cuestión en cuenta para evitar confusiones.

⁵² *Ibid.*

⁵³ *La Rioja*, 14/VI/1911, p. 1.

⁵⁴ *La Rioja*, 17/VI/1911, p. 1.

a las 11:05, pasando casi una hora hasta que comenzaron a aparecer el resto de los corredores: Masip, segundo clasificado; Trapero, llegó 6 minutos después de este último; y Del Campo finalizó el trayecto a las 12:18. Según destacó el diario *La Rioja*, Ruiz se hizo con el primer premio gracias a que montaba una bicicleta BSA con neumático *Continental* y a su gran forma física.⁵⁵ La superioridad mostrada por Cesáreo Ruiz fue determinante en su posterior conversión en símbolo del ciclismo logroñés. Una transformación a la que contribuyó la *Agrupación Deportiva del Gran Casino*, que le rindió un solemne homenaje en el que se hizo entrega del premio correspondiente. Al recoger la medalla y la recompensa, Ruiz, tras mostrar su agradecimiento, expuso que «*las ochenta pesetas que recibía había de ser destinadas a tomar parte en las carreras en que se jugara el campeonato de España, como recompensa a las atenciones de la Deportiva*».⁵⁶

3.6. La primera estrella ciclista riojana: Cesáreo Ruiz

Los éxitos de Cesáreo Ruiz estimularon la aparición de una nueva sociedad ciclista. Según se recogió en *Rioja Ilustrada y Deportiva*, más de treinta socios habían conformado una comisión para interesar a la ciudadanía logroñesa por el ciclismo con el objetivo de lograr 75 miembros y constituir el *Club Ciclista Riojano*: una sociedad que contaría con un local, cuarto de baño, «y *Water Closet, bicicletas, se obtendrán de las mejores marcas, como también sus accesorios*».⁵⁷ Las fuentes, empero, no permiten señalar que este club viera la luz, ya que entre 1910 y 1912, la *Deportiva* fue la principal impulsora de carreras regionales y locales, carretera y de pista, organizando la vuelta a Alberite, la excursión nocturna a Murillo de Río Leza, el campeonato de la sociedad o el provincial, que se acaban de analizar.⁵⁸ Más adelante, otras sociedades dedicadas al deporte dedicaron también su atención al ciclismo estableciendo una sección a tal efecto, como el *Logroño Recreation Club*. Sin embargo, su preocupación por este deporte fue mucho menor si se le compara con el fútbol.

Por otro lado, también resulta complicado trazar la trayectoria de Cesáreo Ruiz por los campeonatos de España y otras carreras fuera de Logroño. Se sabe del interés que hubo en los medios riojanos por las siguientes ediciones de la *Volta a Catalunya* y de la *Vuelta a España*, o de vueltas organizadas por la *Sociedad Ciclista Bilbaína* como la «*carrera ciclista nacional de cien kilómetros, pero en ninguna de ellas se hace mención explícita a la participación del ciclista riojano*».⁵⁹ La carrera de fondo Irún-San Sebastián-Vitoria-Bilbao o «*vuelta de las provincias vascongadas*» de junio de 1912 es, en cambio, diferente.⁶⁰ En ésta, que finalmente se denominó *Gran Carrera Nacional Rudge Whitworth* se sabe que participó Ruiz, logrando la quinta posición tanto en la primera etapa (Irún-Vitoria-Bilbao) como en la segunda (Bilbao-Irún), que se tradujo en un quinto puesto en la clasificación final, situándose a casi media hora del vencedor, el *hernaniarra* Luis Adarraga.⁶¹

En el verano de 1913 se disputó la carrera Vitoria-Pamplona-San Sebastián-Bilbao-Vitoria constitutiva del campeonato de España de ciclismo en Ruta o «*campeonato de fondo de España*». Aunque a la altura de finales de julio había «*inscriptos [sic.] bastantes corredores de distintas regiones de España, entre ellos ningún riojano*», lo cierto es que Cesáreo Ruiz también corrió esta carrera.⁶² Logró el undécimo puesto durante la primera etapa (Vitoria-Estella-Pamplona) y el duodécimo tanto en la segunda (Pamplona-San Sebastián) como en la tercera (San Sebastián-Bilbao). Pero, fue durante la cuarta y última etapa (Bilbao-Vitoria) cuando Ruiz equiparó sus fuerzas con otros corredores, obteniendo un merecidísimo tercer puesto, por delante de ciclistas semi-profesionales como José Magdalena y Joaquín Larragaña (que logró el bronce en la general), del equipo *Montpeó-Klein*.⁶³

⁵⁵ *Ibíd.*

⁵⁶ *La Rioja*, 24/VI/1911, p. 2.

⁵⁷ *Rioja Ilustrada y Deportiva*, 1, 17/XI/1912.

⁵⁸ *Rioja Ilustrada y Deportiva*, 4, 8/XII/1912-

⁵⁹ *La Rioja*, 18/I/1912, p. 3. *La Rioja*, 9/IV/1912, p. 3. *La Rioja*, 3/IV/1912, p. 2.

⁶⁰ *La Rioja*, 30/VI/1912, p. 3.

⁶¹ *El Heraldo Alavés*, 1/7/1912, p. 1.

⁶² *La Rioja*, 28/VII/1913, p. 2.

⁶³ *El Mundo Deportivo*, 7/VIII/1913, pp. 2-3.

Finalmente, Cesáreo Ruiz obtuvo la novena posición en la clasificación general, un honroso puesto que le convirtió en una de las figuras más señeras del ciclismo riojano de la década de 1910. A partir de entonces, Ruiz aprovechó esta fama y la posible atracción que pudiera generar su participación en las carreras ciclistas para dedicarse al diseño y construcción de bicicletas, las célebres *Victoria*, que fueron uno de los principales vehículos tanto de simples usuarios como de deportistas durante las décadas de 1910 y 1920 (Soldevilla, 2015). Si bien, durante los primeros años, desde su comercio en la calle Bretón de los Herreros 19 de Logroño, Ruiz se dedicó a la comercialización de la bicicleta *Alcyón*, muy ergonómica y una de las utilizadas por los vencedores del *Tour de Francia*.



Fuente: *El Arte*, 22, 10/I/1915.

4. Conclusiones

Para mediados de la década de 1910, el ciclismo ya era un deporte asentado en la localidad y gozaba de cierto prestigio. De hecho, este humus permitió que hubiera críticas directas hacia los peatones y automóviles que no tenían en consideración a los usuarios de la bicicleta:

*«La inmensa mayoría de los accidentes que ocasionan estos vehículos son debidos a que parte del público está persuadido que no tiene obligación de escuchar la bocina que el ciclista maneja, pues más bien la mayoría de las veces hacen mofa al escuchar su sonido. Es un hecho probado también que las calles de esta población están muy concurridas de niños, que al pasar el ciclista a paso lento se le agarran a la rueda trasera, con gran peligro para ellos y para el conductor, y esos perros que continuamente salen como disparados contra nosotros; y no quiero enumerar las mil vicisitudes que el ciclista tiene que pasar, porque sería interminable».*⁶⁴

Se trataba, pues, de poner en valor la figura del ciclista en la sociedad moderna logroñesa, pues el ciclismo ya había sobrepasado con creces los límites del deporte. Por eso, se solicitaba:

*«Que cuando oigan el sonido de la bocina los caminantes a pie presten el mismo respeto que a la bocina del sonoro automóvil. Que cuando un ciclista vaya tan despacio, que le permita llamar al transeúnte por su nombre, y conversar con el amigo, que los niños que haya próximos no le pongan palos en la rueda ni le intercepten el paso con el pelotón. Que los sordos, ancianos y niños de corta edad no estén parados en la vía pública, y si lo hacen que se coloquen en las aceras, y por último, que el público considere que tiene el ciclista el mismo derecho que cualquier ciudadano a transitar por las calles de esta capital.»*⁶⁵

En efecto, tal y como se señalaba en el diario *La Rioja*, el ciclismo se había colocado en una posición destacada entre la ciudadanía riojana. En palabras del cronista deportivo Masreca, el ciclismo parecía de nuevo «brioso, altivo y ufano», con capacidad para concitar gran interés, como si un «hada protectora» recibiera a los ciclistas «con efusivo saludo».⁶⁶ Una situación de la que la *Agrupación Deportiva Gran Casino* fue una de las principales responsables pues fue de las pocas sociedades interesadas en fomentar el ciclismo organizando carreras para la proliferación de este deporte.⁶⁷ De este modo, las referencias a las pruebas ciclistas fueron cada vez más profusas, recogiendo también los campeonatos celebrados en otras localidades como las carreras ciclistas de las festividades de Haro de

⁶⁴ *La Rioja*, 26/VI/1914, p. 1.

⁶⁵ *Ibíd.*

⁶⁶ *La Rioja*, 5/V/1915, p. 1.

⁶⁷ *Ibíd.*

septiembre de 1915 o las de comarcas próximas como fue el caso de la *Vuelta a Miranda de Ebro* en la que no hubo participación de corredores riojanos.⁶⁸

Al año siguiente, *Logroño Recreation Club* se sumó a la organización de carreras ciclistas.⁶⁹ Con toda probabilidad una de las carreras más interesantes que organizó fue el campeonato regional de octubre de 1916.⁷⁰ En esta se inscribieron varios «*ciclistas locales reconocidos*», se confeccionó un jurado de llegada con miembros ilustres del *Recreation* (Juan Díaz Quincoces, Francisco Iñiguez, Benito Garrigosa, etc.) y se dispuso de un servicio de vigilancia a cargo de los exploradores, que crearon «*grupos ciclistas*», encargados de acompañar «*en el recorrido a los carreristas para prestarles su auxilio en caso necesario*», y automóviles y motocicletas desplegadas por las carreteras mientras se disputaron las pruebas.⁷¹

Con esta prueba se esperaba conseguir que las carreras ciclistas fueran cada vez de mayor importancia y que se convirtieran en un espectáculo frecuente para combatir «*la apatía de los deportistas y la falta de una buena organización*».⁷² Así, se confeccionó un trayecto interesante y cercano (Logroño-Navarrete-Royo-sede de *Recreation*) e incluso un espectador ofreció 25 pesetas al que hiciera los 39 kilómetros en 65 minutos con el objetivo de fomentar la competitividad: una marca difícilmente alcanzable teniendo en cuenta la situación «*intransitable de las carreteras*» y el escaso número de veces que se había alcanzado dicha marca, «*ni en las carreteras de Guipúzcoa*».⁷³ Se trató de un recorrido duro que no amilanó la pasión de corredores experimentados como Cesáreo Ruiz o Jaime Masip, que tuvieron mala fortuna al sufrir sendos pinchazos que lastraron su actuación: ganó Helí Sáenz Torre, Ruiz quedó segundo y Masip tercero.⁷⁴

Durante los años siguientes, la dinámica de las carreras ciclistas continuó siendo inestable, sin una programación fija, que habitualmente quedó relegada a la buena voluntad de las sociedades deportivas y a su interés por uno u otro deporte. A lo largo de la segunda mitad de la década de 1910, se siguieron convocando excursiones ciclistas, habitualmente consistentes en duelos entre socios del *Logroño Recreation Club*, como sucedió en julio de 1917 cuando varios miembros de esta entidad se desplazaron a Peñacerrada para «*intentar la subida de la cuesta sin descender de su máquina, apostando una suntuosa cantidad de dinero*».⁷⁵ Pero también *Recreation*, que había asumido el papel que hasta entonces había desempeñado la *Agrupación Deportiva Gran Casino*, relegada a un plano secundario y al borde de la desaparición en algún momento de 1915, trató de estrechar relaciones con el *Club Deportivo de Vitoria* para que alguna etapa de la *Vuelta a Álava* transcurriera por Logroño.⁷⁶ El momento llegó en agosto de este mismo año, cuando una docena de corredores, entre ellos, los logroñeses Cesáreo Ruiz, Santos Mateo y Helí Sáenz Torre, midieron su habilidad y resistencia en el manejo de la bicicleta en esta competición saliendo desde Vitoria y haciendo su llegada al municipio riojano. En Logroño, los preparativos previos a la llegada de los ciclistas a meta fueron muy intensos, con continuos llamamientos en la prensa a que se evitara «*la estancia de niños abandonados en las calles*» y remarcándose que el jurado conformado para el evento sería de primera categoría, al ser liderado por el presidente del *Logroño Recreation Club*.⁷⁷ Esta primera etapa acabó con la victoria final de Guillermo Lázaro, logrando Santos Mateo y Helí Sáenz Torre el tercer y cuarto puesto. Cesáreo Ruiz, en cambio, tuvo que retirarse pues sufrió diferentes caídas que le causaron contusiones y una importante hemorragia que impidió que continuara corriendo. Así lo recogió el diario *La Rioja*:

«Tenía extensas erosiones en un brazo y una pierna. Las primeras se las produjo al bajar por el puerto de Orduña, a pesar de lo cual, atándose el pañuelo para evitar la pérdida de sangre, siguió corriendo y

⁶⁸ *La Rioja*, 7/IX/1915, p. 2. *La Rioja*, 13/IX/1915, p. 1.

⁶⁹ *La Rioja*, 17/IX/1916, p. 1.

⁷⁰ La copa fue elaborada por la empresa logroñesa Marrodán y Rezola.

⁷¹ *La Rioja*, 30/IX/1916, p. 2.

⁷² *Ibid.*

⁷³ *La Rioja*, 1/X/1916, p. 1.

⁷⁴ *La Rioja*, 2/II/1916, p. 2.

⁷⁵ *La Rioja*, 15/VII/1917, p. 2.

⁷⁶ *La Rioja*, 31/VII/1917, p. 2.

⁷⁷ *La Rioja*, 3/VIII/1917, p. 2.

ocupando un buen lugar, hasta que, cerca de Miranda, volvió a caerse por metérsele una rueda de la bicicleta en una rodada de carro, saliendo despedido. Entonces se produjo lesiones de la pierna, y aunque entró en la meta de Miranda, no pudo continuar».⁷⁸

La carrera despertó gran interés en Logroño, no sólo por la participación de varios ciclistas riojanos, sino porque uno de ellos, Santos Mateo, realizó una impresionante actuación al llegar a meta en Logroño: con sólo 16 años y una experiencia muy reducida en este tipo de competiciones, realizó un sprint final que le sirvió para proclamarse campeón del recorrido Miranda de Ebro-Logroño. No obstante, la suma de los tiempos cosechados durante el resto de la etapa y del campeonato impidió que superara la tercera posición en la clasificación general.⁷⁹ No fue la única alegría para este joven corredor. Durante los meses siguientes a la carrera, Santos Mateo acaparó la atención de los aficionados ciclistas, sobre todo, en las fiestas de septiembre, en las que quedó segundo en la carrera ciclista de fondo.⁸⁰ También en las carreras organizadas por *Recreation*, en las que compitió con Heli Sáenz Torre, de las que sobresalió la *Vuelta a Murillo* de 1918, donde Mateo quedó en primera posición y Cesáreo Ruiz, tercero.⁸¹

Con todo, la *Vuelta a Álava* fue una de las primeras carreras en las que la marca de las bicicletas utilizadas por los corredores tuvo repercusión en la prensa riojana, sobresaliendo las *Automoto*, *Peugeot*, *Alcyón* y *Rudge*. *Automoto* fue la utilizada por Santos Mateo y Cesáreo Ruiz, siendo precisamente este último el principal distribuidor de estas bicicletas en Logroño.⁸² No era para menos que así fuera. Durante estos años, el mundo de la bicicleta logroñés comenzó a girar en torno al negocio de Cesáreo Ruiz y del *Logroño Recreation Club*, del que, además, el citado ciclista y comerciante era socio. Por ejemplo, hay constancia de que desde 1917, las inscripciones a las carreras ciclistas se realizaron desde su garaje de la calle Bretón de los Herreros, ya fuera para carreras menores como la *Vuelta a Entrena* y la de Murillo o para campeonatos importantes como el regional.⁸³ Como la tesitura acompañaba, aprovechó las circunstancias para lanzar su propia marca de bicicletas, *Victoria*, situando delegaciones comerciales en los principales municipios riojanos y colindantes (Calahorra, Nájera y Tafalla). Así anunció la bicicleta *Victoria* en los medios de comunicación de la ciudad:

«Quién no compra bicicletas de la célebre marca Victoria con todas las facilidades que el público desee, desde 200 ptas., en adelante construidas en los grandes talleres de don Cesáreo Ruiz. Todas van montadas con rodamientos ingleses. Grandes talleres de Niquelado y Pulimentado. Se niquela toda clase de metales, a precios muy ventajosos».⁸⁴

Pero al margen del progresivo éxito que adquirió la marca *Victoria*, lo cierto es que a partir de 1918-1919 el ciclismo quedó relegado a un plano muy secundario en beneficio del fútbol, sin apenas noticias reseñables hasta la década de 1920. Así lo recordó el cronista deportivo Nogara en *Cantabria* en febrero de 1921 cuando señaló que había habido un buen número de aficionados que se disponían a formalizar «una pequeña prueba en carretera», que finalmente no llevaron a cabo porque la ausencia de financiación «retrajo bastante algunos monarcas del piñón, amén de otras muchas dificultades y hubieron de desistir del acuerdo sin que hasta la fecha sepamos de él una palabra».⁸⁵ Un mes después, de nuevo, Nogara volvió a la carga: se debían tender puentes para unir a los elementos aficionados al ciclismo que se encontraban aislados y con nula capacidad de acción para generar interés por este deporte. Nogara se propuso así fomentar esta unidad y abogar por la agrupación *sportiva*:

«Guiados tan sólo por el deseo de agruparse y formalizarnos debidamente, tendremos hechos los primeros pasos de organización, cual es el siguiente: para conocer el número total, o aproximado de los que deseen formar un grupo ciclista, deberán enviar a la redacción de Cantabria su nombre y dirección,

⁷⁸ *La Rioja*, 4/VIII/1917, p. 1-2.

⁷⁹ *Ibid.* *El Heraldo Alavés*, 4/VIII/1917, p. 1. *El Heraldo Alavés*, 6/VIII/1917, p. 1.

⁸⁰ *La Rioja*, 30/IX/1917, p. 2.

⁸¹ *La Rioja*, 13/IV/1918, p. 2. *La Rioja*, 22/IV/1918, p. 2.

⁸² *La Rioja*, 6/IX/1917, p. 2.

⁸³ *La Rioja*, 23/X/1919, p. 2.

⁸⁴ *La Rioja*, 4/IV/1919, p. 3.

⁸⁵ *Cantabria*, 2, 6/II/1921.

haciendo constar en el sobre la indicación (para ciclismo) y cuya lista de inscriptos cerramos el quince del próximo mes.»⁸⁶

Los intentos fueron vanos. Aunque no hay constancia de si finalmente se constituyó alguna sociedad ciclista logroñesa en la primavera de 1921, los restos documentales que se han podido recuperar son escasos y no permiten indicar si Nogara consiguió unir a sus lectores para crear un club deportivo de estas características. Sin embargo, siguiendo lo señalado por el cronista deportivo Gol en la revista *Arte y Sport*, es muy posible que la sociedad no viera la luz debido a la falta de disciplina. Según Gol, a la altura de noviembre de ese año, la situación deportiva en Logroño se encontraba en franco retroceso debido a que los deportistas locales eran «*los primeros en dedicarse al mayor de los abandonos, dándonos con esto motivo justificado para que sean censurados y olvidados*».⁸⁷ Sin embargo, en este momento de cambio, en el que deportivamente ya se habían «*despreciado solemnes ocasiones de conquistar lugares más altos*», relegando con ello a la ciudad a un plano deportivo muy secundario, el ciclismo logroñés fue un aumento a lo largo de la década de 1920, sobre todo, cuando la afición por este deporte se encauzó en el *Club Ciclista Logroñés*: una entidad que fue fundamental para la profesionalización y mercantilización del velocipedismo⁸⁸. El ciclismo se erigió así, junto al fútbol y la pelota a mano, en uno de los principales deportes practicados por los logroñeses y riojanos durante el siglo XX.

5. Referencias bibliográficas

- Bodega, J. y Dorronsoro, J. (1996). *Historia de la vuelta al País Vasco*. Bilbao: Autoedición
- Campillo-Alhama, C.; González Redondo, P.; y Montserrat-Gauchi, J. (2018). Aproximación historiográfica a la actividad deportiva en España (s. XIX-XXI): asociacionismo, institucionalización y normalización. *Materiales para la Historia del Deporte*, 17, 73-85.
- Caspistegui, F. J. (2012). Deporte e identidad, o sobre cómo definirnos. *Historia y Comunicación Social*, 17, 19-39. https://doi.org/10.5209/rev_HICS.2012.v17.40597
- Castro, J. (2015). La Rioja y la pelota. *Berceo*, 169, 135-148.
- Corbin, A.; Courtine, J.J.; y Vigarello, G. (2005). *Historia del cuerpo (II). De la revolución francesa a la Gran Guerra*, Madrid: Taurus.
- Domínguez, A. (1997). *Civilizar o corpo e modernizar a vida: ximnasia, sport e mentalidades burguesa na fin dun século. Galicia 1875-1900*, Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela.
- Fernández Díez, A. (2004). Los orígenes del sport en Logroño. Notas para una historia del deporte en La Rioja. *Berceo*, 146, 221-236.
- González Aja, T. (2003). *Introducción del deporte en España: su repercusión en el arte*. Madrid: Edilupa.
- Hobsbawm, E. y Ranger, T. (2002). *La invención de la tradición*. Barcelona: Crítica.
- Huizinga, J. (1972). *Homo Ludens*. Madrid: Alianza.
- Izquierdo, E. y Gómez, M. T. (2003). Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX. *Apunts. Educación física y deportes*, 71, 6-13.
- Jiménez, J. (2013). *Las calles de Logroño y su historia* [Recurso electrónico de la obra homónima reeditada por Jiménez, F. y Jiménez, M. C.]. Logroño: Ayuntamiento de Logroño. Recuperado de ftp://ftp.larioja.org/sig/callejero/26089_logrono/las_calles_de_logrono_y_su_historia.pdf

⁸⁶ *Cantabria*, 3, 6/III/1921.

⁸⁷ *Arte y Sport*, 1, 9/XI/1921.

⁸⁸ *Ibíd.*

- López Rodríguez, P. (1999). Reforma agraria y revolución liberal en Logroño durante la Edad Contemporánea. *Brocar*, 23, 167-215.
- López, B. (2010). The Failed Vuelta Ciclista a España of 1913 and the Launching of the Volta a Catalunya (1911-1913): Centre Versus Periphery in the Struggle for the Governance of Cycling in Early Twentieth-Century Spain. *Sport in History*, 30(4), 547-569.
<https://doi.org/10.1080/17460263.2010.530747>
- López, B. (2017). El presidente de las bicicletas: Narciso Masferrer, factótum del ciclismo español (1898-1913). *Cuadernos del fútbol* (90), recuperado de
<http://www.cihefe.es/cuadernosdefutbol/2017/09/el-presidente-de-las-bicicletas-narciso-masferrer-factotum-del-ciclismo-espanol-1898-1913/>
- Mota Zurdo, D. (2019a). Los pioneros del fútbol riojano: Agrupación Deportiva Gran Casino y Logroño Recreation Club (1900-1920). *Materiales para la Historia del Deporte*, 19, 78-93.
- Mota Zurdo, D. (2019b). Haro Sport Club: origen, estabilización y primeros campeonatos (1921-1924). *Berceo*, 176, 9-34.
- Otero Carvajal, L.E. (2003). Ocio y Deporte en el nacimiento de la sociedad de masas. La socialización del deporte como práctica y espectáculo en la España del primer tercio del siglo XX. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 25, 169-198.
- Puig, N.; Moreno, A. y López, C. (2010). Propuesta de marco teórico interpretativo sobre el asociacionismo deportivo en España. *European Journal of Human Movement*, 2, 75-92.
- Pujadas, X. (2011). *Atletas y ciudadanos. Historia social del deporte en España (1870-2010)*. Madrid: Alianza Editorial.
- Pujadas, X. y Santacana, C. (2001). La mercantilización del ocio deportivo en España. El caso del fútbol 1900-1928. *Historia Social*, 41, 147-168.
- Pujadas, X. y Santacana, C. (2003). El club deportivo como marco de la sociabilidad en España. Una visión histórica (1850-1975). *Hispania. Revista Española de Historia*, 214, 505-522.
<https://doi.org/10.3989/hispania.2003.v63.i214.222>
- Ramón, J. (2015). Sociabilidad, ocio y enseñanza en los inicios del deporte y la actividad física: nuevos espacios y prácticas durante el último cuarto del siglo XIX en la ciudad de Huesca. *Argensola*, 125, 345-385.
- Rivero, A. (2003). *Deporte y modernización. La actividad física como elemento de transformación social y cultural en España, 1910-1936*. Madrid: Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura y Deportes.
- Rivero, A. (2004). Los orígenes del deporte español: el desarrollo de un nuevo componente urbano. *Kronos: la revista universitaria de la educación física y el deporte*, 3, 6, 29-33.
- Rivero, A. (2019). La Sociedad Gimnástica Española y los inicios de la Educación Física: una idea, un proyecto, una realidad (1887-1937). *Citius, Altius, Fortius*, 12(1), 37-49.
<https://doi.org/10.15366/citius2019.12.1.003>
- Sánchez, B. (2015). Lo que vio y oyó “Fray Cirilo”: La primera semana del cine en Logroño. *Berceo*, 169, 83-107.
- Soldevilla, F. (2015). *Documentos riojanos. Extraordinario. Comerciantes e industriales riojanos. Años 20*. Logroño: La Trapería de Klaus, vol. II.
- Torreadella, X. (2014). Los apóstoles de la educación física. Trece semblanzas profesionales en la educación física española contemporánea. *Revista Española de Educación Física y Deportes*, 406, 57-76.

- Torrebadella, X. y Arrechea, F. (2016). La polémica participación de España en los Juegos Olímpicos de Amberes 1920. *Materiales para la Historia del Deporte*, 14, 113-138.
- Torrebadella, X. y Arrechea, F. (2017). Seguimos insistiendo: ¿Por qué España participó en los Juegos Olímpicos de Amberes 1920? *Materiales para la Historia del Deporte*, 15, 145-168.
- Torrebadella, X., Olivera, J., y Bou, M. M. (2015). Origen e institucionalización del asociacionismo gimnástico-deportivo en España en el siglo XIX (1822-1900). *Apunts. Educación Física y Deportes*, 119, 7-54. [https://doi.org/10.5672/apunts.2014-0983.es.\(2015/1\).119.01](https://doi.org/10.5672/apunts.2014-0983.es.(2015/1).119.01)