



ÁNGEL MATO DÍAZ

La Bici en Gijón

Del Velocípedo
al Carril Bici (I)

Prólogo de Chechu Rubiera



MEMORIA
DE
Gijón



Ayuntamiento
de Gijón



La Bici en Gijón

Del Velocípedo
al Carril Bici (I)

MEMORIA
DE
Gijón

Edita:

Divertia Gijón S.A. - Ayuntamiento de Gijón

Textos y Autor

“La bici en Gijón. Del velocípedo al carril bici (1)”:

Ángel Mato Díaz

Prólogo:

Cechu Rubiera

Agradecimientos:

Daniel García Cuesta, Mercedes Cuesta, Janel Cuesta, Cechu Rubiera, Jesús Suárez Cuevas,
Lidia González, Rafael Occiuzzi, Tomás del Campo, César Sánchez, José Luis Soto,
José Luis Carmona y Carlos González Espina

Foto de portada:

IIº Día del Pedal en Gijón. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

Otro material fotográfico:

Constantino Suárez, Foto Winck, Modesto Montoto, Familia Fernández Villaverde (Museo del Pueblo de Asturias),
Juan Carlos Tuero (Archivo Municipal de Gijón), Familia De la Cuesta, Familia de José Menéndez “Pinzales”,
Archivo Janel Cuesta, *Ecos Deportivos*, *El Noroeste* y *Gijón-Begoña-1888*.

Maquetación:

Nortegráfico. Producción Digital

Filmación e impresión:

Gráficas Rigel

ISBN: 978-84-89466-70-8

Depósito Legal: AS-04419-2014

Tirada: 2.000 ejemplares.

Se imprimió esta publicación en el mes de abril de 2015, con ocasión de la Exposición
“La Bici en XiXón. Del velocípedo al carril bici (I)” realizada en el Centro Cultural del Antiguo Instituto de Gijón, ese mismo año.

Para su composición tipográfica se ha utilizado la familia Mrs. Eaves de Zuzana Licko y Trade Gothic.

Prólogo

Recordar los orígenes de la bici en Gijón me lleva a recordar mis comienzos ciclistas en esta ciudad. No recuerdo a qué edad empecé a andar en bici, pero sí recuerdo las primeras salidas desde Baldornon a Gijón con 7 u 8 años y aún tengo muy presentes las vivencias como ciclista federado en la Escuela Ciclista de Las Mestas de Gijón. Fueron unos años maravillosos y solo puedo tener palabras de agradecimiento para todos los gijoneses que de alguna manera, hicieron posible la Escuela, las competiciones (competí en Gijón en todas las categorías, desde infantil hasta profesionales) y las esponsorización de todas esas actividades.

Mi primera carrera en Begoña, los entrenamientos los sábados en Las Mestas bajando y subiendo en bici desde Baldornón, las competiciones en Mareo, Vega, Pinzales o el entorno del parque Isabel La Católica, o ver pasar la Vuelta a Asturias por San Martin de Huerces o el final de etapa en la Avenida de Castilla son recuerdos muy felices que la bicicleta me ha regalado. La sensación de libertad, de autonomía, el conocimiento de mi entorno y los lazos afectivos con muchos compañeros de pedalada, son verdaderamente un regalo al alcance de cualquiera.

El ciclismo siempre ha sido duro pero impresionan estas imágenes de los primeros ciclistas asturianos por la dificultad que afrontaban en unas pistas pedregosas y polvorientas, sobre unas bicis pesadas y con escasos desarrollos. Hacían un esfuerzo que rayaba en la épica, en el límite humano. Reconocer esta capacidad de nuestros pioneros ciclistas es algo que hay que difundir.



□ Chechu Rubiera gijonés, exciclista profesional

Las comparaciones con el ciclismo y el cicloturismo actuales revelan que en ocasiones perdemos el norte cuando, sin jugarnos el Tour de Francia, en el escenario del Alto de la Madera, 500 gramos extra en nuestra bicicleta representan un drama. Cuando ves esas bicis antiguas, esos maillots o los gigantescos dorsales de los corredores pienso que sí, que el ciclismo es duro, unas épocas más que otras y que la pasión y el amor al ciclismo allanan las pendientes y los tiempos de aquellos ciclistas no están tan lejos. Cuando yo empezaba, Óscar Sánchez o Senén Mesa me hablaban de sus odiseas en la competición. Me contaban que iban hasta Llanes a participar en una carrera a expensas de comer un bocadillo, si conseguían algún premio para poder comprarlo. Esos eran tiempos heroicos, tiempos de auténticos aficionados, de esforzados de la ruta.

En este folleto se puede rememorar el interés que suscita el ciclismo en Asturias y en Gijón, donde ya había carreras de bicis en el siglo XIX y donde se organizaron las primeras Vueltas Ciclistas a Asturias en los años veinte. La afición por el ciclismo tiene tradición y también tiene futuro, pues cada vez son más las ciudades y pueblos que apuestan por la bici como medio de transporte y como forma de llevar una vida sana y saludable. La bicicleta, que muchos asocian exclusivamente a la actividad deportiva, puede jugar un papel fundamental en el marco futuro de ciudades más habitables, con escasos niveles de ruido y polución. Y por supuesto, sigue siendo una herramienta muy poderosa para ayudar a países en vías de desarrollo a mejorar en áreas tan importantes como la educación y el comercio. Por todo ello hay que impulsar las campañas de promoción de la bicicleta en todos los campos (cotidiano, deportivo, de ocio, de competición) y en todas sus variantes, desde el triciclo infantil hasta la bici eléctrica, un buen complemento del esfuerzo personal.

Chechu Rubiera



Índice

Introducción	7
Los velocípedos en Gijón	10
Las carreras en las Fiestas de Begoña	15
Las primeras bicicletas	22
El conflicto de la matrícula municipal	26
Los hermanos De la Cuesta	32
Cuesta y Cía. Fábrica de Bicicletas	38
El Club Ciclista Gijonés	42
Los primeros cicloturistas	47
Las primeras competiciones	49
El Campeonato de España de Fondo en Carretera de 1908	52
La circulación callejera: ¡Esos ciclones!	57
La Vuelta Ciclista a Asturias	62
La proliferación de sociedades ciclistas	73
Carreras y competiciones ciclistas	78
I Día del Pedal de 1931	85
II Día del Pedal en Gijón de 1933	90



□ Foto de Portada. Día del Pedal en Gijón en 1933.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

Cycling Club

Jóven robusto y grueso
que aplasta los bicíelos con su peso.

Dos muchachas hechiceras
que contemplan con agrado
a los chicos que han ganado
las cintas en las carreras.

Niños velocipedistas
que también son carreristas.

El presidente del Club,
aficionado de veras
que fué el que buscó los sub-
sidios para las carreras.



Introducción

Gijón y la bicicleta tienen un vínculo histórico que es útil recordar, pues nuestra ciudad fue pionera en la aceptación de las primeras máquinas de pedalear, un medio de transporte que logra cada día nuevos adeptos entre la población urbana. Esa relación entre la bicicleta y la ciudad ha tenido etapas bastante diferenciadas desde unos comienzos como deporte de exhibición y competición (los primeros velocípedos) hasta su popularización en el primer tercio del siglo XX, con un uso masivo y cotidiano por parte de todos los sectores sociales. Este es el período que se analiza en este folleto de la colección Memoria de Gijón con el fin de resaltar la enorme importancia que tuvo la bicicleta en la vida social gijonesa, tanto en su función de movilidad individual como en su consideración de deporte moderno y popular. Tras la Guerra Civil, mantuvo la bicicleta una presencia clave como medio

de transporte urbano entre las clases bajas hasta que el desarrollismo y la paralela invasión del espacio urbano por los vehículos automóviles arrinconaron a las bicicletas a una presencia testimonial, con la excepción de su vertiente competitiva.

Con la democracia y la paulatina recuperación del espacio cotidiano para los ciudadanos y para los medios de transporte no contaminantes, la bicicleta recuperó terreno en el ámbito urbano con el desarrollo del carril-bici, un pasillo propio de tradición europea que nunca se había diseñado con seriedad en las ciudades españolas.

Con la delimitación de un carril-bici en el Muro de San Lorenzo, una vía emblemática de Gijón, se dio un paso definitivo en la popularización del uso de la bicicleta, un avance que ha de

Bicicletas

Ventas al contado y á plazos

Se encuentra en esta el representante de la casa Santos Hermanos de Madrid; dicho señor presentará durante el día de hoy y mañana los últimos modelos de las tan acreditadas marcas Humber, y Townend, etcétera, etc, y las marcas Santos, fabricación especial, en Coventry para los señores Santos; para más datos, Hotel del Comercio.

□ El Noroeste 14/6/1897

BICICLETAS

Se venden dos neumáticas, Uria 1, bajo.
j.-6-1

□ El Noroeste 13/8/1897

□ Doble página alusiva a las carreras de velocípedos de Gijón-Begoña 1888. Revista Festiva. Biblioteca Jovellanos



servir como referencia para diseñar una ciudad limpia, equilibrada y sostenible.

La presencia de los primeros velocípedos se detecta en Gijón en los últimos quince años del siglo XIX, pues figuraban dentro del programa de fiestas de Begoña como una actividad atractiva para vecinos y para visitantes veraniegos. La propia construcción en la ciudad de un Velódromo Municipal al lado de la Fábrica de Vidrios, donde después se ubica el Parque Infantil, es buena prueba de la afición a la bicicleta por parte de un reducido grupo de deportistas locales, los *sportman* de la época, pertenecientes a las élites.

En los comienzos del siglo XX las cosas cambian sustancialmente y la bicicleta ya es un recurso de los obreros y de las clases modestas para su desplazamiento en el núcleo urbano y entre la zona rural y el centro. Su popularización generó conflictos en materia fiscal (la matricula obligatoria, cara e impopular) y de competencia en el espacio urbano (accidentes por atropello), además de impulsar competiciones de nuevo cuño que ya no discurrían en velódromos cerrados sino en las carreteras públicas.

En este sentido, se considera que el ciclismo de competición se inició en Asturias

□ Velocipede Larippe, 1890, París,
Colección Jesús Suárez Cuevas

□ Detalle ilustración página de *Gijón-Begoña 1888*.
Revista Festiva. Biblioteca Jovellanos



con el Campeonato de España de Fondo en Carretera de 1908, celebrado en Gijón, la primera prueba de ciclismo profesional en Asturias.

En la década de los años 1910-20 el impulso que conoce la bicicleta va en paralelo al aumento de la población y de sus necesidades de transporte, con la aparición de asociaciones específicas en la ciudad (El Club Ciclista Gijonés, el Gijón Sport) y en sus barrios más populares (El Llano, La Calzada, Somió).

En la década siguiente de los años veinte la afición por el ciclismo se torna más deportiva y, además de la faceta del desplazamiento cotidiano, se asiste a una proliferación de las competiciones entre ciclistas semiprofesionales, aficionados, principiantes, juveniles e infantiles.

A las ya numerosas pruebas locales, se suma la organización de cuatro vueltas a Asturias entre 1925 y 1928, siempre con Gijón como capital ciclista de la región. En ese período proliferan los garajes en

nuestra ciudad con más de una decena de locales dedicados a la reparación y venta de bicicletas y mayoría de garajes dirigidos por ciclistas que han destacado en la competición profesional (Cuesta, Rojo, Pinzales, Fombona, Castro) más alguno de referencia europea (París Sport y Automoto).

En la década de los años treinta, hasta el estallido de la Guerra Civil, el uso de la bicicleta alcanza máximos y mantienen su vigor las competiciones locales con la novedad de figurar Gijón como final de etapa de la IIª Vuelta Ciclista a España en mayo de 1936.

También en esos años surgen las primeras manifestaciones públicas del ciclismo popular como son las Fiestas del Pedal de 1931 y de 1933, la primera celebrada en Oviedo y la segunda en Gijón, unas concentraciones que demuestran la pujanza de la bicicleta no sólo como útil urbano sino también en su vertiente lúdica y social.



┐ Corredores en Gijón al final de la etapa de la Vuelta Ciclista a España, mayo de 1936. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

I
CAPÍTULO I

Los velocípedos en Gijón

□ Velocípedo Frères construido en Ginebra, 1882.
Colección Rafael Occiuzzi



Es difícil concretar en qué año rodó la primera bicicleta o el primer velocípedo por las calles de Gijón pero es muy probable que fuera en la década de 1870 a 1880, ya que en ese decenio comenzó la producción en masa de estos vehículos de dos ruedas y en esos mismos años se difundieron por la mayor parte de las ciudades europeas. El primer velocípedo, término procedente del latín que significa “pies rápidos”, fue un ingenio puesto en marcha por el alemán Karl Drais, al que posteriormente un francés, Pierre Lallement, añadió los pedales resultando un modelo de tracción rodada. Se ha establecido como fecha de aparición de la bicicleta la de 1867, cuando el francés Michaux presentó su primer modelo comercial en la Exposición Internacional de París, un vehículo que comenzó a fabricar industrialmente en torno a 1870.

La nueva máquina para el desplazamiento individual sobre dos ruedas mantuvo en Francia su primitiva denominación —aún hoy se identifica como *velo*— mientras que en España penetró con variados

apelativos: velocípedos, biciclos o bicicletas. La primera entidad que se encargó de la difusión del novedoso artilugio, la Unión Velocípédica Española, mantuvo el primitivo nombre, mientras que la identificación popular optó por el término bicicleta, derivado de biciclo, y posteriormente por la reducción del mismo al abreviado “bici”. A pesar de que todos son velocípedos (monorruedas, biciclos, triciclos, cuatriciclos), se suele identificar como velocípedo al biciclo de rueda alta delantera y como bicicleta a la de dos ruedas iguales, tal como se impuso en la última década del siglo XIX. Fue en ese período, además, cuando se generalizó su difusión en España, pues desde 1890 se empezaron a utilizar las bicicletas en el ejército y, cuatro años después, en el servicio de Correos con la creación del Cuerpo de Carteros Velocípedistas.

Su irrupción entre la población tuvo un impacto casi revolucionario pues permitía un desplazamiento individual y autónomo a una velocidad mantenida en llano, que podía igualar o superar a la de



□ Anuncio del Velódromo de los Campos Elíseos en *El Comercio* de 1898

Marqueses en Bicicleta

Inicialmente, la bicicleta fue un útil de la clase alta –la nueva burguesía ennoblecida– destinada al ocio y a la práctica deportiva, a imitación de la aristocracia británica. Buen testimonio de ello son las fotos que presentan a Luis Pidal y Mon, segundo marqués de Pidal, con su lustrosa máquina en Oviedo y posteriormente descansando tras un recorrido turístico por Madrid en julio de 1896. Por influencia de la familia Pidal, ligada políticamente al distrito, tenía previsto el Ayuntamiento de Villaviciosa establecer un “Servicio de bicicletas” para dotar a sus vecinos de un medio moderno y ágil de transporte ya en 1888. La propuesta, incluida en un programa de modernización (difusión de la luz eléctrica, el teléfono y las bicicletas), fue tratada con ironía por parte del periódico satírico *La Tía Cacica* que predecía el uso de las bicis para lisonjear al cacique por excelencia, Alejandro Pidal y Mon:



*“Pienso que dentro de poco,
si la vara no se quiebra,
han de iluminar las calles,
cien focos de luz eléctrica.
Y he de montar el teléfono,
entre la villa y la aldea,
para que con tal mejora,
todo esté a pedir de lengua.*

*Pero lo más sorprendente,
la mejora más soberbia
que habrán visto los nacidos
por muchos años que tengan,
es la que he de establecer
pronto, con la ayuda vuestra,
y que será nominado
“Servicio de bicicletas”.*

*La bicicleta, señores,
no es una máquina nueva;
hace algún tiempo que se usan
en Francia y en Inglaterra.
Aquí, afortunadamente,
llegó no ha mucho una muestra,
y apenas la he visto, dije:
“su aplicación me interesa”.
Estudiando noche y día
me convencí de la inmensa
ventaja que al municipio
pueden traer estas ruedas.
Con cuarenta y tres mil reales
se compra un par de docenas
de máquinas, y el servicio*

*será entonces... ¡de primera!
Si me prestáis atención
explicaré a la asamblea
los beneficios que ofrece
esa invención extranjera.
¿Viene Alejandrito a Asturias?
pues ahí van las dos docenas
de máquinas ocupando
la espaciosa carretera.
En una hora, o en tres cuartos,
se salvan todas las cuestas
que hay hasta Somió, se cumple,
y luego se da la vuelta”.*
La Tía Cacica de 20 de marzo de 1888



□ Retrato del Marqués de Pidal y su bicicleta en 1896.
Ánonimo (Museo del Pueblo de Asturias)

□ Excursión del Marqués de Pidal y su amigo Vicente Regúlez en una excursión cicloturista por la sierra de Madrid en julio de 1896.
Ánonimo (Museo del Pueblo de Asturias)

las caballerías y que, por su aspecto externo, era todo un símbolo de modernidad. Sin lugar a dudas, tras el ferrocarril, la bicicleta se convertía en todo un icono de la revolución industrial y en el artilugio por excelencia de una nueva era.

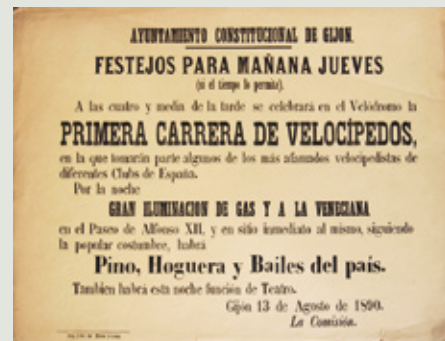
Como único inconveniente del novedoso ingenio se barajaba la necesidad de potencia física por parte del conductor para mover una máquina de cierto peso y tamaño, sin olvidar la necesaria destreza para manejar con precisión el artefacto en las curvas y controlarlo en los paseos donde se concentraba el público. Es por ello que los primeros velocípedos aparecieron en carreras organizadas, conducidos por los jóvenes *sportman*, miembros de la clase alta, cuyo signo de distinción era realizar un esfuerzo físico no laboral con la práctica de los nuevos deportes.

A finales del siglo XIX los estudiantes de la burguesía española instalados en los *college* ingleses importaron varios *sports* de patente anglosajona (*foot-ball*, *tennis*, *golf*, atletismo, *gimnasia*, *boxeo*, natación)

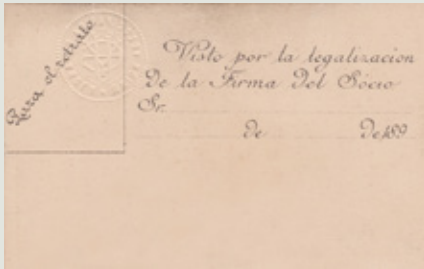
que paulatinamente fueron sustituyendo a los tradicionales deportes rurales (bolos, lanzamientos, frontón, etc.).

La introducción en Gijón de estas actividades deportivas estuvo en estrecha relación con la llegada de técnicos extranjeros a las fábricas locales, en especial a la Fábrica de Vidrios, y con el traslado de los hijos de la burguesía local a los *College* ingleses, de donde importaron los *sports* modernos que combinaban esfuerzo físico y habilidad.

Éstos jóvenes *sportman* fueron los iniciales difusores de la cultura física entre las clases medias y el naciente proletariado local. Sus hábitos deportivos y su ropa *sport* estaban considerados como símbolos de innovación, en cuanto que eran la antítesis del tipo de ocio que practicaban los señoritos de la época, basado en la inactividad (dormir, comer, beber, jugar a las cartas) y en el desprecio de cualquier tipo de esfuerzo. Sin duda, fueron los *sportman*, los primeros practicantes del ciclismo en Gijón, los primeros en pasearse



□ Carteles de las Fiestas de Begoña de 1890.
Archivo Municipal de Gijón



por las calles subidos a esos elevados artilugios que eran los velocípedos de rueda alta y los impulsores de los primeros clubs deportivos.

A su iniciativa se debe la construcción de un Velódromo en el que se disputaban varias carreras anuales, sobre todo durante las Fiestas de Begoña, en las que los velocípedos constituían un fuerte atractivo, movilizador de un importante número de forasteros. En un contexto de renovación social, las ideas provenientes de Europa impulsaban un cambio de costumbres con nuevos principios educativos, deportivos e higiénicos que difundían las Sociedades de Sport o los Clubs Velocipedistas, los especializados en fomentar la afición a este deporte.

Los socios fundadores, en ocasiones extranjeros, instruían en el manejo de las bicicletas al resto de los miembros del club, previa adquisición colectiva de varias máquinas (bicicletas, triciclos) para impartir las clases.

La primera sociedad de estas características en Gijón fue el Club de Velocipedistas, que desde 1889 organizó carreras e hizo propuestas para adecuar el Velódromo Municipal.

Años más tarde figura una segunda entidad, la Sociedad Velocipédica de Gijón, que tenía como finalidad "... alentar el sport velocipédico acogido y protegido por todos los pueblos cultos", tal como figuraba en la instancia elevada al Ayuntamiento en 1893. Estas sociedades ciclistas surgieron en Gijón, al igual que en otras ciudades de España, para enseñar a dominar una bicicleta y para organizar competiciones que, desde sus comienzos y debido a su espectacularidad, se convirtieron en actividades claves de las fiestas patronales locales, en directa competencia con las carreras de caballos, que pronto entraron en desuso, y de las corridas de toros, cuando el fútbol aún no había logrado la penetración social tan intensa que tendrá a partir de la primera década del siglo XX.

CAPÍTULO 2

Las carreras en las fiestas de Begoña

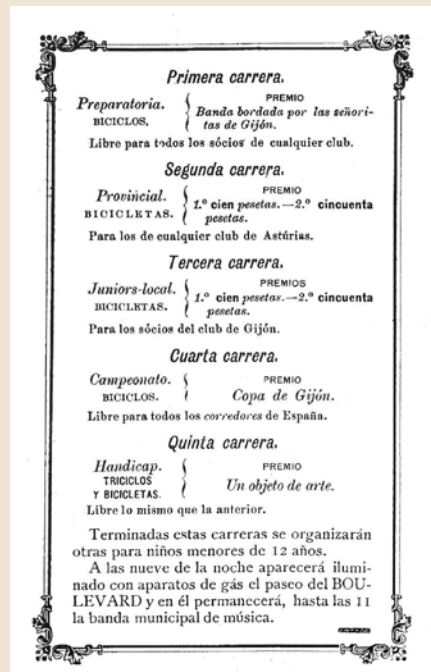
La espectacularidad y variedad de las carreras de velocípedos se puede apreciar en el Programa de las Fiestas de Begoña de 1888 en el que se incluían dos jornadas de competición con diez carreras en total, diferenciadas según las diferentes máquinas (biciclos, triciclos y bicicletas) y las distintas categorías de corredores, en relación con su edad (niños, juniors, adultos) y su procedencia: “socios de cualquier club”, “socios del club de Gijón”, “socios de cualquier club de Asturias” o “para todos los corredores de España. Las carreras tenían lugar en el velódromo municipal de Gijón, una pista en forma de trapecio (Véase plano) que estaba situada tras la Fábrica de Vidrios en las afueras de la ciudad, paralela

y cercana a la Carretera de la Costa en el espacio de la actual Plaza de Europa con su límite en la prolongación de la calle de José de las Clotas, entonces Carretera de Castilla.

Estaba delimitado por dos setos de laurel real y verónicas, intercalados con árboles, y albergaba una pista interior de 250 metros, de tal manera que cuatro vueltas a la misma hacían un kilómetro, con otro espacio circundante que permitía la colocación de tribunas portátiles los días de competición.

Las más importantes carreras se realizaban en las Fiestas de Begoña y la dotación de los premios procedía de las aportaciones de comerciantes e industriales, con el objeto de obtener el máximo lucimiento en las carreras de caballos y de velocípedos y en el concierto de orfeones.

Singulares y llamativos eran también los premios a los vencedores que oscilaban entre la “banda bordada por las señoritas de Gijón” o un “objeto de arte” hasta



EL NUEVO SPORT

BICIOLETAS de las marcas más acreditadas del mundo: *Victoria, Brenna-bor, Durkropp, Electra, Diana, Odys-seus, Triplette, Cudruplete, Atras*, etc. etc. AUTOMÓVILES DURKOPF modelos *Phaeton, Duc, Charrette, Cesta, Break, Omnib's, Wrayon*, etc. Todas estas máquinas se reciben directamente de las fábricas respectivas y se garantizan por un año.—Para más detalles, dirigirse á D. Ramón Blanco, San Bernardo, 131, principal, Gijón.

□ El Noroeste, 21/5/1901



la Copa de Gijón o las medallas de Oro y Plata y los premios en metálico, que en conjunto sumaban la destacada cantidad de mil pesetas (200 pts. el primero y 75 pts. el segundo en las categorías superiores). La competición celebrada en Gijón en 1888 resultó espectacular, según narran las crónicas de la época, pues en la carrera ciclista participaron cinco velocipedistas madrileños, más otros seis de

Oviedo, diez de Gijón y cuatro de Villaviciosa, todos ellos con el nombre de su Club y sus colores especiales en el jersey.

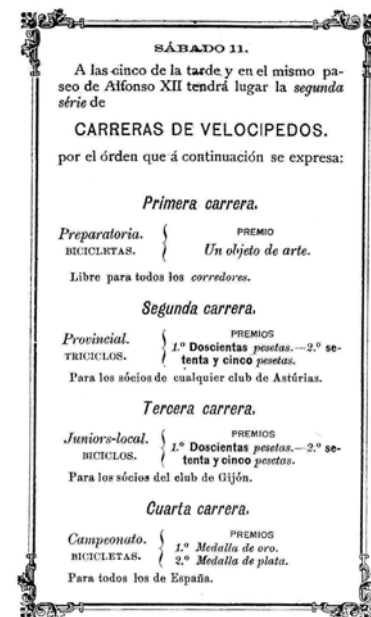
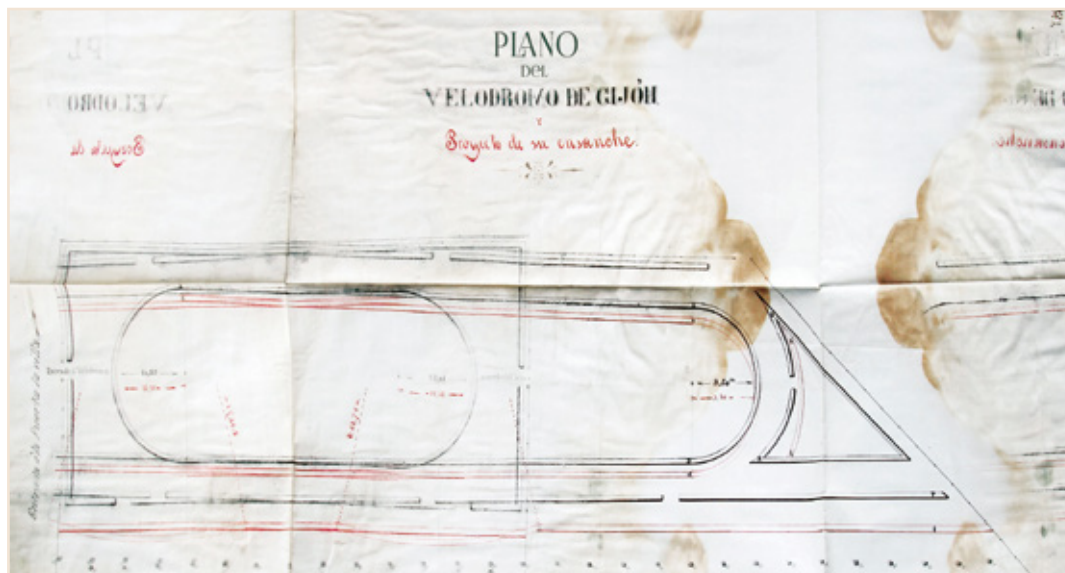
La tradición anglosajona convertía la prueba en una competición deportiva de cariz caballeresco y cierto ritual medieval, pues las cintas de la meta habían sido bordadas por muchachas que reproducían los mismos colores en los lazos de

□ Foto en el Velódromo de la calle Molino (actual Emilio Tuya) de los tres primeros clasificados en el Campeonato de España de Fondo en Carretera de 1908: 1º Vicente Blanco, “el Cojo de Bilbao”, 2º Esteban Espinosa, 3º Marceliano de la Cuesta, acompañados por Jesús de la Cuesta y otro ciclista de la Federación Atlética Vizcaina. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

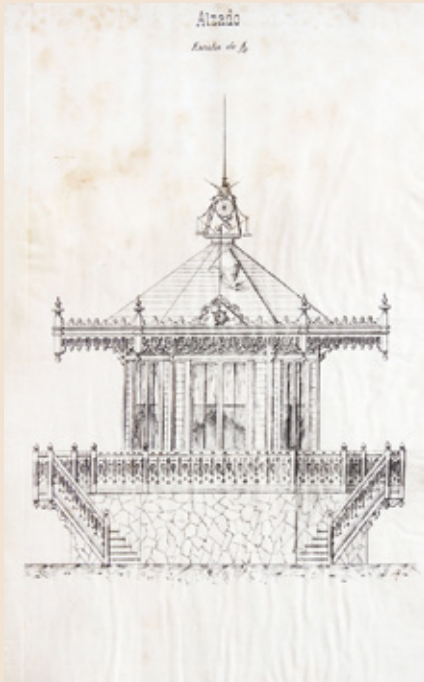
sus vestidos y sombreros “... con el objeto de que los velocipedistas sepan quien es la bella a la que deben tan codiciado premio” (El Comercio de 7 de agosto de 1888).

La incorporación de términos en lengua inglesa era común en aquella época y todo un símbolo del cosmopolitismo de la ciudad que no dudaba en anunciar la competición de los velocípedos bajo la

denominación *Cycling Club*, al igual que bautizó años más tarde a su equipo con el anglicismo *Sporting* de Gijón. Con ese sugerente título de *Cycling Club* presentaba el porfolio de las fiestas, titulado *Gijón-Begoña 1888*, las carreras de velocípedos ilustrando con dibujos y versos a los protagonistas de las mismas: el presidente del Club, jóvenes participantes, muchas “hechiceras” y niños, a los que se



- ☐ Programa de las Fiestas de Begoña de 1888. Archivo Municipal de Gijón
- ☐ Planos de la ampliación de 1888 del Velódromo de Gijón, situado al lado de la Fábrica de Vidrios y paralelo a Carretera de la Costa (Archivo Municipal de Gijón. Exp. 565/1888)



presenta como “carreristas” sobre bicicletas de pequeño tamaño, indicio de que las bicicletas ya habían hecho su irrupción en Gijón. El éxito de las carreras de ese año puso en evidencia que el Velódromo existente no podía albergar al numeroso público atraído por el espectáculo, lo que llevó al Vocal 1º del Club de Velocipedistas, Eustaquio Abad, perito agrícola, a diseñar una propuesta de reforma de la instalación consistente en el ensanche de dos metros en todo lo largo de la pista, debido a la “... afluencia de forasteros en la temporada de verano y sobre todo por el buen nombre de Gijón.”

Tras el informe favorable del arquitecto municipal y de la Comisión de Policía Urbana, la Corporación presidida por Alejandro Alvargonzález, aprobó la reforma del recinto, sin duda influenciada por la prensa local ya que *El Comercio* había defendido que “Con poco más que gaste el Ayuntamiento en aquel punto puede tener un magnífico velódromo que le daría provechosos rendimientos para las fiestas” (*El Comercio* de 8 de agosto de 1888).

La utilidad del Velódromo municipal durante esos años queda patente con la puesta en marcha de otra iniciativa al año siguiente por parte del Sport Club Apagadorista cuyo presidente Jacobo Olañeta solicitaba al Ayuntamiento permiso para:

“... la construcción de un Pabellón-kiosco en el velódromo propiedad del Municipio de esta villa con el objeto de que sirva de refugio a los carreristas que el Sport presente; al propio tiempo que para el depósito de máquinas con la entrada por la parte posterior y en la superior para sola y recreo de los socios.”

Fue autorizada la construcción y el Club citado erigió un pabellón a la moda con un cuerpo inferior de obra sobre el que se ubicaba un artístico kiosco de madera con dos escaleras de acceso, terraza con barandilla en todo el perímetro, un pequeño recinto poligonal con ventanales y una cubierta piramidal con alero decorado al estilo modernista vienés. Durante las fiestas de Begoña de 1889 se reprodujo el éxito de las competiciones locales, si atendemos al comentario de la revista *Gijón Cómic* que no duda en afir-

□ Pabellón-kiosco erigido en 1889 en el velódromo municipal para guardar los velocípedos y descansar los corredores (Archivo Municipal de Gijón. Exp. 49/1889)

mar que “Las carreras de velocípedos han sido de primer orden y con ellas demostró el Club de Gijón que es un verdadero club de velocipedistas” (*Gijón Cómic* de 1 de septiembre de 1889). Gracias a ello, la afición a la bicicleta crece y la prensa ya no solo refleja las carreras como atractivo festivo por su espectacularidad sino que registra la existencia de escuelas para aprender a manejar esas máquinas. En ellas se impartían clases prácticas a niños y mayores y a todo tipo de demandantes, hasta con limitaciones físicas, tal como cita *El Comercio* en un corto de 1889:

“... La escuela velocípeda establecida en los Campos Elíseos, véase todas las tardes muy concurrida; el amigo Goyanes ha tenido acierto proporcionando un maestro tan competente como “El Quinto”: con decir que en tres lecciones enseñó bicicleta a un cojo con pierna de palo, está hecho el mayor elogio de tan hábil profesor” (*El Comercio* de 20 octubre de 1889).

Ese año de 1889 se celebraron, al menos, tres competiciones distintas en el Velódromo local, las oficiales de las Fiestas de Begonia ya citadas, las programadas en la

El Deporte Velocipédico

Con este título se editó durante varios años una revista destinada a promover esta actividad en toda España, a unir a sus practicantes, miembros de la alta burguesía nacional y a organizar excursiones y competiciones que, en origen, consistían en retos entre uno o varios corredores para ver quien realizaba en menos tiempo un determinado recorrido, bajo la atenta mirada de testigos imparciales. Con este fin se constituyó en la última década del siglo XIX la Unión Velocipédica Española que se organizaba en regiones (Asturias figuraba inicialmente en la Noroeste, junto a las cuatro provincias gallegas) con un agente o cónsul por provincia, ubicado en Oviedo, y un vicecónsul con una función similar en Gijón, cargo que en 1896 ocupaba Emilio Farrel.

La afición al velocípedo en Oviedo surgió paralelamente a la de Gijón, aunque la capital tardó más tiempo en tener un velódromo adecuado, contando inicialmente con el Paseo del Bombé en el Campo de San Francisco como espacio de aprendizaje, hasta que en 1886 se abrió un velódromo privado en el entorno de Porlier.

Estaba situado cerca de la plaza del mismo nombre, en un solar próximo a la Universidad, y era frecuentado sobre todo por estudiantes que se quejaban del irregular nivel de la pista y de la antigüedad de las máquinas biclos de alquiler.



La afición en Oviedo creció sustancialmente a partir de 1895 a causa de la obtención del título de campeón del Norte de España por parte del corredor local Antonio Argüelles y Sierra. El atractivo de nuestra región para los pioneros del ciclismo debía de ser elevado pues el articulista de *El Deporte Velocipédico*, que firmaba como Juanito Pedal, consideraba a Asturias una de las zonas más visitadas por los ciclistas madrileños en sus excursiones de verano.

- Revista *El Deporte Velocipédico* con portada del asturiano Antonio Argüelles, campeón ciclista del Norte de España en 1895.



festividad de San Antonio por el Club de Velocipedistas y las de finales de agosto que corrieron a cargo del Sport Club Apagadorista, una entidad cuyo nombre derivaba de su defensa de la ampliación del puerto urbano, frente al puerto periférico de El Musel. Tres años más tarde surge otra nueva sociedad, posiblemente como resultado de la fusión de dos de las anteriores, que es la Comisión Organizadora de Carreras de Velocípedos de Gijón. Ante la disgregación de los aficionados al ciclismo, la Comisión de Festejos de Gijón impulsó en 1893 la creación de la Sociedad Velocípédica de Gijón, (formada por Arturo Truán, Manfredo Álvarez, Martínez de la Vega y Juan Soler) a la que se encargó la organización de las carreras de Begoña, con la subvención municipal de mil pesetas y la cesión de las tribunas y la banda de música.

El crecimiento de la afición ciclista motivó la puesta en marcha de otros velódromos particulares destinados al alquiler de bicicletas y a la enseñanza práctica de su dominio, oferta que funcionaba desde 1898 en el Velódromo de los Campos Elíseos, probablemente el organizado por los hermanos De la Cuesta frente a

su residencia en la calle Molino nº 33, en la zona que después ocupó el Grupo Covadonga. Este velódromo funcionaba con un amplio horario, adaptado a la vida laboral y estudiantil, pues estaba abierto todos los días de seis a diez de la mañana y desde las tres de la tarde hasta el anochecer, con el único condicionante de “Si el tiempo lo permite”.

Es indudable que la progresión del ciclismo en la ciudad aún se asociaba a la idea de modernidad deportiva y estival, aunque ya se apuntaba un futuro de la bicicleta vinculado al colectivo trabajador –laborioso, se decía entonces– de la villa gijonesa:

“En todas las provincias se va notando un movimiento favorable al ciclismo, imitando así, el ejemplo de las poblaciones más adelantadas de Europa. Era de esperar que Gijón, pueblo culto y laborioso, no fuera de los últimos en tomar el ejemplo, y se le puede felicitar hoy que ya cuenta con dos velódromos y el material necesario para el desarrollo del ciclismo con todas sus ventajas, pudiendo así proporcionar a sus visitantes en el estío, un sport más que haga agradable la estancia en este país”. (El Comercio de 25 de junio de 1896).

□ Página de Gijón-Begoña 1888. Revista Festiva. Biblioteca Jovellanos

□ Velódromo de la Familia De la Cuesta en la calle Molino, 33, en el barrio del Arenal. Familia De la Cuesta



3 CAPÍTULO 3

Las primeras bicicletas



□ Los hermanos Jesús y Marceliano Cuesta con Enrique Juanes y dos amigos posan ante las vallas del Velódromo de la calle Molino, 33. Familia De la Cuesta

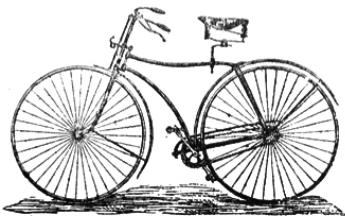
Como ya se ha indicado, en sus inicios los velocípedos eran mecanismos destinados a lograr la máxima velocidad mediante el esfuerzo personal en un circuito de competición. De las distintas tipologías de artilugios iniciales (biciclos, bicicletas de rueda grande, triciclos, tricicletas) se acabó imponiendo la bicicleta de ruedas iguales, cuyos modelos de 1889 no se diferenciaban mucho de los actuales. Pero el proceso de popularización se produjo con el nuevo siglo XX, cuando se apreció la utilidad de la máquina, su versatilidad y sus múltiples aplicaciones como

medio de transporte, un proceso que implica la pérdida de su carácter elitista y que la convierte en pocos años en un vehículo para el proletariado cualificado y, posteriormente, para otros colectivos sociales (mujeres y niños). Prueba de su popularidad es que desde 1889 aparecen con cierta frecuencia anuncios de venta de bicicletas en la prensa gijonesa y el primero localizado figura en *La Comedia Gijonesa*, una revista satírica que se editó durante dos años, en la que se anuncia la Bicicleta Inglesa "Quadrant":

"Modelo Reformado 1889. De tubos de acero sin soldar, llantas huecas y bolas en ejes y pedales, es la máquina más veloz, sólida, ligera y elegante. No tiene rival en pistas ni carreteras, pesa 17 kilos y hace jornadas de 170 kilómetros, sin fatiga para el ginele (sic)".

LA BICICLETA INGLESA "QUADRANT." MODELO REFORMADO 1889.

De tubos de acero sin soldar, llantas huecas, y bolas en ejes y pedales, es la máquina mas veloz, sólida, ligera y elegante.



No tiene rival en pistas y carreteras, pesa 17 kilos y hace jornadas de 170 kilómetros, sin fatiga para el ginele.

Depositaros exclusivos:

A. San Roman y Compañía.—Oviedo.

NOTA. Continuamos vendiendo las reputadas marcas "The Coventry Machinists" y "The Rudge Cycle Company."

BICICLETAS

Se venden en muy buen uso. Pueden verse en el taller de reparaciones, de Cuesta y Compañía, calle del Molino, 33, (detrás de la fábrica del gas).

□ El Noroeste 21/2/1904

CICLISTAS

Se venden en inmejorables condiciones de precio y uso, varias bicicletas y un tandem.

Las hay desde 150 PESETAS!
Cuesta y Compañía.—Molino, 33

□ El Noroeste 15/8/1905

BICICLETAS, MOTOCICLETAS AUTOMÓVILES

A PLAZOS Y AL CONTADO

Bicicletas nuevas, desde 225 pesetas.—Idem de ocasión, desde 50 idem.

Hay una motocicleta, un tandem y cuatro bicicletas usadas, que se venden muy baratas.

Reparaciones de todas clases.

MOLINO, 33.—GIJÓN

□ El Noroeste 17/12/1905

□ Anuncio de la bicicleta inglesa Quadrant y descripción de sus características. *La Comedia Gijonesa* de 1889



El depositario exclusivo de tan moderna máquina radicaba en Oviedo y ofrecía también bicicletas de las “reputadas marcas” “The Coventry Machinist’s” y “The Rudge Cycle Company”.

La oferta se amplía en la última década del siglo XIX pues ya figura un establecimiento comercial en Gijón, ubicado en la Plaza de San Miguel, que en 1896 ofrecía bicicletas “con grandes rebajas de fin de temporada”, en directa competencia con un poderoso mercado de segunda mano pues el lema publicitario rezaba así: “*Comprar bicicleta usada es comprar caballo gitano*” (El Comercio de 1896).

La variedad de modelos disponibles debía de ser grande pues a los comerciantes locales y regionales había que añadir los que ofertaban bicicletas de varias marcas (*Humber, Tovoneud, Santos*) mediante representantes de casas comerciales de Madrid y con posibilidad de compra al contado y a plazos, una gestión que realizaban agentes comerciales instalados en el Hotel del Comercio de Gijón.

Cinco años más tarde, en 1901, se registra un segundo establecimiento en Gijón que lleva el significativo nombre de *El Nuevo Sport* y que, localizado en San Bernardo, nº 131, bajo la dirección de Ramón Blanco, ofertaba bicicletas de las marcas *Victoria, Brennabor, Dürkopp, Electra, Diana, Odysseus, Triplette, Cudruplete y Atrás*, con la garantía de un año en todas las máquinas. Dos años más tarde aparecen los primeros anuncios de bicicletas de segunda mano, tanto de compra como de venta, lo que es indicio de actividad y de recambio en el sector, figurando como principal anunciante Pedro Sánchez que regentaba una peluquería en la calle Corrida nº 17 y que ofertaba ya modelos específicos de bicicleta para caballero, señora o niño.

Los comerciantes que en la primera década del siglo XX anunciaban bicicletas pertenecían al sector de la locomoción pues vendían también motocicletas y automóviles, una tendencia que se va a mantener con el paso de los años hasta que aparezcan las primeras tiendas especializadas en venta y reparación de bicis.



- Uno de los primeros anuncios sobre bicicletas inserto en *El Comercio* de 1896 y que incitaba a la compra de bicicletas nuevas.
- Bicicleta Adler, Alemania, 1892, con cuadro en forma de diamante, lámpara vela y sillín con muelle. Colección Rafael Occiuzzi

CAPÍTULO 4

4

El conflicto de la matrícula municipal



Todo indica que los años de explosión del ciclismo como medio de transporte popular fueron en Gijón los que discurren entre 1905 y 1910, pues el establecimiento de un arbitrio municipal en forma de matrícula movilizó a los usuarios trabajadores y generó un movimiento popular pro ciclismo de dimensiones muy superiores a lo conocido hasta entonces. Ya el primero de julio de 1903 un primer bando municipal obligaba a los dueños de bicis y bicicletas a inscribirse en un libro-registro de la Contaduría Municipal, advirtiendo de la prohibición de circular a los vehículos que no cumplieran dicho trámite.

Tras ese primer paso, dos años más tarde se establecía una matrícula local de bicicletas, aprobada en marzo de 1905 por el alcalde Menéndez Acebal y refrendada posteriormente en un Bando Municipal regulador de su circulación en la ciudad:

"He ordenado a la Guardia Municipal que prohíba con la mayor energía (procurando evitar el escándalo) la circulación por las calles de la villa de bicicletas y triciclos que no lleven la tarjeta correspondiente en sitio visible, exigiendo además a los dueños de las máquinas el recibo que acredite haber pagado el importe de la matrícula. A cuantos no cumplan la anterior disposición se les impondrá la multa correspondiente" (El Noroeste 14 de abril de 1905).

La citada tasa va a ser motivo de conflicto permanente en los años siguientes con continuas demandas del elemento ciclista local solicitando la reducción de la cuantía de la matrícula de seis a cuatro pts. anuales. Tal rebaja apenas causaría perjuicio a la recaudación pues aumentaría el número de contribuyentes, setenta bicicletas en 1905, una tercera parte de las realmente existentes en el concejo. La petición de rebaja, que parece redactada por los hermanos Marceliano y Jesús de la Cuesta en enero de 1907 en nombre del “elemento ciclista local” y respaldada por otro centenar de firmantes, constituye todo un manifiesto en defensa de la bicicleta, de sus ventajas como práctica deportiva, cultural y social, de su adecuación a una ciudad como Gijón y de su importancia como icono de la modernidad y del progreso, tal como se puede deducir del texto íntegro del documento, en el que destaca la referencia al ciclismo como antítesis del bar y la bebida, una idea clave que se irá consolidando a lo largo de todo el siglo XX. Distintos comentarios de prensa incidían sobre lo exagerado de la

matrícula de las bicicletas apuntando que la bicicleta ya no era una máquina elitista y burguesa -en Inglaterra se la consideraba “el caballo del pobre”- sino un útil popular y proletario, tal como reseñaba Enrique Canga aludiendo a la procedencia social del centenar de miembros del Club Ciclista Gijónés:

"Recórranse si no las listas de socios del Club Ciclista Gijonés y fácilmente se verá que la gran mayoría de aquéllos son obreros, oficinistas, dependientes de comercio, etc. Que no solo usan la máquina que les costó muchas privaciones para procurar un poco de esparcimiento... sino que imitando a los franceses e ingleses van a la fábrica, taller u oficina montados en su BSA, Peugeot o De la Cuesta evitándose así la caminata pesada y fatigosa" (El Noroeste 25 de abril de 1908).



BICICLETA PEUGEOT

(Modelo 1908 para carreras)

Regalo de EL NOROESTI para premio en la próxima carrera del campeonato.



Quedas de neve cobrindo, esvalçando no copo. — Borda lisa e fresca é surpreendente, sobre a vinda de neve. — Borda em geral inferior. — Pinos de neve — Sinta Langloph. — Linhas de neve, cobrindo. — Pedras de neve. — Outros, neve, sobre a vinda de neve.

Precio: 360 pesetas.

Este modelo de bicicleta, se lo encontró por Portier, Passerieu, Petit Bretón, Amundagui y otros grandes corredores de carrera.

☐ Anuncio de la bicicleta Peugeot entregada por *El Noroeste* como premio para el Campeonato de España de 1908

Instancia Firmada por 70 Ciclistas Gijoneses en 1907

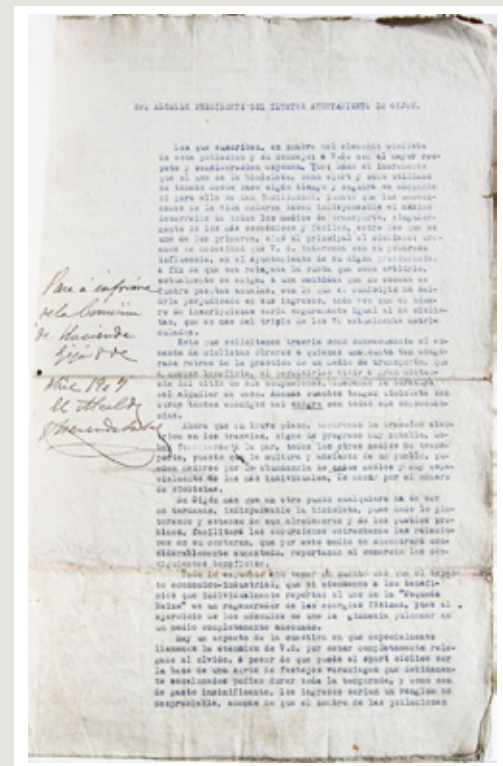
“Los que suscriben en nombre del elemento ciclista de esta población y su consejo a V.S. con el mayor respeto y consideración exponen que:

Dado el incremento que el uso de la bicicleta, como sport y como utilidad, ha tomado desde hace algún tiempo y seguirá hacia delante si para ello se dan facilidades, puesto que las necesidades de la vida moderna hacen indispensable el máximo desarrollo de todos los medios de transporte, singularmente los más económicos y fáciles entre los que es uno de los primeros, sino el principal, el ciclismo. Creemos de necesidad que V.S. interceda con su poderosa influencia en el Ayuntamiento de su digna presidencia a fin de que sea rebajada la cuota que como arbitrio actualmente se exige, a una cantidad que no exceda las cuatro pesetas anuales, con lo que el municipio no saldría perjudicado en sus ingresos, toda vez que el número de inscripciones sería seguramente igual al de ciclistas que es más del triple de los 70 actualmente matriculados. Esto que solicitamos traería como consecuencia el aumento de ciclistas obreros a quienes una cuota tan exagerada retrae de la práctica de un medio de transporte que a muchos beneficia, al permitirle vivir a gran distancia del sitio de sus ocupaciones, buscando la baratura del alquiler de casa. Además cuantos tengan bicicleta son otro tanto enemigos del chigre con todas sus consecuencias.

Ahora que en breve plazo tendremos la tracción eléctrica en los tranvías, signo de progreso muy notable deben fomentarse a la par todos los otros medios de transporte, puesto que la cultura y adelanto de un pueblo pueden medirse por la abundancia de estos medios y muy especialmente de los más individuales, es decir por el número de ciclistas.

En Gijón más que en otro punto cualquiera ha de ser no tardando indispensable la bicicleta, pues dado lo pintoresco y extenso de sus alrededores y de los pueblos próximos, facilitará las excursiones estrechando las relaciones en su contorno que por este medio se encontrará considerablemente aumentado, reportando al comercio los consiguientes beneficios.

Todo lo expuesto sin tener en cuenta más que el aspecto económico-industrial, que si atendemos a los beneficios que individualmente reporta: el uso de la “Pequeña Reina” es un regenerador de las energías físicas pues al ejercicio de los músculos se une la gimnasia pulmonar en un medio completamente adecuado. Hay un aspecto de la cuestión en que especialmente llámanos la atención de V.S. por estar completamente relegado al olvido a pesar de que puede el sport cíclico ser la base de una serie de festejos veraniegos que debidamente escalonados podían durar toda la temporada y como son de gasto insignificante, los ingresos serían un renglón no despreciable, además de que el nombre de las poblaciones que celebran estos torneos tiene un motivo muy importante para que atraiga un contingente más considerables de forasteros.



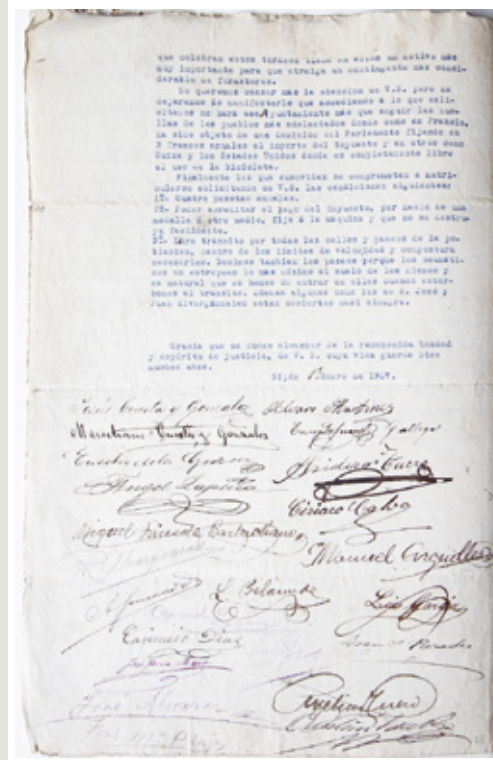
No queremos cansar más la atención de V.S. pero no dejaremos de manifestarle que accediendo a lo que solicitamos no hará este Ayuntamiento más que seguir las huellas de los pueblos más adelantados donde como en Francia, ha sido objeto de una decisión del Parlamento fijando en tres francos anuales el importe del impuesto y en otros como Suiza y los Estados Unidos donde es completamente libre el uso de la bicicleta.

Finalmente los que suscriben se comprometen a matricularse solicitando de V.S. las condiciones siguientes:

1. Cuatro pesetas anuales,
2. Poder acreditar el pago del impuesto por medio de una medalla u otro medio, fijo a la máquina y que no se destruya fácilmente.
3. Libre tránsito por todas las calles y paseos de la población, dentro de los límites de velocidad y composición necesarios. Decimos también los paseos porque los neumáticos no estropean lo más mínimo el suelo de los mismos y es natural que no hemos de entrar en ellos cuando estorbemos al tránsito. Además algunos como los de San José y Juan Alvar González están desiertos casi siempre. Gijón 1 de enero de 1907"

Instancia solicitando la rebaja del arbitrio de bicicletas (Exp. 297/1907) Archivo Municipal de Gijón.

- ☐ Instancia solicitando la rebaja del arbitrio de bicicletas
☐ (Exp. 297/1907) Archivo Municipal de Gijón.



La decisión de la Corporación fue salomónica ya que rebajó en 1908 el canon a 5 pts. aunque la polémica se reiteraba cada cierto tiempo y finalmente encontró una fórmula de acuerdo con la propuesta que los hermanos De la Cuesta realizaron al municipio en 1916, comprometiéndose a pagar el total previsto en los presupuestos municipales por la tasa de bicicletas con el fin de conseguir la paz en las calles y que los ciclistas no fueran objeto de persecución por parte de los guardias municipales:

□ Brigada Sanitaria de la Cruz Roja de Gijón equipada con bicicletas en 1916.



"De la Cuesta y Compañía, industriales y vecinos de Gijón con establecimiento en la calle del Instituto nº 32 en representación de los ciclistas y motociclistas de Gijón exponen:

Que deseosos de evitar escenas enojosas entre los ciclistas y los agentes de la autoridad y de contribuir sin embargo a las cargas municipales propone al Ayuntamiento el pagar la diferencia que haya entre lo recaudado por importe de matrículas de bicicletas y motocicletas hasta el día de la aprobación de esta instancia y las 700 pts. que constan por tal concepto en los presupuestos vigentes, dejando entonces circular sin permiso ni distintivo a todos los ciclistas y motociclistas. Sello de Cuesta y Compañía. Gijón, 25 de mayo de 1916". (Cita Pendiente)

Días después el informe de la Comisión de Arbitrios rechazaba la propuesta pero la presión social de los ciclistas y el argumento de carencia de perjuicio para las arcas municipales determinaron un voto favorable de la Corporación municipal, un pacto que aplazó temporalmente el conflicto callejero por las tasas y contribuyó a la popularización del uso de la bicicleta. Posteriormente, se aprobó la dispensa de pagar la matrícula a las dos

entidades más señaladas de la atención social en Gijón (la Cruz Roja y la Asociación Benéfica Paz y Caridad) que lograron la exención de arbritrios para cinco bicicletas destinadas al personal sanitario con el fin de mejorar y agilizar sus servicios entre el vecindario.

El arbitrio municipal de 5 pts. por bicicleta se mantuvo sin variaciones durante más de una década – hasta 1925– pues en 1926 experimentó un inusitado ascenso de 5 a 10 pts., aumento que motivó protestas varias y que generó un incremento de bicicletas no matriculadas. Sorprendía esta subida por la cuantía de la misma –doblabla la cantidad existente– y porque algunos ayuntamientos, como el de Mieres, habían eliminado la matrícula, aparte de que se consideraba una forma injusta de recaudación de impuestos entre las clases modestas, tal como hacía ver en su instancia de rechazo el Club Ciclismo Sport:

“Cada vez más usuarios y más ingresos... el 80 o 90% de las bicicletas son usadas por obreros y em-

pleados como elemento rápido de transporte para dirigirse al trabajo, haciendo de ellas un uso deportivo en sus horas de descanso” (Exp. 497/1926, Archivo Municipal de Gijón).

La reivindicación fue reiterada por el Club Ciclista Gijonés al año siguiente, insistiendo en el mismo criterio de que un impuesto lógico y razonable mejoraría la recaudación y un arbitrio excesivo perjudicaría a los sectores sociales más modestos. Según afirmaba el semanario local *Ecos Deportivos*, el impuesto a la bicicleta en Gijón, fijado en 10 pts., “... era superior al establecido en casi todos los municipios de España” a lo que añadía el artículo periodístico:

“Además, debe de tenerse en cuenta otra consideración de no escasa monta: que en la actualidad la bicicleta ha pasado de ser artículo de lujo, o simplemente artículo de sport, a casi un instrumento de trabajo y en nuestros días es un medio popular de locomoción (Ecos Deportivos de 10 de enero de 1927).



□ Portada de *La Comedia Gijonesa* de 1889 alusiva al uso de la bicicleta en Gijón por parte de el autor teatral Miguel Ramos Carrión. *La Comedia Gijonesa*, Año I, nº20.

5
CAPÍTULO I

Los hermanos De la Cuesta



□ Los hermanos Jesús y Marceliano de la Cuesta
en sendas fotos de estudio. Familia De la Cuesta

No se puede entender la consolidación del ciclismo en Gijón sin la familia De la Cuesta cuyos miembros fueron auténticos pioneros de la actividad y los grandes dinamizadores de la misma en sus tres facetas claves: la de la generalización de su uso, la de competición y la de producción de máquinas ciclistas. El padre de la saga fue Marceliano García Menéndez Cuesta (1840-1903) que utilizaba el tercer apellido en su profesión de fotógrafo, con estudio desde 1867 en Gijón, en la calle Los Moros, un estudio que compartía con otros dos en Oviedo y Avilés. Había nacido en Valdés, donde se inició en la profesión de la mano del fotógrafo suizo Carlos Mieg, y supo combinar su actividad empresarial en distintos sectores (fotografía, licores, maderas) con la afiliación a la masonería y una militancia dentro del republicanismo federal que le llevó a ser candidato a la Diputación Provincial junto a Eladio Carreño y Melquíades Álvarez en 1892. De su matrimonio con Ramona González tuvo siete hijos, de los que dos, el segundo, Jesús, y el quinto, Marceliano, fueron los primeros

La “Revolución Sportman” en Gijón

Los dos hermanos De la Cuesta, Jesús y Marceliano, se incorporaron muy jóvenes al colectivo de *sportman* locales que giraban en torno al Sport Club, formado por miembros de las familias burguesas gijonesas (los Pidal, del Campo, Castillo, Canga, etc.), al que aportaron su savia de clase media local y grandes dotes para el deporte y para la organización de entidades dedicadas a su promoción.

Entregados a la causa del ejercicio físico en todas sus modalidades, los hermanos De la Cuesta establecieron en 1894 un gimnasio en el jardín de su casa (calle Molino, 33, actual Emilio Tuya) y posteriormente un velódromo en la huerta (terrenos en los que posteriormente se instaló el Grupo de Cultura Covadonga), dos iniciativas que impulsaron la nueva mentalidad moral e higienista (deporte, vida sana, aire libre, competición no violenta entre caballeros), no bien asimilada en la sociedad local, tal como refiere Marceliano en uno de sus escritos, al utilizar la expresión de “una revolución de las costumbres”:

“Con el gimnasio y el pequeño velódromo de cemento en el jardín de su casa [Marceliano de la Cuesta] inicia una labor admirable que ha de proseguir sin desmayo a lo largo de todos sus días y que aún continúa con los arrestos de un vigor que

no se marchita. En aquel jardín de tan grata memoria se ubica y florece una auténtica revolución en las costumbres y aficiones de nuestra juventud, merced a una lucha denodada contra la ignorancia, incomprensión y hábitos de sus tiempos.



[Marceliano de la Cuesta] Deportista completo, practica la educación física y cuantas modalidades se conocían en aquella época: caza, natación, esgrima, lucha japonesa, alpinismo, rugby, fútbol, ciclismo; y, dotado de un admirable espíritu organizador, su nombre aparece en primera línea en la fundación y actividades de las diversas e importante sociedades y en la realización de cuantos actos y acontecimientos deportivos se celebraron en Asturias”.

Cuartillas escritas por Marceliano de la Cuesta, sin año. Familia de la Cuesta.

□ Retrato de Marceliano de la Cuesta paseando en su bicicleta. Familia De la Cuesta



□ Foto de Estudio de Jesús de la Cuesta.
Peinado y Laverdure (Museo del Pueblo de Asturias)

□ Jesús de la Cuesta en bicicleta por la Plaza de San Miguel en
1933. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

campeones ciclistas locales e importantes empresarios del sector, pues instalaron un prestigiado taller de fabricación de bicicletas que extendió la marca Cuesta y Cía. por toda la región.

Jesús de la Cuesta (1878-1943) destacó como propagandista del ciclismo, como profesional en las competiciones y como fabricante de las Bicicletas Cuesta, una máquina cómoda para el ciclista (manillar alto, elevado y saliente) y adaptada por su resistencia a las irregulares carreteras del norte de España. Como propagador del deporte, fue secretario del Club Ciclista Gijonés en 1907, presidente posteriormente, durante muchos años, y en 1909 Jefe Cónsul de la Unión Velocipédica Española en Asturias.

Como profesional, compitió en la primera carrera por etapas que se celebró en España —cuatro etapas de la Vuelta a Tarragona de 1908— y quedó en cuarto lugar y primer español, proclamándose Campeón de Cataluña, lo que sorprendió a los numerosos ciclistas catalanes

participantes. Más aún sorprende que el viaje a Tarragona lo hicieran los hermanos Jesús y Marceliano de la Cuesta en bicicleta para ir entrenando y registraran en una carta a la familia sus comentarios sobre la competición y la carrera.

El ganador de esta prueba fue el francés Paul Maan que recibió una copa y 770 pesetas de premio, seguido por el alemán Fohe y el francés Carriere.

En ese mismo año de 1908, Jesús de la Cuesta quedó undécimo en el Campeonato de España de fondo en carretera celebrado en Gijón, cuarto en la primera Subida a Pajares de 1909 y tercero en la Irún-Pamplona-Irún del mismo año. Además de erigirse Campeón de Cataluña en una ocasión, consiguió buenas posiciones en sus participaciones en el Campeonato de España. Compitió durante más de veinte años pues figura como décimo en la Pequeña Vuelta a Asturias de 1925 y todavía en 1935, con 57 años de edad, venció en una carrera de velocidad celebrada en Gijón.

La Figura de Jesús de la Cuesta

Cuando dejó de competir, Jesús de la Cuesta continuó en el ciclismo como juez y como presidente de meta en gran parte de las carreras provinciales, en especial en las que organizaba el Club Ciclista Gijonés, y como propagandista del cicloturismo (véase su texto posterior sobre la excursión anual del ciclismo astur a Covadonga). Su labor como difusor del ciclismo se aprecia en sus artículos en la revista semanal *Ecos Deportivos* editada en Gijón en 1927, en la que tenía una sección titulada “Vulgarizando” en la que se trataban temas básicos sobre como aprender a andar en bicicleta o los beneficios que reportaba el ejercicio físico. En ocasiones, también ejerció como corresponsal de *El Noroeste*, firmando reseñas de carreras o notas de prensa de las distintas sociedades ciclistas en las que participaba. En reconocimiento a su entrega, Jesús de la Cuesta es homenajeado en el I Día del Pedal celebrado en 1931 en Oviedo porque:

“Su constancia y tesón ha sido ejemplar y ha intervenido en la organización de todos los grandes acontecimientos ciclistas de Asturias como el Campeonato de España de Fondo en Carretera de 1908 en Gijón, los Campeonatos de España de Velocidad en Pista y de 100 kilómetros con entrenador, celebrado en Avilés en 1910, más las tres vueltas a Asturias de 1925, 1926 y 1927”.



El elogio, sin duda merecido, de los medios de comunicación se podía resumir en este corto publicado en *El Noroeste*: “Jesús Cuesta se lo merece todo: por deportista, por caballero, por bueno, por modesto”. Tras su fallecimiento en 1943 el diario local *Voluntad* le recordaba como una figura del ciclismo español y le consideraba el eje sobre el que durante tantos años ha girado el ciclismo asturiano:

“.... Decir Jesús Cuesta, el padre de nuestro ciclismo, es citar a su valor más representativo en el largo período de su casi eterna juventud...Y con el deportista se nos ha ido el hombre fundamentalmente bueno, todo corazón, amante del hogar, servicial, cariñoso y amigo cordialísimo” (Voluntad de 14 de abril de 1943).

Tres años después de su muerte seguía siendo recordado por el ciclismo asturiano que en su honor recuperó en 1946 la Fiesta del Pedal y estableció el Primer Trofeo Jesús Cuesta, organizado por un revivido Club Ciclista Gijonés, una sociedad que hacía un llamamiento especial a las mujeres para que

ingresaran en el mismo y participaran en sus actividades. La celebración se inició con una concentración en la calle Álvarez Garaya de los y las ciclistas, un recorrido hasta el Ayuntamiento para entregar al alcalde la Memoria de Actividades del Club, la carrera del Trofeo Jesús Cuesta (60 kilómetros con diez vueltas al circuito urbano de El Muro y El Infanzón) y una comida de hermandad en un merendero del Piles.



En la nota necrológica tras su muerte (Voluntad de 14 de abril de 1943) se aportaba el dato de que en su vida, desde 1878 hasta su fallecimiento en Veriña en 1943, había recorrido más de 66.000 kilómetros en bicicleta y que: “Era, pues, el ciclista en activo más viejo de España. Y quizás sea uno de los que más kilómetros ha recorrido en Europa”. En los escritos de su hermano Marceliano la cifra que se registra es la de 660.000 kilómetros y todo indica que la cita de prensa es un error y que la cifra total supera el medio millón de kilómetros, según había registrado meticuloso y ordenado en sus apuntes diarios.

El quinto de los hermanos, Marceliano de la Cuesta (1884-1958) siguiendo la estela de su hermano mayor se dedicó al ciclismo, impulsó el velódromo de la calle Molino (actual Emilio Tuya) frente a la vivienda de sus padres, en una huerta que posteriormente albergó las primeras instalaciones del Grupo de Cultura Covadonga. En la línea de otros muchos sportman de la época, Marceliano también practicó otros deportes como

fútbol, montañismo, waterpolo, lucha, rugby, y perteneció a varias sociedades deportivas como La Amistad (primer club asturiano para iniciarse en el rugby y el fútbol), la sociedad montañera La Estrella Blanca, el Comité de Turismo, la Federación Asturiana de Atletismo, el Club Natación Gijón y el Moto Club de Asturias. En el campo del balompié, aparece como fundador del Sport Club y del Real Gijón y en 1904 figura como entrenador de fútbol con el Sport Club y años más tarde como entrenador de la Selección Asturiana de Fútbol, que se enfrentó a la gallega en 1925, con victoria del equipo de Marceliano por tres goles a uno. Destacó también en la lucha libre y la prensa recoge en 1909 su enfrentamiento en Oviedo con el mítico japonés Rakú, campeón de judo que tantos retos vivió en Gijón. Marceliano de la Cuesta realizó además labores asistenciales en Gijón a principios de siglo y por ello fue condecorado por la Cruz Roja de Gijón en 1908 “... por los servicios prestados como ciclista a las órdenes de dicha institución”. Su familia testimonia además

la afición por la música (perteneció a la Estudiantina Jovellanos que viajó a La Habana en 1923), por la montaña (ascendió al Urriellu en la misma época, junto a Pedro Pidal), aunque su carrera profesional se produjo en el campo del motociclismo y del ciclismo.

En 1906, Marceliano de la Cuesta ya tenía licencia profesional de la Unión Velocípédica Española y posteriormente el título de Socio Vitalicio de la misma entidad, lo que demuestra su vinculación con la sociedad española encargada de regular carreras y competiciones de ciclos o motos.

En 1906, en su primer Campeonato de España quedó décimo, al año siguiente tercero, puesto que repitió en 1907 y en 1908 en el celebrado en Gijón, tras los vizcaínos Vicente Blanco y Esteban Espinosa, a los que acusó de irregularidades (empujarse y cambiar de bicicleta) aunque después retiró la denuncia. Ese mismo año corrió la Vuelta a Cataluña y

quedó séptimo en la general y en cuarto lugar entre los españoles, tras su hermano Jesús que consiguió en esta prueba el título de Campeón de Cataluña.

Su palmarés incluye diez Campeonatos de Asturias, desde 1905 a 1915, y la segunda posición en la primera subida a Pajares de 1909 (Mieres-Pajares-Mieres de 72 kilómetros) a 5 segundos del vencedor, Pedro Rodríguez, pues "... se le salió un pedal en el sprint final a causa del ferrocarril minero" (*El Noroeste* de 29 de junio de 1909).

En 1907 batió el récord de España de 50 kilómetros en carretera que ostentaba Óscar Leblanc con 1 hora, 29 minutos, 55 segundos, un tiempo que Marceliano de la Cuesta logró rebajar en 50 segundos y que mantuvo durante 14 años. Tras haber recorrido, como su hermano Jesús, más de 600.000 kilómetros en bicicleta, Marceliano de la Cuesta falleció en 1958 en Carabobo (Venezuela), cuando visitaba a uno de sus hijos que había emigrado a ese país.



□ Tándem de la Casa Cuesta fabricado hacia 1910.
Colección Tomás del Campo

6

CAPÍTULO 6

Cuesta y Cía. Fábrica de bicicletas



- ☐ Pabellón de Bicicletas Cuesta en la
Iª Feria de Muestras de 1924 con Jesús de la Cuesta.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

La entidad Cuesta y Cía. dedicada a la fabricación de bicicletas fue fundada en 1901 para montarlas con componentes adquiridos en el extranjero. La empresa dio un salto hacia delante cuatro años después cuando los hermanos De la Cuesta, después de estudiar detenidamente las particularidades de otras marcas, diseñaron su propia bicicleta adaptada en armazón y mecánica a las pésimas condiciones de las carreteras españolas, destacando su modelo por su dureza y resistencia sin que por ello aumentara excesivamente su peso. Para la confección de los cuadros, diseñados a medida del comprador, se utilizaban los reputados materiales de las casas BS&F, Brampton y B.S.A., que posteriormente eran tratados con esmalte al fuego.

Con estas características en 1910 construyeron y vendieron 124 bicicletas, un número que fue aumentando paulatinamente en años posteriores hasta llegar a producir varios millares de unidades. Hasta el año 1923 Cuesta y Compañía era la única fábrica de bicicletas que existía

en el norte de España, tal como rezaba su publicidad en el diario madrileño *El Imparcial*, buena prueba de la extensión de su mercado fuera de las fronteras regionales.

Conviene recordar que hasta bien avanzados los años veinte, la industria radicada en Eibar se dedicaba exclusivamente a la producción de armas de fuego y cartuchería, pues la fabricación de bicicletas por parte de Beistegui Hermanos -BH- se inició en 1923 y la de la Casa Orbea en 1926. Ambas marcas aprovecharon la experiencia de las gijonesas Bicicletas Cuesta y se adaptaron a las exigencias del mercado nacional con unas posibilidades de capitalización (familias de la burguesía vasca, enriquecidas con el negocio de las armas durante la Primera Guerra Mundial), de fabricación (producción eléctrica propia, sector metalúrgico diversificado) y de comercialización (cercanía a proveedores y consumidores) muy superiores a las de la pequeña empresa asturiana de corte familiar.



□ Plato con las letras CUESTA y cambio interno de la misma marca. Familia De la Cuesta



□ Chapa de la marca Bicicletas Cuesta. Cuesta y Cía. Molino, 33. Gijón, Colección Tomás del Campo

La calidad y garantía de las bicis Cuesta les permitía competir en condiciones de igualdad con las grandes marcas extranjeras del momento (francesas como Peugeot y Actyon, las más vendidas en España) y estas máquinas, con distintos corredores, habían logrado salir vencedoras en un Campeonato de Cataluña y en varios Campeonatos de Galicia y de Asturias. De hecho, en 1922 se registra una carrera nacional celebrada en Gijón en la que, de los diez primeros clasificados, siete montaban bicicletas Cuesta, uno de ellos el propio Jesús de la Cuesta que quedó noveno.

Componentes técnicos originales eran el diseño del manillar (alto y abierto hacia atrás para que el corredor no fuera inclinado), el cambio interno de tres marchas y el diseño del plato de la catalina, donde aparecían en el interior del círculo las letras de la casa (C U E S T A), al igual que hacían otras de las grandes marcas de la época, por ejemplo BSA o TRIUMF. Como ya se ha indicado, además de varios tamaños estándar existía la posibi-

lidad de encargar bicicletas a medida o de optar por otras modalidades, como el tándem, un modelo del que aún se conserva un ejemplar encargado por la familia Del Campo, que tiene cerca de cien años en uso y que se fabricó para sustituir a otro tándem de fabricación inglesa, mucho más frágil que el elaborado por la Casa Cuesta.

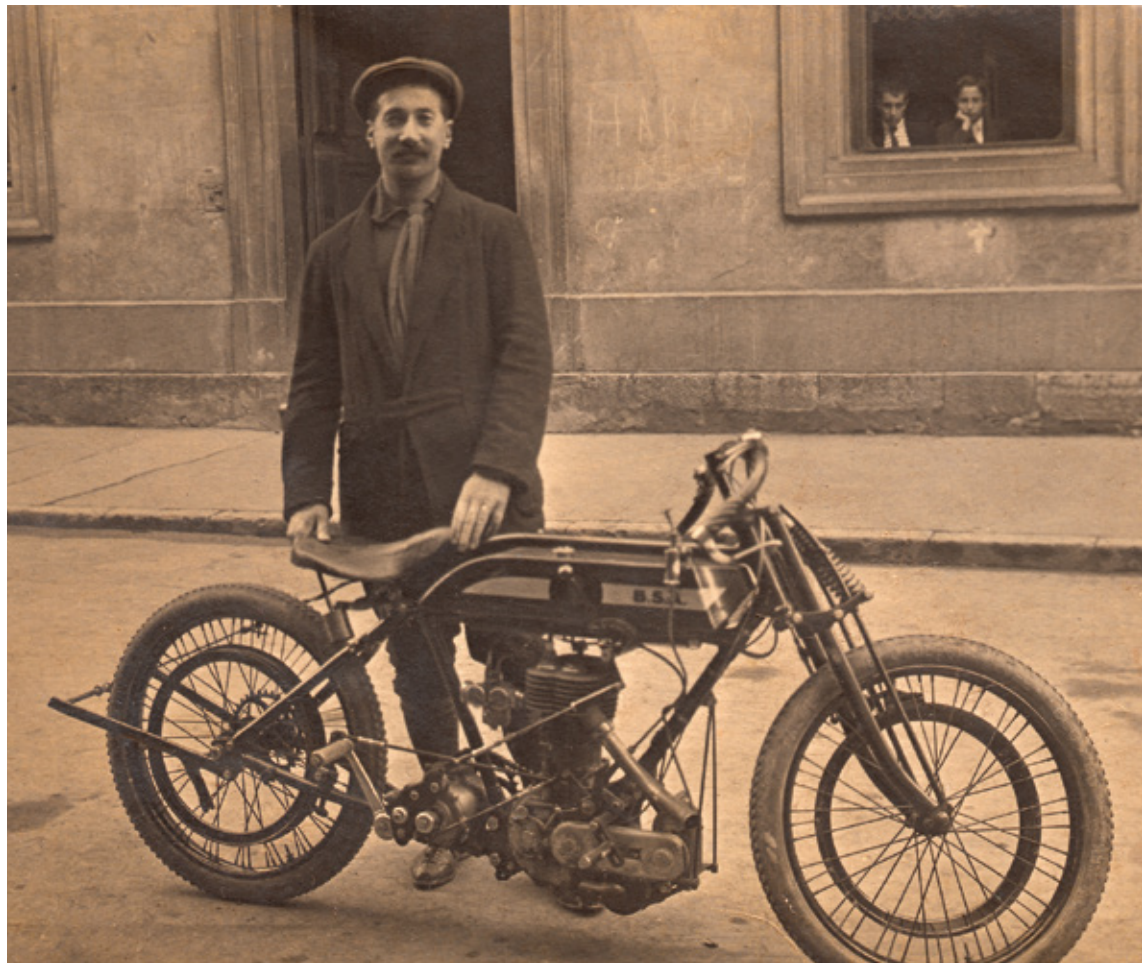
El establecimiento de venta al público estaba inicialmente en la calle Instituto nº 32, pasó a Corrida 68 y acabó en la Plaza de San Miguel nº 3, un local repleto de vehículos pues desde ahí se distribuían para el noroeste de España las motocicletas B.S.A. y las Harley Davidson, las mejores de la época, respectivamente, de Inglaterra y de Estados Unidos. Posteriormente, el Garaje Cuesta se ubicó en la Avenida de Simancas, nº 12 y finalmente en una calle sin salida al lado de la Estación de Langreo.

Otra de las facetas a destacar de la Casa Cuesta es su proyección social en la ciudad pues su garaje era el centro de la ac-

tividad ciclista cotidiana, allí se inscribían los corredores que participaban en las distintas pruebas locales y regionales y, como empresa del sector, aportaba importantes premios y cantidades en metálico para las competiciones.

La marca Cuesta utilizó todo tipo de recursos comerciales, como la participación en el Desfile de Carrozas de las Fiestas de Begoña con carroza propia o su destacada presencia en las primeras convocatorias de la Feria de Muestras, con impactantes pabellones en 1924 y 1928, en los que despuntaba la presentación de su marca con llaves de tuercas y la decoración con ruedas de bicis.

- Jesús de la Cuesta con una moto BSA equipada para ciclismo tras moto delante de la casa familiar de la calle Molino, 33 (actual Emilio Tuya). Familia De la Cuesta



7 CAPÍTULO 7

El Club Ciclista Gijonés



- Miembros del Club Ciclista Gijonés y del Spórting Club Piloñés en Villamayor hacia 1919 en una excursión de los gijoneses, entre los que destaca en el centro Jesús de la Cuesta. Modesto Montoto (Museo del Pueblo de Asturias)

La institución de referencia, sin lugar a dudas, en la práctica del ciclismo en Gijón fue el Club Ciclista Gijonés fundado en 1903 por los hermanos De la Cuesta y otros conocidos deportistas locales, bajo la presidencia de Rodrigo Carbajal, y con el apoyo de "... un grupo de entusiastas del deporte, entre los que se encontraban prestigiosos hombres de negocios, como D. Felipe Menéndez, médicos, D. Justo del Castillo, industriales, etc.", según cuenta Marceliano de la Cuesta en uno de sus escritos.

Todos ellos pusieron en marcha una entidad de corte popular, próxima al componente obrero, alejada de los pioneros y elitistas clubs de velocipedistas. En su constitución en el café Suizo participaron un grupo de aficionados, "... unos cuantos chavales envenenados por el ciclismo", según Marceliano de la Cuesta, entre los que figuraban su hermano Jesús, el ciclista Enrique Juanes, Alberto de Lera, destacado miembro de la masonería local, Juan del Campo, Demetrio Fernández Castrillón, Rodrigo Carvajal, En-

rique Canga, Guzmán de Pineda, Miguel de Pineda, Conrado de Pineda, Emilio García, Macario Menéndez, y Guillermo Crosa.

El Club Ciclista tenía como principales fines la promoción de la bicicleta, la exhibición y la competición, aunque sin perder de vista la pretensión inicial de promocionar un medio de transporte individual, económico y deportivo.

Sus actividades fueron tan numerosas como variadas pues, además de la defensa de los intereses de los ciclistas ante el Ayuntamiento, facilitaba bicicletas para el aprendizaje, organizaba competiciones y excursiones, realizaba exhibiciones y promovía en torno a la bicicleta un ambiente festivo, muy vinculado a otras diversiones juveniles a la moda, como el naciente fútbol o los ya tradicionales toros. Buena prueba del ambiente lúdico que pretende difundir el Club Ciclista Gijonés se encuentra en sus convocatorias de excursiones, la primera de las cuales a Avilés en 1907 planteada en un tono festivo y humorístico-gastronómico:





"Los socios del Club Ciclista tienen proyectada para el domingo próximo una excursión a Avilés con el único y fartucal objeto de comerse una fabada fraternizando con sus compañeros avilesinos.

Los excursionistas piensan salir de Gijón a las 7 en punto de la mañana para llegar antes de que el sol apriete, haciendo de este modo la excursión lo más cómodamente posible.

Hasta ahora son más de treinta entre los ciclistas y motociclistas los que han mostrado su conformidad con la idea y es de esperar que otros muchos pasen con la debida antelación por la casa de Cuesta (Molino, 33) para que se les reserve su parte de condumio.

Es una idea feliz la de los jóvenes del Club Ciclista, que demuestran saber disfrutar en todas las formas de uno de los más cultos y simpáticos deportes.

Por lo agradable de la excursión y lo sabroso del llacón avilesino, lamentamos en el alma no ser ciclistas" (El Noroeste 6 de septiembre de 1907).

Otra modalidad lúdico deportiva eran las fiestas tauro-ciclistas que organizaba la Asociación de Dependientes del Comercio y de la Industria de Gijón con el fin de obtener fondos destinados a sostener las actividades de la Asociación Gijonesa de Caridad, toda una referencia de la protección social en la ciudad y

que contaba con todo tipo de apoyos entre la sociedad civil. El festejo recibía la denominación popular de "La Becerrada de los Dependientes" y consistía en una típica suelta de becerros ante jóvenes aficionados a la lidia caracterizada por los saltos, las carreras, los empujones y las caídas. La parte ciclista consistía en una novedosa carrera de obstáculos, que ganó Macario Menéndez, ocupando el segundo lugar Marceliano de la Cuesta, más la tradicional exhibición de casi cincuenta bicicletas que se entrecruzaban en el coso taurino con orden y organización modélicas para construir escenografías dinámicas y demostrar el dominio de las máquinas en maniobras colectivas:

"La cooperación del Club Ciclista. Esta deportiva sociedad hará sorprendentes y nuevas combinaciones de carrousel, preparándose una carrera de obstáculos, número nunca visto en esta villa. La Asociación Gijonesa de Caridad concederá tres premios para la carreras de obstáculos, consistentes en objetos de arte, y los organizadores de la fiesta ofrecerán otros dos premios en metálico a los ciclistas que lleven su bicicleta adornada con más arte y gusto" (El Noroeste 1 de septiembre de 1908)

"En el concurso de obstáculos demuestran los jóvenes del Club Ciclista que el manejo de la bicicleta no tiene para ellos dificultad alguna. Sorteando los obstáculos con una facilidad admirable: saltan valles, serpentean entre botellas colocadas en el suelo, suben y bajan balancines, caminan por raíles donde apenas cabe el grueso del neumático, hacen, en fin, una porción de equilibrios a cual más difícil e interesante.

Viéndolos caminar con tanta facilidad y soltura hemos pensado que el "centauro de acero" que tan temible nos parece a los profanos, resulta para ellos un manso pollino.

Una cosa hemos notado también que nos ha satisfecho en gran manera y que no podemos de dejar de consignar aquí: es el espíritu de unión que existe entre los ciclistas y el interés que demuestran por su club. Parece bien difícil conseguir que en un grupo tan numeroso de muchachos, algunos de ellos muy jóvenes, exista un orden y una disciplina tan admirable. Es la primera condición que necesita una agrupación deportiva: espíritu de unión y seriedad" (El Noroeste de 6 de septiembre de 1908)

Fueron Presidentes del Club Ciclista Gijonés personas muy conocidas en la ciudad como Rodrigo Carbajal, Gonzalo del Campo, Emilio García, Jesús Hevia y Jesús de la Cuesta y de él salieron casi todos

los campeones de Asturias de la época, los hermanos De la Cuesta, Jesús Hevia, Ángel Castro, Víctor Rojo, José Menéndez "Pinzales" y Francisco Pintueles.

Además, funcionó como sociedad generadora de otras dedicadas al ciclismo en distintos lugares de Asturias, al resultar promotora del Círculo Industrial y de Sport de Avilés y de los Clubs Ciclistas de Turón, Mieres y Oviedo.

En el año 1930 se fusionó el Club Ciclista Gijón con el Club Ciclismo Sport, también de Gijón, para formar la Peña Ciclista Gijonesa, la entidad que organizó todas las competiciones y actividades de los años treinta. En 1945 fue refundado el Club Ciclista Gijonés por iniciativa de Ramón Menéndez y Corsino Canal, con el apoyo de Marceliano de la Cuesta y bajo la presidencia de Ramón Moré, consolidándose como la gran entidad en la organización de todo tipo de pruebas populares durante muchos años (carreras de principiantes, de socios, de aficionados, de cintas, carreras lentas, etc.)



□ A la izquierda, Ramón Moré en 1912, jugador del Sporting y presidente del Club Ciclista Gijonés. Familia De la Cuesta

Refundación del Club Ciclista Gijonés

La constitución del Club Ciclista Gijonés data de 1903 pero se refundó en 1907 con el fin de afiliarse a la Unión Velocipédica Española, requisito indispensable para poder solicitar el año siguiente el Campeonato de España de Fondo en Carretera. Durante una concurrida asamblea del “elemento ciclista local”, celebrada en el Café Suizo, se decidió la cuota a pagar y la orientación popular e interclasista de la sociedad, tal como refleja el acta de la fundación:

“En Gijón, a las seis y media de la tarde del ocho de Julio de 1907, reunidos los abajo firmantes, en el reservado del Café Suizo, acuerdan constituir una Sociedad Sportiva, denominada “Club Ciclista Gijonés”, con el objeto de procurar el fomento y desarrollo del ciclismo en sus manifestaciones de Turismo y Deporte.

Para llevar a cabo este propósito se toma los siguientes acuerdos:

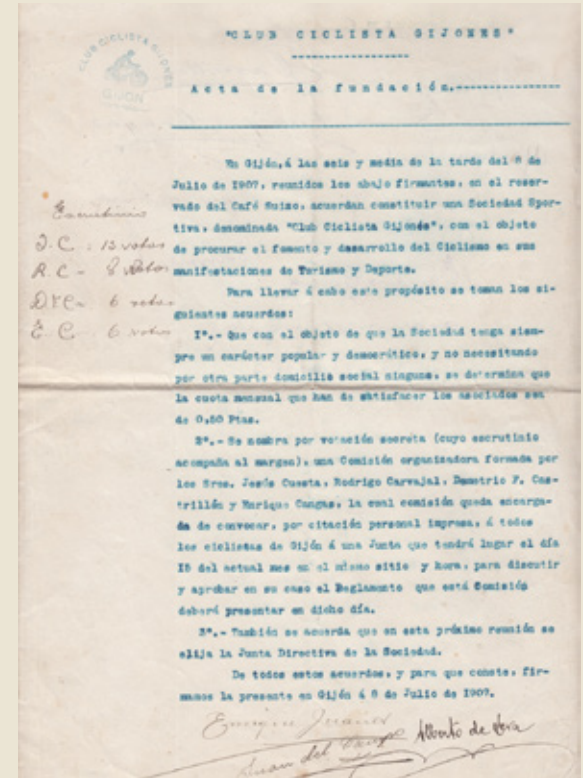
1ª Que con el objeto de que la Sociedad tenga siempre un carácter popular y económico, y no necesitando por otra parte domicilio social ninguno, se determina que la cuota social que han de satisfacer los asociados sea de 0,50 Pts.

2ª.- Se nombra por votación escrita (cuyo escrutinio se acompaña al margen) una Comisión organizadora formada por los Sres. Jesús Cuesta, Rodrigo Carbajal, Demetrio F. Castrillón y Enrique Cangas, la cual comisión queda encargada de convocar, por citación personal impresa, a todos los ciclistas de Gijón a una Junta que tendrá lugar el día quince del actual mes en el mismo sitio y hora, para discutir y aprobar en su caso el Reglamento que esta Comisión deberá presentar el dicho día.

3ª.- También se acuerda que en esta próxima reunión se elija la Junta Directiva de la Sociedad.

De todos estos acuerdos y para que conste firmamos la presente en Gijón a 8 de julio de 1907.

Firmado y rubricado: Enrique Juanes, Alberto de Lera, Juan del Campo...”



— Acta de fundación del Club Ciclista Gijonés en 1907, Familia de la Cuesta.

CAPÍTULO 8

Los primeros cicloturistas

La prensa del primer tercio del siglo XX refleja varias expediciones cicloturistas de cierto alcance por parte de aficionados que recorrían el norte de España en sus bicicletas realizando cientos de kilómetros, sin olvidar a los profesionales que acudían a los campeonatos montados en sus bicis. Pero la primera gran expedición cicloturista que se realizó en España tuvo como protagonistas a dos aficionados gijoneses, Abel Costales y Agustín González, que dieron la Vuelta a España entre diciembre de 1926 y enero de 1927, invirtiendo 41 días en un recorrido de 4.037 kilómetros, a pesar de que ciertos comentarios populares insinuaron que “... no pasarían de Llanes”. La aventura se iniciaba con marcada incertidumbre

pues era la primera vez que en España unos ciclistas aficionados realizaban un “tour” de gran recorrido, con escasa experiencia, carentes de logística y animados por similares expediciones en tierras francesas. Desde los periódicos locales se siguió la aventura con cierto interés y se narraban las vicisitudes que hubieron de sufrir los ciclistas que se dirigieron por la costa cantábrica y el valle del Ebro hasta Cataluña para seguir por la costa mediterránea hasta Andalucía y retornar por la Ruta de la Plata, recorrer Galicia y regresar a su tierra. “Los dos bravos moceros gijoneses”, tal como los identificaba la prensa, lucieron por toda la geografía nacional camisetas sportinguistas, al mismo tiempo que hacían propaganda de la ciudad y de Asturias a lo largo de todo su recorrido.

Su entrada en Gijón fue triunfal y algún medio los calificó de héroes cuando llegaron rodeados de una caravana de ciclistas y seguidos por otra de automóviles hasta el Ayuntamiento, donde les recibió y felicitó el alcalde Emilio Tuya, que les



Los cicloturistas gijoneses Abel Costales y Agustín González con el presidente del Spórting de Gijón, el Sr. Figaredo, a las puertas del Ayuntamiento el día del Homenaje. Foto *Ecos Deportivos*, 17 de enero de 1927.



colocó dos medallas cedidas por Jesús de la Cuesta, y en cuyo honor la Banda de Música Municipal interpretó una marcha marcial. Fueron homenajeados en distintas sociedades e instituciones gijonesas, pero lo que despertó una admiración especial fue el recibimiento del que fueron objeto en El Molinón en los prolegómenos del partido Sporting- Deportivo de la Coruña de 1927.

Posteriormente, editaron un folleto narrando su experiencia con texto de José Manuel Aguado, que firmaba como "Ball": *Diario de la 1ª Vuelta Ciclista a España de los "tours" Abel Costales y Agustín González*, cuya portada se ilustraba con un dibujo de Fernando Cienfuegos Jovellanos.

También fueron cubiertos de elogios externos (la hazaña se recogió con amplitud en *El Mundo Deportivo* de Barcelona y en *El Liberal* de Madrid) en los que se destacaba la bravura de la raza y la calidad de su bicicleta, marca Automoto, tal como reflejan estos versos de Marcos del Torniello:

*"La raza de la Quintana
y el potro de "Automoto"*

*De dar la guelta a España por entero
Sobre la bicicleta y sin dinero
Dixeron en Xixón qu'eren capaces
Dos mozos tan audaces
Como Agustín y Abel; dos Asturianos
Que boltialdo el manubrio co les manos
Y xugando les pates
Y pisando el pedal de alpargates
Dieron sin retornar la guelta a España*

Y hay que los recibir con espadaña

Marcos del Torniello

Avilés 11 de enero de 1927"

(Ecos Deportivos de 17 de enero de 1927)

□ Itinerario de 4.037 kilómetros recorrido por los dos aficionados gijoneses, Abel Costales y Agustín González, invirtiendo 41 días, según la revista local *Ecos Deportivos*, 21 de marzo de 1927.

CAPÍTULO 9

Las primeras competiciones (1907-1908)

Solo un mes después haberse constituido, ya organizó el Club Ciclista Gijonés su primera carrera provincial siguiendo las premisas de la Unión Velocípédica Española y en colaboración con dos instituciones locales de muy distinto objetivo, como eran la Liga de Expendedores de Bebidas al Por Menor, entidad que tomó la iniciativa de convocar la carrera, y la Asociación Gijonesa de la Caridad, institución que recibiría los beneficios recaudatorios de la iniciativa.

Por vez primera, el Club Ciclista Gijonés, presidido por Pedro Pérez y con Jesús de la Cuesta como Secretario aplicaba a los participantes en la competición el

Reglamento de la Unión Velocípédica Española que, entre otras normas, incluía "...la licencia de corredores, ya fuera profesional o amateur expedida por la Unión Velocípédica Española, ...pagar una cuota de inscripción de dos pesetas, ... acreditar la residencia en la provincia...", además de llevar el uniforme correcto: "El traje que deben llevar los corredores será de calzón corto y jersey...".

Para evocar el marco competitivo en el que discurrían estas primeras competiciones habría que reseñar otros requisitos que debían cumplir los corredores como la prohibición de cualquier tipo de apoyo externo:

"Queda prohibido toda clase de entrenamiento y por consiguiente será descalificado el que llevase su entrenador delante, detrás o a los lados, fuese empujado o remolcado, o emplease otro medio cualquiera de locomoción que no fuese su propio esfuerzo..."

También se establecían limitaciones a los movimientos del corredor:



□ Bicicleta marca Dürkopp, Alemania, 1911, con transmisión por sistema cardan. Colección Rafael Occiuzzi



“Podrán cambiar la bicicleta y apearse cuantas veces consideren oportuno pero en ningún caso podrán marchar a pie sin transportar su máquina o el trozo mayor de ella en caso de rotura” (El Noroeste de 29 de agosto de 1907)

La norma de cambiar de bicicleta se modificó posteriormente y, en casi todas las carreras, estaba prohibido el cambio de máquina por lo que se precintaban previamente las bicicletas en tres puntos: las ruedas, el cubo del *pedalier* y la cabeza de la horquilla. Lo único que podía reemplazar el corredor eran las gomas, siempre que fueran portadas por él mismo, de ahí que en las imágenes de época aparezcan con los tubulares cruzados sobre el pecho. Esta norma se reforzaba con la prohibición de todo tipo de ayuda mecánica a los corredores que sólo podían ser auxiliados en caso de accidente personal.

Pero, sin duda, el año clave en la promoción competitiva del ciclismo en Gijón impulsada por el Club Ciclista Gijonés fue el de 1908 que registró en enero una

prueba de ámbito local para aficionados con nueve participantes y en junio una provincial que fue la primera subida al puerto de Pajares. El recorrido total era de 72 kilómetros con salida y llegada en Mieres, tras cruzar el alto del puerto, una prueba calificada de montaña en la que los hermanos De la Cuesta ocuparon los puestos segundo, Marceliano, y cuarto, Jesús. Con esta experiencia no es de extrañar que la Unión Velocípédica Española otorgara al Club Gijonés la organización del Campeonato de España de Fondo en carretera de 1908 que fue la primera gran prueba de corte nacional que discurrió por Asturias.

Como variante significativa hay que anotar cierto interés local también en promocionar el ciclismo de pista pues tal fue la pretensión del Club Gijonés al organizar una carrera nacional en el espacio urbano de Gijón en agosto de 1909 con un total de 50 kilómetros y consistente en dar seis vueltas a un circuito que discurría por la ruta Gijón-Ceaes-Pumarín, Gijón (*El Noroeste* de 20 de agosto de 1909).



□ Bicicleta Opel, Alemania, 1927. Bicicleta alemana común de los años 20 y 30 con manillar niquelado y alabeado, chapa de fábrica marca Opel y freno vertical. Colección Rafael Occuzzi

□ Imagen de una carrera celebrada en un circuito de Gijón. Familia De la Cuesta

CAPÍTULO 10

El Campeonato de España en Carretera de 1908

Tras la fase inicial de difusión de la actividad, la consolidación del ciclismo en Gijón como una actividad de masas –practicantes y espectadores– se va a producir en 1908 con la organización del Campeonato de España en carretera por parte del Club Ciclista Gijonés, que había logrado, en competencia con Castellón, la organización de una prueba convocada por la Unión Velocípédica Española, Touring Club Nacional.

Las intensas gestiones del club local permitieron ofertar unos premios cuantiosos, coordinar la asistencia de ciclistas y de jueces nacionales y financiar los gastos con las aportaciones de un buen número de entidades colaboradoras, que iban desde las corporaciones locales (Ayuntamientos de Gijón y Avilés) y distintas sociedades lúdico-deportivas (la Asociación de Dependientes de Industria y Comercio de Gijón, Casino de Gijón, Círculo de la Unión Mercantil de Gijón, Círculo Industrial y de Sport de Avilés, *El Noroeste*) hasta los más conocidos

empresarios del sector (Cuesta y Cía. de Gijón, Manzaneda y Cía. de Avilés, Francisco Ruiz de Oviedo). Una de las particularidades que presentaban estos primeros campeonatos es que los participantes competidores acudían a la ciudad que albergaba la prueba en bicicleta, con lo que ahorraban gastos de desplazamiento y convertían el viaje en un entrenamiento, tal como hicieron desde Bilbao Esteban Espinosa, el campeón del Norte, Esteban Tejera y Vicente Blanco “El Cojo”, que resultaría vencedor en Gijón. También los espectadores podían acudir pedaleando a presenciar las grandes carreras y así en este Campeonato de 1908 la prensa informaba de la llegada de otros grandes ciclistas, Gregorio Cuesta y Juan Amunátegui, que no participaron en la competición y que habían realizado el viaje desde Madrid en bici. Dos años después, fueron los deportistas asturianos los que se desplazaron en bici hasta Cataluña para participar en el Campeonato de España:

“Ayer han salido en bicicleta con destino a Barcelona los distinguidos sportman gijoneses y avilesinos

hermanos Cuesta, Amador Ludeña y Manuel Soria que tomarán parte en la carrera del Campeonato de España que se celebrará el 15 del corriente en dicha ciudad" (El Noroeste de 7 de mayo de 1910).

En la prueba de 1908 la salida oficial de los 22 corredores participantes (cinco de Gijón con los hermanos De la Cuesta, seis del resto de Asturias, dos de Santander, siete de las Vascongadas y dos de Madrid) fue a las siete y diez minutos de la mañana en el Alto de Pumarín, donde también se ubicaba la meta, con un recorrido de más de un centenar de kilómetros plagado de incidencias.

La primera fue la existencia de un tapiz de tachuelas a la altura de Pinzales que afectaron especialmente a los dos corredores de Santander que hubieron de retirarse. Después hubo numerosas caídas, individuales y colectivas, destacando entre las primeras la del corredor vasco Sansalvador en la bajada de Miranda "... en la que le saltaron las carteras de herramientas, que no han vuelto a aparecer" o la que afectó a Marceliano De la Cuesta que fue arrollado por otros cuatro corredores. El

ganador, Vicente Blanco, llegó a la meta a "... tal velocidad que le había impedido parar ante la tribuna del Jurado y frente a la caseta del fielato fue a caer desfallecido el corredor. Ordenó el Sr. Alcalde que en un coche fuese conducido a la Casa de Socorro... donde fue preciso reanimarlo con caldos y copas de Jerez".

Hay que precisar que en el punto de llegada se había instalado una tienda de campaña de la Cruz Roja local para el auxilio de los corredores, un servicio al que hubieron de recurrir varios de ellos.

En segundo lugar se clasificó Esteban Espinosa, de Bilbao, que había perdido un pedal de su máquina, el tercero fue Marceliano De la Cuesta, a pesar de las caídas, y el cuarto el también gijonés Enrique Juanes.

Después se supo, según rumores diversos, que la victoria de Vicente Blanco no estuvo exenta de cierta picaresca extradeportiva ya que en el control establecido a mitad de recorrido llegaron destacados cuatro corredores con Vicente a la cabe-

He aquí la lista de los 22 corredores que tomaron parte en la carrera y los números que les asignaron en sus dorsales.

1. Pedro Rodríguez, de Oviedo.
2. Marceliano Cuesta, de Gijón.
3. Jesús Cuesta, de Gijón.
4. Enrique Juanes Gallegos, de Gijón.
5. Ángel Manesidor, de Irún.
6. Marcelino Amilano, de Irún.
7. Joaquín Rodríguez, de Pasada.
8. Esteban Tejera, de Bilbao.
9. Vicente Blanco, de Bilbao.
10. Esteban Espinosa, de Bilbao.
11. José Álvarez Acebedo, de Oviedo.
12. Tomás Sansalvador, de Galdacano.
13. Oscar Utrilla, de Oviedo.
14. Aniceto Tuero, de Gijón.
15. José G. Rodríguez, de Gijón.
16. José Pasada, de Oviedo.
17. Antonio Ruiz, de Santander.
18. Federico Arroyo, de Madrid.
19. Pedro Ruiz, de Santander.
20. Germán Sotruoba, de Bilbao.
21. Manuel Casiro, de Madrid.
22. Francisco Ruiz, de Oviedo.

□ Listado de participantes con sus dorsales en el Campeonato de España de 1908 celebrado en Gijón. El Noroeste de 6 de julio de 1908.

CUADRO de los quince vencedores que abrieron premio, por el orden en que llegaron a la meta, y horas en que pasaron por Leganes y Avila (ida y vuelta), según los documentos fotográficos de nuestro servicio especial, y buena de llegada a Gijón por el cronometrista oficial.

Orden de llegada	NOMBRES	Provincia	IDA		VUELTA	Total
			Leganes	Avila	Leganes	Meta
			H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.
1	Vicente Blanco	Bilbao	8 9	3 56	9 15	10 4
2	Marcelino Lapina	Bilbao	8 9	4 38 30	9 15	10 14
3	X. Casals	Bilbao	8 9	4 38 30	9 15	10 14
4	Enrique Jaurea	Bilbao	8 9	4 38 30	9 15	10 14
5	X. Ansaldo	León	8 9	4 38 30	9 15	10 14
6	P. Arce	Madrid	8 9	4 38 30	9 15	10 14
7	A. Mendizábal	León	8 9	4 38 30	9 15	10 14
8	Bar Salvador	Galicia	8 9	4 38 30	9 15	10 14
9	J. Rodríguez	Castellón	8 9	4 38 30	9 15	10 14
10	P. Rodríguez	Galicia	8 9	4 38 30	9 15	10 14
11	J. Casals	Bilbao	8 9	4 38 30	9 15	10 14
12	J. García Rodríguez	Bilbao	8 9	4 38 30	9 15	10 14
13	J. Casals	Bilbao	8 9	4 38 30	9 15	10 14
14	J. Casals	Bilbao	8 9	4 38 30	9 15	10 14
15	Francisco J. J.	Galicia	8 9	4 38 30	9 15	10 14

za, que firmó el acta ante el juez y arrancó en su máquina a toda velocidad, mientras que los demás hubieron de esperar a que el juez sacara punta al lápiz que había quedado inutilizado por el primer firmante.

Desde el control hasta el final de la carrera, “El Cojo” se mantuvo escapado y la pequeña treta del lápiz no fue considerada motivo de descalificación.

Esta estratagema no fue la única pues Marcelino de la Cuesta acusaba al ganador en la meta de “utilizar malas artes” por lo que realizó una reclamación ante los jueces, aunque posteriormente la retiró a instancias de su hermano Jesús, “... siempre muy respetuoso con las decisiones del jurado”.

Como demostración de su capacidad, al año siguiente Vicente Blanco volvió a ganar el Campeonato de España en Valencia logrando superar al segundo clasificado en treinta minutos.

El retrato personal del vencedor constituye una estampa fiel de la dureza del ciclismo de competición en sus inicios pues todo su perfil físico se aproxima a las pinceladas de épica que, desde entonces, han caracterizado a este deporte:

“El ganador tiene un pie atravesado por un fleje candeante al salir de una laminadora de la fábrica “La Vasconia” en la que trabajaba.

El otro pie, triturado hace ya algún tiempo entre dos engranajes, no tiene vida en los tendones. Estos dos defectos justifican sobradamente el alias de “Cojo” con que es vulgarmente conocido...

Actualmente trabaja con un bote de su propiedad en el transporte de personas por la ría de Bilbao y hace sólo dos años que se dedica al ciclismo. Montaba además una máquina para él casi desconocida, marca “Alcyon”, que le había cedido un representante de la zona y con la había venido a Gijón pedaleando”

(El Noroeste 6 de Julio de 1908).

- Clasificación final del Campeonato de España en Carretera de 1908 en el que los corredores gijoneses ocuparon los puestos tercero, cuarto, undécimo y duodécimo, El Noroeste de 6 de julio de 1908.

- Salida del Campeonato de España en carretera de 1908 que se celebró en Gijón, prueba con la que se inicia el ciclismo profesional en Asturias. Familia De la Cuesta

CAMPEONATO DE ESPAÑA EN CARRETERA 1908



Vicente Blanco “El Cojo”

Vicente Blanco está considerado como el primer gran ciclista español no sólo por haber ganado el Campeonato de España dos veces sino, además, por ser el primer participante español en el Tour de Francia, previo desplazamiento a París en su propia bicicleta. Su vida fue una auténtica odisea, tal como fue recogida por la prensa de la época que narraba sus graves lesiones producidas en accidentes laborales (todos los músculos del pie izquierdo destrozados y los cinco dedos del derecho mutilados), una limitación que le llevó a adquirir una bicicleta en vez de unas muletas.

Más tarde Vicente Blanco superó el riesgo de morir ahogado varias veces y la anécdota de haber muerto a causa de una borrachera, que negó reapareciendo en bici y tocando el acordeón ante sus convecinos. Así narra *El Noroeste*, en una crónica desde Bilbao, las aventuras y odiseas de Vicente Blanco:

“A los pocos días de aparecer en los periódicos locales el relato detallado de cómo había perecido ahogado en la ría, tomó el hombre parte en un concurso de natación y llegó el primero.

Porque el Cojo también es un gran nadador.



Quince días después de tenerlo por enterrado, a consecuencia de haberse clavado en el pecho, cayendo de la bicicleta, una botella de chacolí que llevaba para su señora, se nos presentó en Butrón a toda marcha tocando un acordeón, tiróse por un terraplén al río y al aparecer en la superficie continuó tocando.

Porque el Cojo también es un gran músico.

Ya tan seguros estamos de sus condiciones para no morir, que si nos lo enseñaran en un cesto partido en pedacitos, juraríamos que no era él. Habrá que ver al Cojo después de cobrar las 500 pesetas, por las que tanto ha corrido en Gijón... Con el honroso título de campeón y con las quinientas pesetas, que nunca vio juntas.

Vicente Blanco es hoy, sin duda, el cojo más feliz del mundo.

M. Aranaz Castellanos”

(El Noroeste de 8 de julio de 1908)

□ Vicente Blanco, vencedor en el Campeonato de España celebrado en Gijón en 1908, tras recurrir a ciertas picarescas.

CAPÍTULO II

La Circulación Callejera: ¡Esos Ciclones!

La expansión de la bici en Gijón dio lugar a una constante polémica sobre la excesiva velocidad de algunos ciclistas, que compartían espacios con carros y transeúntes, con el grave riesgo de provocar caídas y atropellos. Como todavía no se había producido la irrupción de los automóviles en las vías urbanas, el primer aparato mecánico y veloz que atravesaba las calles de Gijón fueron las bicicletas, cuya velocidad punta era muy superior a la que pudiera conseguir cualquier caballería. De ahí que la prensa reflejara el peligro con llamativos titulares que asociaban a los ciclistas con los instintos animales o con las máquinas incontrolables: “ciclista desbocado”, “desenfrenada mar-

cha”, “carrera vertiginosa”, “velocidad monstruosa”, “de calle en calle devorando distancias”. Las primeras advertencias sobre los peligros circulatorios de las bicicletas se fechan ya en el siglo XIX lo que indica que su uso ya no se limitaba a los velódromos y a las competiciones sino que era frecuente en calles, vías y paseos, tal como refleja un corto de prensa dirigido a los Guardias Municipales:

“Es preciso, de todo punto preciso, que los ciclistas no abusen de la autorización que se les concede para recorrer las calles de la población montados en sus máquinas, impulsando a estas a una velocidad que pone en peligro la vida de los niños y aún de las personas mayores que atraviesan por los cruces de las calles. Ayer estuvieron expuestas varias personas a ser atropelladas por dos jóvenes que frente al balneario de Las Carolinas llevaban sus bicicletas con la velocidad del rayo. Antes que ocurra una desgracia, vale más prevenirla. Así, pues, ya lo saben los guardias” (El Noroeste de 17 de julio de 1899).

En las dos primeras décadas del siglo XX la prensa se quejaba de la invasión de ciertas calles por las bicicletas que acaba-



□ Grupo de ciclistas en la Clásica Gijón-Oviedo-Gijón de 1924. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



ban convirtiendo determinadas manzanas en circuitos (“... varias calles de Gijón están convertidas en velódromos...”) y se hacía hincapié en las diferencias entre los “... expertos guiadores de las máquinas y prudentes en imprimir velocidad” frente a “... los inexpertos montadores de bicicletas que se empeñan en demostrar sus condiciones ciclistas”. También los llamaban “... ciclistas de ocasión que confunden las vías de tránsito público con una carretera libre y sin obstáculos. Algunos no llevaban ni bocinas para avisar...”.

Globalmente, estos veloces ciclistas eran calificados con el apelativo de “ciclones” para los que se exigía al ayuntamiento un control y unas normas de circulación, ya fuera mediante la superación de una prueba de manejo (obligación de sacar un carnet de habilidad) ya fuera estableciendo unos espacios propios para estos vehículos:

“Hora es que las autoridades intervengan seriamente en estos asuntos pues hay muchos que creyéndose con

suficiente práctica para dirigir una bicicleta montan en ella y van a lucir sus habilidades por las calles mas céntricas. Cansados estamos de ocuparnos de esos inexpertos ciclistas, incipientes en dirigir máquinas, que sin encomendarse a la santa Prudencia, corren que es no un primor sino un escándalo, atropellando al que primero se les pone por delante. Un mediano ciclista es dificilísimo que atente contra los transeúntes, tan difícil como lo es que el ciclón pase sin dejar amarga memoria de sí...” (El Noroeste de 13 de agosto de 1907).

Un año más tarde el mismo periódico especulaba sobre las consecuencias de la excesiva velocidad de las bicicletas, que suponían una seria amenaza y el riesgo de enfrentamiento ciudadano entre peatones y ciclistas:

“Y si las excitaciones de la prensa no son recogidas por quien debe, avísele en tiempo para que el ciudadano sepa a que atenerse con los ciclones y para que haga uso del derecho indiscutible que tiene a la vida, defendiéndola como mejor tenga por conveniente. ¿Entendido?” (El Noroeste de 12 de octubre de 1908)

Otras veces las denuncias hacían referencias a la circulación nocturna de bicis que aumentaba los peligros de atropello, tal como se afirma en esta noticia de 1911: “Por la Guardia Municipal fue denunciado al Sr. Alcalde un ciclista que por la noche se ejercitaba en las funciones de dicho sport sin llevar farol ni bocina en la máquina”. En suma, durante los primeros años del siglo XX, las bicicletas irrumpieron en los espacios urbanos compitiendo con caballerías y peatones y protagonizando frecuentes atropellos, tal como reflejan las páginas de sucesos en la prensa local.



□ Salida en La Guía de la prueba Gijón-Villaviciosa-Gijón de 1914.
Foto Winck (Museo del Pueblo de Asturias)



A partir de la tercera década del siglo la llegada paulatina de los automóviles convirtió a los ciclistas de “ciclones atropelladores” en “víctimas de atropellos” a manos de los coches que empezaban a llenar las calles, un proceso que se acentuó en los años sesenta hasta quedar arrinconados los ciclistas ante la presencia masiva de coches en las calles.

Frente a ese cuadro conflictivo por la disputa del espacio urbano entre peatones, bicicletas y después automóviles, habría que reseñar la sorpresa con la que la prensa local recogía las noticias referentes al uso cotidiano de la bicicleta en las grandes ciudades europeas, algo que, sin duda, sorprendía en una ciudad como Gijón donde su uso estaba limitado a algunos varones, obreros y jóvenes fundamentalmente.

Reportajes testimonio, como el de Enrique Canga en *El Noroeste* sobre el uso de la bici en Inglaterra o el de Juan Antonio Onieva en el también diario gijonés *La Prensa* sobre la popularización de la

bici en Ámsterdam, son buena prueba de la enorme diferencia que ya entonces se daba entre las ciudades europeas y las españolas, un hecho que habría que achacar a la ausencia en nuestro país de una planificación de la movilidad urbana racional y equilibrada, modelo de la modernidad centroeuropea.

Así se expresaba el periodista, maestro y escritor Juan Antonio Onieva en un viaje a Holanda, cuando veía el enjambre de ciclistas de todo estado y condición ocupando las calles de Ámsterdam:

“El Imperio de la bicicleta

La bicicleta es en Ámsterdam el vehículo general. Por las márgenes de las calles canalizadas, por las plazas, por los bulevares, no se ve sino gente en bicicleta. Yo iba a pie y me sentía ridículo. Parecía que me hubieran cercenado unos cuantos adminículos de hierro de que Dios hubiera dotado al resto de los mortales.

Por estas rúas se ve en bicicleta a los niños, a las señoritas, a las viejas, a los guardias de orden público y hasta a algunos señores de chaqué, cuando no de sombrero de copa alta”

(La Prensa 21 de julio de 1922).

Adeflor y la bici

La polémica sobre la matrícula municipal de 5 pts. anuales suscitó intervenciones de todo tipo, entre ellas la del periodista Adeflor, entonces colaborador de *El Noroeste*, ante la petición de un joven Enrique Canga que, en un artículo firmado en Londres, solicitaba su siempre estimable opinión sobre el nuevo sistema de transporte urbano:

“¿Que yo escriba de cuestiones de sport y de sport velocipédico? Yo quería saber andar en bicicleta. Me faltaba una cosa, casi nada: perder el miedo de que iba a caerme... Una tarde ¡tarde memorable! Fui al velódromo. En vano hice ensayos, en vano me dirigían mi hermano Arturo y un amigo. Yo perdía el equilibrio y me iba sobre uno de ellos. La paciencia llegó a su colmo. Arturo dijo:

- Ahora mismo vas a aprender. Sígueme. Y le seguí. Llegamos a Begoña, a lo más alto de la cuesta que muere en la Plaza del Seis de Agosto.

- Monta -me dijo severamente-. Si no aprendes ahora, no aprendes nunca...

Y empujando con violencia la bicicleta por el sillín me mandó cuesta abajo. Mi azoramiento fue terrible. Ni apreté el freno ni miré de frente... Perdí el conocimiento.



No obstante mi frustrado suicidio de la Cuesta de Begoña, yo soy un enamorado de ese sport. Una población por donde circulan muchas bicicletas tiene aspecto de ciudad febril y rica. Parece que los ciclistas comunican vida, energía, actividad. Es un pueblo moderno aquel por el cual se ven muchos jóvenes de un lado para otro encima de sus máquinas. ¿Qué hay de vez en cuando un atropello? No está mal. Es un accidente del progreso. ¡Qué vale eso con lo que ocurre en Nueva York! –como dice un amigo mío para despreciar nuestras catástrofes-.

□ El aprendizaje en el manejo de la bici era habitual entre la infancia gijonesa. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



Distingo sin embargo. Hay pollo de comercio de la plaza que sale por ahí como una exhalación para que le vea la novia, sin perjuicio de tropezar con una vieja que va a misa o con un chico que juega sobre el asfalto. Y no está bien esa manera de hacer el amor. Yo comprendo como tú la bicicleta cuando es elemento para ejercicio y para lucha sportiva, y sobre todo cuando es el “caballo del pobre”, cuando le sirve al empleado, al oficinista, al proletario para ir a la lejana fábrica en busca del sustento...” (El Noroeste de 26 de abril de 1908)

□ Muchacho en bicicleta en un chalet de Somió, Gijón. Familia Fernández Villaverde (Museo del Pueblo de Asturias)

12

CAPÍTULO 12

La Vuelta Ciclista a Asturias



- Paso de los corredores por una pista sin asfaltar durante la 1ª Vuelta Ciclista a Asturias de 1926.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

La idea de organizar una Vuelta a Asturias en toda regla venía de antiguo pues la primera iniciativa se produjo en 1908, durante el banquete que se dio en honor de los Hermanos De la Cuesta por su triunfo en la Vuelta a Tarragona. El primer impulso surgió de la sociedad “Gijón Sport Club” que pretendía organizar una gran carrera nacional, con salida y llegada en Gijón, en cuatro etapas y un total de 592 kilómetros. En distintas ocasiones resucitó la iniciativa que no logró materializarse hasta 1925 con los mismos animadores de veinte años antes: el Club Ciclista Gijonés, que aportó 250 pts., y los hermanos De la Cuesta, con otras 250 pts., más una bicicleta valorada en la misma cantidad.

Además, se consiguieron pequeñas ayudas de la Diputación de Oviedo, de algunos Ayuntamientos y de varias sociedades (Club Gijonés de La Habana), a lo que se unieron aportaciones personales y de algunos garajes ciclistas.

Después de meses de preparativos a lo largo de todo el año 1925, por fin en noviembre se celebra la Primera Vuelta a Asturias que por su limitado recorrido, sólo 231 kilómetros en una sola etapa, será denominada “Pequeña Vuelta a Asturias”. La prueba se promocionó singularmente en la prensa dando noticia de los horarios de paso de los corredores e indicando los sitios más espectaculares para presenciar el recorrido (los altos de La Llama, El Pedrosu, El Infanzón, Pumarín, Pruvia, Buenavista, la Arraigada y Tabaza).

Participaron en esta Pequeña Vuelta a Asturias 21 corredores, trece de ellos de Gijón, entre los que estaban las principales figuras nacionales (los hermanos Trueba, Barroetabeña) y todas las glorias locales (Jesús de la Cuesta, Víctor Rojo, “Pinzales”, Ángel Castro), auxiliados por una caravana de diez coches con jueces, observadores, periodistas y equipo médico. La salida se dio a las 5,30 de la mañana en el Café Dindurra, que permaneció toda



□ Distintas imágenes de 1ª Vuelta Ciclista a Asturias en 1926.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



la noche abierto, y el recorrido discurría por Pola de Siero, Villamayor, Colunga, Villaviciosa, Oviedo (donde los ciclistas tenían un descanso de una hora), Grado, Avilés y Gijón.

Al control de aprovisionamiento con parada en Oviedo llegaron destacados los tres corredores que se disputarían el final al sprint en Gijón: los gijoneses Víctor Rojo y Ángel Castro, que hicieron segundo y tercero, y el ganador, Segundo Barroetabeña, al que se acusó de haber “chupado rueda” durante muchos kilómetros para ganar en la recta final. El vizcaíno Barroetabeña montaba una bicicleta *Helvetia* y realizó el recorrido en 9 horas, 10 minutos y 50 segundos a una media de 25 kilómetros por hora, recibiendo como premio 500 pts., un par de zapatos de Antonio Notario, una cena del Restaurant Mercedes, una caja de sidra champán de Muñiz y Casas y la Copa de Automóvil Bazar de Oviedo.

Los segundo y tercer clasificados, ambos sobre bicicletas Cuesta, recibieron simi-

lares premios con dinero en metálico, una bicicleta, comida y bebidas variadas “... más un pollo asado del establecimiento *Los Cuatro Caminos de La Calzada*”. En esta prueba fue descalificado por ser remolcado por un sidecar en la subida a Grullos el corredor Vicente Trueba, según testimonio de uno de los jueces.

Al año siguiente, 1926, se organizó la Iª Vuelta a Asturias tras una campaña de captación de fondos que incluyó un partido de fútbol amistoso entre el Club Fortuna y la Unión Deportiva Racing.

La carrera se disputó a lo largo de 676 kilómetros en tres etapas y con 48 corredores inscritos, una parte de ellos procedentes de Santander, País Vasco, Madrid y Cataluña, logrando el primer puesto el corredor irunés Ricardo Montero, seguido por el catalán Mució y por el gijonés Ángel Castro, que marchó en cabeza el 80% del recorrido y que, por ser el primer corredor regional, se adjudicó el Campeonato de Asturias.



□ Imagen de Iª Vuelta Ciclista a Asturias en 1926.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

□ Corredores escapados en la subida de La Espina durante la Iª Vuelta Ciclista a Asturias de 1926.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



La IIª Vuelta a Asturias de 1927 contó con un largo listado de patrocinadores entre entidades y comerciantes, destacando la amplia nómina de garajes y de tiendas de venta de bicicletas que colaboraron económicamente (34 en toda Asturias, de ellos once en Gijón), a lo que se unieron los fondos procedentes de las entradas de varios partidos de pelota y de fútbol. La organización, como en las dos anteriores, corrió a cargo de un ya veterano Club Ciclista Gijonés que en 1927 estrenó insignia metálica compuesta por un triángulo con los colores blanco y rojo de la matrícula de Gijón, las iniciales del

Club –C.C.G.– y una rueda de bici en el centro. Se diseñó un recorrido largo de 836 kilómetros, en cinco etapas con un día de descanso intermedio, que discurriría por el interior (Cangas de Narcea) y por la costa (de Lluarca a Llanes) con salida y llegada en Gijón.

Tomaron la salida 23 corredores entre los que se contaban los más destacados de España que recorrieron cinco etapas con el triunfo final del catalán Mució. Como primer corredor regional se clasificó José Menéndez “Pinzales”, proclamado campeón de Asturias.

□ Imágenes de la IIª Vuelta a Asturias de 1927 con un recorrido de 836 kilómetros en cinco etapas.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

□ Llegada al Muro de en una carrera de 1932.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)







Para organizar la IIIª Vuelta Ciclista a Asturias en 1928 se nombró un Comité Organizador amplio, en sustitución del Club Ciclista Gijónés, con el fin de gestionar una carrera que requería de múltiples apoyos pues solo en premios la

dotación se elevaba a 15.000 pts. Se demandó la colaboración económica de entidades y de particulares de toda la región con listas de donantes expuestas en los establecimientos relacionados con el ciclismo, sociedades culturales y deportivas

- Imagen del Campeonato de Asturias de 1932.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)
- Mapa de la IIIª Vuelta Ciclista a Asturias de 1928 que se extendió a lo largo de 851 kilómetros en cuatro etapas.
Biblioteca de Asturias
- Grupo de ciclistas y acompañantes en la salida de Llanez durante la IIª Vuelta a Asturias de 1927.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



y peñas ciclistas en las que personas particulares aportaban pequeñas cantidades para sufragar los premios. Desde la prensa se animaba a los asturianos a colaborar en el evento resaltando su importancia y el carácter popular de la prueba:

“Sin que pueda oler a reclamo bien podría asegurarse que la Vuelta Ciclista a Asturias es la primera entre todas las nacionales. La Vuelta al País Vasco y la Vuelta a Cataluña tienen carácter internacional; con carácter nacional, ninguna como la nuestra, que ha de reunir a lo más granado del ciclismo español. Atendiendo a esto, no nos cansaremos de aconsejar la ayuda de todos; la Vuelta a Asturias es eminentemente popular y necesita de todos, del grande y del chico, del rico y del pobre; todos tienen la obligación de contribuir a su presupuesto de gastos” (El Noroeste de 14 de julio de 1928)

Buena prueba de la importancia que se daba a la difusión del acontecimiento y al marketing promocional del mismo puede ser la edición de una hoja publicitaria editada a color con el recorrido y kilometraje de las cuatro etapas y de un llamativo cartel anunciador, obra del diseñador y dibujante gijonés Germán

Horacio, hijo de Pachín de Melás, que representa a un routier en plena carrera “chupando del bote”, una imagen que evoca los sufrimientos de los practicantes de este deporte. Un mes antes se celebró el Campeonato de Asturias, con triunfo de Ángel Castro, en el que se centraban las esperanzas regionales de una victoria local en una Vuelta más exigente, pues constaba de cuatro etapas con un recorrido de 851 kilómetros.

En esta vuelta se estrenó el “Equipo Cuesta” formado por dos corredores nacionales (Mariano Cañardo y Victoriano Otero) y dos regionales (Ángel Castro y “Pinzales”) que habían de competir con las grandes figuras nacionales del momento pues todos los grandes “ases” españoles figuraban en la lista de los 27 corredores inscritos. La carrera fue considerada muy dura por todos los participantes y la victoria final se la llevó el irunés Ricardo Montero, seguido de Cañardo, Mateu, Vicente Trueba y Ángel Castro, que repetía como primer corredor regional.

Los Garajes de Bicicletas

El ambiente ciclista de los años veinte giraba en torno a los garajes de bicicletas, el espacio donde se vendían, preparaban y reparaban las máquinas y en el que se hablaba y discutía sobre todos los temas de actualidad de la bicicleta. Allí se conocían nue-

vas marcas o novedosas mecánicas, se charlaba sobre las pruebas convocadas y la cuantía de los premios, y se difundían las actividades del Club Ciclista o del resto de las peñas existentes. Además, los garajes organizaban competiciones propias ("Prueba Castro", "Prueba Hevia"), eran los lugares de inscripción para participar en excursiones y aportaban dinero u objetos (llantas, bocinas, lámparas) a las competiciones programadas.



La mayoría de los garajes de Gijón fueron establecidos por ciclistas que combinaron o remataron su carrera profesional con el taller, como fue el caso del Garaje Cuesta (Jesús y Marceliano), Garaje Castro (Ángel Castro, campeón de Asturias y presidente del Club Ciclista de La Calzada),

Garaje Rojo (Víctor Rojo, campeón de Asturias en 1925), Garaje Pinzales (José Menéndez, campeón de Asturias en distintos años) o del Garaje Fombona.

Otro establecimiento con dedicación exclusiva a la bicicleta fue París Sport, quizás la única iniciativa empresarial en el sector de un americano (Francisco Díaz, procedente de Ponga y emigrante en Chile) con cierta visión de futuro, pues

en la década de los años veinte la venta de bicicletas experimentó un alza notable, al calor de la bonanza económica y del aumento del consumo.

Con una dedicación mixta, bicicletas y motocicletas, funcionaron otros varios como el Garaje Automoto, Garaje Díaz Hermanos, Garaje Primitivo Fernández y Garaje Manuel Diego, mientras que el Garaje Moderno se dedicaba, además de bicis y motos, a los automóviles.

□ *El Imparcial* de 1/03/1923

□ Interior del Garaje Cuesta en la calle Corrida. Familia De la Cuesta



Cuando la Vuelta a Asturias se había labrado un reconocido prestigio se inició su decadencia pues en los años siguientes no se celebró, quizás por aumentar las pretensiones —convertirla en prueba internacional— o quizás por carecer de una organización más profesional y consolidada pues se forzó la fusión entre los dos clubs organizadores (el histórico Club Ciclista Gijonés y el más reciente Club Ciclismo Sport) pero la entidad resultante fue incapaz de organizar la Vuelta a Asturias de 1929.

Con todo, el legado de las cuatro vueltas a Asturias —la pequeña de 1925 más las otras tres— fue muy importante no sólo porque estimuló el ciclismo profesional interior y permitió ver correr a todas las glorias nacionales del momento sino también

porque aumentó el uso de la bicicleta, tal como comentaba la prensa deportiva regional: “Después de la Iª Vuelta a Asturias el número de bicicletas en nuestra provincia aumentó en unos términos fantásticos” (*Ecos Deportivos* de 11 de abril de 1927).

Parece evidente que la práctica ciclista se incrementaba sustancialmente, tal como reseñaba la prensa especializada que valoraba el interés por la bicicleta en niveles similares al que suscitaba el fútbol: “De la bicicleta ya se tiene el concepto acertado y alto que se merece... Hay dos deportes populares favoritos en nuestra región, que son el fútbol y el ciclismo” (*Ecos Deportivos* de 23 de mayo de 1927).

Hay que añadir que en las cuatro vueltas a Asturias la iniciativa de su puesta en marcha y la organización de las pruebas correspondieron al Club Ciclista Gijonés y que el comienzo y el final de las mismas siempre fue Gijón, sin duda la capital ciclista de Asturias.

□ El pelotón se fracciona en la subida a Peñaflores durante la IIª Vuelta a Asturias de 1927.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

CAPÍTULO 13

La Proliferación de Sociedades Ciclistas

A pesar de que la Vuelta a Asturias no volvió a celebrarse en años posteriores, la semilla de la afición estaba sembrada en Gijón cuyo ambiente ciclista alcanzó cotas históricas de participación en los últimos años de la década de los veinte y primeros de los treinta.

Al elevado número de garajes y de tiendas vendedoras existentes en la ciudad, se sumó una amplia nómina de clubs ciclistas organizadores de competiciones que recorrían las calles de la ciudad y los alrededores -en especial, la subida al Infanzón- para dirigirse a las principales villas asturianas y volver a recalar en Gijón. La variedad de las pruebas promovidas por



las sociedades ciclistas era tal que había competiciones para profesionales con licencia, aficionados, juveniles e infantiles -desde 1920 el Club Ciclista Gijonés organizaba para menores de 16 años una de

□ Participantes en una prueba de ciclistas neófitos o principiantes en 1928 con salida en los Jardines de la Reina. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



12 kilómetros (Piles-Somío-Piles) más otras convocadas exclusivamente para miembros socios de cada entidad.

Otra modalidad destacable eran las carreras denominadas de neófitos o principiantes que, desde 1922, el Club Ciclista organizaba en Gijón para “... corredores asturianos que nunca hayan corrido una carrera”, una prueba de 38 kilómetros consistente en

cuatro vueltas al circuito Humedal-Musel-Humedal, bajo el patrocinio del Garaje Cuesta.

La tradición y eficacia organizadora del Club Ciclista Gijonés tuvo su continuidad en la Peña Ciclista Gijonesa constituida en 1930, también por iniciativa de Jesús de la Cuesta que fue nombrado presidente y en cuya directiva figuraba José Menéndez “Pinzales”. La Peña Ciclista organizaba muy diferentes pruebas: campeonatos regionales, pruebas para

sus socios y para los denominados “no corredores”, o sea, novatos, y excursiones dominicales variadas (en marzo de 1930 se convocaron salidas en bici a Villaviciosa, Colunga, Avilés e Infiesto, previa inscripción en el Garaje Cuesta). El listado de rutas realizadas colectivamente en bici por la Peña Ciclista incluía toda la geografía regional, con dos excursiones que podemos considerar especiales, como eran la anual cita de verano en Covadonga y la salida a la nieve organizada en febrero y que tenía como objetivo subir a la Collada de Arnicio para disfrutar de los paisajes nevados. Las excursiones se realizaban a un ritmo suave para facilitar la incorporación de todo tipo de socios, en algunos casos femeninos, y las máquinas llevaban los banderines con los colores de “la Ciclista”, que eran los de Gijón.

En 1931 la Peña Ciclista abrió un local en la calle Mieres en el que se instaló un gimnasio para facilitar que sus socios pudieran ejercitarse físicamente en los días lluviosos o en las cortas jornadas de invierno.

Excursión a Covadonga de la Ciclista Asturiana

“El próximo domingo, día 25, coincidiendo con el segundo año de fundación de esta sociedad, se celebrará la esperada excursión al histórico sitio de Covadonga para la que quedan invitadas todas las sociedades hermanas de la provincia y en particular la veterana Peña Ciclista Gijonesa, que tantas demostraciones tiene dadas de su amor al desamparado ciclismo. Para dicho “paseín” tienen anunciada su participación viejas glorias del ciclismo asturiano capitaneadas por nuestro Presidente Honorario D. Jesús Cuesta y su hermano Marcelano, y si hay que lamentar alguna baja de estos grandes amantes de la bicicleta, serán representados por algún hijo o nieto, pues esta excursión les servirá de recordatorio para los que en este mismo mes hace 25 años, celebraron este mismo paseo entre dos cuartas de polvo y algún gesto extraño del que no conocía ese medio de locomoción tan al alcance de todos. Del grupo infantil de la Ciclista también tendremos representación ya que la media horaria será de 25 kilómetros por hora” (El Noroeste de 21 de junio de 1933).



Artículo de Jesús de la Cuesta animando a participar en la excursión a Covadonga:

“Cercana la fecha señalada para la celebración de la excursión a Covadonga que con tanto acierto ha dispuesto la Sociedad Ciclista Asturiana, no puedo por menos de decir algunas palabras acerca de este acontecimiento ciclista al que asistiré con el mismo entusiasmo que treinta años atrás, y no se crea que sólo entre los más jóvenes, sino acompañado de varios que hace muchos años han sido mis compañeros de excursión y que esperan con ansia a que llegue la hora de partida.

Para los que no saben los encantos de estas excursiones, si ellas son ordenadas y a marcha moderada, ni conocen lo benéfico que hacen en el cuerpo y en el alma, les parecerá pueril el que personas con familia creada y no muy jóvenes tengan cariño e ilusión por la práctica de caminatas ciclistas de 182 kilómetros como la de que se trata, pero precisamente porque es pueril es encantador, pues nos acerca a la naturaleza y nos hace disfrutar de un sano optimismo que no debemos tratar de perder, sino fomentarlo, pues nada aleja más la vejez que la lucha y el movimiento. Nada tan hermoso como el ejercicio suave y acompañado, de un pedalear a velocidades de unos 15 kilómetros

por hora, aspirando las brisas matinales, entretenidos en la conversación y en la admiración de lugares y de paisajes que evocan recuerdos, que fijan nuestra atención y nos educan espiritualmente. Este ejercicio, esta caminata ejecutada con ese orden indicado, con esa velocidad tan moderada, sobre una carretera casi toda llana y con excelente piso, no solo está al alcance de todo el mundo entrenado o desentrenado, sino que es de una atracción grandísima y debemos por las causas indicadas propagar este interés en beneficio del que no sabe (que no se puede juzgar de lo que no se conoce).

Tendríamos mucho gusto en ver sumarse a la caravana en los distintos pueblos del trayecto otros núcleos ciclistas que podrían incorporarse a las horas señaladas para el paso. Me permito aconsejar a los excursionistas que vayan provistos de comida de mediodía o de elementos para confeccionarla, pues de ese modo pueden hacer uso de ella a la llegada en el sitio más a propósito o apetecible, a su gusto, sin pérdida de tiempo. También sería muy conveniente que llevaran máquinas fotográficas y lo que pueda contribuir a perpetuar el recuerdo de la excursión. La dirección de la excursión será encomendada por la Directiva de la Ciclista Asturiana a aquellos ciclistas que juzgue más expertos para este fin. Jesús Cuesta” (El Noroeste de 24 de junio de 1933).

┐ Jesús de la Cuesta, con boina y pin de BSA, y otros ciclistas en la excursión a Covadonga organizada por la Ciclista Asturiana en 1935. Familia De la Cuesta



□ Los campeones locales Samuel Meana y Pinzales en una carrera celebrada en El Muro en 1932.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



□ Participantes en una carrera ciclista con salida en la calle Cabrales en 1923.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

También mostraron una gran actividad las sociedades constituidas durante estos años en los barrios de Gijón cuya existencia viene a demostrar el desarrollo de la afición por el ciclismo en todos los colectivos sociales y la tendencia a la agrupación ciudadana por barriadas, en un Gijón que incrementaba su plano ur-

bano y su población. En 1929 se censan cinco entidades ciclistas en la ciudad, en La Calzada, El Llano y Somió, más la Peña Ciclista de la Unión Velocipédica Gijonesa y el Ciclón Pedal Club. Al menos, en 1928 ya existía la Peña Ciclista El Llano, que organizaba la Vuelta a El Llano, y un año después se fundó la Unión

Velocípédica Española –La Calzada– bajo la presidencia del campeón local Ángel Castro y la Unión Ciclista de Somió, que tenía como local social la Barbería de Eduardo Tuya, promotora del Campeonato de Somió, además de otras carreras para sus socios adultos e infantiles.

Todas estas sociedades tenían una sana rivalidad en la organización de pruebas propias como luego veremos, rivalidad que también extendían a otros campos deportivos como el fútbol, siendo frecuente que realizaran entre ellas retos ciclistas o balompédicos, como el que registra *El Noroeste* en 1929 para disputar partidos de fútbol en la playa entre escuadras ligadas a los garajes ciclistas más conocidos:

“El Ciclón Pedal Club, compuesto por los ciclones del Garaje Hevia, reta al equipo de los chóferes del Garaje Asturias. Nuestro equipo se compone de los siguientes vendavales: Fombona; Armando y Pepón; Drogo, Plá y Joselín; Veletia, Luisón, Farpo, Manolín y Dilecta” (*El Noroeste* de 13 de abril de 1929)

Los Ciclistas Naturistas

Dentro del colectivo ciclista surgió en los años treinta un grupo de deportistas partidarios de una alimentación limitada a las frutas y verduras, en la línea que propugnaban los grupos naturistas presentes en las Sociedades de Cultura e Higiene de Gijón. Estas entidades tuvieron en nuestra ciudad una importante actividad con la creación de quince sucursales en los distintos barrios y en la zona rural, entre las que destacó la Sociedad de Cultura e Higiene de Cimadevilla. Como ejemplo de la existencia relevante de ciclistas naturistas, reseñamos dos celebraciones gastronómicas anunciadas en la prensa en el segundo semestre de 1932:

“El Grupo Naturista de la Peña Ciclista Asturiana celebrará un “banquete frugívoro” en Aboño en honor de los Campeones naturistas Sixto, Barros y Justino Medina para celebrar sus éxitos con un original menú que no dejará de llamar la atención por su originalidad y frugalidad:

Uvas natura; Peras y melocotones; Pasas “Justino”; Dátiles “Sixto”; Rosquillas integrales “Celes-to”; Polvorones integrales “Vilamos”. (*El Noroeste* de 27 de agosto de 1932).

“Mañana domingo se celebrará en El Cañaveral un banquete en honor del campeón Justino Medi-



na, ofrecido por los vegetarianos de la “Ciclista Asturiana”, y cuyo menú está de acuerdo con el nuevo régimen entrofológico”. (*El Noroeste* de 22 de octubre de 1932).

□ Justino Medina, campeón de Asturias en 1932.
Archivo Janel Cuesta

CAPÍTULO 14

I4

Carreras y Competiciones Ciclistas



- Tirones y escapadas durante el Campeonato de Asturias de 1930. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

Como muestra de la intensa y variada actividad competitiva del ciclismo en Gijón se puede hacer una mención de las principales pruebas disputadas en el bienio 1929 y 1930, momento álgido del entusiasmo por la bicicleta y de la afición por la competición ciclista.

La prueba más importante de la temporada discurría en agosto durante las Fiestas de Begoña por el circuito más atractivo del entorno (Piles-la Guía- Infanzón-Somió-Piles) que aunaba llano con subida y una espectacular bajada, al que se daba siete vueltas hasta totalizar 88 kilómetros, con final en la avenida de Rufo Rendueles.

Esta prueba conoció como triunfadores a todas las figuras locales y en 1929 la victoria correspondió a José Menéndez “Pinzales”, que ganó al sprint por una rueda a Cesáreo, vencedor en convocatorias posteriores. La organización recayó históricamente en el Club Ciclista Gijonés hasta que se constituyó la Peña Ciclista Gijonesa, quien también se hizo cargo desde

entonces del Campeonato Regional Asturiano de fondo en carretera. Otra clásica era la carrera Gijón-Oviedo-Gijón de 58 kilómetros que se corría todos los años sobre el mismo trayecto para establecer un tiempo comparado, cuyo record ostentó durante muchos años José Menéndez “Pinzales” (1 hora, 47 minutos y 43 segundos) hasta que Samuel Meana lo rebajó en casi diez minutos en 1932, encabezando un pequeño pelotón en el que figuraba el propio “Pinzales”.

La temporada ciclista normalmente se iniciaba en abril con las llamadas “Carreras de las medallas,” cuyos premios consistían exclusivamente en medallas de oro y plata.

Eran tres competiciones sucesivas celebradas en domingo para que se pusieran a punto los corredores, con salida y llegada en Gijón y recorrido hacia Avilés, la primera, y hacia Oviedo, las otras dos, con el fin de recorrer rutas de buen firme, poco habituales en la región.



□ Corredores de la Peña Ciclista Asturiana en la Plaza del Carmen en 1932.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



□ José Menéndez "Pinzales", el ciclista más destacado de Gijón durante los años Treinta. Familia Pinzales

□ Imágen de la 1ª Vuelta a Asturias de 1926. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



Normalmente en el mes de mayo se corría la "Carrera Hevia", organizada desde 1927 por el popular garajista de bicis Jesús Hevia y anunciada con antelación para que todos los ciclistas pudieran prepararla adecuadamente en sus dos

categorías: neófitos y profesionales. El inicio era en el propio Garaje Hevia, carretera de Ceares, actual Hermanos Felgueroso, para recorrer un centenar de kilómetros (Villaviciosa, Infiesto y Pola de Siero) y acabar en el Ayuntamiento de

Gijón, con un cuadro de vencedores en el que figuran Pinzales, Cesáreo, Díaz, Núñez y Pelayo. La prueba fue adquiriendo más entidad y acabó siendo por etapas desde 1931, cuando la “Vª Carrera Hevia” se disputaba en tres etapas de ida y vuelta (Gijón-Avilés; Gijón-Oviedo y Gijón-Villaviciosa).

La sociedad ciclista de La Calzada organizó en 1929 dos pruebas, una para ciclistas federados (100 kilómetros por Noreña, Oviedo, Avilés y Luanco con punto de partida y de llegada en La Calzada) y otra para aficionados (37 kilómetros sobre un circuito de cinco vueltas entre La Cruz de los Campones y Cuatro Caminos) limitando el número de partícipes a sólo los residentes en El Natahoyo, Jove, La Calzada, Veriña y Tremañes.

La muy popular Vuelta a El Llano, organizada por el Club Ciclista de este barrio, tenía un recorrido de 112 kilómetros que discurría por Siero, Oviedo y Gijón, una prueba en la que resultaron triunfadores de distintas ediciones Cesáreo y Pinzales,

y que en 1930 se denominó III Tour Provincial. La misma peña de El Llano programó también una carrera para neófitos y otra para sus socios, de 55 kilómetros de recorrido, previo pago de una inscripción de una peseta y con el requisito de no haberse clasificado para ninguna provincial.

También tuvo continuidad el “Campeonato de Somió” que se corría en septiembre para aficionados a iniciativa de la Unión Ciclista de Somió, un club que además organizaba su propia carrera provincial (90 kilómetros de recorrido) en la que en distintos años resultaron vencedores Cesáreo y Senén Piñera “Pericachu”.

La “Vuelta a Granda” se corrió por primera vez en 1928 en un circuito local de 60 kilómetros y, un año después, la II Vuelta a Granda, debido a su buena organización, adquirió carácter provincial, tras aumentar el recorrido inicial. Otras entidades no estrictamente ciclistas también proyectaban carreras, como el Ca-



□ Cesáreo, con maillot del equipo Cuesta, vencedor en numerosas pruebas regionales. Familia Pinzales



sino de Begoña que organizó en mayo de 1930 la “II Vuelta al Tucu”, con salida y llegada en El Llano del Medio. La temporada finalizaba con la llamada “Carrera del Turrón”, que cerraba el calendario anual el 25 de diciembre por parte de la Peña Ciclista Gijonesa, una simpática prueba ciclista cuyo recorrido era de dos vueltas al circuito del Infanzón y que se remataba con el reparto del turrón entre todos los participantes en los locales de la Peña.

Buena prueba de la pasión del ciclismo en Gijón se apreció durante la celebración del Campeonato de Asturias de 1932 que se celebró sobre una distancia de 137 kilómetros con salida y llegada en Gijón.

La presencia de público fue tan masiva y descontrolada que la prueba finalizó sin un vencedor, pues los cuatro escapados (Pinzales, Samuel Meana, Benjamín y Medina) no pudieron disputar el sprint. No hay que olvidar que los ciclistas gijoneses también participaban en el resto de las competiciones celebradas en la

provincia, sobre todo las que se convocaban en el área de Avilés, de Oviedo y de las cuencas mineras, obteniendo importantes éxitos deportivos y económicos.

En los inicios del ciclismo todos los corredores partían sin recursos propios y con escaso o nulo apoyo externo, por lo que la categoría de las pruebas se establecía, sobre todo, en razón a los premios en metálico que recibían los primeros clasificados.

También hay que reseñar la celebración de la primera prueba de ciclo-cross celebrada en Asturias, una práctica que entonces se denominaba “carrera ciclopeñestre”.

La primera competición de estas características se realizó en 1929 en el Muro de San Lorenzo, a lo largo de un circuito de 25 kilómetros que incluía a tramos iguales trozos de piso de asfalto y otros de piso de arena, una modalidad que contó con numeroso público.

□ El campeón ciclista Senén Piñera, “Pericachu”, apelativo relacionado por su vinculación al merendero “El Pery”. Anónimo (Museo del Pueblo de Asturias)

□ Imagen del Campeonato de Asturias de 1932. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)





CAPÍTULO 15

El Día del Pedal de 1931

En la década de los años treinta el ciclismo aficionado asturiano culmina su evolución progresiva con la organización de un conjunto de eventos que van más allá de las pruebas de competición y de las excursiones grupales pues se logra organizar toda una fiesta popular y participativa en torno a la bicicleta: el Día del Pedal.

Bajo esta denominación, un colectivo de sociedades ciclistas regionales puso en marcha un amplio programa de difusión de la bicicleta con un especial reconocimiento de su función social, cultural y democrática.



- Día del Pedal, Oviedo 1931.
Archivo Janel Cuesta
- Salida de una carrera en el Muro de Gijón en 1933. De izquierda a derecha figuran: "Pinzales", Bolanière, detrás "El Pericachu" (del merendero El Pery), Salvador (del merendero Bellavista), Moisés Gancedo (de paisano), Benjamín (Campeón de Asturias de ese año) y Laguna. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



□ *Ecos Deportivos*, 18/07/1927



□ *Ecos Deportivos*, 17/01/1927

La convocatoria tomó cuerpo desde la Sociedad Ciclista Asturiana que planteó la celebración de una gran concentración de ciclistas en Oviedo, centro político y geográfico de la región, y que superó las reticencias de los deportistas gijoneses dedicando la jornada a la realización de un merecido homenaje a Jesús de la Cuesta “por su constancia en la práctica y difusión del ciclismo”.

El homenaje fue admitido por el veterano ciclista gijonés “... sin creerme merecedor de tal honor”, que lo aceptaba “... por coincidir con la Fiesta del Pedal, que siempre estuve pensando llevar a cabo por lo que pido que me honren con la dirección personal de la organización de la citada fiesta” (*El Noroeste* de 4 septiembre de 1931).

Las sociedades organizadoras del homenaje se repartían por toda Asturias y, además de la Sociedad Ciclista Asturiana, respaldaban la convocatoria la Peña Ciclista Gijonesa, el Club Ciclista de Somió, la Peña Ciclista La Nalona de

Sama, la Peña Ciclista La Mierense, Garage Turón de Mieres y la Ciclista Turonesa.

Concebida como una jornada festiva y participativa, se puso en marcha un programa de actividades muy variado que incluía una gran concentración en Oviedo con llegada simultánea de colectivos ciclistas desde todos los puntos de Asturias, una concentración en el Ayuntamiento combinada con actividades lúdicas (gira campestre en el Campo de San Francisco), deportivas, institucionales y culturales (visita guiada a los monumentos del Naranco, Santa María y San Miguel) que finalizaban con el homenaje a Jesús De la Cuesta, que concebía el evento como “... una manifestación grandiosa del ciclismo asturiano”.

El desplazamiento hacia Oviedo de más de mil personas el 27 de septiembre de 1931 también se podía hacer en tren pero la convocatoria era acudir en bicicleta, formando grandes grupos que fijaban su salida a las siete de la mañana en distintas localidades de la región: Gijón, con

Gijón, capital del Ciclismo Regional

Las reticencias gijonesas a que la celebración se convocara en Oviedo no sólo tenían que ver con la rivalidad deportiva habitual sino, y sobre todo, por la consideración de que había sido Gijón la ciudad más entregada a la promoción del ciclismo y donde el número de practicantes era mayor, tal como precisaba y puntualizaba el diario El Noroeste en un comentario periodístico:

“No nos parece muy acertado, tratándose de ciclismo, que haya recaído en Oviedo la designación; parécenos que la preferencia debía de haber sido para la localidad que más haya batallado por el deporte ciclista y en tal caso no podía recaer la designación en otra población que Gijón; pero esto no debe de servir para restar el más mínimo entusiasmo a la celebración de la Fiesta del Pedal...”

Hace tiempo, mucho tiempo que Jesús Cuesta, el veterano entre los veteranos, en quien está latente la afición al ciclismo hoy como hace cuarenta años, venía dándole vueltas en su magín a la Fiesta del Pedal en Asturias. No debía creer la fruta madura cuando no se decidía a arrancarla. Ahora, elementos entusiastas han tomado con empeño la iniciativa y para darle mayor brillantez la han asociado a un acto que los ciclistas de toda Asturias esperaban realizar desde hace tiempo: el homenaje a Jesús Cuesta.



En pocas regiones españolas estará tan arraigado como en la nuestra el ciclismo; no sólo el deporte de carreras, de competiciones, sino principalmente el del excursionismo, y más principalmente aún el ciclismo utilizado por la clase obrera como medio de acortar la distancia entre la vivienda y el taller, la obra o la fábrica. Siendo así; siendo Asturias

una de las regiones donde con más intensidad se cultiva el ciclismo...” (El Noroeste de 19 de septiembre de 1931)

□ Las competiciones ciclistas despertaban gran interés popular en Gijón. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)



AVISO A LOS CICLISTAS

Bicicletas	Aleyon	300 ptas.
Bicicletas	B. S. A.	345 ptas.
Bicicletas	Laber	300 ptas.
Bicicletas	Ontario	250 ptas.
Bicicletas	Novelty	225 ptas.
Bicicletas	Fidella	250 ptas.
Bicicletas	Thomann	300 ptas.
Bicicletas	Diamant	275 ptas.
Bicicletas	Trebor	225 ptas.
Bicicletas	Hopper	275 ptas.
Cubiertas	Dunlop, Miché- lin y Hutchinson, á.....	15 ptas.
Cámaras	íd. íd. íd., á	7'50 p.

Accesorios en general :: :: :: ::

:: :: :: Precios sin competencia

GRAN GARAGE LAGUNA

Paseo de Santa Clara, 7

OVIEDO

□ El Noroeste, 22/09/1925

una presencia masiva de ciclistas, Avilés, donde se reunían los ciclistas de la costa occidental, Mieres y los del valle del Caudal-Aller, Pola de Siero con los procedentes del oriente interior, Villaviciosa, que reunía a los del oriente costero, Sama, punto de concentración del valle del Nalón, y Grado, a donde llegarían ciclistas desde Cangas de Narcea, con el fin de estar a las 9,30 en Oviedo.

El buen orden de los concentrados y la exhibición vistosa de sus máquinas y de sus insignias eran también objetivos de una organización que difundía con precisión las normas que debían cumplir los reunidos:

"Al frente de cada caravana, y dirigiéndola, irán los ciclistas de más edad, así como los banderines de las Sociedades ciclistas y las señoras y señoritas que asistan y este grupo de cabeza no deberá ser adelantado por nadie. Los que sean socios de alguna sociedad ciclista llevarán sus distintivos y formarán en la excursión sin ningún orden determinado, procurando llevar el mayor cuidado de cumplir las órdenes de sus jefes y las leyes de la circulación, dando en todo momento la nota de seriedad propia de todo buen ciudadano".

Tras la concentración y el saludo a la ciudad de Oviedo en el Ayuntamiento, venía la competición que se iniciaba con dos pruebas para ciclistas federados (la subida al Naranco "al cronómetro" y una carrera de velocidad de 500 metros por la calle Uría) y otras para el resto de los aficionados en el Paseo del Bombé (carrera de lentitud de 100 de metros y carreras de cintas), con la advertencia de que "Se ruega a los corredores que van a participar en las pruebas, que vayan en bicicleta con la excursión con el objeto de encontrarse todos los corredores en las mismas condiciones para las pruebas".

Tal como reflejó la prensa al día siguiente, las competiciones no revistieron la brillantez deseada por problemas de organización ya que parte del público invadía el espacio de competición que no estaba adecuadamente limitado, lo que viene a indicar que la numerosa asistencia se convirtió en un problema de control de los espectadores. El éxito de la convocatoria promovió su continuidad y hasta las incipientes entidades dedicadas a la promoción del turismo incidían en

la utilidad de la bici, tal como reseñaba la nota de la Junta Local de Turismo de Gijón que respaldaba este tipo de iniciativas en estos términos:

“Ha fomentado el turismo extendiéndolo al obrero y al modesto empleado, quienes utilizando la democrática bicicleta han recorrido la provincia y han llegado a realizar excursiones por las restantes regiones españolas. Es quizás este el medio más completo de dar a conocer las bellezas de nuestra provincia. Más eficaz porque el ciclista puede contemplar el paisaje a todo su sabor (sic) y, desde luego, más económico y al alcance de todos los bolsillos”.

Como colofón de la jornada se celebró el homenaje a Jesús de la Cuesta con el ritual habitual de estos tiempos: un banquete en el Hotel Francés de Oviedo, un regalo adquirido por suscripción popular, iniciada por la Peña Ciclista Gijonesa y respaldada por los diarios *La Prensa de Gijón* y *El Carbayón de Oviedo* -a la que contribuyeron donantes modestos con una peseta y burgueses locales con 50 pts.-, y el elogio merecido de los medios de comunicación que podía resumir este



corto publicado en *El Noroeste*:

“Jesús Cuesta se lo merece todo: por deportista, por caballero, por bueno, por modesto”.

□ Ciclistas y viandantes en el Muro de Gijón.
Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

16

CAPÍTULO 16

El Día del Pedal en Gijón



□ Concentración de ciclistas en la Plaza del Carmen
el Día del Pedal de 1933, Familia de la Cuesta



Dos años después de la primera fiesta de la bicicleta, la Junta Directiva de la Peña Ciclista Asturiana aprueba un calendario de actividades (competiciones y excursiones para los socios y simpatizantes) que se convocan mayoritariamente en Gijón, según reza la crónica periodística:

“En el ánimo de la reunión imperó, casi en absoluto, el criterio de dar el espectáculo íntegro a Gijón, ya que de ningún otro punto cooperan nunca, o casi nunca, para el buen éxito de la prueba” (El Noroeste de 19 de abril de 1933).

Entre las conclusiones figuraba, además de nombrar a Vicente Trueba Socio de Honor, la convocatoria del IIº Día del Pedal en Gijón en la fecha del domingo 27 de agosto de 1933, concebido como una reunión lúdica y deportiva de todos los aficionados a la bicicleta de Asturias.

Se planteaba la concentración en Gijón de ciclistas excursionistas desde distintos puntos de la región (Llanes, Ribadesella,

**¡CICLISTAS! LA
"ORBEA"
SE IMPONE**
Recientes y ruidosos triunfos en todas las carreras españolas. Siguiendo su proceso de ascendientes triunfos, la "ORBEA" continúa en Asturias los siguientes:
Campeonato de Asturias | 1.º PUNTALES, sobre
Circuito de Tineo
Circuito de Luarca
Gran Premio San Agustín | **ORBEA**
Bicicletas "ORBEA", siempre las Campeonas
Exclusiva para Asturias
Establecimientos PARIS-SPORT
COVADONGA, 34 - Teléfono 1443 - GIJÓN

□ La Prensa, 29/08/1935

“NADIA”

TOUR DE FRANCE

SOLIDEZ

ELEGANCIA

Recuerde este nombre
y adquirirá **UNA**

REPRESENTANTE GENERAL:

“PARIS-SPORT”

Covadonga, 34 - - GIJÓN

□ Ecos Deportivos, 22/08/1927



Colunga, Villaviciosa, Cangas de Onís, Arriendas, Infiesto, Nava, Laviana y Sama) para que confluyeran en el centro de la ciudad a una misma hora.

La concentración se produjo al mediodía en la Plaza de Fermín Galán desde donde los 600 ciclistas se desplazaron en sus máquinas hasta la Plaza de la República, a las puertas del Ayuntamiento, donde les recibió el alcalde que deseó una jornada festiva y deportiva.

A continuación se celebró la carrera ciclista anunciada con un recorrido de 22 kilómetros consistente en dar dos vueltas a un circuito urbano, el Muro y el Alto del Infanzón, un recorrido que dominó desde el principio el corredor local Samuel Meana que fue escapado desde los inicios. Meana se presentó en la meta sólo con una ventaja de más de un minuto sobre el segundo clasificado, Severino Hevia, que encabezaba un nutrido pelotón.

Tras la entrega de trofeos se organizó una comida al aire libre en La Providencia donde los ciclistas, sus familias y acompañantes con distintas distracciones y actos conmemorativos como la entrega de un álbum testimonial a Jesús De la Cuesta por su entrega a la difusión del ciclismo en la región.

La celebración fue acogida con gran satisfacción por la prensa local que destacó haber vivido una "... brillante jornada que atrajo la curiosidad del público alcanzando un éxito manifiesto".

(*La Prensa* de 29 de agosto de 1933).



V
E
N
T
A
S

P
L
A
Z
A
S

SON EL ORGULLO Y
SATISFACCIÓN DE LOS
QUE LS POSEEN
AGENCIA EXCLUSIVA PARA ASTURIAS
COVADONGA, 32.-GIJÓN

□ *Ecos Deportivos*, 14/03/1927

Garage Hevia

CONSTRUCTORES de la BICICLETA
"HEVIA"

Representante de las marcas
ARMOR Y CHRISTOPHE

Exposición y venta: Padilla, 2

Taller de reparación y alquiler de bicicletas

SERRAVALLO DE CUENDO, 41

[Puerta de la Villa]

GIJÓN

□ *Ecos Deportivos*, 14/03/1927

□ Grupo de ciclistas participantes en el Día del Pedal en Gijón de 1933. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)

Fiesta escolar 1933.



La Vuelta Ciclista a España en Gijón

Después de numerosas gestiones del Comité Pro Festejos del Verano de Gijón se logró que la ciudad fuera final de etapa de la IIª Vuelta Ciclista a España celebrada en mayo de 1936. Tanto la llegada a Gijón el día 24 de mayo como la salida al día siguiente fueron objeto de controversia por distintos motivos. La llegada se produjo tras la etapa Santander-Gijón de 194 kilómetros, en la que hubo escasa lucha y se resolvió al sprint en el paseo del Muro con la descalificación del vencedor por haber sido empujado en el tramo final y la adjudicación del triunfo a Cañardo, que había entrado en segundo lugar. La siguiente etapa, Gijón-Ribadeo, la 16ª de las veintiuna que hubo en total, fue objeto de un recorte en el recorrido pues, con el fin de acortar el duro trayecto diseñado inicialmente, se optó por dar la salida en Avilés a donde se desplazaron los corredores en automóvil.

Con todo, la Vuelta Ciclista a España de 1936 fue la primera prueba de carácter internacional celebrada en Asturias y con ella llegaron a Gijón importantes figuras extranjeras, sobre todo los belgas Gustav y Alfons Deloor, y todos los ases del ciclismo nacional, con nombres como Mariano Cañardo, Julián Berrendero, Vicente Carretero, Delio Rodríguez o Fermín Trueba

El final de etapa en Gijón marcó historia no sólo porque fue la primera vez que Asturias y Gijón acogieron la Vuel-



ta a España sino por la impresionante recepción popular de la población local, que acudió en masa –las crónicas hablan de 30.000 personas en una ciudad que contaba con 100.000 habitantes– a contemplar la llegada. La muchedumbre de espectadores y la calurosa acogida a los ciclistas dejaron impresionados a los corresponsales de la prensa madrileña desplazada al evento, tal como narra en su crónica el periodista de *El Sol*:

“La llegada a Gijón es de gran espectacularidad. En la ave-

nida de Rufo Rendueles, con una recta enorme, hay unos treinta mil espectadores. La batalla en el sprint final es emocionante. Encabeza Cañardo y Schepers. Cuando el catalán ha conseguido remontar a su enemigo, se acerca Gustavo Deloor, y este empuja la máquina de su compatriota y así Schepers puede pasar por la meta en primer lugar. Varios corredores protestan y el Jurado descalifica a Schepers, pasándole al quinto puesto; el primer puesto se le concede por lo tanto a Mariano Cañardo”.

(El Sol de 26 de mayo de 1936)

- Imagen de los corredores participantes en la Vuelta Ciclista de 1936 tras el sprint del Muro de San Lorenzo. Constantino Suárez (Museo del Pueblo de Asturias)
- Merienda festiva en La Providencia de los asistentes al Día del Pedal de 1933. Familia de la Cuesta



MEMORIA DE Gijón

Gijón | **:Divertia**





La Bici en Gijón.

Del Velocípedo al Carril Bici (I)

La irrupción del ciclismo en Gijón se produjo en el último tercio del siglo XIX con la llegada de los primeros velocípedos y la construcción de un Velódromo Municipal, en el que se celebraban importantes carreras durante las Fiestas de Begoña. Ya entonces por las calles circulaban bicicletas cuyo número aumentó en el siglo XX, cuando los trabajadores empezaron a utilizarlas para su desplazamiento diario. A partir de entonces, Gijón funcionó como polo de difusión del ciclismo, organizando clubs ciclistas, pruebas locales, competiciones regionales y nacionales y hasta su propia fábrica de bicicletas de la marca Cuesta.

En este folleto de Memoria de Gijón se analiza, describe y presenta el ambiente ciclista de la ciudad y de su entorno hasta la Guerra Civil, primera etapa de un acontecimiento social y deportivo que alcanzó cotas aún mayores en períodos posteriores.