



ÁNGEL MATO DÍAZ

La Bici en Gijón

Del Velocípedo
al Carril Bici (II).

Bicicleta, Deporte y Trabajo
(1940-1990)

Prólogo de José Luis Junquera



MEMORIA
DE
Gijón



Ayuntamiento
de Gijón



La Bici en Gijón

Del Velocípedo
al Carril Bici (II).

Bicicleta, Deporte y Trabajo
(1940-1990)

MEMORIA
DE
Gijón



Ayuntamiento
de Gijón

Edita:

Divertia Gijón S.A. - EMULSA - EMTUSA - Ayuntamiento de Gijón

Textos y Autor

“La bici en Gijón. Del velocípedo al carril bici (II). Bicicleta, deporte y trabajo (1940-1990)”:

Ángel Mato Díaz

Prólogo:

José Luis Junquera Álvarez. Presidente de la Federación Asturiana de Ciclismo

Agradecimientos:

Petri Montila, Pablo Velázquez, Rafael Occiuzzi, José Luis Carmona, Dani De la Cuesta, Julia y Enrique Menéndez Piñera, José Luis Soto, César Sánchez, Carlos G. Espina, José Luis Rato, Antonio Menéndez, Avelino Rodríguez, Familia Sánchez Huergo, Janel Cuesta, Tino Antuña, Chechu Rubiera, Gerardo González, Alfonso R. Revuelta, “Cundi”, Carlos García Alcalde, Verónica Santiago.

Foto de portada:

Grupo de jóvenes con bicicletas. Rev. Sello: Foto Vega. Gijón.

Manuscrito: “Venecia” Primavera de 1945 regreso de Candás. Muséu del Pueblu d’Asturies.

Otro material fotográfico:

Muséu del Pueblu d’Asturies, Archivo Municipal de Gijón, Biblioteca de Asturias, Petri Montila, Pablo Velázquez, José Luis Carmona, Dani De la Cuesta, Julia y Enrique Menéndez Piñera, José Luis Rato, Antonio Menéndez, Avelino Rodríguez, Familia Sánchez Huergo, Janel Cuesta, Tino Antuña, Alfonso R. Revuelta, “Cundi”.

Maquetación:

Nortegráfico. Producción Digital

Filmación e impresión:

Gráficas Rigel

ISBN: 978-84-608-7098-2

Depósito Legal: D.L.: AS-00412-2016

Tirada: 1.500 ejemplares.

Se imprimió esta publicación en el mes de abril de 2016, con ocasión de la Exposición “La Bici en XiXón. Del velocípedo al carril bici (II). Bicicleta, deporte y trabajo (1940-1990)” 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

Pasión o cultura... y ¿porqué no las dos cosas?

Un pueblo que olvida su historia es un pueblo sin futuro. Comenzar con este aforismo no es casual ni caprichoso ya que la lectura de este libro me ha permitido recuperar del ya maltrecho disco duro de mi cerebro tan contundente frase. Tanto estos ocho años como presidente de la Federación Asturiana de Ciclismo, como otros muchos antes colaborando con mis antecesores, me han permitido conocer bastante a fondo los diferentes perfiles que pululan alrededor del mundo de la bicicleta en la actualidad. Entrar en estos detalles no es el objetivo de este libro y por lo tanto considero más certero centrarme en una de las conclusiones que, por su alarmante gravedad, debe al menos ser motivo de reflexión para cuantos tengáis la fortuna de tener en vuestras manos un ejemplar de este fantástico tratado de la historia de la bicicleta en Gijón.

¿Dónde está la cultura ciclista? Y por ciclistas incluyo a todos los usuarios de bicicleta, ya sea por motivos de trabajo, de desplazamiento, de ocio o de uso deportivo, pues todos son ciclistas ya que este es el adjetivo que define a toda persona que monta en bicicleta. El verdadero problema radica en que cada grupo campa a sus anchas en función de sus intereses particulares, sin interrelacionarse entre unos y otros, incluso con muchas subdivisiones dentro de cada grupo primario. Todos claman por el respeto a unos derechos pero ninguno reconoce obligaciones. ¿Acaso éstas no existen? Síntoma de una falta total de cultura ciclista, por el contrario sí se percibe una, en algunos casos, exacerbada pasión por la bicicleta, ya que de otra forma no serían justificables los enormes pelotones que se forman ante el mínimo atisbo de un rayo de sol ni las audiencias televisivas que los eventos ciclistas alcanzan sea cual sea su horario.



Llegado este momento el lector puede albergar la duda de donde radica la diferencia entre la pasión y la cultura ciclista. Para salir de dudas, ahora que las redes sociales están a nuestro alcance, permítanme invitarles a bucear en los distintos foros y noticias que se generan alrededor del “mundillo” ciclista y con estupor podrán comprobar la triste realidad de una sociedad en total decadencia, sin principios ni valores éticos donde los egoísmos individuales y la beligerancia se llevan a flor de piel, donde odios y rencores hacen que constantemente me cuestione que virus ha infectado a nuestra sociedad para llegar a tal grado de deterioro. No existe la cultura ciclista ni la educación vial con la que irremisiblemente está obligada a convivir y para poder recuperar esta cultura es necesario que tanto peatones como ciclistas y automovilistas sepan aceptar que están obligados a compartir un mismo entorno dentro del respeto mutuo.

En este libro, de forma magistral y tras un arduo trabajo de documentación, el autor nos descubre y describe como una ciudad tan modesta como Gijón ha sido un referente a lo largo de los tiempos en la evolución, uso y disfrute de la bicicleta y sus comportamientos sociales: los momentos álgidos, la condena al ostracismo más absoluto con la llegada del vehículo a motor y su resurgimiento cual Ave Fénix. Todo ello relatado con mimo y detalle, despertando curiosidad e interés, pues cada párrafo es un continuo aprendizaje. Tanto es así que, después de tantos años dedicados al ciclismo en todas sus facetas, me he dado cuenta de que soy un auténtico analfabeto de cuanto a la historia de esta sutil máquina, la bicicleta, se refiere.

No pierdan ustedes la oportunidad de disfrutar con la lectura de este magistral documento histórico.

José Luis Junquera Álvarez.
Presidente de la Federación Asturiana de Ciclismo



Índice

Introducción	7
1. Los Años Cuarenta: la bicicleta como necesidad. Gijón es un inmenso velódromo	10
1.1. El retorno de las competiciones. El “Grupo Aceitero” y el Premio Suárez	16
1.2. Ciclismo y sociedad: El Club Ciclista Gijonés y la Sociedad Ciclista Asturiana	19
En bicicleta a la procesión o al funeral. Bicicleta y fútbol	
1.3. La Vuelta Ciclista a España. La Vuelta a España de 1948: un gijonés vence en Gijón	27
La pasión por el circuito ciclista del Muro	33
2. La década de los Cincuenta: los años dorados de la bicicleta.	
En Gijón hay 15.000 bicicletas. Código de circulación ciclista	34
2.1. Las competiciones locales en los Años Cincuenta. Una carrera frustrada: “Luisín” Sánchez Huergo..	46
Bahamontes inició su leyenda en Asturias	
La Peña Ciclista Bahamontes y el Club Ciclista de La Calzada	
2.2. Los grandes Critériums ciclistas: del Muro al Velódromo de Las Mestas.....	52
3. La década de los Sesenta: cambio de mentalidad y cambio de transporte	56
3.1. Gijón: inicio de la Vuelta Ciclista a España. Gijón, “ciudad amable y hospitalaria”	59
3.2. Las numerosas competiciones locales de los Años Sesenta	63
El velódromo de Las Mestas. La bicicleta y la educación vial: el Parque Infantil de Tráfico	
4. Los Años Setenta: el ocaso de la bicicleta	72
4.1. Tres “ases” en Gijón: Carril, Fuente, Menéndez. Tres ciclistas de pódium	77
4.2. La competiciones en los 70: del velódromo al ciclo cross.....	80
4.3. Las Escuelas de Ciclismo. La Escuela de Ciclismo de las Mestas	85
4.4. La moda del cicloturismo. La excursión anual a Covadonga.....	90
5. Los Años 80: las marchas populares	93
5.1. La competición en los años 80.....	96
La Semana del Pedal. El primer Carril Bici	99



□ Grupo de jóvenes con bicicletas.
Rev. Sello: Foto Vega. Gijón. Manuscrito: “Venecia”
Primavera de 1945 regreso de Candás.
Muséu del Pueblu d’Asturies.





Introducción

La bicicleta como objeto social y cultural no ha merecido la atención de los historiadores en España, a pesar de la importancia de su función como vehículo mediador que crea lazos entre las personas y el espacio, que sirve para el transporte y para el deporte y que ha pasado por muy diferentes valoraciones en los últimos cien años: deseada y admirada, primero, marginada y olvidada, más tarde, recuperada para la modernidad en la actualidad. Todo este proceso se puede seguir en Gijón, donde la bici ha experimentado las citadas alternancias durante un siglo, conservando su uso privado y su rol social, pues se utiliza en un espacio colectivo. La evolución de la bicicleta se relaciona con su papel en el ámbito público, con la existencia o no de un espacio propio y seguro para rodar, un territorio que tuvo en épocas pasadas, que perdió con la sociedad de consumo, ante la abrumadora

invasión del automóvil, y que parece ir recuperando lentamente, cuando la ciudad decide apostar por los ambientes de peatonalización y por los transportes individuales y no contaminantes.

Esta publicación de “La bici en Gijón. Del velocípedo al Carril Bici (II). Bicicleta, deporte y trabajo (1940-1990)” constituye la segunda parte del editado en 2015 con el mismo título que describía los orígenes y evolución de las actividades ciclistas en la ciudad desde la llegada de los velocípedos, en 1890, hasta finales de la década de 1930.

En esta segunda entrega de la colección Memoria de Gijón se relata la evolución de la bicicleta en el siguiente período, de 1940 a 1990, en sus tres vertientes principales: como medio de transporte y de trabajo cotidiano, como vehículo de



- Ciclistas juveniles e infantiles en Mareo antes de una prueba en 1950. Familia Sánchez Huergo.
- Excursiones del Club Ciclista Gijonés en la década de los Cuarenta: salida de Gijón a los Lagos (1944), en el lago Enol (1948), en El Puntal (1948) y en Pajares (1948). Familia De la Cuesta y Familia Ramón Menéndez, “Ramón el Belga”.



┐ Carril Bici de la Avda. Príncipe de Asturias en la Calzada, construido en 1990.

ocio y excursionismo y como deporte de competición en todas sus variantes y categorías. La razón que justifica el corte en 1990 se deriva de ser la fecha que marca el final de un ciclo, pues entra en funcionamiento el primer carril bici de la ciudad (el de la ronda de camiones del Musel o avenida Príncipe de Asturias, construido por el MOPU), una infraestructura que dará origen a nuevos usos de la bicicleta en una red viaria propia.

La tradición ciclista de Gijón a lo largo del primer tercio del siglo XX se basaba en sus óptimas condiciones naturales (clima, geomorfología) y en la existencia de unos colectivos volcados en su expansión (deportistas, sportman, garajistas, obreros cualificados), que lograron establecer una fábrica de bicis (Cuesta y Cía.), competiciones regionales y nacionales y una indudable pasión por el ciclismo. Tras la dramática Guerra Civil y la larga posguerra, la crisis económica de los Años Cuarenta convirtió a la bicicleta en un medio de transporte popular y masivo, ante la carencia de otras formas de locomoción

y los elevados precios del combustible. Tal como reseña el escritor Miguel Delibes, los Años Cuarenta fueron “el reino de la bicicleta” y de hecho en Gijón se matricularon diez mil bicis al final de la década, un reinado que se extendió a los Años Cincuenta, cuando la matrícula se acercó a las veinte mil bicicletas dadas de alta ante el erario municipal, lo que indica que el número real debía de ser superior.

El declive se produce de forma fulminante en los Sesenta con la irrupción de la moto y el automóvil, promovida por el Desarrollismo y respaldada por una idea de modernidad que supuso todo un cambio de mentalidad y de formas de vida en la sociedad española. Este cambio quizás se manifestó en Gijón de una forma más drástica, al experimentar la ciudad un crecimiento demográfico, urbano y económico más repentino.

El ocaso de la bicicleta urbana contrasta con el auge del ciclismo de competición que por distintos medios (prensa, radio, cromos, después el directo en televisión)



se convierte en deporte de culto para una afición que aprecia los valores del mismo (esfuerzo individual, pundonor, sacrificio, estrategia y labor de equipo).

Además, la bicicleta adquiere una nueva utilidad en su variante de deporte no competitivo, el cicloturismo, la salida de

paseo ya sea por la fachada marítima gijonesa, por el entorno periurbano (rutas verdes o de mountain bike), o en recorridos de mediana o de larga distancia, practicando una actividad sana, individual o en grupo.



- Excursión del Club Ciclista Gijonés en dirección a Oviedo (1946). Familia De la Cuesta.



CAPÍTULO I

Los Años Cuarenta: la bicicleta como necesidad.

La posguerra y los inacabables años cuarenta de la Guerra Mundial y del aislamiento internacional colocaron a España en una situación de emergencia social en la que los recursos disponibles (alimentos, ropa, energía, bienes de equipo y de consumo) eran tan escasos que no servían para atender las necesidades mínimas de la población. Si a ello se une un mercado exterior cerrado y una política autárquica consistente en producir un poco de todo, a pesar de los altos costes de la operación, la situación de emergencia social rozaba los márgenes de la miseria.

En ese contexto el transporte individual y colectivo fue unos de los sectores más afectados por la carencia de combustible nacional y la dificultad de obtenerlo en un mercado mundial. Todos estos factores propiciaban el retorno a la ancestral energía animal (carros tirados por caballos) y a la utilización de la energía humana en el transporte velocípedico, que conoció en los difíciles años Cuarenta el momento álgido de su utilización social, un proceso que se prolongó a lo largo de

los Cincuenta con pequeñas modificaciones. Dicho de otro modo, las carencias económicas y las necesidades de desplazamiento en el ámbito rural y urbano convirtieron a la bicicleta en el vehículo básico de uso cotidiano en España con una utilización popular que desbordó todos los registros anteriores, no sólo en cantidad de ciclistas sino también en diversidad de usos: de la bicicleta de paseo a la de trabajo, de la bicicleta de reparto a la de la carga, sin olvidar el ciclismo como deporte competitivo.

La popularización total de la bicicleta se produjo además en un contexto de escasez de máquinas, ya que la fabricación de bicicletas en España no aumentó, pues la capacidad de producción (carestía de de primeras materias y asignación de cupos a las empresas) y de compra era muy reducida. Sólo a partir de los años cincuenta, la economía española experimentó una mejora con la paulatina recuperación de las industrias básicas y el crecimiento de la producción mecánica. El parque de bicicletas disponible era el heredado de



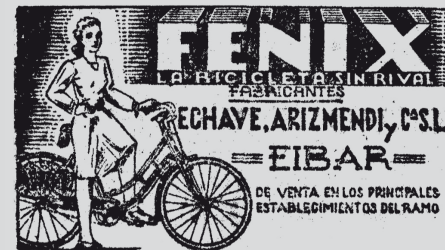
épocas anteriores que se mantenía gracias a la proliferación de los garajes de reparación donde reciclaban todo el material existente ante la dificultad para conseguir repuestos. Buena prueba de las carencias del mercado es la inexistencia en la prensa gijonesa durante los años Cuarenta de anuncios de venta de bicicletas nuevas, en una ciudad donde la afición por la bici venía de antiguo y donde su utilidad social era indiscutible. Los únicos anuncios de esos años se localizan, al menos en el diario *Voluntad*, en la sección de “Anuncios por palabras” y hacían referencia a bicicletas “seminuevas” o “casi nuevas”, vendidas por particulares. El

primer anuncio, y único en el decenio 1938-1947, de bicicletas nuevas corresponde al Garaje Leal en la calle Cabrales, frente al Náutico, que ofertaba bicis nuevas y de alquiler, aunque no daba detalles sobre los precios. Hay que esperar a 1947 para encontrar publicidad de la bicicleta FENIX, fabricada en Eibar, en un pequeño recuadro con dibujo de apoyo de una muchacha en bici femenina y el slogan “La Bicicleta sin Rival”.

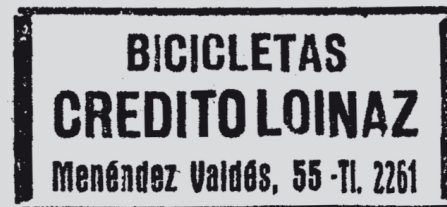
A la escasa producción de los años Cuarenta, se une la política de precios fijos en bicis y neumáticos para evitar los incrementos desmedidos, una política que no funcionó pues no incentivaba la producción y propiciaba la aparición del mercado negro. En 1942 el Ministerio de Industria y Comercio establecía el precio de venta de una bici de caballero en 465 pts., precio final con su caja de herramientas y la bomba correspondiente, pero sin neumáticos. Si comparamos estos precios con los vigentes diez años antes de las marcas extranjeras Alcyon, B.S.A., Diamant (entre 300 y 350 pts.)



□ *Voluntad* de 14 de abril de 1944.



□ *Voluntad* de 9 de enero de 1947.



□ *Voluntad* de 31 de mayo de 1947.

□ Grupo de jóvenes en una excursión por los alrededores de Gijón en 1946. Familia Ramón Menéndez García, “Ramón el Belga”.



- ⌞ Ciclista de paseo en un día de domingo.
Foto Vega (Muséu del Pueblu d'Asturies).

- ⌞ La popularidad de la bici se extendía a los niños del Sanatorio Marítimo que se fotografían con los Hermanos de San Juan de Dios en 1947.
Foto Lena (Muséu del Pueblu d'Asturies).

se aprecia el encarecimiento derivado de un mercado limitado a la fabricación nacional. La crisis económica de los cuarenta, los precios elevados y la carencia de liquidez propiciaban que la compra de una bici requiriera el respaldo de un préstamo y, de hecho, en la prensa gijonesa se anunciaba Créditos Loinaz como entidad prestamista a tal fin.

El valor de mercado de las bicicletas se puede apreciar también desde el ámbito de la delincuencia, pues son muy frecuentes las crónicas de sucesos con referencias a los robos de bicicletas en las calles de Gijón, un hecho que no se limitaría a nuestra ciudad pues hasta la filmografía realista italiana de esta época convirtió al “ladrón de bicicletas” en personaje habitual.

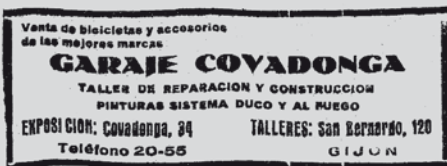
Hay que decir que la mayor parte de las desapariciones de velocípedos de particulares se producían en los portales de las viviendas o en los lugares públicos de visita obligada, como la oficina de Correos: solo en los dos primeros meses de

1946 se registran en Gijón seis denuncias por robo, varios de ellos a la puerta de la oficina de Correos de la Cuesta de Begoña. El deseo -y la necesidad- de tener una bicicleta da origen a la llamada “fiebre del ciclismo” que se extiende por todos los sectores sociales de la villa gijonesa, lo que obliga al Ayuntamiento a aprobar en 1940 un Reglamento en el que se establecían normas de circulación, el pago anual de una matrícula y la obligatoriedad de disponer en las bicis de timbre y luz.

En la prensa se acusaba a los usuarios ciclistas de circular a excesiva velocidad y de convertir las calles en velódromos, exigiendo que se multase a los infractores de las normas de circulación y a los que pusieran en peligro a los peatones, identificados públicamente como “cyclones”.

También la prensa local apuntaba una importante presencia femenina en el uso cotidiano o deportivo de la bici, rayando también en algunos casos en la imprudencia temeraria, pues un cronista local





□ *Voluntad* de 28 de mayo 1946.



□ *Voluntad* de 11 de mayo de 1958.

□ Con frecuencia las bicis se utilizaban para el reparto de todo tipo de productos, en este caso la leche.

llega a afirmar que son numerosas “... las discípulas de Diana Durbin... empeñadas en demostrar que una bicicleta puede llegar a los 40 km. por hora” (*Voluntad* de 24 de mayo de 1944).

A partir de 1945, la restricción casi total del consumo de gasolina para particulares acentuó aún más la defensa que desde los órganos oficiales se hacía de las utilidades de la bicicleta, con expresiones populares como la que la vincula con el tiro animal: “A falta de cuarenta caballos, buena es la burra”, apelativo que se daba a la bicicleta en el ámbito doméstico.

Para que la afirmación no resultase excesivamente arcaica se recurría también a la identificación de la bici como el vehículo de moda, pues en un artículo del mismo año se explicaba que las estrellas de Hollywood acudían a los estudios en bicicleta y que la modesta bicicleta se ha convertido en el “...medio de locomoción preferido por los artistas del cine” (*Voluntad* de 19 de julio de 1945)



Gijón es un inmenso velódromo

Finalizaba la década de los cuarenta con un parque de bicicletas en Gijón que superaba las diez mil unidades matriculadas (*Voluntad* de 25 de noviembre de 1949), sin contar las que podían circular sin ese requisito –parece ser que bastantes en la zona rural y algunas en la urbana- ni las bicicletas infantiles a las que no se les exigía impuesto alguno. En cuanto a los numerosos usuarios de la bicicleta en Gijón, la información de la prensa apunta a que se podían dividir en variados colectivos, resultando los más nutridos el de los “productores que la utilizan para su desplazamiento laboral, ordenado y prudente”, seguido por el de muchachos y muchachas que la usan como vehículo cotidiano en sus salidas y excursiones, el de funcionarios de distintos sectores (guardia municipal, correos, telégrafos) y, finalmente, el muy callejero grupo de ciclistas sobre bicicletas de carga que trasportaban por la ciudad todo tipo de productos ya fuera en bicicleta normal, con carrito añadido o con triciclo de tres ruedas.

Este último colectivo era muy habitual en las calles durante el horario laboral y se dedicaban a múltiples labores como la venta (lecheras, pana-

deros, pescadoras, heladeros), el reparto (paquetería de todo tipo, tintorería) o la reparación (por ejemplo, el característico afilador que aún pervive en nuestra calles). Las condiciones geomorfológicas de la planicie gijonesa favorecieron a la bicicleta como forma de transporte individual entre contados vehículos particulares y los tranvías:

“La ciudad toda, con todas las carreteras de acceso, es un inmenso velódromo en el que se han suprimido los espectadores para que todos sean actores. Una cantidad enorme de “bicis” llenan

la población. Y entre los grupos excursionistas –con lo que tiran ahora las playas de los alrededores- y los que utilizan la máquina como instrumento indispensable para trasladarse a los lugares de trabajo, ofrecen la sensación de que el ciclismo en Gijón ha alcanzado un grado de pujanza difícilmente superable” (*Voluntad* de 7 de agosto de 1946).

- Las bicicletas se usaban en la excursión dominical. En la foto, llegada a Avilés del Club Ciclista Gijonés en 1949. Familia De la Cuesta.





I.I. El retorno de las competiciones

Después de los años de parálisis bélica, la organización de carreras ciclistas quedó en principio en manos de inusuales promotores con una finalidad política (la Iª Vuelta Ciclista a Gijón impulsada por el diario falangista *Voluntad* en octubre de 1938) o por mero divertimento deportivo (el Premio Suárez que se disputó en 1939), carreras que atrajeron a numeroso público deseoso de ver ciclismo de competición. Para la organización de carreras oficiales hubo que esperar a 1940, a la reaparición de la Unión Velocipédica Española que estableció un Comité Regional de Asturias con sede en Gijón, entidad que asumía la facultad de organizar las pruebas reglamentarias y de otorgar licencias federativas. Al margen de la UVE, aunque dirigiendo todas

sus iniciativas, funcionaba Educación y Descanso, la sección de la Falange Española destinada a promover actividades deportivas y sociales bajo el control del régimen. Desde Educación y Descanso se convocó en abril de 1940 la “Iª Fiesta del Pedal después de la Victoria”, una cita ciclista que incluía un recorrido por las calles de Gijón, desde el Alto de Pumarín hasta el Cuartel de Simancas, con misa de campaña en honor a los caídos y una competición posterior en el circuito del Muro que se saldó con la victoria del gijonés Hevia al sprint. Las convocatorias ciclistas aumentan a partir de 1941 y 1942 en el ámbito interregional (Circuito Castilla-León-Asturias), en el regional (Gran Premio de Avilés, Subida al Naranco, Gran Premio de San Mateo, Campeonato Provincial de Principiantes) y en el local gijonés: el VIº Campeonato Ciclista de Somió, la carrera ciclopedestre del Piles con tramos en bici y a pie, las carreras de cintas del Muro o la carrera de obstáculos para señoritas en el Grupo Covadonga.

- Vuelta a la Guía para Aficionados celebrada en 1942. Familia Sánchez Huergo.
- El uso de la bicicleta se extendía a las mujeres más jóvenes. En la foto, Semana del Pedal de 1948. Familia Ramón Menéndez García, “Ramón el Belga”.



CARRERA DE CINTAS

28-8-1948

El “Grupo Aceitero” y el Premio Suárez

En 1939 se celebró por vez primera el “Gran Premio Suárez” con el modesto premio de 15 pts. para el ganador, pero con un gran respaldo de los aficionados locales que apoyaban la iniciativa de Faustino Suárez, un aficionado entusiasta del ciclismo y protector de la Peña Ciclista Asturiana.

Faustino Suárez no era corredor pero había destacado como animoso cobrador de los recibos de la Peña (era calificado de “sableador” por su insistencia), organizador de pruebas ciclistas, conocedor del reglamento y Presidente Honorario del “Grupo Aceitero” local.

El sorprendente nombre de “Grupo Aceitero” fue un invento de Faustino Suárez para identificar al colectivo de aficionados que diariamente pasaban por el Garaje Pinzales a engrasar su bicicleta y a participar en la animada tertulia, ciclistas a los que se les pedía anualmente una peseta para financiar el “Gran Premio Suárez”.



- Salida del Premio Suárez en 1948 con Luis Fombona, el promotor Faustino Suárez, Sánchez Huergo y Pinzales e imagen de la misma carrera en 1950. Familia Sánchez Huergo.

I.2. Ciclismo y sociedad: El Club Ciclista Gijonés y la Sociedad Ciclista Asturiana

Tras la Guerra Civil y la dura posguerra, la actividad societaria deportiva autónoma tardó unos años en recuperarse y la primera entidad dedicada a organizar marchas ciclistas fue el Grupo Excursionista Gijonés, que se fundó en 1944 para promover recorridos a pie, en bicicleta o en medios de locomoción (automóvil o tren) tanto para hacer deporte (ciclismo, montañismo) como para asistir a acontecimientos deportivos (partidos de fútbol, carreras pedestres o ciclistas).

Su programa era variado y buena prueba de ello es que entre febrero y septiembre de 1944 promovió dieciséis excursiones ciclistas dominicales –con recorridos entre 60 y 80 km.– para conocer los distintos parajes de Asturias (la final en septiembre fue la tradicional a Covadonga) y en algunos casos para acompañar al Sporting en sus salidas fuera de El Molinón. Otras peñas locales también planteaban actividades ciclistas en grupo como la peña “Los Imponderables” de La Calzada que llevaba personal técnico “para auxiliar en todos los casos al ciclista cuya máquina sufra una “panne”.

El Club Ciclista Gijonés era una sociedad histórica fundada en 1903 que reaparece en 1946 de la mano de Ramón Moré, ex jugador del Sporting, y de Marceliano De la Cuesta, figura histórica del ciclismo local tras el fallecimiento de su hermano Jesús.



┌ Las bicicletas con motor circulaban por Gijón a finales de los Cuarenta.
Foto Vega (Muséu del Pueblu d'Asturies)



FIJENSE en las
BICICLETAS
 DE LOS ASES, y COMPARELAS
 con las que próximamente le ofreceré
QUILLET
 PLAZA SAN MIGUEL, 1

□ *Voluntad* de 28 de mayo 1947.

El objetivo inicial era recuperar la actividad ciclista desde parámetros de deportividad, compañerismo y sociabilidad para lo que era necesario organizar actividades para todo tipo de ciclistas (las excursiones de cicloturismo), recuperar el Día del Pedal en su vertiente lúdico-deportiva y establecer el Premio Jesús Cuesta, en reconocimiento del gran propagandista del ciclismo de masas en Gijón.

La primera excursión tuvo como destino Avilés para entregar a la primera autoridad local una carta de salutación del alcalde de Gijón y se convirtió en una manifestación velocípedista pues los ciclistas recorrieron en caravana las calles tras la bandera del Club Ciclista Gijonés.

La temporada favorita para el excursionismo cicloturista era la primavera y así en el mes de abril de 1947 el Club Ciclista Gijonés organizó excursiones a Pola de Siero, Avilés, La Felguera y Candamo y en la primavera de 1949 a Oviedo, a las Fiestas del Bollu en Avilés, Pola de Siero, Proaza, Covadonga, la Concha de

Artedo, el Cabo Peñas, más la tradicional a Covadonga.

La temporada ciclista para corredores con licencia y aficionados quedaba enmarcada por dos pruebas que se consideraban el inicio (la “Carrera Inauguración” en abril) y el final, la “Carrera del Turrón” en diciembre, una competición casi festiva para socios del Club. En su programa de reconocimientos deportivos el Club Ciclista Gijonés organizó los Trofeos Jesús Cuesta durante siete ediciones, el homenaje al corredor Luis Sánchez Huergo tras su fallecimiento y la despedida del excampeón Justino Medina con cena y placa de honor.

Es de señalar que el Club también participaba en otras actividades sociales, como la presencia colectiva en procesiones o en partidos de fútbol, y que en su local social organizaba festivales para los socios y contaba con sala de juegos, biblioteca y gabinete de lectura, instalaciones que más adelante se ampliaron con un gimnasio.

□ El Club Ciclista Gijonés en sus salidas habituales a Candás (1946), Oviedo (1947), Ribadesella (1947) e Infiesto (1949). Familia De la Cuesta y Familia Ramón Menéndez, “Ramón el Belga”.



EXCURSION A OVIEDO 45-5-47



EXCURSION A RIODESELLA
LLEGADA ARRIVADOS 8-6-47





La segunda entidad con raigambre en el ciclismo local era la Ciclista Asturiana, fundada en 1931 tras haber sido dado de baja en la Unión Velocípedica Española el Club Ciclista Gijonés.

En ese año, un grupo de jóvenes decidieron crear una nueva sociedad y nombraron presidente honorario a Jesús Cuesta y efectivo a Suárez Fombona, respaldado por un dinámico Moisés Gancedo, que fue el alma del ciclismo gijonés durante muchos años.



□

En Navidades se organizaban con un ánimo festivo la “Carrera del Pavo” y la “Carrera del Turrón” en el circuito Muro-Infanzón: arriba, subida al Infanzón en 1948 y abajo, llegada al Náutico en la edición de 1949. Familia Sánchez Huergo.

La Ciclista Asturiana tenía un local propio para gimnasio, equipo de atletismo, equipo de boxeo y organizaba la Fiesta del Pedal, contando con un equipo ciclista destacado (Jesús Cuesta, “Pinzales”, Hevia, Samuel Meana, Adenso Roza, Manolo Díaz, Justino Medina, Agustín González) al que se incorporaron los nuevos valores de la década de los Cuarenta (Senén Mesa, Faústino Sánchez, Óscar Sánchez y Luis Sánchez Huergo).

La entidad quedó paralizada tras la Guerra Civil pero renació en 1948 y, con una reducida nómina de 250 socios que pagaban entre 2 y 5 pts., organizaba diez carreras al año, entre ellas el Premio Suárez, el Premio Sánchez Huergo y la “Carrera del Pavo”.

Miembros del equipo Velomoto en el Náutico
en 1949. Familia Sánchez Huergo.

Carrera de la Sociedad Ciclista Asturiana
celebrada en 1948 en el Muro.
Familia Sánchez Huergo.





- Artística composición de dos miembros del Club Ciclista Gijónés. Familia De la Cuesta.
- Colectivo ciclista participando en una procesión en El Natahoyo en 1945.
Foto Vinck (Muséu del Pueblu d'Asturies)

En bicicleta a la procesión o al funeral

El Club Ciclista Gijonés también era partícipe de las convocatorias religiosas de Gijón, a las que acudía en grupo, a pie, con sus bicicletas al lado y, en algunas ocasiones, de uniforme, tal como se aprecia en la fotografía de una procesión celebrada en El Natahoyo en 1945. Esta presencia en actividades religiosas callejeras se planteaba siempre de forma voluntaria y con el afán de dar mayor relevancia social al Club y a la festividad religiosa, en este caso la Virgen del Carmen, patrona de los pescadores:

“Todos los socios que deseen acudir a esta procesión deberán presentarse en el domicilio social a las siete de la tarde con sus bicicletas, poniendo de manifiesto su fe y contribuyendo al mayor esplendor de esta fiesta” (Voluntad de 10 de julio de 1949).

También va a estar presente el Club Ciclista Gijonés en los actos de recepción de la Santina de Covadonga con un llamamiento a sus socios:

“Deseando el Club Ciclista Gijonés celebrar el esplendoroso recibimiento que se le ha de tributar a la Santina en nuestra población ruega a todos sus

asociados y ciclistas en general acudan con sus máquinas a la iglesia de Somió a las siete de la tarde y los que por sus ocupaciones no puedan hacerlo a esa hora vayan a su encuentro por la carretera de Simancas y avenida de La Guía. Esperamos de todos los aficionados a la bicicleta su mayor colaboración en este acto de Fe que hoy se tributa a la Patrona de nuestra Tierrina” (Voluntad de 15 de mayo de 1951).

Además de las procesiones, el Club Ciclista convocaba a sus socios a otros actos rituales que se consideraban importantes, como los sepelios de sus afiliados, para manifestar en público la solidaridad y mutuo apoyo:

“Habiendo fallecido don José Muñiz García, socio ex directivo, se ruega a los afiliados concurren, provistos de sus bicicletas, a la conducción del cadáver, que se verificará en el día de hoy a las seis de la tarde desde la casa mortuoria, Padilla, 8, y acompañarle a su última morada en el cementerio de Porceyo” (Voluntad de 7 de agosto de 1951)





□ El fotógrafo Gonzalo Vega con su hija
ante el Sanatorio Marítimo.
Foto Vega (Muséu del Pueblu d'Asturies)

Bicicleta y fútbol

Frente a los que consideraban que fútbol y ciclismo tenían públicos diferenciados, todos los testimonios apuntan a que los favores del público se repartían por estaciones climatológicas: el otoño y el invierno de días cortos y fríos se destinaban a la práctica o a la asistencia al fútbol, mientras que en la primavera y el verano primaban las excursiones en bici o el seguimiento de las pruebas ciclistas locales, tal como afirmaba la prensa:

“Ya es sabido que el ciclismo sigue al fútbol entre los deportes que gozan del favor de las muchedumbres. Y es natural que finalizada la temporada futbolista se viva por y para el ciclismo. Tan natural que en estos momentos los aficionados gijoneses sólo piensan en la prueba ciclista de cada domingo próximo” (Voluntad de 12 de mayo de 1943).

Las salidas ciclistas siguiendo al Sporting fueron numerosas y puede ejemplarizarse en la excursión a León para presenciar el partido frente a la Cultural y Deportiva Leonesa con pernocta a la ida en Puente los Fierros y a la vuelta en Pola de Gordón. Los participantes habían de seguir en todo momento las instrucciones de los dos jueces de ruta (Medina y

Verano, excepcionales corredores) y contaban con un equipo de apoyo para solucionar las averías que se produzcan de forma fortuita en el recorrido, aunque se advertía que:

“En el caso de que alguno de los participantes acudiera a la excursión montando una máquina que, a juicio de los organizadores, no se encontrara en debidas condiciones para realizar la misma, lo hará por su cuenta y riesgo, no considerándose éstos obligados a prestar ayuda siempre que ésta llegara a perjudicar la buena marcha del grupo” (Voluntad de 5 de febrero de 1944).

Más aventurado aún fue el proyecto de realizar una excursión en bici a Madrid que coincidiría con la celebración del partido de la final de Copa, una excursión a la que se acudiría con rigurosa invitación:

“... para evitar que acudan a estas excursiones muchachos que no tienen la debida preparación, lo que entorpecería gravemente la marcha” (Voluntad de 27 de abril de 1944).

1.3. La Vuelta Ciclista a España

Tras la Guerra Civil, se recuperó la Vuelta a España en 1941 con un recorrido norteño que, con pequeñas modificaciones (San Sebastián-Bilbao; Bilbao-Santander o Reinosa; Santander-Gijón; Gijón-Oviedo y Oviedo-Luarca), se repitió en las seis ediciones de los años Cuarenta (1941, 1942, 1945, 1946, 1947 y 1948) pues hubo tres años (1943, 1944 y 1949) sin ronda ciclista. La etapa con final en Gijón tuvo siempre el mismo recorrido, la carretera de la costa desde Unquera, un control de avituallamiento en Llanes con parada de quince minutos y llegada a Gijón por El Infanzón con sprint final en el Muro, con la única variante de un posible circuito urbano



previo a la meta. El gran acontecimiento ciclista de 1941 fue la llegada y salida en una sola jornada de la Vuelta a España, todo un acontecimiento que, por producirse un domingo de junio, suscitó la

- ┌ Llegada a Gijón de la Vuelta Ciclista de 1942 con victoria al sprint de Delio Rodríguez sobre el francés Thietard y el italiano Camdila ante un abarrotado Paseo del Muro, un arenal sin edificaciones. Familia De la Cuesta.



□ *Voluntad* de 12 de julio de 1942.



□ *Voluntad* de 28 de mayo de 1947.

□ Aspecto que presentaba la meta del Muro de San Lorenzo en la llegada de la etapa de la Vuelta a España de 1945.

Foto Lena (Muséu del Pueblu d'Asturies).

atracción de auténticas multitudes. En ello influyó la buena organización local con concierto previo de la Banda Municipal, la existencia de altavoces que iban informando del desarrollo de la etapa y el aviso general con el estallido de seis gruesos palenques al paso de los corredores por El Infanzón para alertar de su llegada, que se saldó con el triunfo al sprint de Delio Rodríguez en el Paseo del Muro.

Ese mismo día, por la tarde, se corría la etapa contrarreloj Gijón-Oviedo y la salida de los 18 corredores se dio en la Plaza de los Mártires (“en las ruinas de la iglesia de San José”, actual Plaza del Humedal) resultando también vencedor Delio Rodríguez con un tiempo de 1 hora 53 minutos y 59 segundos en los 53 km. del recorrido. En la edición de 1942 repitió triunfo el gallego Delio Rodríguez, como volvería a hacer dos veces más en Gijón (1945 y 1947) consiguiendo un record de cuatro victorias gijonesas, algo muy difícil de superar.

Las celebraciones sociales que acompañaban a la Vuelta resultaban espectaculares para la época y en 1942 se incluían un vino español en el Grupo Covadonga, una gira campestre popular en la Feria de Muestras y una “monumental” verbena en el Parque Gijonés, con actuación de la orquesta Casablanca.

Volvió la Vuelta a España a Gijón en 1945 y la comisión organizadora local consiguió que la llegada incluyera un circuito previo en el Muro —algo que sólo se permitió también a la meta de Barcelona— para que los aficionados pudieran disfrutar de un tramo de la carrera y no limitarse a ver un sprint.

Las crónicas de la época cifran en 40.000 personas las que pudieran presenciar el paso de los corredores y de unas 20.000 personas las que esperaban a los diez corredores que llegaron destacados a la meta, donde repitió victoria Delio Rodríguez que ganó por media rueda a Berrendero.

VUELTA CICLISTA
de ESPAÑA
ORGANIZADA POR
GRAN PREMIO
OTROS

VELE



¡TABAY en la vuelta!

14.ª ETAPA
Reinosa-Gijón

Vencedor:
DELIO RODRIGUEZ
del equipo
CHICLES TABAY
en todo espectáculo de masas

CHICLES TABAY
UNA EXCLUSIVA DE CHADA S.A. ARAGON, 354 BARCELONA

Representante: EVARISTO DE LA HORNA • Maqués de Casa Valdés, 12 • GIJÓN




En mayo de 1946, diez años después de su primera visita, la Vuelta Ciclista a España recaló de nuevo en Gijón, patrocinada por el diario YA, con circuito de dos vueltas en el Muro y una sonada polémica pues se otorgó el triunfo primero a Delio Rodríguez y finalmente a Joao Lourenço, tras la reclamación del equipo portugués. El recorrido de la Vuelta se reiteraba año tras año en sus etapas cantábricas y en las convocatorias de 1945 y 1946 la etapa de Gijón había sido la etapa de la tranquilidad por el relax con el que

los corredores cubrieron el kilometraje, llegando a la meta asturiana en pelotón y con un llamativo retraso sobre el horario previsto.

Por el contrario, en la edición de 1947 los corredores se presentaron en el Muro con treinta minutos de antelación y victoria, una vez más, de Delio Rodríguez que, tras la jornada gijonesa de descanso, ganó también la etapa Gijón-Oviedo, aunque la victoria final en la prueba fue para el belga Van Dyck.

La Vuelta a España de 1948: un gijonés vence en Gijón

El ciclista gijonés Senén Mesa había destacado como el mejor novel en la Vuelta a España de 1947, al vencer en la etapa Ribadeo-Ferrol, y se confirmó como gran corredor en la edición de 1948 con tres victorias parciales en las etapas que finalizaban en Barcelona, Santander y Gijón, sin duda la más memorable pues un gijonés triunfaba en su tierra, aunque algunas fuentes acusaron de cierta permisividad al pelotón.

La etapa Santander-Gijón se celebró el 28 de junio y Senén Mesa se escapó en la misma salida en compañía del madrileño Víctor Ruiz que, debido a una rotura del cuadro, hubo de cambiar de bici en Llanes, lo que limitó su capacidad de pedaleo. Senén Mesa recorrió en solitario el resto de la etapa hasta la meta de Gijón donde escuchó una atronadora ovación -"... la más fuerte que nunca había recibido un ciclista asturiano"-, pues la prensa local calculaba en 40.000 personas las concentradas en el lugar de la llegada. Sus tres triunfos de etapa y su quinto puesto final en la general, encabezada por Bernardo Ruiz,



junto a los grandes ases del pedal, motivaron comentarios elogiosos de toda la prensa especializada que veían en Senén Mesa el arranque de una nueva generación ciclista:

"Corredor excelente, de férrea voluntad y entusiasmo poco comunes, pulirá aún más su clase en lo que resta de la actual temporada y será hombre cotizable para 1949, tan cotizable que puede ser uno de los ases de la baraja ciclista española. Por él, Asturias se incorpora con toda brillantez e importancia al deporte ciclista hispano" (Pueblo de 28 de junio de 1948).



- El gijonés Senén Mesa ganó tres etapas en la Vuelta a España de 1948, entre ellas la de Gijón. Fotos Janel Cuesta y Foto Lena (Muséu del Pueblu d'Asturies)

rtve.es



La pasión por el circuito ciclista del Muro

El recorrido más clásico de Gijón era el Paseo del Muro y el Alto del Infanzón, donde en primavera y verano se organizaban frecuentes competiciones para principiantes o para federados, con distintos trayectos según la capacidad de los partícipes y también con diferentes denominaciones: el circuito del Muro, del Piles, de Rufo Rendueles o de La Playa.

La existencia de este recinto urbano fue un factor relevante en la promoción del ciclismo de competición en Gijón pues el espectador disfrutaba de las alternancias de la carrera, mucho más emocionantes que el efímero sprint de una llegada en grupo.

En el circuito del Muro, solamente en el mes de septiembre de 1949 se corrieron cinco carreras de muy diferentes características: la “Carrera de los pinchazos” (obligación de cambiar las cámaras de las ruedas trasera y delantera en las vueltas nú-

□ Ambiente ciclista en la Plaza del Carmen ante la salida de la Vuelta de 1948 con la caravana de corredores entre el edificio de La Gota de Leche y la fachada del ALSA.

Fotos Hemeroteca No-Do (TVE)

mero cinco y quince de las veinte que había que dar al circuito), el Premio Ramón Moré para principiantes, la “Carrera de relevos” (una pareja de corredores menores de 21 años se tenían que relevar cada tres vueltas), el Premio Jesús Cuesta (con premios en metálico que dependían de la velocidad media de los ganadores) y el Premio Suárez (una competición entre amigos), más una “Carrera ciclopedestre” en torno al Piles, con recorrido en bici por el paseo y a pie por la playa.

Con una proyección regional y vecinal hay que citar la “Carrera de la Estafeta” en la que el Día de la Hispanidad los socios veteranos del Club Ciclista Gijonés portaban a relevos un mensaje festivo de salutación del Alcalde de Gijón al de Oviedo, expresando los lazos de amistad que unían a ambas ciudades.



□ Salida y llegada de dos carreras del Club Ciclista Gijonés en 1946. En el arranque se distingue a Luis Fernández, Severino Hevia, Pinzales, Sánchez Huergo, Senén Mesa y Trabanco. Familia Sánchez Huergo.

III

CAPÍTULO II

La década de los Cincuenta: los años dorados de la bicicleta



□ Matrícula de bicicleta de 1959.
Archivo Municipal de Gijón.

La década de los años Cincuenta es el período álgido de la utilización de la bicicleta en España, tal como se puede apreciar en Gijón. En la década anterior, el desplazamiento urbano se seguía realizando de las más variadas formas posibles (a pie, a lomos de animales, en bici, en tranvía) a causa de las limitaciones económicas de un período cargado de dificultades.

A partir de 1950 hay un lento resurgir económico que permite la adquisición de bienes como la bicicleta, ya fuera nueva o usada, tanto para el desplazamiento laboral como para la salida dominical individual, de una pareja y hasta de una familia, pues en ocasiones en una bicicleta montaban los padres con un niño sentado en un pequeño sillín acoplado a la barra.

Como es sabido, el gasto de conservación y de mantenimiento de una bicicleta era muy reducido —a veces solo la matrícula anual y alguna pequeña avería con solución doméstica— por lo que la inversión

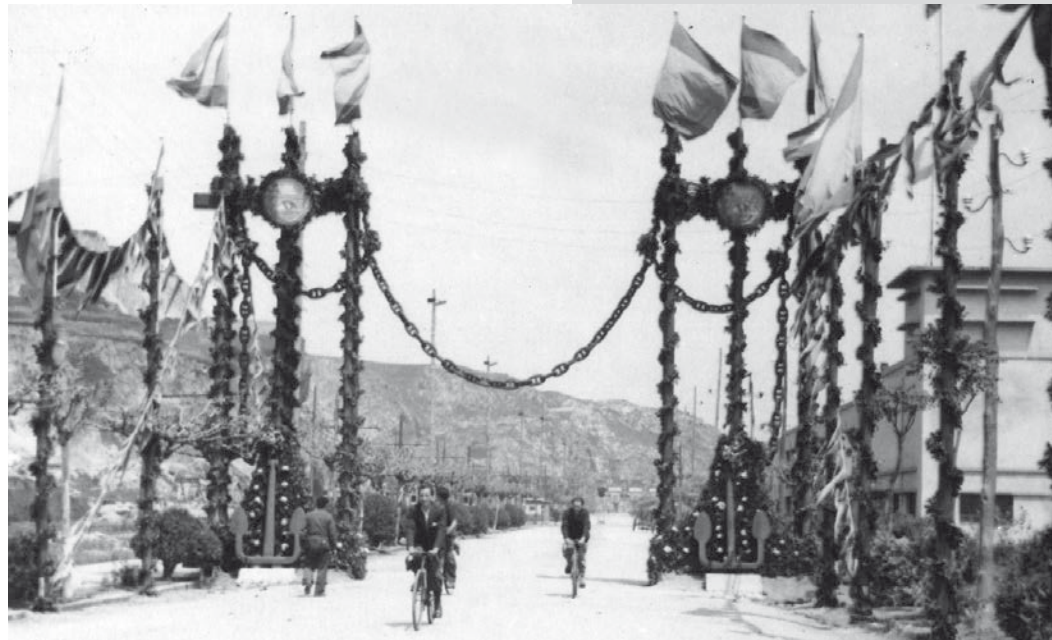
se limitaba a la adquisición, con un mercado muy variado de máquinas de primera, segunda y hasta de octava mano. Quizás el principal problema de la bicicleta, entonces y ahora, fuera la preocupación de los dueños por su guarda y conservación lejos de las manos de los furtivos rateros que tanto abundaban, tal como demuestran las numerosas denuncias que se registraban en las comisarías españolas por desaparición de bicicletas de lugares públicos, portales, callejones, garajes o descansillos de las viviendas.

La primacía de la bicicleta durante la década de los cincuenta se puede consignar en Gijón siguiendo la evolución de los datos de la matrícula municipal, que ascendía a 10.000 unidades en 1950 y superaba las 15.000 en 1956, con una recaudación para el fisco local de más de 200.000 pts., superior a la obtenida por la de las tasas de terrazas, la de los puestos callejeros o la de escaparates y sólo inferior a la lograda por los vehículos a motor.

La proliferación de ciclistas se refleja en la prensa con estampas cotidianas de desplazamientos en masa, como las salidas de los obreros de las fábricas, por ejemplo en la Cuesta del Natahoyo, o los aparcamientos fabriles destinados a resguardarlas de la lluvia, como los tendejones de la Fábrica de Moreda donde se colgaban cientos de bicis. Son numerosas las referencias al uso de la bicicleta entre los trabajadores:

“Los héroes del pedal, los verdaderos deportistas de la bicicleta son esos que viven en Aboño y trabajan en Somió, o esos que viven en El Llano y trabajan en El Musel, cuando, a las seis de la madrugada, con la tartera en el manillar y mucho sueño todavía en los párpados, pedalean a todo gas por esas carreteras de Dios...” (Voluntad de 2 de junio de 1953).

“Me gusta ver salir a las doce en punto a centenares de ciclistas operarios de las factorías de La Calzada y El Natahoyo, “saldada” media jornada. Da gusto verlos en fila bajando la Cuesta del Natahoyo. Van despacio, como debe ser, disciplinados, ajustándose a las normas de circulación urbana” (Voluntad de 11 de octubre de 1956).



Además, determinadas profesiones hacían un uso cotidiano de la bici en labores de reparto o de vigilancia como eran los carteros, los repartidores de telegramas, los miembros de los cuerpos de seguridad (Policía Municipal, Guardia Civil) o los voluntarios de la Cruz Roja. Otros oficios artesanos recurrían a la

□ Trabajadores en bici saliendo del Puerto de El Musel con banderas y adornos vegetales.
Rev. sello: Foto Lena, hacia 1950.
Muséu del Pueblu d'Asturies

EN GIJÓN HAY QUINCE MIL BICICLETAS DE “CURSO LEGAL

El titular de que el número de bicicletas matriculadas en Gijón superaba las quince mil unidades en 1956 refleja el momento álgido de la bici en la ciudad pues a ellas habría que añadir las no matriculadas, ya fuera por ser infantiles o por quedar al margen de la norma, hasta sumar 20.000 o 25.000 bicicletas para una población que en 1950 tenía 110.000 habitantes. Hay que recordar que las bicicletas pagaban una tasa o impuesto anual que empezó en 1905 gravando su uso en 5 pts., que pasó a 10 en 1926, a 12,50 en 1942, a 15 en 1949 y a 20 pts. en 1956, hasta la definitiva supresión del impuesto veinte años después.

Este arbitrio tenía excepciones pues los trabajadores “que utilizaban las bicicletas como elemento de trabajo”, entre el 80 y el 90% del total, no sufrieron el aumento del impuesto y siguieron pagando una tarifa reducida de 12,5 pts.

El pago de la matrícula era escalonado, en distintas fechas a lo largo de los meses de agosto, septiembre y octubre, y los propietarios eran citados

en el Negociado de Recaudación Municipal con anuncios en la prensa según el número de matrícula para pasar a realizar el abono de la tasa. A partir del dato de ingresos reales por el pago de la tasa se puede calcular que el número de bicicletas era de 10.116 en 1950 y se elevó a 18.821 al final de esta década.

La matrícula de las bicis fue, inicialmente, una pequeña chapa lacrada en la tija de la máquina pero con la masificación de los años Sesenta se cambió a una chapa rectangular más grande, de estética rojiblanca, que se colgaba en el sillín de las bicicletas y permitía apreciar con claridad el año al que correspondía el pago. Con el tamaño grande de la matrícula se pretendía que los Guardias Municipales pudieran controlar visualmente a los ciclistas locales, que en las horas punta formaban auténticas riadas.

Según parece, el control de las bicicletas matriculadas se exigía fundamentalmente a las de caballero de uso diario y laboral, quedando al margen

las bicis de mujer y las de niño, sin duda, también numerosas. En consecuencia, a las 15.000 bicicletas matriculadas habría que añadir otro número considerable de bicis de chica o de niño, por lo que el montante total de bicis en Gijón superaría con facilidad las 20.000 unidades a finales de los años Cincuenta.

Ayuntamiento de Gijón Administración de Rentas y Exacciones BICICLETAS

Se hace saber a todos los productores que tengan jornales no superiores a DIECINUEVE PESETAS, CUARENTA CENTIMOS diarias que utilicen la bicicleta como elemento de trabajo, la obligación que tienen de presentar el certificado correspondiente en estas oficinas, durante el mes actual.

Pasado este plazo no será atendida ninguna reclamación, Gijón, 3 de mayo de 1952.

bici como máquina de trabajo, tal es el caso de los afiladores que todavía permanecen en las calles de Gijón alternando el uso de las bicicletas con las más modernas motocicletas.

Un gran número de bicis urbanas pertenecía al colectivo de transportistas, de repartidores y de recaderos que trasladaban en sus bicis todo tipo de mercancías (las bicis de carga sustituyeron a los carros de tiro animal hasta que fueron desbancadas por los motocarros), que realizaban repartos muy variados (pescado, leche, pan, ropa, repuestos) o que se encargaban de la mensajería urgente. Buena prueba de la normalidad con que se aceptaban las bicis de carga y de su utilidad en el medio urbano es la existencia de carreras especiales dirigidas a los conductores duchos en el desplazamiento de mercancías, lo que exigía habilidad y potencia de pedaleo.

Así, en las Fiestas de Begoña de 1950 la Comisión Municipal de Festejos incluye en el programa festivo ciclista una ca-

rrera de bicicletas con remolques que se habría de realizar en dos categorías: la primera, para recaderos de casas comerciales que tenían que llevar en el remolque un saco de arena de 20 kilos de peso, y la segunda, abierta a corredores que ya hubieran participado en otras pruebas ciclistas, que tenían que desplazar en su remolque a una persona de similar peso.

Diez años después permanecían las carreras con remolques en el nuevo Velódromo de Las Meñas y anotamos una convocatoria en 1961 con participación de varios especialistas en reparto comercial de Gijón.

Matrículas de bicicletas al pago

A partir del día 11 del actual mes de agosto dará comienzo en el Negociado municipal de Recaudación el cobro de las matrículas de Bicicletas correspondientes a este año, debiendo ajustarse estrictamente, para mayor facilidad de los interesados y en evitación de aglomeraciones, al siguiente orden de días y numeración de matrículas:

Del día 11 al 17 de agosto números 1 al 2.915
 Del día 18 al 24 de agosto números 2.920 al 5.816
 Del día 25 al 31 de agosto números 5.821 al 7.828
 Del día 1 al 7 de setbre. números 7.831 al 9.500
 Del día 8 al 14 de setbre. números 9.501 al 10.881
 Del día 15 al 21 de setbre. números 10.882 al 12.908
 Del día 22 al 28 de setbre. números 12.100 al 13.190
 Del día 29 en adelante, el resto.

Asimismo se encarece a los interesados faciliten el número de su matrícula en el momento de efectuar el pago, con objeto de conseguir la mayor brevedad en su despacho.
 Este anuncio quedará fijado en las Consistoriales.

GIJÓN MATRÍCULA MUNICIPAL

AÑO	NÚMERO APROX. DE BICICLETAS	INGRESOS REALES EN PESETAS
1945	3.625	40.607,75
1946	4.674	52.355,50
1947	6.075	68.049,00
1948	6.367	71.326,50
1949	8.547	95.738,75
1950	10.116	113.355,50
1951	9.705	108.762,50
1952	10.241	114.702,75
1953	10.875	121.849,50
1954	11.339	127.887,95
1955	12.321	138.414,30
1956	14.554	167.911,00
1957	16.071	180.420,00
1958	17.366	194.537,50
1959	18.821	210.830,00



□ La bicicleta era el vehículo habitual de los repartidores de cartas, telegramas, leche o bebidas. Fotos Pablo Velázquez.

Los tránsitos circulatorios en las calles comenzaron a ser un problema en los años Cincuenta (tranvía, autobús, automóviles, motos, bicicletas y carros de tiro animal o de arrastre humano) a lo que se unía la ausencia de espacios adecuados para el aparcamiento.

Los conductores de los distintos vehículos que disputaban el espacio urbano solían acusar a los ciclistas de imprudencias manifiestas, sobre todo por su tendencia a circular por las aceras en competencia con los peatones (son frecuentes las quejas contra los ciclistas que ruedan bajo los arcos en Marqués de San Esteban en días de lluvia), por la velocidad de los más jóvenes (los llamados “ciclones”) y por el exceso de carga de los transportistas en bicicleta.

Por su parte, los ciclistas reclamaban sobre todo un espacio propio donde poder aparcar sus máquinas con seguridad, pues casi siempre quedaban apoyadas en los más insólitos lugares, tal como reflejan las fotografías de la época (en las ace-

ras, en las paredes del Ayuntamiento, en la barandilla de la playa, en los espacios del tranvía). Hay que anotar que las peticiones de los ciclistas insistían en la necesidad de que el Ayuntamiento no sólo se limitara a cobrar la matrícula sino que debiera, como en muchas ciudades europeas, adecuar lugares para aparcar las bicis, sin recurrir a grandes obras, pues bastaría con “... unas ranuras, finas, justamente a la medida de las ruedas, donde, introduciendo una de estas, se mantienen gallardas, en pie” (Voluntad 14 de junio de 1962).

Otro gran colectivo ciclista lo formaba la infancia cuyo deseo de tener una bicicleta queda patente en las cartas a los Reyes Magos que publicaba la prensa. Todas las generaciones, sobre todo de niños, priorizaron la bici como regalo estrella a lo largo de casi todo el siglo XX, hasta que aparecieron los videojuegos, y la infancia era objeto de ofertas específicas (tricyclos o bicis adaptadas a sexos y edades).

Además, el ciclista infantil también podía participar en distintas pruebas que se



□ Voluntad de 1 de enero de 1967.



□ Voluntad de 15 de diciembre de 1965.

□ Bicis aparcadas en la acera en una calle empedrada y con tranvía de Gijón. Foto Guerrero.



celebraban en el Paseo de Begoña, tanto en las fiestas locales, como en festividades religiosas (el Niño Jesús de Praga) o en la conmemoración del “Día del Niño”, convocado por la Junta de Protección de la Infancia que dirigía el médico Don Avelino González.

Así, en el Festival Ciclista Infantil del “Día del Niño” de 1951 se disputaron varias pruebas para bicicletas y triciclos (velocidad, carreras de cintas y gymkha-

nas de habilidad) además de otras especiales para patines, patinetes y “coches y carros siberianos de pedal”. Sin duda, la caravana ciclista gijonesa debió verse aún más reforzada por la decisión que tomó la Universidad Laboral en el curso académico de 1956-57 de dotar de una bicicleta a todos sus alumnos externos que vivían en Gijón, algo más de un centenar, para facilitar su transporte a las aulas y talleres de la misma. (*Voluntad* 15-8-1956).



□ Ciclista en las calles gijonesas.
Familia Sánchez Huergo.

□ Grupo infantil en una carrera de bicis
de la calle Cuba (La Calzada). Amigos de la Calzada.

Diferencias entre Holanda y España según un gijonés

No se puede dar una imagen de Gijón como una ciudad ciclista “a la europea”, tal como se podría interpretar al describir tan elevado número de bicis, pues el espacio urbano que disputaba la bicicleta estaba muy demandado por el resto de los vehículos y no existía una zona acotada para la bicicleta, un carril bici, tal como apreciaba el articulista Tomás Montero Entrialgo en un viaje por Holanda:

“Holanda es un país sobre ruedas, preferentemente de bicicletas, seguramente porque la planicie de su paisaje ayuda a la propulsión por medio del pedaleo. Ahora bien la diferencia que existe entre un ciclista holandés y un ciclista español es bien notable...

Nos mueve a pensar así la observación de muchos detalles: a) casi todas las carreteras tienen una pista especial para ciclistas; b) el ciclista es el verdadero rey del tráfico y es respetado por los automóviles; c) las ciudades están saturadas de artificios para colocar las bicicletas... d) en las grandes concentraciones de público con motivo de festivales deportivos o de otra índole, la aglo-



meración de bicicletas alcanza caracteres cósmicos, miles y miles de bicicletas se aglomeran sin que a la hora de recuperarlas sus propietarios se origine el más mínimo conflicto, confusión ni hurto” (Voluntad de 5 de agosto de 1954).

□ Triciclo de carga circulando por el Náutico en 1958.



┐ Policias municipales vigilando el tráfico entre las calles Tomás Zarracina y Los Moros. Foto Guerrero.

┐ Brigadilla ciclista de la Policía Municipal gijonesa.

Código de Circulación Ciclista



La propagación del uso de la bicicleta en la década de los años cincuenta se aprecia también en la política municipal destinada a ordenar la movilidad ciclista con la creación de una brigadilla ciclista de la Policía Municipal para facilitar la circulación en lugares concretos a las horas punta. Este cuerpo también se encargaba de las denuncias por robo, del control del pago de la matrícula y del almacenamiento de las bicis abandonadas en la vía pública, que eran recogidas durante dos años y subastadas posteriormente.

Más relevante aún de la importancia del tráfico ciclista en la ciudad fue el establecimiento y difusión, mediante la prensa y la edición de hojas volanderas, de un código básico de circulación para bicicletas, unas Normas de Circulación de Bicicletas que fueron aprobadas en 1958:

- Circular en una sola hilera
- Circular siempre por la derecha de la calzada
- No circular tan cerca de otros vehículos que por su tamaño les impida ver y ser vistos
- No circular remolcados por tranvías u otros vehículos
- Señalar los cambios de dirección
- Respetar rigurosamente las direcciones prohibidas
- De noche señalar su situación con faros o captafaros
- No utilizar señales acústicas más que en casos de inminente peligro y de forma breve



- ┌ Ciclismo femenino: carreras de cintas en el Náutico en 1948. Familia Ramón Menéndez García, “Ramón el Belga”.

Moto Scooter LAMBRETTA
Primera en estabilidad - Primera en suspensión - Primera en comodidad

Bicicletas CIL
LA BICICLETA de los CAMPEONES

SERVICIO OFICIAL:
CIL-LAMBRETTA, S. A.
San Bernardo, 34 GIJÓN Teléfono núm. 9174

- ┌ *Voluntad* de 15 de agosto de 1957.

SE NECESITAN CHICOS
para reparto, sepan andar
en bicicleta

CASA MUJICA
de 6 a 8 tarde

- ┌ *Voluntad* de 5 de junio de 1956.

Mosquito

EL MOTOR PARA SU BICICLETA

FABRICADO POR TORRENTINO SUCCESORES DE BARRERA, S. A. B.V.P.A.S.A.

CONCESIONARIO. Don Sisto Carra - Gil de Jax, 3 - OVIEDO

- ┌ *Voluntad* de 31 de mayo 1956.

Garajes de bicicletas

El ambiente ciclista giraba en torno a los garajes donde se agrupaban las peñas, se organizaban equipos ciclistas aficionados, se gestaban animadas tertulias, se realizaban las inscripciones para las pruebas y se programaban retos y citas, además de reparar o poner a punto las bicicletas para su uso diario o para competir.

Constituían los garajes espacios sociales del “mundillo ciclista” con sus bicis nuevas expuestas, las usadas apiladas en las puertas o en la penumbra interior a la espera de reparación, las manchas de aceite en el suelo, los calendarios en las paredes y los comentarios sobre la actualidad ciclista en el aire. En Gijón los históricos eran el Garaje Pinzales en la Avda. de Oviedo, hoy de la Constitución, que tuvo durante algún tiempo la exclusiva de la casa BH para toda Asturias y sede de la Peña Deportiva Pinzales, y el Garaje Hevia, en Hermanos Felgueroso, representante de Orbea y lugar de encuentro de la Peña Hevia. Además estaban el Garaje Covadonga, Velomoto con maillots propios, Garaje Fombona (con tres dueños sucesivamente Benigno Amado, Luis Fombona y Heriberto Álvarez) donde se reunían los



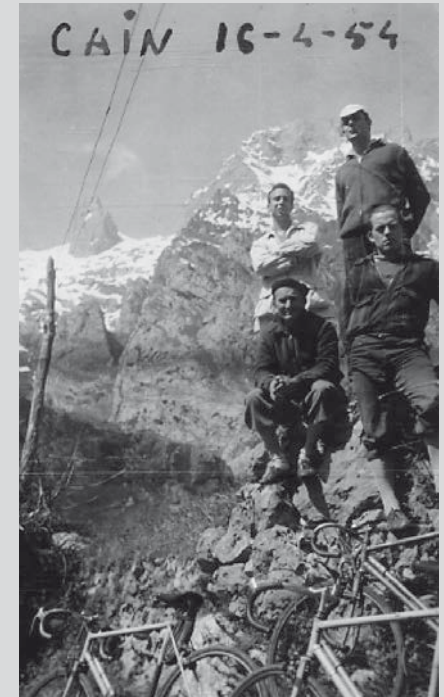
ciclistas veteranos, Garaje Amieva, a donde acudían los más jóvenes en torno a J. Amieva, Ciclos Senén Mesa en la Avda. de Portugal, Garaje Boby en El Llano, Garaje Galán en Cabrales, Garaje Valeriano en la calle Zaragoza, Garaje Faustino Sánchez y Ciclos Canal en El Natahoyo.

Caso aparte era el Garaje Unión en la Plaza del Sur, donde por una peseta los jóvenes de los barrios y de la zona rural dejaban los domingos las bicicletas bien seguras mientras iban a disfrutar del baile o del cine.

- ┌ Prueba de aficionados encabezada por José Luis Rato saliendo de Gijón por la Avda. de Portugal ante el Garaje Senén Mesa. Foto José Luis Rato.



- Los miembros del Club Ciclista Gijonés seguían acudiendo a Covadonga (1956) y los más osados llegaban hasta Caín (1954). Familia Ramón Menéndez, “Ramón el Belga”.





- ⌞ Ángel Ligeró recibiendo su trofeo en la Clásica de la Calzada del 18 de julio en 1959. Foto César.
- ⌞ Ciclistas gijoneses en la salida de una carrera en Tremañes en 1955: Aniceto Hevia, Andrés García, Faustino Sánchez, Senén Mesa, Víctor Muñiz, Benigno Amado y Ángel Álvarez. Foto César (Muséu del Pueblu d'Asturies).

2.1. Las competiciones locales en los Años Cincuenta

La existencia en Gijón de dos sociedades ciclistas desavenidas, por no decir enfrentadas, provocaba que la afición estuviera repartida (150 socios declaraba el Club Ciclista, 250 la Ciclista Asturiana) y desorientada, lo que se traduciría en cierto marasmo organizativo: año tras año se repetían las mismas pruebas de ámbito local sin nuevas iniciativas de mayor alcance. El comentario general era que mientras que lugares como Oviedo, Avilés, Lieres o Ujo celebraban pruebas nacionales todos los años, en Gijón, la ciudad de Asturias donde había más bicis matriculadas, no existía esa capacidad ni se contaba con el impulso municipal, en lo que influía la división del colectivo ciclista. Después de varios intentos frustra-

dos, de varios años de espera, en 1957 se produjo la fusión del Club Ciclista Gijonés y de la Sociedad Ciclista Asturiana en una nueva entidad, la Unión Ciclista Gijonesa, domiciliada “a la europea”:

Ha triunfado una fórmula que ya es clásica en muchas sociedades francesas, italianas y aún españolas: buscar un bar y establecer en un departamento del mismo el local social. Así funcionan los más famosos clubs ciclistas franceses” (El Comercio de 22 de febrero de 1957).

Durante la década de los años 50 se organizaban anualmente en Gijón una veintena de carreras anuales de muy diverso tipo, la mayoría de aficionados, alguna de principiantes y cuatro para profesionales organizadas por las peñas homónimas de las carreras: el Gran Premio Pinzales, el Trofeo Luis Sánchez Huergo, el Premio Jesús Cuesta del Club Ciclista y el Gran Trofeo Bahamontes con un atractivo primer premio de 5.000 pts. La iniciativa partía de las entidades ciclistas existentes con primacía de la Unión Ciclista Gijonesa responsable de una decena de las





⌊ Luis Sánchez Huergo, fallecido a los 23 años por enfermedad repentina, tras haber corrido la Vuelta a España de 1950. Familia Sánchez Huergo.

competiciones, más las cuatro peñas ciclistas existentes en la ciudad. A ellas hay que añadir las competiciones organizadas por las comisiones de festejos de algunos barrios o de los pueblos de la zona rural en las fiestas patronales (Premio Santiago de Ceares, Vuelta a Mareo, Premio Roces, Premio San Juan de Tremañes, Circuito Pumarín, Circuito Vega, Premio La Guía, Trofeo Granda) que recurrían al apoyo técnico de la Unión Ciclista Gijonesa o de alguna de las peñas: inscripción, cronometraje, coches de apoyo, jueces de carrera y de meta, etc. La nómina de ciclistas destacados de esos años es numerosa pues no suelen repetirse los nombres de los vencedores en la categoría de aficionados, que procedían de toda Asturias, aunque se puede señalar a los gijoneses Ángel Rodríguez, José Luis Tuya, Antidío Rodríguez y sobre todo Fermín Pérez Corbato.

La saga de los Sánchez Huergo dio buenos frutos al ciclismo gijonés con cuatro importantes corredores, dos en la década de los cuarenta (José Sánchez Huergo

al que llamaban Sánchez I, su hermano Luis Sánchez Huergo, dos veces campeón de Asturias, que era Sánchez II) y otros dos en la de los 50 (su sobrino, Faustino Sánchez, “El Rizos” o Sánchez III y José Luis Rato Sánchez o Sánchez IV, ambos campeones de Asturias). Además, también destacó como sprinter Juan Sánchez, “El Pilu”, primo de estos últimos, lo que constituye un ejemplo de familia con valía para el deporte y afición al ciclismo.

Todos ellos y sus descendientes han mantenido vivo el espíritu ciclista durante 65 años con la Peña Luis Sánchez Huergo, organizadora de competiciones ciclistas muy variadas, en especial el Trofeo anual Sánchez Huergo, memoriales onomásticos (el de Juan Manuel Fernández), además de verbenas (la de San Antonio en Mareo para financiar los premios), rifas y actos sociales, demostrando que el ciclismo no es solamente un deporte de competición sino un ámbito de convivencia en el que el esfuerzo se combina con la competitividad y la deportividad.

Una carrera frustrada: "Luisín" Sánchez Huergo

Sin duda, el suceso más dramático que afectó al ciclismo gijonés en los años cincuenta fue el inesperado fallecimiento del ciclista Luis Sánchez Huergo con sólo 23 años y una prometedora carrera por delante. Nacido en la parroquia de La Pedrera había destacado en numerosas carreras y había conquistado el Campeonato de Asturias en 1948 con sólo 21 años, un título que revalidó al año siguiente y que le permitió participar en la Vuelta a España de 1950 junto a todos los ases del momento.

Aunque cayó enfermo durante la prueba, acabó la Vuelta con un digno papel, decimotercero en la general y quinto en la montaña, ya que se defendía muy bien en todos los terrenos. Retornó a Asturias y se vio obligado a "guardar cama", pues los médicos le diagnosticaron una afección hepática grave que en muy pocos días le provocó la muerte. El día 28 de septiembre de 1950 se celebró su funeral en Gijón y en el sepelio participaron todas las sociedades deportivas locales (Club



Ciclista Gijonés, la Ciclista Asturiana, el Grupo Covadonga, el Club de Regatas y el Real Sporting de Gijón), todas las peñas ciclistas de Asturias y más de un millar de personas, entre ellas muchos ciclistas que acudieron con sus máquinas, tal como reflejan las fotografías de la época. La comitiva se despidió en la Puerta de la Villa pero la caravana ciclista acompañó el féretro hasta el cementerio de La Pedrera, donde su compañero Senén Mesa describía su perfil ciclista y humano:

"Luis era un corredor formidable que dominaba todos los terrenos. El año próximo hubiera sido una de las mejores figuras de España. Como compañero, inmejorable. Y como amigo mío, casi como un hermano".

- ┌ Entierro de Luis Sánchez Huergo a su paso por la calle Covadonga con presencia de ciclistas de todos los clubs de Gijón y de Asturias. Fotografía de José Luis Rato.

Bahamontes inició su leyenda en Asturias

En la década de los Cincuenta la Vuelta a Asturias volvió a ser la gran competición regional por su recorrido de casi mil kilómetros y por atraer a las grandes figuras nacionales del ciclismo. La convocatoria más relevante fue la VI Vuelta a Asturias de 1953 que arrancó en Mieres con 69 corredores entre los que figuraban los hermanos Manzaneque, San Emeterio, Massip, Alomar, Langarica, Barrutia, Bahamontes, Galdeano, varios asturianos (entre ellos el gijonés Senén Mesa) y otros corredores italianos y belgas. Después de siete etapas, la victoria final fue para Gelabert, la de la montaña para un desconocido Bahamonde (equivoco de la prensa local para referirse a Bahamontes) y el primer asturiano fue Senén Mesa, decimotercero, que corría bajo los colores del equipo “Chocolates Kike”. Aquí se inició el palmarés de Federico Martín Bahamontes, en una vuelta a Asturias a la que acudió por su cuenta, invirtiendo cien pesetas en la aventura y “equipado con una bicicleta pesada, unas alpargatas, un pantalón de fútbol y una camisa de vestir”, según cuenta la leyenda. Se trasladó de Toledo a Mieres en bicicleta, como hacían los grandes campeones de antaño para entrenarse rodando, en compañía de algún otro ciclista modesto y tardó tres días en llegar a Asturias donde hubo de pagar con su dinero la inscripción en la prueba.

Sus condiciones físicas en la montaña eran excepcionales y aunque ya se le señalaba por no saber controlar sus fuerzas, destacó tanto que los comentaristas de prensa se fijaron en él: *“El toledano que llegó a Mieres el pasado año sin bombo ni platillo y luego se consagró como el mejor escalador. Aún recuerdan su extraordinaria proeza en el Pajares,*



en el cual acreditó unas posibilidades magníficas para convertirse en una gran figura” (Voluntad de 5 de junio de 1954). Correspondió Bahamontes a la afición asturiana con su participación en numerosas carreras en nuestra región, en la Vuelta a España y en los Criteriums de 1958 y 1959, y con una declaración que mostraban su bonhomía y su agradecimiento: *“Asturias me quiere a mí y yo quiero a esta provincia donde me di a conocer y alcancé mis primeros éxitos como corredor. Considero a Asturias como algo mío, entrañable” (Voluntad de 22 de agosto de 59).*

- Cartel de Alfonso Iglesias anunciando la Vuelta a Asturias de 1956. Muséu del Pueblu d’Asturies.
- Bahamontes (ganador del Tour de 1959 y de dos Vueltas a Asturias en 1955 y 1957) en el Bar La Pipa de Cuatro Caminos en 1958. Foto Tino Antuña.

La Peña Ciclista Bahamontes y el Club Ciclista de La Calzada

La Peña Cultural y Deportiva Bahamontes se fundó el 19 de octubre de 1957 –dos años antes de que el corredor toledano ganara el Tour de Francia- con sede social en el Bar “La Pipa” (Cuatro Caminos) y ejerció como aglutinante de toda la afición ciclista de los barrios del Natahoyo, Jove y La Calzada.

En 1968 la peña trasladó su sede social a los locales del antiguo Ateneo Obrero y cambió su denominación por la de Club Ciclista de La Calzada con una dedicación especial a las pruebas para alevines, infantiles, juveniles y aficionados, aportando material y premios para los ganadores, una labor que reconoció la Federación Asturiana nombrando a la entidad, presidida por Faustino Antuña, mejor Club Ciclista de Asturias. En ese año organizó 14 pruebas para profesionales, 9 de aficionados y 18 para juveniles, con un presupuesto anual de medio millón de pesetas procedentes de las cuotas de sus 432 socios (5 pts. al mes), las aportaciones de 500 comerciantes e industriales de la zona y los beneficios de la rifa de un Seat 600.

Más relevante aún fue conseguir la integración en el calendario oficial del ciclismo profesional de una

prueba de un día, la “Clásica del 18 de julio”, jornada de fiestas del barrio de La Calzada y no laboral, a la que acudieron los mejores ciclistas españoles, atraídos por los importantes premios en metálico y por ser una fecha postTour, adecuada para los Criteriums. La prueba se disputaba a lo largo de 170-180 kilómetros por toda Asturias (con frecuencia incluía El Padrún, La Manzaneda o La Cabruñana) y acababa con varias vueltas a un circuito urbano en La Calzada ante millares de aficionados, tal como se puede apreciar en las fotos de época. El palmarés de la “Clásica del 18 de Julio” está encabezado por el gijonés Fermín Pérez Corbato en la convocatoria de 1958 para ciclistas aficionados y, a partir del año siguiente, ya para profesionales figuran Fausto Iza (1959), Pérez



Foto César

Francés (1960), Ventura Díaz (1961), Vicente Iturat (1962), Antón Barrutia (1963), Roberto Morales (1964), Sánchez Camero (1965), Pérez Francés (1966) y Momeñe (1967), entre otros.

└ Clásica de La Calzada de 1958 con Fermín Pérez Corbato ganando al sprint a Ángel Piñera. Foto César.

COMISION MUNICIPAL DE DEPORTES
 HOY, a las seis de la tarde
 EN EL CIRCUITO DEL MURO DE SAN LORENZO
"I CRITERIUM INTERNACIONAL"
VAN LOOY - KOBLET - POBLET - BOHER
Iturat Crespo Saura
 y una selección asturiana
 CARRERAS DE PERSECUCION ELIMINACION POR SPRINTS

□ *Voluntad* de 30 de julio de 1958.

COMISION MUNICIPAL DE DEPORTES
 HOY, miércoles A las seis de la tarde
 EN EL MURO DE SAN LORENZO
**II CIRCUITO INTERNACIONAL
 CICLISTA DE GIJON**
PARTICIPANTES:
GAUL GEMINIANI EZNER
BAHAMONTES FAVERO STABLINSKI
PADOVAN BERGAUD GRACZIK BAUVIN
 Carreras de eliminación - Velocidad - Por equipos y Gran Circuito final de 50 vueltas

□ *Voluntad* de 20 de agosto de 1958.

□ Bahamontes, Geminiani y Fausto Coppi, dos vencedores en el Tour y un Campión de Francia, en el Critérium de Avilés de 1958. Foto César.

2.2. Los grandes Critériums ciclistas: del Muro al Velódromo de Las Mestas

Sin duda, la gran novedad de finales de los años cincuenta fue la presencia en Gijón de las figuras del ciclismo internacional en unos Critériums que favorecían el lucimiento de los corredores y el disfrute del público: carreras de eliminación (queda eliminado el último de cada vuelta), match de velocidad, pruebas de persecución individual, por parejas o por equipos y carreras por puntos con un número fijo de vueltas y puntuación al sprint cada cierto número de pases. La primera competición se celebró en el Muro el 30 de julio de 1958 ante un numeroso público que desbordó a la organización a pesar de ser de pago (la sillas entre 20 y 25 pts., las localidades de a pie a 10 pts. con una taquilla de 132.000 pts. que cubrió

holgadamente los gastos) y consistió en un enfrentamiento "entre los dos hombres más rápidos del mundo", el español Miguel Poblet y el belga Van Looy, que se saldó con el triunfo del primero en la prueba de velocidad y del segundo en la carrera final. Sólo veinte días después, el 20 de agosto, se celebró el IIº Circuito Internacional de Gijón en el que participaron diez ases del Tour en cuatro equipos nacionales (Francia, Italia, España y Luxemburgo) ante más de 20.000 espectadores. Triunfaron el gijonés Fermín Pérez Corbato en la prueba de aficionados y Bahamontes en el Gran Critérium, seguido de Geminiani, demostrando sus opciones como routier y no sólo como corredor de montaña. En octubre de ese mismo año volvieron a Asturias Bahamontes y Geminiani para participar en otro Critérium Internacional de Ciclismo organizado por el Club Ciclista Avilesino para conmemorar sus bodas de plata y en el que participó Fausto Coppi, "El Campionissimo", toda una leyenda del deporte con sus cinco Giros y dos Tours de Francia.



**I CIRCUITO INTERNACIONAL
CICLISTA**

Organizado por «GIFESA», en colaboración con la Comisión Municipal de Festejos

GUILLERMO TIMONER
(ESPAÑOL)

LOU GILLEN
(LUXEMBURGUÉS)

ANDRÉ BOHER
(FRANCÉS)

RODOLFO BESANA
(ITALIANO)

Juntamente con otros aces del ciclismo internacional, sobre el circuito del Muro de San Lorenzo, en el Primer Trofeo «Gifesa», hoy, jueves, día 18

**CARRERAS DE VELOCIDAD,
TRAS MOTO Y DE PERSECUCION**

—000—

NOTA.—Las pruebas darán comienzo con el Campeonato Provincial de Principiantes y Juveniles, a las 5,30 de la tarde. Las carreras internacionales darán comienzo a las 7,15 de la tarde. La taquilla estará abierta desde las diez de la mañana hasta las dos de la tarde, en la Plaza del Generalísimo. A partir de las tres de la tarde, en el circuito.

□ *Voluntad* de 18 de junio de 1959.

□ Bahamontes en el Muro de San Lorenzo en agosto de 1958. Foto César.

□ Circuito del Muro en una carrera de 1958. Foto Guerrero.

El éxito obtenido en 1958 llevó a GIFESA, la empresa municipal encargada de los festejos, a contratar otros dos criteriums en 1959, el primero durante el mes de junio en el Muro y el segundo en el recién construido Velódromo de Las Mestas en homenaje a Bahamontes, tras su victoria en el Tour de Francia. En el Muro las estrellas fueron los hermanos Timoner, especialistas en pista y uno de ellos, Guillermo, campeón del mundo de ciclismo tras moto. Más interés aún tuvo el II Circuito Internacional de Ciclismo de 1959 celebrado el 21 de agosto en el recién inaugurado Velódromo de las Mestas con los gijoneses Luis Tuya, Luis Casielles, Ángel Piñera y Pérez Corbato, más el ovetense Amador Suárez -nominado “el catedrático” porque llevaba gafas- y diez profesionales destacados entre los que figuraban tres vencedores en el Tour (Charly Gaul, Louison Bobet y Bahamontes) que disputaron un ambicioso programa con una gran carrera final de puntuación, en la que el ganador fue Bahamontes, seguido de Rivière, poniendo un broche de oro a una jornada histórica.





- El campeón del mundo en “ciclismo tras moto”, Guillermo Timoner, dando la vuelta de honor en El Muro en junio de 1959. Foto César.
- El luxemburgués Charly Gaul, vencedor dos veces del Giro (1956 y 1959) y una del Tour (1958) acudió a Gijón al Critérium de 1959. Foto César.
- Descanso en Las Mestas el 21 de agosto de 1959 de Luis Otaño (posteriormente campeón de España), F. M. Bahamontes, Roger Rivière (campeón del mundo de persecución) y Charly Gaul. Foto César.



III

CAPÍTULO III

La década de los Sesenta: cambio de mentalidad y cambio de transporte

En la década de los Sesenta el Desarrollo penetra en España con tal fuerza que la motocicleta y el automóvil van a desbancar a la bicicleta, que pasa en poco tiempo de ser un medio de transporte básico y necesario a ser un objeto de uso lúdico y deportivo. Este cambio de comportamiento va asociado a un cambio de mentalidad con la idea de modernidad como factor de progreso, asociada a la vivienda (bloques de pisos), al vestido (ropa joven), al ocio (televisión), a la vida doméstica (electrodomésticos) y, como no, al transporte, promoviendo medios de locomoción individuales y mecánicos (la moto y el coche).

En este contexto de cambio acelerado, la bicicleta queda relegada como vehículo de traslado cotidiano y devaluada como signo del pasado, un indicio del “atraso”, hasta ser considerada un activo móvil de los que carecen de otra posibilidad de transporte. El ciclismo como deporte, en cambio, mantiene intacto su prestigio en el ámbito competitivo y hasta lo aumenta, pues en los años se-

venta surge una generación de corredores asturianos que cosechará éxitos en las pruebas de aficionados, preludio de sus triunfos en la década de los setenta (José Manuel Fuente, Vicente y Jesús López Carril, Antonio Menéndez, José Casas, Luis Balagué, José E. Cima y Jesús Suárez Cueva), un colectivo que firmó el período más exitoso de nuestro ciclismo profesional.

El cambio de tendencia en la valoración de la bicicleta se aprecia ya en el primer quinquenio de la década, si hacemos caso al análisis de un vendedor de la Casa Orbea en Madrid, Sánchez Guerra:

“Hay una cosa segura. Ya nadie compra una bicicleta como vehículo de trabajo. Ni aun en las ciudades pequeñas... Cuando el problema de los aparcamientos no tenga ya posible solución, ni tampoco puedan resolver nada los transportes públicos, se tendrá que volver a la bici que ocupa muy poco espacio y menos estas plegables de ahora. Entonces las ventas serán considerables” (Voluntad de 21 de septiembre de 1966).



En Gijón, la realidad sigue reflejando un uso habitual de la bici en la ciudad y su zona rural a lo largo de los años sesenta y, aunque no hay datos concretos, el número de bicicletas matriculadas oscilaba en torno a las 15.000 pues los ingresos previstos en los presupuestos municipales (200.000 pts.) no descienden respecto a la década anterior. Por el contrario, las tasas que se multiplican durante esos años son las de la viñeta del automóvil que aportan al fisco local 2 millo-

nes de pesetas en 1960, una cantidad que asciende a 11 millones en 1970 y a 70 millones en 1977, en paralelo al aumento de coches. La invasión del automóvil va poco a poco arrinconando a las bicis y prueba de ello es el elevado número de bicis abandonadas, según informa la Inspección Municipal en 1966: 200 bicis sin dueño y almacenadas en el depósito municipal, en buen estado la mayoría, tal como se deduce de algunos anuncios que describen con detalle las máquinas.

- A partir de los años Sesenta los triciclos de carga comienzan a desaparecer de las calles sustituidos por los motocarros. Fotos Museo del Tren de Aranda de Duero y Helados Revuelta de Llanes.



⌊ Ante la invasión automovilística, la bici queda arrinconada en espacios inéditos, como esta tarima del guardia de circulación. Foto Guerrero.

Con todo, las estampas callejeras que refleja la prensa siguen hablando de numerosos ciclistas, de problemas circulatorios y siguen señalando a los ciclistas más imprudentes y alocados como un peligro para el peatón:

“La bici es un vehículo altamente utilitario y popularísimo como puede comprobarse con solo dar una vuelta por nuestras calles, infestadas de sillines y manillares. Artefacto sencillo y manejable, presta magníficos servicios y nada habría que objetar contra él si los usuarios tuviesen un poco más de respeto para el peatón, pues como este se descuide se lo llevan por delante estos Atilas del pedal” (Voluntad de 29 de julio de 1964).

Con la irrupción masiva de los automóviles, la circulación urbana se hizo cada vez más compleja y hubo de ser regulada mecánicamente y manualmente (semáforos y guardias de tráfico se imponen desde 1959) estableciendo en 1962 normas de obligado cumplimiento para los ciclistas por parte de la Jefatura Central de Tráfico.

Se inicia así un largo proceso regulatorio de la circulación vial con la intención de favorecer el tráfico pero, sobre todo, de frenar la escalada de los accidentes cuyas estadísticas desbordaban a las autoridades del ramo: en 1961 hubo en España 1.782 ciclistas implicados en accidentes de tráfico con 120 víctimas mortales. Respecto a la siniestralidad callejera en Gijón, los datos de la Policía Municipal de 1963 sitúan a la cabeza de los accidentes a las motocicletas con 161 accidentes, seguidas de turismos y taxis (156), camiones (75) y bicicletas (43), un dato que se puede interpretar como baja incidencia de estas últimas en los percances callejeros, teniendo en cuenta que los efectivos ciclistas en circulación seguían siendo numerosos.

3.1. Gijón: inicio de la Vuelta Ciclista a España

Tras el parón que había sufrido la Vuelta Ciclista a España entre 1951 y 1954, la prueba se recuperó en 1955 organizada por el periódico *El Correo Español—El Pueblo Vasco*, aunque no llegó a Gijón hasta 1958 donde se produjo un final de etapa espectacular con victoria del italiano Pierino Baffi, que llegó a la meta del Muro con siete minutos de ventaja sobre sus perseguidores. En la década de los sesenta, Gijón fue puntal clave en la Vuelta a España pues de aquí arrancó la ronda española en dos ocasiones (1960 y 1963) acogiendo dos etapas cada año, una de ellas contrarreloj, lo que implicaba la permanencia en Gijón durante varios días de los grandes “ases” español-

les y extranjeros (Bahamontes, Anquetil, Loroño, Pérez Francés, Barrutia, Gemiani, Gaul, etc.). La puesta en marcha del velódromo municipal fue el factor que permitió este protagonismo gijonés en el ámbito ciclista nacional, aunque se había realizado con el fin de aportar una infraestructura ciclista moderna, sin pensar en ese momento en las oportunidades que abriría de cara a nuevas competiciones, tal como reseñó el alcalde en la inauguración: “Que se cumpla este deseo de las tres sociedades ciclistas que existen en Gijón, a las que se vinculan cientos de adheridos y los miles de aficionados al ciclismo”.

La capacidad organizativa y financiera de GIFESA, entidad municipal promotora de festejos, permitió que la Vuelta Ciclista a España de 1960 arrancara en Gijón el 29 de abril con 80 corredores, 45 de ellos españoles, destacando los equipos Faema, Kas, Licor 43 y un corredor asturiano, Ángel Rodríguez, de Lugones.



□ “En Reyes se regalaban más bicis que balones”. José Luis Carmona y su hermano el día de Reyes de 1962



- ⌊ Cartel de la Vuelta a España de 1963.
- ⌊ La salida de la etapa Gijón-Mieres de la Vuelta a España de 1963 llenó de ambiente ciclista la Plaza Mayor con un Anquetil sonriente (ganó ese día la contrarreloj y se colocó líder) y la salida oficial en el nuevo Instituto Jovellanos.
Fotos Hemeroteca No-Do (TVE).

Tres años después, en 1963, repitió Gijón como punto de partida de la Vuelta a España también por iniciativa de GIFFESA que invirtió medio millón de pesetas en esta operación de promoción de la ciudad y consiguió la llegada de un centenar de periodistas, con oficina en el Náutico, y de un equipo del Nodo —el informativo cinematográfico de la época— cuyas imágenes nos permiten apreciar el ambiente ciclista de las calles y la concentración de coches y bicicletas en la Plaza Mayor. La prueba convocó a nueve equipos con 90 corredores —41 de ellos españoles— y la participación de la gran figura del momento, el francés Jacques Anquetil que en las imágenes grabadas aparece sonriente en la Plaza Mayor. El día previo, 30 de abril, se realizó la presentación con una tabla gimnástica a cargo de 650 alumnos del Colegio de la Inmaculada y el desfile de la caravana publicitaria de la Vuelta y de los equipos participantes y equipos técnicos con sus coches. La parte lúdica incluía distintas actuaciones en el velódromo y una fiesta posterior en los jardines del Ideal Rosales

con gañeros, tonada y monologuistas asturianos en honor de la prensa nacional e internacional reunida.

En el aspecto deportivo el arranque fue original pues se disputaban el mismo día 1º de mayo dos medias etapas, la primera entre Gijón-Mieres de 45 km. en línea, que tuvo por vencedor a Antón Barrutia, y por la tarde la contrarreloj individual Mieres-Gijón de 52 km. que ganó Anquetil, con una ventaja de 3 minutos sobre Moser y 4 sobre Pérez Frances. El corredor francés se colocó el maillot de líder en Las Meñas y no abandonó el primer puesto en la general hasta el final de la prueba. Anquetil había venido a Gijón acompañado de su mujer y se había incorporado a la Vuelta a España en el último momento, atraído por la suavidad del recorrido, lo que acentuó las críticas a la organización, en especial de su rival Bahamontes, que no corrió la prueba y que manifestaba cierto malestar con los responsables del recorrido: “Es una vuelta hecha para Anquetil, un regalo, vamos, como los que le hacen en el Tour”.

rtve.es



Filmoteca Española

Filmoteca Española

Gijón, “ciudad amable y hospitalaria”

Las jornadas previas al inicio oficial de la Vuelta a España de 1960 fueron de gran ebullición pues hubo que preparar un centro de prensa en el Náutico y aumentar el aforo de Las Mestas con nuevas tribunas y gradas para acoger a más público en las dos jornadas programadas. El 28 de abril se realizó la presentación oficial de los equipos (corredores españoles, franceses, belgas e italianos) con interpretación del himno de cada país y desfile de la caravana publicitaria compuesta por 82 vehículos de las principales firmas comerciales españolas, más todo un espectáculo de actuaciones musicales (Los Chimberos, Orquesta Imosa y Tony San, “El rey de la armónica”), humorísticas (“Zape”) y de habilidades (un acróbata motorista sobre una Lambretta).

Al día siguiente, viernes y en horario de tarde, se disputó la primera etapa contrarreloj sobre una distancia de 7,5 km. con 18 vueltas al circuito, en la que venció el equipo Faema que colocó al mallorquín Gabriel Mas como primer líder, a pesar de que tras cruzar la línea de meta cuatro de sus corredores (Bahamontes, Suárez, Bertrand y San Emeterio) sufrieron una caída y hubieron de ser

atendidos de lesiones menores. El éxito de público y de organización fue total y la sociedad GIFESA consolidó su prestigio como organizadora en sustitución de los tradicionales clubs ciclistas que habían realizado esa función hasta los años sesenta. En la prensa local se vertían todo tipo de elogios a la organización y se valoraba la enorme repercusión exterior que el acontecimiento tenía para la ciudad:

“A la misma hora que el nuestro, un centenar largo de periódicos españoles y muchísimos extranjeros, emisoras y noticiarios, dirán poco más o menos lo mismo: que Gijón es una ciudad amable y hospitalaria, abierta a los vientos y a la amistad, deportiva y gentil, entusiástica y alegre” (Voluntad de 30 de abril de 1960).



Vuelta Ciclista a España

HOY, VIERNES A LAS SEIS DE LA TARDE

PRIMERA ETAPA GIJON-GIJON

ORGANIZADA POR
GIFESA

SE DISPUTARA EN EL VELODROMO DE LAS MESTAS, EN LA MODALIDAD DE CONTRA RELOJ, SOBRE UN RECORRIDO DE SIETE KILOMETROS Y MEDIO (dieciocho vueltas al velódromo)

El orden de salida de los corredores será decidido por sorteo, adjudicándose al vencedor el smaillets amarillo.

LOCALIDADES DESDE ONCE PESETAS

NOTA.—Hoy por la mañana, y para dar facilidades al público, se abrirá la taquilla instalada en los jardines del Náutico, desde las once hasta las dos de la tarde.

Por la tarde, sólo funcionarán las instaladas en las inmediaciones del velódromo, las cuales abrirán a las tres y media.

□ Voluntad de 29 de abril 1960.

□ Jornada de presentación en Las Mestas de los equipos participantes en la Vuelta Ciclista a España de 1960. Janel Cuesta.

3.2. Las numerosas competiciones locales en la década de los Sesenta

Según las actas conservadas por la Federación Asturiana, en los años sesenta el número de competiciones ciclistas en Asturias rondaba el centenar con mayoría de carreras de aficionados, algunas de independientes, otras sociales y son excepcionales las de profesionales (la Clásica del 18 de julio de La Calzada, la Subida al Naranco, los Críterium de Ases y algún premio de Avilés o de Mieres). En el ámbito regional, la Vuelta a Asturias se reconvirtió en una prueba internacional de ciclismo amateur con un enfoque hacia nuevas promesas ciclistas y con organización del Frente de Juventudes y patrocinio del diario ovetense Región, tal

como muestran los carteles de la época. La principal novedad fue el arranque en 1965 de la Iª Edición de la Vuelta Ciclista a los Valles Mineros que se inició con una sola etapa de 210 km., un recorrido que posteriormente se amplió a varias etapas y se extendió por toda la región.

En Gijón, la gran novedad en esa década fue el velódromo que se utilizaba tanto como punto de partida y llegada de las pruebas de carretera como para el ciclismo en pista, albergando los Campeonatos de Asturias en pista, con organización de la Peña Loroño, y la primera Escuela de Ciclismo de Asturias, bajo la responsabilidad de la Unión Ciclista Gijonesa. Otra posibilidad era acoger criteriums con corredores nacionales o internacionales y programar enfrentamientos entre localidades, tal como se anota en 1967 con la primera confrontación Gijón-Avilés en las distintas categorías. A lo largo de los años sesenta el número de pruebas celebradas en Gijón oscilaba en torno a la veintena, sumando a las más





□ Máxima expectación popular en el Gran Premio de La Calzada en 1962. Foto César.



Foto César

destacadas y veteranas (Gran Premio Pinzales, Trofeo Sánchez Huergo, Premio Jesús Cuesta y el Gran Trofeo Bahamontes) otras muchas para aficionados, principiantes y juveniles. Lo apretado y variado del calendario ciclista local tampoco oscureció a las pruebas más tradicionales de Gijón, como eran el Premio Inauguración, celebrado en marzo, y la Carrera del Pavo, una convocatoria abierta y lúdica en la que los premios eran productos

típicos navideños y que, lejos de apagarse, se extendió a los barrios pues en 1969 se celebraba también en el barrio de La Calzada con el patrocinio de la Peña Deportiva Bahamontes.

Las convocatorias para aficionados en las fiestas de los barrios continuaban regularmente y en los años Sesenta se añaden nuevas pruebas (Trofeo San José Obrero, Trofeo Stmo. Cristo de Pinzales, Circuito de Lloreda, Circuito de Pumarín, Cráterium de Aboño, Trofeo Casa Emilia de Tremañes, Premio Sacramental de Pinzales, Premio Stmo. Cristo de la Abadía, Trofeo Virgen de los Remedios de Guimarán) más otras patrocinadas por las organizaciones sindicales de la época (Premio Hogar del Productor de Pumarín, Trofeo Centro Sindical El Llano).

La década de los Sesenta es la que concentra mayor número de competiciones en Gijón, la época dorada del ciclismo pues se ha convertido en un deporte de masas y la fiebre del ciclismo profesional -sustentado solo por la prensa y en

menor grado por la radio- ha calado en las nuevas generaciones que se sienten atraídos por el mismo como practicantes y como espectadores.

La nómina de patrocinadores de pruebas ciclistas en los años sesenta aumenta con nuevas peñas (Peña Ciclista de Granda, Peña Luis Tuya) y nuevas convocatorias que recuerdan a alguno de los prohombres de este deporte (Trofeos Ramón Moré, Paulino Baizán, Marcelino Medina, Antonio Menéndez, Premios Pérez Francés, Fermín Pérez Corbato, Loroño, Luis Tuya, Memoriales José Luis Talamillo, Juan Manuel Fernández, Homenaje a López Carril) o se vinculan con asociaciones deportivas (Trofeo Club Natación Santa Olaya). También aparecen patrocinios institucionales (Trofeo Siete Villas) y los primeros sponsor comerciales de relieve que ya habían irrumpido con fuerza en el ciclismo profesional (Trofeos Kas, Kastell y Bar París).

La nueva cartelería ciclista recurre a estéticas renovadoras. Muséu del Pueblu d'Asturies.





□ Cartel promocional de la Vuelta a Asturias de 1964 con una chica rubia y moderna en monociclo con publicidad de Mantova. Vilaso, Lit. Viña (Muséu del Pueblu d'Asturies).

La lista de campeones en los Sesenta incluye a varios corredores del período anterior como Ángel Rodríguez, Ángel Piñera, Luis Tuya, pero la década se cierra con la mejor generación que ha dado Asturias en ese momento como ciclistas aficionados: Vicente y Jesús López Carril, Antonio Menéndez, José Manuel Fuente, José Casas, José Enrique Cima y Jesús Suárez Cueva. Aunque nacido circunstancialmente en Galicia, el crecimiento como ciclista de Vicente López Carril se produjo entre Candás y Gijón, donde participó en numerosas pruebas como juvenil (ganó diez carreras en 1960) y aficionado (triunfador en el Primer Trofeo Siete Villas Costa Verde). Años más tarde destacaba también su hermano Jesús López Carril con numerosos triunfos en Asturias en juveniles y en aficionados, además del Campeonato de Asturias de Montaña de 1970.

Junto a los hermanos López Carril, el ciclista que explotó como corredor en eso años fue Antonio Menéndez que en la temporada de 1969 sumó diez títulos

como aficionado (Ujo, Trubia, Aramil, Moreda, Perlora, Cabranes y Tudela Veguín) para rematar en 1970 con el Trofeo Luis Sánchez Huergo. Con ese palmarés, Antonio Menéndez pasó a profesional junto a otro ciclista destacado, José Manuel Fuente, que en 1969 había sumado el Gran Premio de San Agustín en Avilés y el Circuito de Sotrondio.

Todos ellos volvieron a competir muchas veces a Gijón como profesionales pero se recuerda especialmente el Críterium de las Meistas de 1970 en el que Antonio Menéndez quedó primero en la prueba de Eliminación, mientras que su compañero Vicente López Carril encabezó la de Puntuación con rivales tan destacados como Francisco Galdós, Luis Balagué, Agustín Tamames, José López Rodríguez o José Casas.

□ Cinco grandes ciclistas asturianos coincidieron en Las Meistas en 1971: Luis Balagué, Antonio Menéndez, José Manuel Fuente, Vicente López Carril y José Casas. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).



El velódromo de Las Mestas

El velódromo fue inaugurado en la mañana del 21 de agosto de 1959 por el alcalde Cecilio Olivier ante el presidente de GIFESA, Bonifacio Lorenzo, y las directivas de las peñas ciclistas Bahamontes, Loroño y Corbato, en un acto que el alcalde gijonés cerró con estas palabras: “Lo hemos hecho con algún sacrificio para satisfacer un deseo de la afición gijonesa y vuestro es”. La nueva instalación había sido construida en sólo seis días con materiales procedentes de las fábricas gijonesas (200 camiones de escoria de la Fábrica de Morreda y 50 de gravilla) rematados con cemento.

La pista tenía 525 metros de longitud en el centro de la cuerda por seis de ancho con peraltes y desniveles que cumplían las normas internacionales para la práctica del ciclismo en pista. La iniciativa municipal fue alabada desde todos los sectores deportivos pues colocaba a Gijón en la vanguardia del ciclismo y el diario *Voluntad* se enorgullecía ostentosamente de la nueva infraestructura: “Ciclisticamente, ya no somos pueblo”. Como toda infraestructura delicada y sometida a un permanente y polivalente uso (velódromo, atletismo, hípica) la pista de Las Mestas hubo de

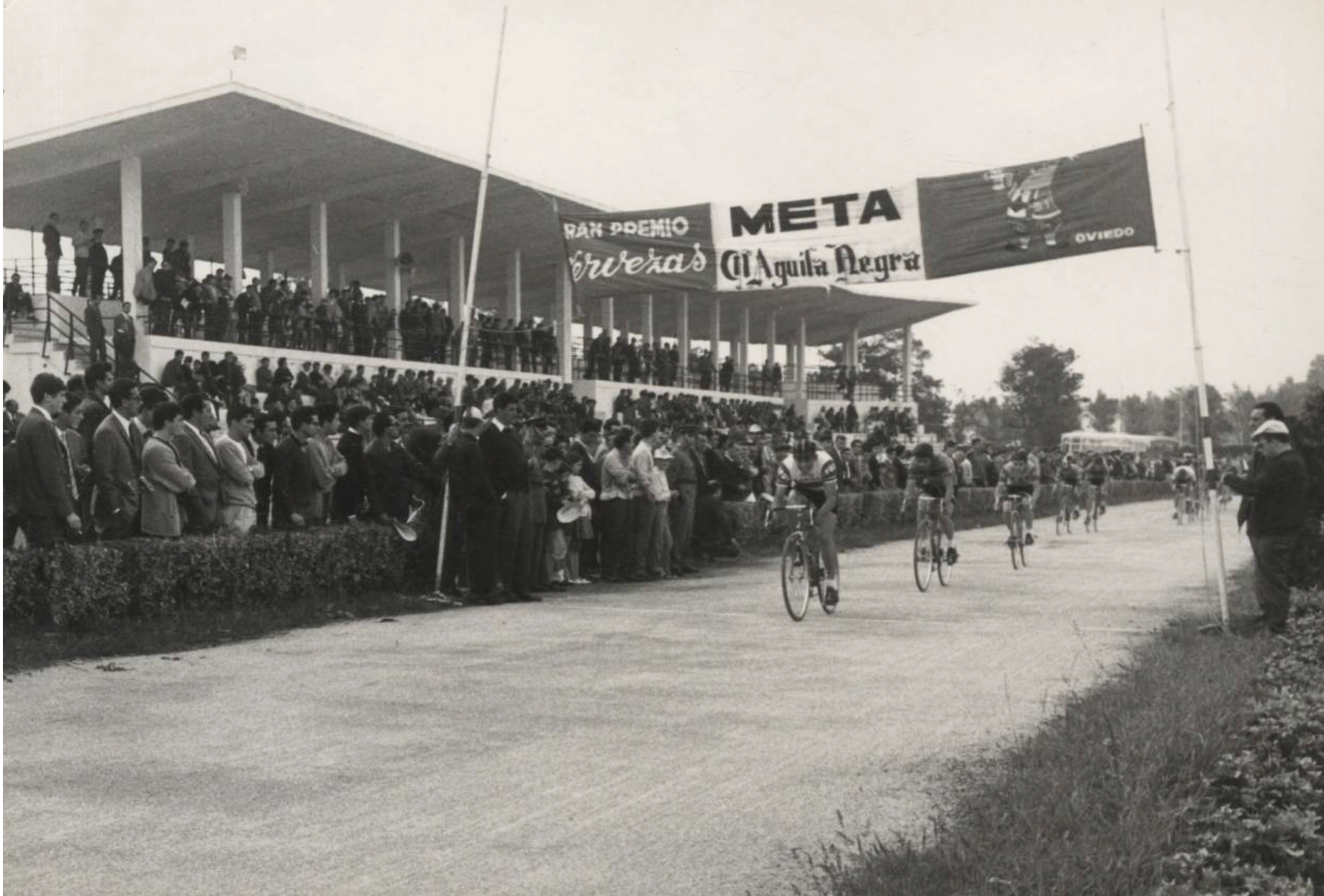
ser reformada con frecuencia tanto para mantenimiento como para adaptarse a las medidas internacionales del ciclismo en pista. En 1968 se realizaron obras de renovación que consistieron en ampliar la anchura de los tramos rectos de 6,5 a 8 metros y de ajustar los peraltes en los tramos curvos mediante muros resistentes con un remate de zahorra, grava y gravilla y capa final de riego asfáltico, que en 1972 se mejoró con una capa de rodadura de “slurry”.

Además de las tres importantes vueltas – Vuelta a España, a Asturias, de los Valles Mineros- que pasaban por Gijón, el velódromo de Las Mestas acogió numerosas pruebas tanto de ciclismo en pista (en 1960 el Campeonato de España de Persecución en pista para Independientes), competiciones locales (el Premio La Guía o las pruebas de juveniles) y otras más extraordinarias como las carreras de velomotores (los modernos Velosolex Orbea) o las muy originales carreras de remolques, a las que según la prensa de 1961 se habían inscrito “... varios “ases” del reparto comercial de distintas casas gijonesas”.



□ Vista aérea del velódromo e hipódromo de Las Mestas. Colección Patac (Archivo Municipal de Gijón).

□ Llegada de una etapa de la Vuelta Ciclista a Asturias a Las Mestas. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).



La bicicleta y la educación vial: el Parque Infantil de Tráfico

La proliferación de accidentes de circulación en España no cesa a lo largo de los años Sesenta y las medidas adecuadas para evitarlos (mejoras en el trazado de las carreteras, en los firmes, en la señalización) se retrasan, pero sobre todo se aprecia en España una nula educación vial, más allá del necesario examen de conducir.

A pesar de que el Ministerio de Educación había regulado la obligatoriedad de la educación vial en las escuelas, su aplicación era escasa y fueron las Jefaturas de Tráfico las que impulsaron iniciativas para fomentar la formación vial en los parques infantiles de Madrid y Barcelona. En este tema, el Ayuntamiento de Gijón fue pionero y puso en marcha en 1962 un Parque Infantil de Tráfico que comenzó a funcionar con bicicletas y que desde entonces realiza labores de formación con los niños y las niñas, pues todos ellos han tenido la experiencia de acceder a la pista de circulación del Parque Isabel la Católica. En sus comienzos, la pista de patinaje se convirtió en una simulada pista de tráfico en la que se impartieron clases prácticas de circulación y enseñanzas teóricas, en colaboración con la Junta Provincial de Tráfico. En la competición de 1962 participaron cuarenta menores (33 niños y 7 niñas seleccionados anteriormente) que respondieron a un test de 18 preguntas. Ocho niños y una niña contestaron perfectamente y recibieron una bicicleta cada uno.



En 1967 el Ayuntamiento decidió instalar de forma definitiva el Parque Infantil de Tráfico en el mismo lugar, una vez vallado y adecuado, con un espacio lateral dedicado a realizar exámenes del carnet de conducir. Se estableció un programa anual para enseñar educación vial a niños y niñas entre 7 y 14 años sobre un espacio circulatorio con vías, cruces, viaductos, semáforos y señales, en el que el alumnado aprendía a respetar las normas de circulación, actuando unos como conductores (sobre bicicletas o karts) y otros como guardias urbanos.

□ Clases de educación vial en el Parque Infantil de Tráfico. Archivo Municipal de Gijón.

□ Imágenes de la Vuelta Ciclista a Asturias de 1961. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).



IV

CAPÍTULO IV

Los Años Setenta:
el ocaso
de la bicicleta

En los años 70 asistimos al ocaso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en el ámbito urbano -en algunas zonas rurales perdurará aún- y a su elevación a la categoría de máquina deportiva del más alto nivel, con la consideración del ciclismo como el “deporte rey del verano”.

Como la mayor parte de los cambios retardados, en España este proceso de marginación de la bicicleta se acelera en los Setenta, a pesar de la crisis del petróleo de 1973 y de sus repercusiones sobre el transporte urbano, con las primeras limitaciones al uso del automóvil y el aumento de las cargas impositivas sobre las gasolinas y los coches.

Paralelamente, el ciclismo profesional se convierte en un espectáculo de masas con la difusión de las grandes rondas (Tour, Giro y Vuelta a España) gracias a las retransmisiones en directo desde la radio, cuyos locutores siguen a los corredores y narran en tono épico y lenguaje propio los preliminares de

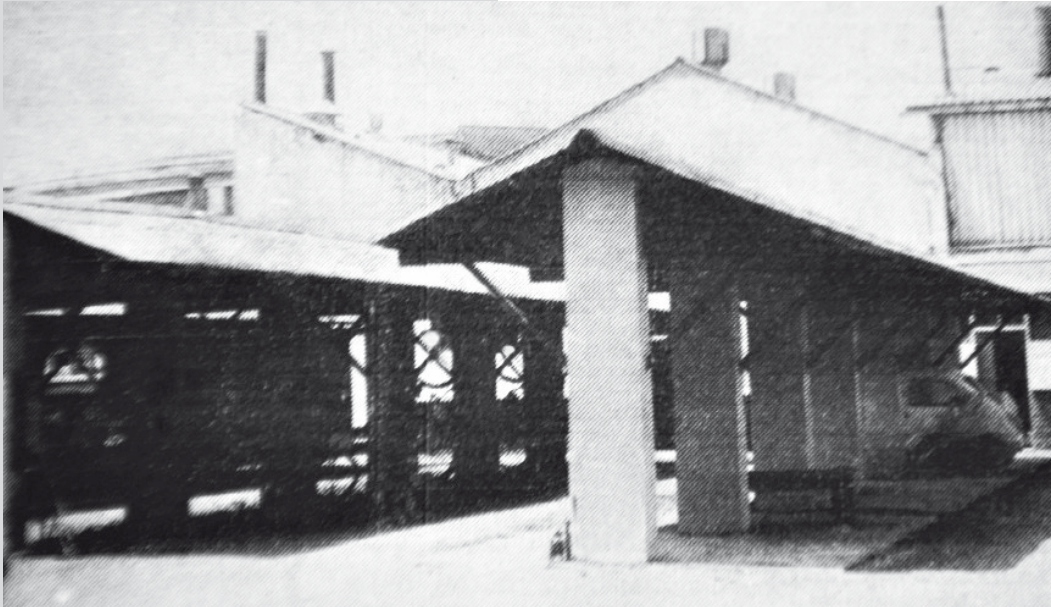


- Niños en el Muro admirando una bici en 1969. Constantino Suárez (Muséu del Pueblu d’Asturies).
- Los cambios urbanísticos en Gijón alteran el espacio ciclista del Náutico en el que aparcen numerosos vehículos. Colección Patac (Archivo Municipal de Gijón).



- Equipo Kas durante la vuelta de honor en el Parque de los Príncipes de París en 1974 como ganador de la clasificación por equipos con López Carril tercero en la general (en el centro y con ramo de flores) y Antonio Menéndez (tercero por la izquierda). Foto Antonio Menéndez.

- Tendejones para colgar las bicicletas de los trabajadores en la Fábrica de Moreda de Gijón que en los años Setenta aparecen vacíos. Foto Guerrero.



las etapas, las incidencias y el resultado de las mismas, con entrevistas a corredores y técnicos, más los comentarios periodísticos y las clasificaciones. El papel de la televisión en las retransmisiones en directo es muy irregular pues, aunque las primeras emisiones son cuatro etapas del Giro en 1967 desde Eurovisión, la señal en directo del Tour y de la Vuelta a España no llega-

rá hasta los años 80. En pocos tiempo el consumismo desarrollista fue arrinconado las bicis de los mayores, serviciales, baratas y útiles durante tantos años difíciles, en las carboneras y en los trasteros, mientras que niños y niñas seguían anhelando la posesión de una bicicleta ya que seguía siendo el regalo preferido en la festividad de Reyes (“se regalaban más bicis que balones”) o al finalizar el curso escolar.

Mientras que los adultos abandonaban la bicicleta por comodidad en favor de la moto, del “Seiscientos” o del transporte público, la infancia seguía disfrutando con el esfuerzo físico del pedaleo en equilibrio y soñando con la gloria del “campeón”, tal como reflejaban las colecciones de cromos con las imágenes de ciclistas y futbolistas.

Ambas realidades, decadencia de la bicicleta y eclosión del ciclismo profesional, se aprecian en el Gijón de los años Setenta, cuyas calles aparecen repletas de “utilitarios” caóticamente estacionados mientras que los aparcamientos de bicis





de las fábricas locales aparecen vacíos en las fotografías de la época, donde se comenta que la bici ha quedado atrás y que es preferible acudir en coche o en autobús a la cita laboral diaria. La prensa gijonesa se hacía eco de las preferencias de la población al comentar el vacío de los parking de bicicletas en Fábrica de Moreda, donde antes colgaban hasta tres centenares de bicis:

“Tendejones como los que presentamos eran imprescindibles hace años ya que servían para que los trabajadores pudiesen colocar sus bicicletas con comodidad y sin temor a la lluvia. ¿Qué ha ocurrido? Muy sencillo: que los trabajadores españoles han cambiado la bicicleta por el utilitario y esos tendejones que en un tiempo tuvieron una importante función, en la actualidad no sirven nada más que para recordar el pasado” (Voluntad de 26 de mayo de 1972).

Buena prueba de que las bicis ya no ocupaban las calles de Gijón es la caída drástica que experimenta la matrícula municipal de bicicletas cuyo libro de registro anota solamente 298 unidades en 1974 y 172 dos años después, un hecho que ha

de influir de forma determinante en la supresión de la tasa, considerando la bicicleta un bien privado sin interés fiscal alguno para el municipio.

La comparación con los países nórdicos, donde el uso de la bicicleta se mantenía y hasta se relanzaba con la crisis del petróleo, ponía en evidencia que el reino de la bicicleta en España había sido efímero, y hasta obligado, y nunca había tenido el arraigo social necesario para permanecer aún en ciudades de topografía y climatología favorables como es el caso de Gijón. Con la excepción de las bicis infantiles, la práctica desaparición de la bici del paisaje urbano —coches de todos los tamaños, motos, motocarros, camiones y autobuses ocupan las calles— coincide en el tiempo con el estallido de la generación de ciclistas profesionales asturianos más relevantes, que obtendrán sonoros triunfos en las grandes vueltas internacionales y que regresarán a su tierra cada año difundiendo una imagen de entrega, sacrificio y fortaleza que se convierten en señas de identidad de este deporte.

□ En los años 70 el número de bicicletas matriculadas descendió considerablemente, pues en 1976 era de 172 vehículos.

4.1. Tres “ases” en Gijón: Vicente López Carril, Antonio Menéndez y José Manuel Fuente

La década en que Gijón relució en el ciclismo nacional e internacional fue la de los Setenta con la presencia de tres grandes ciclistas de relieve (la tríada dio lugar al Grupo Ciclista “Los Tres”) que, sin ser nacidos en nuestra ciudad, se formaron en ella (López Carril nació en La Coruña y Antonio Menéndez nació en Cangas de Narcea,) o vivieron aquí parte de sus mejores años deportivos, en el caso de José Manuel Fuente.

En sus declaraciones, Vicente López Carril recalca su vínculo con Asturias (“Mi nacimiento en Galicia en 1942 fue accidental, ya que mis padres tenían residencia fija en Candás”) y con Gijón,

donde se casó y vivió hasta su fallecimiento el 29 de marzo de 1980, cuando jugaba un partido de fútbol en la playa de San Lorenzo a causa de un derrame cerebral.

Desde 1966 López Carril figura en el equipo Kas con un espléndido palmarés: triunfos de etapa en las grandes rondas con tres en el Tour, donde además hizo

□ Pódium del Campeonato de España de ciclismo en ruta con los gijoneses López Carril y Antonio Menéndez primero y tercero. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).



□ Eddy Merckx y Antonio Fernández en pleno esfuerzo en el Tour de Francia. Archivo Región (Biblioteca de Asturias)



pódium en 1974 y acabó en cinco ocasiones entre los diez primeros. También ganó una etapa en el Giro y otra en la Vuelta a España, además del Campeonato de España de ciclismo en ruta en

1974. En nuestra región triunfó en dos ocasiones en la Vuelta a los Valles Mineros (1971 y 1973) y una en la Vuelta a Asturias de 1977, más otras victorias en cráteriums. Su muerte repentina en 1980 conmocionó a la familia ciclista española y a su sepelio acudieron cientos de personas y numerosos ciclistas profesionales. En su honor se instituyó el Premio López Carril y posteriormente el Memorial del mismo nombre.

En su mismo equipo militó Antonio Menéndez, nacido en Cangas de Narcea y trasladado a Granda (Gijón) con diez años, donde se inició en el ciclismo a la par que realizaba estudios en Revillagigedo, destacando como corredor aficionado. También corrió las tres grandes vueltas en varias ocasiones y obtuvo importantes triunfos individuales (etapas en la Vuelta a España en 1975 y en el Giro en 1976) y colectivos con el Kas, primero por equipos en dos ocasiones (1974 y 1976), lo que le permitió dar la vuelta de honor en el Parque de los Príncipes. Su victoria más relevante y aún recordada

fue el triunfo en la etapa del Giro entre Terni y Gabicce en la que se escapó a la salida y se mantuvo escapado a lo largo de los 222 kilómetros del recorrido, obteniendo el record de la escapada más larga en el Giro que nadie ha igualado o mejorado. Retirado del ciclismo y de la actividad laboral, sigue atentamente la evolución de este deporte que aún practica a diario desde Gijón por todo el centro de Asturias.

José Manuel Fuente “El Tarangu” (1945-1996), al que la prensa gijonesa denominaba “nuestro vecino”, cuenta con un palmarés inédito en el ciclismo español pues en los ocho años de profesional acumuló dos triunfos en la Vuelta a España (1972 y 1974), el tercer puesto en el Tour de 1973 y grandes éxitos en su prueba preferida, el Giro de Italia, donde ocupó el segundo puesto en 1972, ganó cuatro veces el Premio de la Montaña y acumuló nueve triunfos de etapa, éxitos que obtuvo dentro del equipo Kas en el que militaban sus dos compañeros y vecinos, López Carril y Menéndez.



- ┌ José Manuel Fuente “El Tarangu” recibiendo un obsequio del Grupo Ciclista “Los Tres”.
- ┐ José Manuel Fuente en Cangas de Onís durante la Vuelta a España de 1974, en la que se proclamó vencedor.

*Tres ciclistas de pódium:
Carril, Fuente, Menéndez*



Los tres ciclistas asturianos descansaban de la temporada ciclista en Gijón, participaban juntos en actos deportivos (homenajes, recepciones de peñas, salidas en bici) y en 1972 la prensa local los denomina “pelotaris de invierno” pues realizaban una sesión matinal diaria de pelota vasca en el frontón de la Universidad Laboral, además de hacer unos 40 km. en bici.

Los tres pertenecieron a la generación que hubo de competir con el gran Eddy Merckx con el que mantenían cierta relación de amistad, tal como mostró el campeón belga a López Carril regalándole un cuadro de bicicleta adaptado a sus medidas.

- Saque de honor realizado ante Jose Manuel, capitán del Sporting, por Vicente López Carril y José Manuel Fuente en El Molinón durante el homenaje de que fueron objeto en 1974. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).



- El Grupo Ciclista “Los Tres” se creó en 1972, con domicilio social en el Bar Chamartín de la calle Menéndez Pelayo, en homenaje a José Manuel Fuente, Antonio Menéndez y López Carril, que aparecen en la foto el día de su fundación.

4.2. Las competiciones en los 70: del velódromo al ciclo cross

Los triunfos exteriores de los ciclistas asturianos y el incremento del número de aficionados no propician un aumento del número de pruebas ciclistas urbanas ante los inconvenientes de un tráfico incesante que obstaculiza su organización. Aunque cada vez con más dificultades, en Gijón subsisten las convocatorias ya consolidadas entre los aficionados, como los Trofeos Pinzales, Sánchez Huergo o el de La Calzada, y se desarrolla el ciclo cross, que se convierte en el gran recurso para mantener el entrenamiento y el espectáculo ciclista en los meses invernales. Otro cambio reseñable es la aparición de las Escuelas de Ciclismo como manifestación de ese cambio de mentalidad que

convierte al ciclismo en una opción deportiva y técnica, que es necesario desarrollar desde la infancia en lugares apropiados (velódromos, pistas deportivas) con técnicos preparados y con programas específicos adaptados a cada edad y a cada modalidad.

Con la difusión de la especialidad de ciclo cross, con circuitos en toda Asturias, el calendario ciclista se extiende a los meses de invierno lo que redundará en favor de la expectación de los seguidores y de la preparación de los corredores, entre los que destacaron José Casas y José Enrique Cima y en el ámbito local gijonés Alfredo Rodero y Eloy Coñstoya.

La espectacularidad del ciclo cross con un clima atlántico (potencia y habilidad entre tierra y barro) se pudo vivir en estos años en circuitos tan variados como los del Piles, La Calzada, el Alto de La Madera, La Campa Torres o el Cerro de Santa Catalina y hasta hay una “Carrera del Pavo” de ciclo cross en 1972, organizada por la Peña Sánchez Huergo.

GRUPO CICLISTA LOS TRES
VII Memorial Vicente López Carril - Gijón

AFICIONADOS DE 1.ª, 2.ª Y ESPECIAL. HORA 4 TARDE
DÍA 3 DE AGOSTO - 88 2.ª ETAPA DE LA SEMANA DEL PRINCIPADO
TOTAL 102 KMS.

RECORRIDO
Villón (Restaurante El Pery) - Puntos El Pery - Campa - Estación La Princesa - Alto de La Madera - Santa Catalina - Puntos El Pery - El Cerro (Punto Mirador La Princesa) - Gijón (El velódromo) - Meta instalada a la altura del Restaurante El Pery.

PREMIOS

GENERAL	MONTAÑA	EQUIPOS	SPRINT ESPECIAL
1.º: 20.000 plus. y botella (Donado por Restaurante "EL PERÝ")	1.º: 3.000 plus. y botella (Donado por GASFINERA PELLO)	1.º: 1.000 plus.	1.º: 3.000 plus. Donado por ARMSTRONG Amargueteiros
2.º: 10.000 plus. y botella (Donado por ARMSTRONG Amargueteiros)	2.º: 2.000 plus.	2.º: 700 plus.	2.º: 2.000 plus.
3.º: 6.000 plus. y botella (Donado por AUTOVISA)	3.º: 1.500 plus.	3.º: 500 plus.	3.º: 1.000 plus.
4.º: 3.000 plus. y botella (Donado por Dagaquera CALABRÍA)			
5.º: 1.500 plus. y botella (Donado por HELSON PONS)			
6.º: 800 plus. y botella (Donado por Construcciones SOPENDA)			
7.º: 500 plus. y botella (Donado por S.A. D.A.S.)			
8.º: 2.000 plus. y botella (Donado por LA CASA)			
9.º: 1.000 plus. y botella (Donado por Restauración CASARINTE)			
10.º: 500 plus. y botella (Donado por Deportes ARBEA)			

METAS VOLANTES

1.º: 3.000 plus. y botella (Donado por Restaurante LOS HORREDES)	1.º: 2.000 plus.
2.º: 2.000 plus.	2.º: 1.000 plus.
3.º: 1.000 plus.	

ARMSTRONG
Amargueteiros GIJÓN

AV AUTOVISA
S.A. 1. 71.39.011 GIJÓN

Los Horreos
bar - restaurante
La Princesa GIJÓN
TEL. 25.62.92

OTRAS FIRMAS COLABORADORAS
Restaurante El Pery, Restaurante El Cerro, Construcciones SOPENDA, S.A. D.A.S., LA CASA, "Muebles y Decoración" (Luz de Viajes), Estación S.A. E.A. I., Restaurante CASARINTE, Restaurante EL PERYO, HELSON PONS

RESTAURANTE «EL PERÝ»
Gran merendero - Terraza - Comedor al aire libre - Servicio diario a la carta y menú del día
EL PILES - Teléfono 36 04 47 - GIJÓN



XXVI Premio Pinzales Nacional de Ciclismo y X Memorial "Celerino" Organizado por la PEÑA DEPORTIVA PINZALES

Para Juveniles y Cadetes

RECORRIDO: Pinzales, Rocas, Mareo, La Madera, Arosia, La Barquera, E. del Jamón, Pinzales, Rocas, Mareo, La Pedrera, Pinzales, Veranes, Sotillo, Tremeñes, Pumarín, Pinzales.

TOTAL 75 Km.

PREMIOS General

JULIO 28 1979	1.º 4.700	2.º 3.700	3.º 3.300	4.º 2.300	5.º 1.600	6.º 1.100	7.º 1.000	8.º 800	9.º 800	10.º 700	11.º 700	12.º 700
----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------	---------	----------	----------	----------

PREMIOS Montaña Equipos

1.º 1.800 y 1.800	2.º 700	3.º 300
1.º 1.800 plus y 1.800 P.D. Pinzales	2.º 700	3.º 300

Diets Reglamentarias

GARAGE PINZALES
José Menéndez Fernández
Distribuidor para bicicletas de las marcas B II y Super B II

Avda. Fernández Ledo, 7. Teléfono 34 34 34. 8/128

CAJA RURAL GIJONESA
AL SERVICIO DE LA AGRICULTURA

XXX TROFEO L. SANCHEZ HUERGO NACIONAL

PARA AFICIONADOS DE 1.º y 2.º

Organiza La Peña Ciclista "L. Sánchez Huergo"

Mareo - GIJÓN

RECORRIDO: Salida de Mareo - Casada Las Quintanas - Construcciones - Rocas Pumarín - Porceyo - La Pedrera Mareo - Meta 8 Vueltas 116 Km.

A las **5** De la tarde

PREMIOS

1.º 7.000	2.º 5.000	3.º 4.000	4.º 3.000	5.º 2.000	6.º 1.500	7.º 1.400	8.º 1.300	9.º 1.200	10.º 1.100	11.º 1.000
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------	------------

RECORRIDO EQUIPOS

1.º 2.000 Ptas.	2.º 1.000 »
-----------------	-------------

Si hay un participante de cada 10, la clasificación general tendrá un premio de 10.000 Ptas. Si todos los equipos que participan en cada categoría se dan, se otorga un premio de 10.000 Ptas. Si hay un participante de cada 10, la clasificación general tendrá un premio de 10.000 Ptas. Si todos los equipos que participan en cada categoría se dan, se otorga un premio de 10.000 Ptas.

TRANSPORTES RODERO
Avda. Fábreg Ledo, 32. Teléfono 34 34 34. Oficina GIJÓN

Parreda
FRANCIA DE CARMAL, MUDERES Y EQUIPOS DEPORTIVOS
Calle de Dato, 10. Teléfono 34 34 34. Pumarín GIJÓN

CICLISMO NACIONAL EN PUMARÍN - GIJÓN

SABADO 29 ABRIL 1978

IV TROFEO CLUB CICLISTA PUMARÍN "Peña José Antonio Álvarez"

AFICIONADOS 1.º y 2.º NACIONAL

2.º GRAN PREMIO GARCIBLANCO

RECORRIDO: Salida de Pumarín hacia La Pedrera Mareo, Rocas, Mareo, La Madera, Arosia, La Barquera, E. del Jamón, Pinzales, Rocas, Mareo, La Pedrera, Pinzales, Veranes, Sotillo, Tremeñes, Pumarín, Pinzales.

PREMIOS

1.º 4.500 Ptas.	2.º 3.500 »	3.º 3.000 »	4.º 2.000 »	5.º 1.500 »	6.º 1.300 »	7.º 1.000 »	8.º 900 »	9.º 800 »
-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-----------	-----------

PREMIOS EQUIPOS

1.º 1.500 Ptas.	2.º 700 Ptas.	3.º 300 Ptas.
-----------------	---------------	---------------

TELEVISORES COLOR THOMSON
DISTRIBUIDOR OFICIAL **Garciblanc**

XXVII PREMIO PINZALES NACIONAL DE CICLISMO XI MEMORIAL CEFERINO

Organiza: PEÑA DEPORTIVA PINZALES

PARA JUVENILES Y AFICIONADOS DE 2.º

Recorrido: Pinzales, Rocas, Mareo, Noreña, Venta Jamón, Veranes, Pinzales, Rocas, Mareo, La Pedrera, Pinzales, Veranes, Sotillo, Tremeñes, Pumarín, Rocas, Porceyo y Pinzales.

2 vueltas = Total 95 Kms.

PREMIOS General

1.º 4.500 Ptas.	2.º 3.500 »	3.º 3.000 »	4.º 2.000 »	5.º 1.500 »	6.º 1.300 »	7.º 1.000 »	8.º 900 »	9.º 800 »
-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-----------	-----------

PREMIOS Montaña

1.º 2.000 Ptas.	2.º 1.000 »	3.º 1.000 »
-----------------	-------------	-------------

PREMIOS EQUIPOS

1.º 1.500 Ptas.	2.º 700 Ptas.	3.º 300 Ptas.
-----------------	---------------	---------------

PREMIOS DIETS Reglamentarias

1.º 1.000 Ptas. y 1.000 Ptas. Pinzales
2.º 700 Ptas. y 700 Ptas. Pinzales
3.º 300 Ptas. y 300 Ptas. Pinzales

Garage PINZALES
José Menéndez Fernández
Distribuidor para bicicletas de las marcas B II y Super B II

Avda. Fernández Ledo, 7. Teléfono 34 34 34. 8/128

□ Salida de una etapa de la Vuelta a Asturias de la Plaza Mayor de Gijón. Archivo Región (Biblioteca de Asturias)

También surgen nuevas competiciones para aficionados con patrocinadores variados ya sean sponsores comerciales (Premio Fanta), peñas o clubs ciclistas (Primer Premio Gijón del Grupo Los Tres en 1975, Trofeo Club Ciclista de Pumarín) o comisiones de festejos (Trofeo Virgen de los Remedios en Guimarán, San Juan de Tremeñes), más otras convocatorias que honran a los campeones de la época (Iº Trofeo Antonio Menéndez, Trofeo

Vicente López Carril o Trofeo Talami-llo). La imaginación de los promotores sirve para diseñar algunas competiciones con originalidad como la llamada "Ruta de la Manzana", una carrera para aficionados organizada por el Grupo los Tres con salida y llegada en Gijón después de ascender La Madera, La Secada, Alto La Campa, El Pedroso, El Curbiellu y el Infanzón, en la que resultó vencedor Luis Ordiales en la edición de 1974.





4.3. Las Escuelas de Ciclismo

Quizás fueron los dos deportes más populares, fútbol y ciclismo, los últimos en disponer de escuelas de formación (en su momento, la Escuela de Fútbol de Mareo era excepcional) porque su práctica era totalmente autodidáctica y solo hacía falta un balón o una bicicleta para empezar a practicar. En el caso del ciclismo, la primera bicicleta tenía un sentido lúdico pero la afición penetraba tanto en algunos practicantes que se convertían en asiduos visitantes de los garajes donde el deporte del pedal era el rey, donde solo se hablaba de ciclismo y donde los retos e incidencias de las carreras se convertían en ocasiones en apasionados debates. La práctica del pedaleo individual, el ciclismo “a la brava” con buenas cualidades y escasa preparación, se podía traducir en el máximo galardón para el vencedor. Esto explica que los ciclistas españoles

de los dos primeros tercios del siglo XX fueran autodidactas y sus comienzos estuvieran marcados por infancias duras transportando cargas con un pundonor y un esfuerzo ilimitados.

En general, la progresión del deporte en Gijón se debe más a iniciativas de la sociedad civil que a impulsos institucionales, tal como se puede apreciar en el éxito de las sociedades deportivas en el campo de la natación (Club Santa Olaya) o en el resto de los deportes (Grupo Cultura Covadonga) frente a la escasa incidencia de las acciones institucionales (municipales, federativas). En el caso del ciclismo se puede hablar de una doble confluencia de impulsos pues las entidades surgidas de la sociedad civil (Club Ciclista Gijonés, Ciclista Asturiana, Unión Ciclista Gijonesa y las Peñas Pinzales, Sánchez Huergo o Bahamontes) progresan gracias a la puesta en marcha de infraestructuras municipales -el Velódromo de Las Meistas- donde se instaló la primera Escuela de Ciclismo de Asturias con repercusión en toda la región. Aunque las



- Imágenes de la Vuelta Ciclista a Asturias de 1975 con protagonismo de Luis Ocaña y “El Tarangu”, aunque el triunfo final fue de Miguel María Lasa. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).



⌋ Equipo de la Escuela Ciclista de Las Meistas en 1980. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).

⌋ Corredores de todas las categorías de la Escuela Ciclismo de Asturias de Las Meistas con su equipo técnico, dirigido por José Luis Rato, en 1990.
Foto José Luis Rato.

pruebas juveniles siguen creciendo en los años Setenta con nuevos trofeos (La Providencia, San José Artesano y el Trofeo Ayuntamiento de Gijón en 1976) la categoría que va a conocer un despegue irreversible va a ser la inferior en sus tres niveles de alevín, benjamín e infantil con iniciativas de lo más variadas (escuelas, competiciones, equipos) que van a girar en torno al Velódromo de las Meistas por razones de seguridad.

En 1973 hay varios circuitos infantiles en toda Asturias y la Federación Asturiana organiza el Primer Festival Ciclista que reúne a las Escuelas de Ciclismo de Asturias (Las Meistas, Grupo Ensidesa, Grupo Ciclista de Figaredo, Peña Ciclista de Oviedo Laguna y Grupo Ciclista Los Tres-Amieva) para una competición regional que refleje la labor de progreso de los equipos y de las individualidades más relevantes. En esta labor destacó el Grupo Ciclista Los Tres-Amieva que estableció un programa de “Promoción Ciclismo Infantil” en el Parque de Isabel la Católica, en la que participaron 21

pequeños corredores, y posteriormente el Primer Premio Gijón de Ciclismo Infantil. En una línea similar, la Peña Luis Sánchez Huergo convocó para todas las categorías inferiores los Premios Santiaguín y la Peña Deportiva Pinzales organizó carreras para infantiles, con premios no metálicos como material deportivo, trofeo y medalla, tal como era habitual en este nivel.

En otras ocasiones, las convocatorias existentes se amplían a la categoría de infantiles, como sucede con el Trofeo de Tremañes, el de Ntra. Sra. de Contrueces o el de Nuevo Gijón de Ciclismo Infantil. También el Club de Natación Santa Olaya organizaba su carrera para las categorías inferiores en la Campa Torres con premios en los que se incluía una sorpresa. Otras iniciativas en este campo fueron la escuela Infantil de Ciclismo de Mercaplana que funcionó desde 1973 en un circuito señalizado y vallado, utilizado también durante la Feria de Muestras, con monitores de la Unión Ciclista Gijonesa.





La escuela de Ciclismo de Las Mestas

Desde la inauguración del velódromo de Las Mestas en 1960 funcionó allí una incipiente escuela de ciclismo para las categorías inferiores por iniciativa de la Federación Asturiana de Ciclismo que transfirió la gestión de la enseñanza inicialmente a la Unión Ciclista Gijonesa (allí ejercieron como monitores de ciclismo Rivero, Margaride y Emilio Rodríguez).

Tras reparar la pista dañada por las obras del hipódromo, en 1974 la Escuela fue dirigida por J.A. Amieva, un hombre que dejó su impronta en toda una generación de jóvenes ciclistas en la denominada Escuela de Ciclismo de Asturias. En ese ambiente de impulso del ciclismo infantil, la Federación Asturiana estableció en 1975 el primer Torneo Inter-Escuelas y en 1979 el Trofeo Escuelas de Ciclismo, además de otras muchas competiciones para alevines, benjamines, infantiles y cadetes. A partir de 1980, al surgir varias escuelas ciclistas en otras localidades, la Federación Asturiana hubo de distribuir entre todas las ayudas destinadas a Escuelas de Ciclismo perdiendo Las Mestas la exclusividad. Para gestionar la de Gijón se eligió

a José Luis Rato, exciclista, campeón de Asturias en varias modalidades y responsable de ciclismo infantil en la federación, que creó una nueva entidad, con directiva propia y bajo la denominación de Club Escuela de Ciclismo de Las Mestas.

José Luis Rato se mantuvo en el cargo hasta 1992, año en el que cogió el relevo Jesús Rodrigo, presidente de la Comisión Nacional de Ciclismo Escolar y seleccionador cadete y juvenil, formando en técnicas ciclistas a varias generaciones de benjamines, alevines e infantiles interesados en la práctica del ciclismo.

Las Mestas ha sido y sigue siendo una referencia del ciclismo de base en Gijón y en Asturias con una media anual entre 50 y 70 alumnos (máximos de 130 en los años noventa, la época de Indurain) y de donde han salido multitud de corredores aficionados y un grupo de profesionales de alto prestigio internacional como Chechu Rubiera, Carlos Barredo, Dani Navarro o Luis Pasamontes.

┌ Alumnos de la Escuela Ciclista de Las Mestas en 1983. Foto José Luis Rato.

┌ Miembros de la Escuela de Las Mestas en 1990 con Chechu Rubiera en el centro. Foto José Luis Rato.



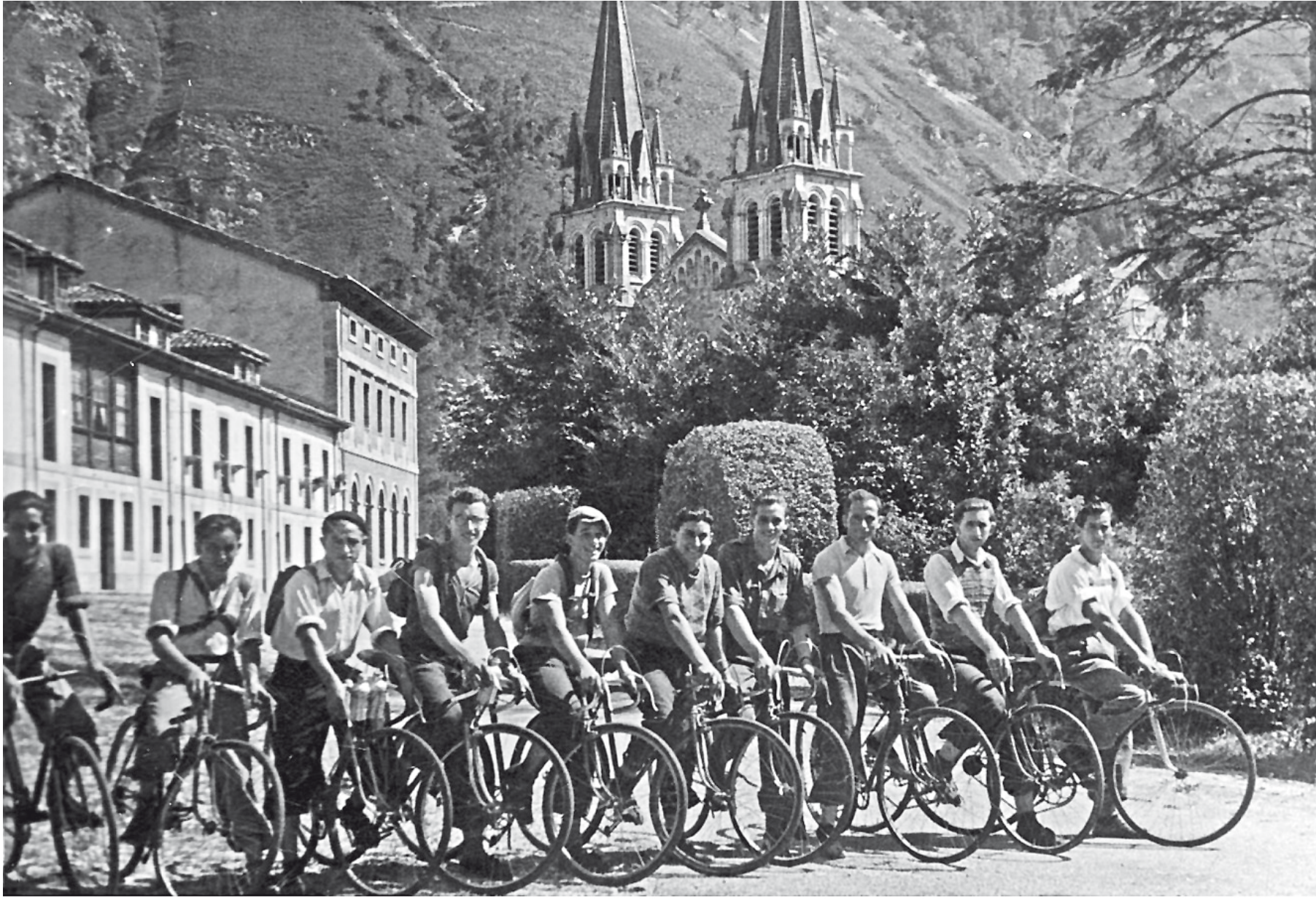
4.4. La moda del cicloturismo

El abandono del uso diario de la bicicleta genera paralelamente un aumento del cicloturismo, modalidad ciclista que desde siempre se había practicado en Gijón de la mano del Club Ciclista Gijonés y que ahora va a encontrar propagandistas variados en la prensa, en los colectivos de veteranos, en los corredores retirados y en la medicina deportiva, que plantea el uso de la bicicleta como la mejor técnica de un mantenimiento sano y de un esparcimiento libre. Quizás la inexistencia de una Federación Española de Cicloturismo, que ya se empezó a plantear en los años Sesenta, fue otro aspecto que incidió en la fragmentación de los grupos de ciclistas deportivos que siempre mantuvieron unas señas de identidad en torno a los conceptos “peña ciclista”, “club ciclista”,

“grupo ciclista”, sin establecer agrupaciones de mayor alcance. Esta afición a la bicicleta permite la recuperación del mercado, pues en palabras del dueño de Deportes Covadonga “Hay gran demanda de bicis en Gijón”, y la aparición en la prensa de titulares llamativos (“Vuelven a ponerse de moda las bicicletas” o “La bicicleta resucita”) que reflejan un retorno a la práctica del pedaleo no por necesidad, sino por entretenimiento y apego a un deporte que engancha con pasión a colectivos de aficionados como ningún otro, ya que gran parte de los seguidores del ciclismo son también practicantes activos.

En esta pasión ciclista influyen numerosos factores –sociológicos, económicos, deportivos– pero sin duda contribuye a ello el papel de los medios de comunicación y su mítificación de las grandes figuras de los años Setenta, en especial del “caníbal” Eddy Merckx, cuya biografía en formato de comic –de humilde muchacho a “gran campeón”– ocupaba las páginas de varios periódicos nacionales y regionales.

□ La tradicional excursión a Covadonga se convirtió en un recorrido clásico desde toda Asturias para cerrar la temporada deportiva, académica o laboral. Muséu del Pueblu d'Asturies.





- ┌ Cicloturistas en plena ascensión durante la Clásica de Los Lagos de Covadonga. Grupo Ciclista Buenavista.
- ┐ Imágenes gijonesas de la Vuelta a Asturias de los años 1980, 1981 y 1982. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).

La excursión anual a Covadonga

Como ejemplo del valor de excelencia que se otorgaba al ciclismo se podría recordar la tradición de cerrar el ciclo anual de cualquier actividad (deportiva, académica, laboral, social) con una excursión en bicicleta a Covadonga para honrar a la Santina y demostrar la fuerza física necesaria en un trayecto de cierta entidad.

Esta actividad, mezcla de excursión, deporte y religiosidad, era ya habitual en los años Treinta con organización abierta del Club Ciclista Gijonés y fue imitada por el resto de las entidades deportivas gijonesas y asturianas hasta convertirse en un clásico del cierre de temporada.

La excursión anual a Covadonga aparecía reflejada en la prensa cuando los protagonistas eran destacadas figuras locales, tal como sucedió en junio de 1975 con los jugadores del Sporting que para celebrar la permanencia en Primera



- ┌ Peregrinación ciclista a Covadonga de los jugadores del Sporting en 1975 con Cundi, Juan y Quini cruzando el Sella en Arriendas. Foto Cundi.

División realizaron el trayecto Gijón-Covadonga en bicicleta con llegada destacada a la basílica de Cundi, tras 3,45 horas de esfuerzo, seguido de Mejido, con Quini en cuarto lugar y Ciriaco de farolillo rojo de la expedición, de la que se cayó Doria por accidente, al ser desplazado por un coche y “caer en un prao”.



CAPÍTULO V

Los años 80: las marchas populares

En la década de los 80 los problemas del tráfico en las ciudades se multiplican por el exceso de vehículos, la carencia de unos transportes públicos eficientes y la imposibilidad de encontrar espacios para la circulación y, sobre todo, para el aparcamiento (parkings subterráneos de pago, limitaciones horarias al estacionamiento). Un problema añadido era el que se derivaba de la emisión de gases contaminantes por los vehículos dedicados al transporte urbano, que se sumaban a las ya importantes emisiones de gases de origen doméstico (calefacciones) o industrial, en el caso de Gijón cuantiosos debido a la primacía de las industrias básicas (siderurgia, metalurgia, química pesada, cementera, térmica).

En este contexto surgen entidades societarias que desde una base social urbana reivindican la bicicleta como alternativa a las dificultades del tráfico y a los problemas medioambientales, exigiendo a los nuevos ayuntamientos democráticos medidas dirigidas a destinar espacios específicos para los ciclistas (carriles-bici,

aparcamientos) con la mira puesta en los países europeos que habilitan a la bicicleta como medio de transporte popular, diario y alternativo.

La Corporación Municipal de Gijón presidida por José Manuel Palacio puso en marcha iniciativas en favor del uso de la bicicleta desde de la Concejalía de Deportes de Víctor del Busto con campañas para la “Promoción del deporte popular” en diversas especialidades (atletismo, ciclismo, patinaje). En el caso del ciclismo, se convocaron marchas populares por las calles de la ciudad los domingos de los meses invernales para que los practicantes de la bicicleta pudieran disfrutar sin obstáculos de un paseo urbano en un ambiente alegre y reivindicativo (familias con niños, disfraces, altavoces, lemas, música). Para favorecer la participación se encargaba la organización de las marchas a las peñas y clubs existentes en la ciudad (Peña Sánchez Huergo, Unión Ciclista Gijonesa, Club Ciclista de La Calzada, Peña Deportiva Pinzales, Grupo “Los Tres”) que, motivados por el aumento de las subven-

ciones, acudían a la cita dominical por turnos para colaborar a la expansión de la bicicleta y reforzar sus escasos ingresos.

Sin la estructura ni la mentalidad de un club ciclista, surgió en los años 80 Alborá-Bici-Ecológica una asociación en defensa del uso cotidiano de la bicicleta que desde 1985 convocaba excursiones abiertas, realizaba labores de difusión del movimiento alternativo en su revista Bialoca y criticaba el escaso interés oficial por crear infraestructuras urbanas y periurbanas a tal fin:

“Huimos de todo lo que sea cronometrages y toda esa parafernalia de las competiciones... Nosotros reivindicamos, a diferencia de ellos, toda una infraestructura para poder ir tranquilamente en bicicleta: carriles-bici, circuitos rurales, aparcamientos, etc.” (La Voz de Asturias de 9 de septiembre de 1985).

Alborá Bici, presidida por Víctor Guerra, decidió su propia autodisolución en 1991 y sus miembros pasaron a integrarse en una nueva entidad, el Grupo Cicloturista Tronchacadenas que, dirigido por

Carlos García Alcalde, mantenía la actividad excursionista y reforzaba el espíritu reivindicativo de integrar la bici en la ciudad poniendo en marcha:

“... carriles-bici urbanos, transitables y hábiles para poder desplazarse al puesto de trabajo, al centro de estudios o de reunión con los amigos” (Hoja del Lunes de Oviedo de 24 de junio de 1991).

Las críticas en Gijón apuntaban al llamado Circuito Ciclista de La Providencia, un recorrido mal concebido, a la carencia de aparcamientos en zonas claves y a la promoción municipal de la bicicleta como un vehículo festivo, sin darle el auténtico alcance que podía tener en los desplazamientos cotidianos. El colectivo Alborá Bici impulsó también iniciativas oficiales como “Un día sin coches”, programado por el Parlamento Europeo en septiembre de 1987, con participación de mil personas, entre ellas algunos concejales y el alcalde socialista Álvarez Areces, que se fotografió montando en bici y prometió apoyo a las demandas de los ciclistas.





5.1. La competición en los años 80

En los años 80 la realidad del ciclismo popular en Gijón refleja cierto decaimiento de las peñas ciclistas que van perdiendo su función de programar pruebas e inician su reconversión como colectivos de aficionados cicloturistas. La dispersión de fuerzas que significa tener cinco entidades ciclistas y la dificultad para crear una especie de federación de clubs impide marcarse nuevos retos y lograr objetivos conjuntos como tener una programación de categoría nacional. En una sola ocasión, por iniciativa de José Luis Rato, se había logrado convencer a todas las peñas y clubs para organizar colectivamente una prueba (el Trofeo Paulino Baizán en honor al gran animador de la Unión Ciclista Gijonesa) pero la expe-

riencia conjunta no tuvo continuidad. En vez de fusión de clubs ciclistas, en los años 80 se asiste a una cierta atomización del movimiento, con nuevas entidades como el Club Ciclista Creci, que organiza pruebas para veteranos, el del Monte Areo con el trofeo homónimo, el de Les Cabañes con la Subida a la Campa Torres, la Peña Ciclista Contrueces con su Vuelta Ciclista a Contrueces, el Grupo Ciclista Buenavista con varias convocatorias y la Peña Ciclista de Vega, promotora del Trofeo Nuestra Señora de Covadonga para Aficionados, que en 1989 ganó el gijonés Coque Uría, el corredor más destacado de la categoría junto a Vicente Prado.

Durante las primeras temporadas de los años ochenta se observa un resurgir de las carreras de Aficionados con nuevos trofeos (San Martín de Huerces, Villa de Gijón, "Grupo Los Tres", Trofeo Zona Rural, Trofeo San Lorenzo, Trofeo Covadonga en Vega) que compiten con los tradicionales de la categoría (Premio Pinzales y Trofeo Sánchez Huergo) aunque



La Semana del Pedal

En la década de los 80 se recuperó en Asturias la tradición de la Semana del Pedal, que ya había existido en los Cuarenta y en los Cincuenta y que consistía en la organización de varios pruebas en distintas localidades a lo largo de una semana de julio o de agosto, lo que propiciaba la preparación de los ciclistas para estar en buen estado de forma durante esos días y permitía a los aficionados asistir a competiciones de auténtica rivalidad.

En Gijón la Primera Semana del Pedal de ese período consistió en un Criterium para Aficionados celebrado en Las Mestas en julio de 1982 con patrocinio del Ayuntamiento y organización de la Unión Ciclista Gijonesa y la Peña Sánchez Huergo. Al año siguiente, la prueba gijonesa integrada en la Semana del Pedal del Principado fue el Memorial Vicente López Carril organizado por el Grupo Los Tres que se mantuvo hasta el año 1986, aunque trasladó la fecha de su celebración a agosto.



En 1986 se celebró en Gijón el Campeonato de España de Fondo en Carretera para Veteranos con una nutrida participación de ciclistas. Biblioteca de Asturias.



- └ Las pruebas de ciclismo infantil adquieren notoriedad en la década de los 80 en toda Asturias. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).
- └ Ascenso al Puerto de Pajares de la Vuelta a España de 1983. Archivo Región (Biblioteca de Asturias).

no logran igualarles en la cuantía de los premios. Lo más destacado en la categoría de Aficionados fue la convocatoria en 1981 del Trofeo Villa de Gijón organizado por las peñas ciclistas y con patrocinio municipal, una prueba que contó con financiación (cien mil pesetas en premios) y participación (46 corredores en un recorrido de 130 kilómetros dividido en dos sectores) pero que no tuvo continuidad más que al año siguiente.

La recuperación fue pasajera pues a finales de la década el número de carreras de Aficionados había descendido sustancialmente y en 1988 sólo subsistía el premio Sánchez Huergo. El resto habían desaparecido o se habían orientado hacia la categorías de Juveniles (por ejemplo, el premio Pinzales) o de Veteranos.

Dirigidas a ciclistas Veteranos surgen nuevas carreras vinculadas a peñas (Circuito Cenero-Veranes, Trofeos Rivero, Monte Areo, Gijón, Las Meñas, Subida a la Campa Torres), a fiestas patronales (Trofeo Ntra. Sra. de Contrueces)





┐ Meana, Celada (“Chimpa”) y Chaves, de las peñas Sánchez Huergo y “Los Tres”, practicando cicloturismo en San Juan de Beleño en 1988. Familia Chaves.

o a organizaciones políticas y sindicales (Circuito Partido Comunista, Trofeo Obrero-La Calzada, Premio CC.OO.).

La proliferación de pruebas tiene su colofón en la organización del Campeonato Nacional de Fondo en Carretera para Veteranos que se celebró en Gijón en 1986 con la disputa de IIª Copa de España y una nutrida participación de corredores.

Aumentan también mucho las pruebas destinadas a las categorías inferiores tanto en Juveniles (Trofeos Playa de Gijón, Porvenir, Primavera) como en Cadetes (Trofeo Mareo, Premio Unión Ciclista Gijonesa, Premio Federación, Premio Las Meñas) en circuitos urbanos y periurbanos o en el Velódromo de Las Meñas y que ofertan a los ganadores unos premios solventes (el primer clasificado entre 10.000 y 15.000 pts. en Juveniles, 8.000 en Cadetes) no muy alejados de los que reciben los Aficionados (20.000 pts. en el Memorial López Carril o en el Trofeo Sánchez Huergo).

Sin premios en metálico, pues se dotaban con trofeos o material deportivo, proliferan las pruebas destinadas a Infantiles con la suma de nuevos trofeos (Ángel Piñera, Vuelta Fiestas de Contrueces, Trofeo Buenavista, Circuito “Bar Mirador” del Club Monte Areo) y, sobre todo, con el mantenimiento de los existentes, en especial de las competiciones para Escuelas de Ciclismo.

El fuerte impulso que había tomado el ciclo cross en la década anterior va decayendo y no surgen muchas pruebas nuevas pues sólo se ponen en marcha el Circuito La Pedrera y el Trofeo Sánchez Huergo.





- ┌ Los nuevos parkings de bicis instalados en Gijón favorecen la seguridad y la comodidad de los ciclistas.
- ┌ Carril Bici de la Avda. Príncipe de Asturias construido por el MOPU en 1988 en la ronda de camiones de El Musel. Fue el primero de la red viaria ciclista de Gijón.

El Primer Carril-Bici

La construcción del primer carril bici de Gijón no correspondió al Ayuntamiento sino que fue una acción de la Demarcación de Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en la reforma que se hizo en 1988 de la ronda de camiones en el acceso al Musel. La mejora urbana incluyó la apertura de zonas verdes en el espacio del “terraplén del carburo” y de las “casas de Gabino” en la zona de Cuatro Caminos, eje del barrio de La Calzada.

El trayecto que ocupó este primer carril bici no llegaba a un kilómetro, carecía de conexiones funcionales y se utilizó sobre todo para que los niños acudieran a pedalear con sus bicis infantiles, en los tramos en los que no estaba ocupado por vehículos aparcados o por la tierra caída de la avenida Príncipe de Asturias.

Tras esa iniciativa frustrada, los defensores de la bici urbana hubieron de afrontar una decepción aún mayor cuando la remodelación planteada del Paseo del Muro, en vísperas además de las elecciones municipales de 1991,

excluía la construcción de un carril bici, a pesar de disponer de espacio suficiente pues la mediana ocupaba cuatro metros. La frustración se acentuaba porque esta era la zona con mayor presencia de ciclistas de la ciudad, con una especial demanda veraniega que forzaba a candar las bicis en los lugares más insospechados (farolas, barandillas, canalones, contenedores) con el riesgo de recibir una multa municipal.

La polémica sobre el carril bici del Muro se extendió más de veinte años y tuvo continuidad en el año 2007 cuando el Ayuntamiento decidió diseñar un carril bici pintado sobre la acera peatonal, una acción que reavivó el conflicto ciclistas-peatones, hasta que el equipo municipal de Carmen Moriyón dio un paso hacia delante en 2013 destinando a vía ciclista un carril de la carretera. Por vez primera en cien años, los ciclistas recuperaban un espacio común en detrimento de los automóviles que perdían un carril de circulación.





Organiza:

Xixón

2016
CIUDÁ EUROPEA
DEL DEPORTE

:Divertia

Cultura
y Educación

Colabora:



Gijón

EMTUSA

Gijón

EMULSA
medio ambiente



La Bici en Gijón.

Del Velocípedo al Carril Bici (II). Bicicleta, Deporte y Trabajo (1940-1990)

Durante las décadas de 1940 y 1950 se generalizó el uso de la bicicleta en Gijón, ante la carencia de otros medios de transporte individual y la dificultad para obtener combustible. Esta hegemonía se constata en las casi 20.000 bicis dadas de alta en la matrícula municipal con todo tipo de usos: desplazamiento laboral, excursionismo, práctica deportiva y transporte de cargas. Además, varios clubs y peñas ciclistas organizaban excursiones y carreras, primero en el Paseo del Muro y más tarde en el velódromo de Las Mestas. En la década de los 60 se inicia el declive de la bici ante el empuje de la motocicleta y el automóvil, impulsados por el desarrollo económico y la sociedad de consumo. Desde entonces, la práctica del ciclismo cotidiano queda limitada al deporte en sus distintas manifestaciones y a una sana afición al cicloturismo. En la última década del siglo XX la bicicleta recupera presencia tras conquistar un espacio propio -el carril bici- y como vehículo alternativo frente a los problemas de congestión del tráfico y de contaminación urbana.

En este folleto de Memoria de Gijón se analiza el papel de la bicicleta y los cambios que ha experimentado en su valoración social: deseada y admirada, primero, marginada y olvidada, más tarde, recuperada para la modernidad en la actualidad.

Organiza:

Xixón

2016
CIUDAD EUROPEA
DEL DEPORTE

:Divertia

Cultura
y Educación

Colabora:



Gijón

EMTUSA

Gijón

EMULSA
medio ambiente



MEMORIA
DE
Gijón