

## EL VELOCIPEDISMO/CICLISMO EN LA RIOJA EN EL SIGLO XIX: SOBRE EL ORIGEN E HISTORIA DE LAS SOCIEDADES VELOZ CLUB RIOJANO DE LOGROÑO Y CLUB VELOCIPEDISTA HARENSE

The Velocipedism/Cyclism in La Rioja during the 19th Century: on the origin and history of the Veloz Club Riojano from Logroño and Club Velocipedista Harense societies

David MOTA ZURDO<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidad Isabel I

### Resumen

El análisis de la historia del deporte en La Rioja es hoy en día un terreno insuficientemente explorado. Hasta hace relativamente poco tiempo el conocimiento que se tenía en esta región sobre disciplinas deportivas como el velocipedismo era bastante exiguo. Sin embargo, el acceso a fuentes hemerográficas de época permite conocer con mayor profundidad los primeros pasos de la velopedia en La Rioja. Con este artículo se pretende favorecer el conocimiento sobre la historia del ciclismo en La Rioja a través de su impronta en dos de sus principales ciudades: Logroño y Haro. Así, tras realizar un somero repaso de la trayectoria del deporte en España y La Rioja se analizan dos de las entidades velocipédicas riojanas más destacables del siglo XIX: Veloz Club Riojano y Club Velocipedista Harense.

**Palabras clave:** velocipedismo, La Rioja, Haro, Logroño, siglo XIX.

### Abstract

Today the analysis of the history of sport in La Rioja is a ground of pioneers. Until recently, the knowledge in this region about sports disciplines such as velocipedism was quite meager. Nevertheless, the access to ancient press sources lets know in a greater depth the first steps of the Rioja velocipedism. Therefore, this article aims to stimulate the knowledge about the Rioja cyclism history through the studying of two main cities: Logroño and Haro. Subsequently, after conducting a brief review of the trajectory of Sport in Spain and Rioja, it is analyzed two of the most outstanding Riojan velocipedic entities of the 19th century: Veloz Club Riojano and Club Velocipedista Harense.

**Keywords:** velocipedism, La Rioja, Haro, Logroño, 19th Century.

### Introducción. La velopedia en la Rioja durante el siglo XIX: una historia inexplorada

En 2017, la Casa de las Ciencias de Logroño acogió la exposición “Deporte por dentro” que, pese a centrarse fundamentalmente en las cuestiones fisiológico-anatómicas que atañen a la práctica deportiva, contó en su haber con alrededor de 70 objetos “de material deportivo histórico y actual” cedidos para la ocasión por “instituciones, federaciones, clubes y deportistas de La Rioja”<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> El Balcón de Mateo, 7-VI-2017, recuperado de <https://www.elbalcondemateo.es/deporte-por-dentro-exposicion-casa-de-las-ciencias/>

Sin embargo, la cronología de este material se centró con práctica exclusividad en los éxitos deportivos cosechados por los/las riojanos/as en las últimas décadas del siglo XX y las primeras del XXI. Una situación similar se produjo con la exposición “A pedales por la historia” de 2020, que ofreció la posibilidad de ver de cerca celeríferos, velocípedos, quebrantahuesos, triciclos y tandems, sin centrarse detenidamente en esta práctica deportiva desde una óptica riojana: la exposición era un recorrido por la historia de los vehículos y no del deporte velocipedico<sup>2</sup>.

Sea como fuere, tanto una como otra exposición, apoyadas desde las instituciones municipales y autonómicas para dar respuesta a las demandas culturales de la sociedad riojana, demostraron el interés creciente de esta por conocer más acerca de los entresijos de la historia deportiva contemporánea. Ahora bien, en estas exposiciones la atención prestada a la trayectoria histórica del deporte riojano quedó en un segundo plano. Un desplazamiento que no fue sino la constatación de un hecho: la importante ausencia de investigaciones históricas sobre esta temática en La Rioja dentro de una cronología ubicada entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX.

Por tanto, sería un error pensar que el impulso institucional de las exposiciones señaladas ha tenido una traslación directa sobre el ámbito historiográfico riojano. Ciertamente, el interés social por esta temática ha aumentado, y aunque cada vez hay más investigaciones sobre la historia del deporte en La Rioja, en lo que concierne al velocipedismo/ciclismo son escasas.

En lo que se refiere exclusivamente a la historia del deporte riojano las principales aportaciones continúan siendo las de Francisco Bermejo (1983), que se enmarca dentro de una temática más general como la vida social y política riojana del siglo XIX y XX, y la de Andoni Fernández Díez (2004), cuyo estudio pionero y amplio, por la disparidad de temáticas relativas a la sociabilidad que toca, fue una primera cata para alentar a otros investigadores a que optaran por estudiar estas temáticas.

Si bien, ha habido avances en subtemáticas diversas como la pelota (Castro 2015), el fútbol (Mota Zurdo 2019a y 2019b) y el automovilismo y el ju-jitsu (Mota Zurdo 2020a). Incluso recientemente ha habido publicaciones centradas exclusivamente en el ciclismo riojano en las que se analiza, por un lado, la trayectoria de este deporte en Logroño durante las dos primeras décadas del siglo XX (Mota Zurdo 2020b) y, por otro, se realiza una semblanza biográfico-deportiva de figuras destacadas de este deporte (Mota Zurdo 2020c).

En este sentido, si se atiende al objeto de investigación de las publicaciones señaladas, el conocimiento sobre la historia del velocipedismo riojano durante el último tercio del siglo XIX, especialmente en Logroño y Haro, continuaba siendo un terreno yermo. Hasta ahora.

### **Objeto de la investigación: ¿Por qué estudiar la historia del velocipedismo en La Rioja?**

En otros trabajos ya se ha defendido dónde radica la importancia de conocer con profundidad la historia riojana desde una óptica de análisis de la historia del deporte. Por eso, remito a uno de los argumentos defendidos en su momento (Mota Zurdo 2020b, 20). Este tipo de estudios y conocimiento contribuye a entender mejor

el conflicto entre modernidad y tradición, marcado por los debates sobre la superioridad de lo moderno frente a lo antiguo; la relevancia que supuso el enfrentamiento entre la práctica deportiva amateur y la progresiva repercusión del profesionalismo; la presencia de las autoridades en el deporte como fuente económica y definitoria de la sociedad (es decir, la integración del deporte en la educación); la importancia identitaria del deporte; la prensa como vehículo clave en la introducción y difusión de los deportes; y la conexión entre deporte y fiesta o, dicho de otra manera, la interrelación entre lo tradicional y la modernización.

El presente trabajo de investigación es un primer acercamiento al velocipedismo riojano durante el último tercio del siglo XIX, cuyo análisis (provisional, como establece la disciplina histórica) queda

<sup>2</sup> “A pedales por la historia”, Ayuntamiento de Logroño, 2020. Recuperado de <http://www.logroño.es/wps/wcm/connect/469e8e804e86f8549e92ff88d73dace/Folleto+APedales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=469e8e804e86f8549e92ff88d73dace>

sujeto a las posibles modificaciones que puedan surgir en un futuro al albur de las investigaciones que se vayan realizando y el acceso a nuevas fuentes documentales. Su principal objetivo es contribuir a que haya un mayor conocimiento sobre la historia del ciclismo en La Rioja analizando, a través de la prensa, la impronta que ha dejado este deporte en dos de las principales ciudades riojanas: Logroño y Haro.

## Metodología y fuentes

Esta investigación se fundamenta básicamente en los ricos fondos hemerográficos conservados en el Instituto de Estudios Riojanos y en la página web de la Biblioteca Nacional de España, donde se ha tenido acceso a prensa y boletines informativos de época como *La Rioja: diario político y el Boletín Oficial de la Provincia de Logroño*. Aunque también hay una importante apoyatura documental en fuentes archivísticas, fundamentalmente del Archivo Municipal de Haro, el Archivo Histórico Provincial de La Rioja y referencias al Archivo Municipal de Logroño, el trabajo bebe del reflejo que ha tenido el velocipedismo en la prensa, pues esta última es la principal fuente para conocer el impacto de este deporte sobre la sociedad.

El enfoque metodológico de esta investigación es básicamente de carácter positivista, aunque en diferentes tramos de análisis se ha recurrido a otros recursos hermenéuticos propios de la historia cultural y social en la línea de los trabajos de Xavier Torrebadella, Carles Santacana o Xavier Pujadas.

## Resultados y discusión

### El velocipedismo/ciclismo en España decimonónica

La situación política, económica, social y cultural de la Restauración decimonónica fue clave para el desarrollo de la bicicleta y del ciclismo. Aunque fue un periodo en el que se produjo un desarrollo desigual y deficiente en el ámbito económico, siendo principalmente el País Vasco y Cataluña las dos únicas regiones industrializadas y con un perfil menos rural, lo cierto es que dotó de estabilidad política al país permitiendo la gestación de un marco propicio para el progreso del movimiento gimnástico-deportivo. También contribuyó el higienismo, las nuevas tendencias pedagógicas, el catolicismo social y el discurso regeneracionista, que fueron el caldo de cultivo necesario para que se tomaran medidas conducentes a la revitalización del país, máxime tras la pérdida de las últimas colonias de ultramar. Así, entre finales del siglo XIX y principios del XX comenzaron a desarrollarse las sociedades deportivas, dedicadas a la práctica de la gimnasia, el montañismo, el *lawn-tennis*, la equitación, las regatas, el fútbol, el automovilismo o la esgrima. De este modo, se configuró un espacio de ocio que permitió que el movimiento deportivo se fuera implantando en el país (González Aja 2003, 55).

Las actividades deportivas como el velocipedismo contribuyeron enormemente a esta difusión, sobre todo, tras la implantación de la bicicleta como vehículo a partir de 1875, que fue esencial en el asociacionismo deportivo y por ende en la institucionalización del deporte moderno (Torrebadella, Olivera y Bou 2015, 35). Se trató de un "proto-ciclismo" que ayudó a difundir el uso de esta máquina por toda la península, favorecido por la llegada de los primeros prototipos de velocípedos de la Exposición Universal de París de 1867 que trajo Joaquín Costa a Huesca, convirtiendo a la ciudad aragonesa en la decana de este deporte en España<sup>3</sup>. Así, en 1869 el Ayuntamiento de Madrid concedió permiso a varios grupos de velocipedistas para que organizaran carreras en el Parque del Retiro, constituyéndose un año después el Veloz Club, presidido por el marqués de Martorell<sup>4</sup>. Tras la fundación de esta entidad, fueron emergiendo otras a lo largo del último tercio del siglo XIX: Barcelona, Valencia, Vigo, Granada o Vitoria, acogiendo esta última varias carreras

<sup>3</sup> De hecho, Huesca fue la ciudad española pionera en la fabricación de velocípedos, contribuyendo a la popularización de estas máquinas (Ramón, 2015, 347-82).

<sup>4</sup> Según los especialistas, si se atiende a sus estatutos el Veloz Club no puede ser considerado una sociedad ciclista. Cfr. (Izquierdo y Gómez, 2003:,7).

de velocípedos durante sus festividades patronales de 1883 (Torrebadella, Olivera y Bou 24)<sup>5</sup>. En cuestión de un lustro, pese a que España no contará con tradición ciclista, su sociedad comenzó a interesarse sobremedida por esta máquina. A partir de 1885, el país pasó de tener unos pocos velocipedistas dispersos por la geografía peninsular a experimentar un importante aumento de sociedades ciclistas en ciudades como Cádiz, Bilbao, Valladolid, Santander, Pamplona o Zaragoza. Tras este boom, se produjo la organización de las primeras carreras y excursiones; la creación de velódromos; y la emergencia de una prensa deportiva que dedicó especial atención al ciclismo, sobresaliendo revistas como *La Bicicleta* (1890) de la Unión Velocipédica Vasco-Navarra o *El Ciclista* (1891), vinculada a la Sociedad de Velocipedistas de Barcelona. El punto de inflexión fue la Exposición Universal de Barcelona de 1888, en la que el ciclismo, siendo una actividad ligada principalmente a las clases mesocráticas y menos elitista, se convirtió en un deporte mercantilizado en torno a las firmas comerciales de bicicletas y las carreras, que pasaron a ser algo habitual en las festividades locales de los principales municipios (Pujadas y Santacana 2003, 509; Otero Carvajal 2003, 175).

Pero la afición por la bicicleta, gestada gracias a la proliferación de sociedades y carreras, no fue meramente deportiva y competitiva, sino que también estuvo vinculada a su vertiente turística. Este nuevo vehículo permitió ampliar los confines de los tradicionales lugares de esparcimiento, con sus lógicos beneficios para la salud física y mental, tal y como lo consideraron los higienistas y terapeutas de la época, que valoraron esta actividad como un ejercicio curativo. Por su parte, la competición ciclista ayudó a difundir el mensaje deportivo en la sociedad a través de diferentes modalidades: campeonatos de velocidad y resistencia, carreras en pista, contrarreloj, carreras clásicas, etc. Sin embargo, como ya se ha indicado, que estas sociedades estuvieran compuestas principalmente por clases medias, a veces más cercanas al pequeño burgués, supuso que carecieran de suficiente influencia social como para que el ciclismo y otros deportes tuvieran el empuje necesario, propiciando que se produjeran auténticos descalabros como la "clásica" Madrid-San Sebastián (535 km): una carrera con muy pocos medios y apenas 8 participantes (Izquierdo y Gómez 2003, 12). A finales del siglo XIX, este tipo de resultados abrió un acalorado debate entre los que apostaban por impulsar la espectacularización y profesionalización del ciclismo y quienes se oponían a esto aduciendo que se antepone el dinero al sano y virtuoso comportamiento de la práctica deportiva. Estos últimos afirmaban que el único escenario de actividad al que debía estar vinculado el ciclismo era al turismo, porque favorecía el carácter debido a su vinculación con el higienismo y el divertimento. Y, en todo caso, de realizarse algún tipo de carrera, estas deberían ser obligadamente amistosas y sin ánimo de lucro.

### La Rioja (siglo XIX): situación geográfica y socio-económica como factores coadyuvantes del interés por lo deportivo

El deporte en La Rioja formó parte de un fenómeno que se propagó de manera desigual por toda España: de notoria presencia en ciudades industriales desde el último tercio del siglo XIX y de implantación gradual en otros núcleos urbanos más ruralizados. Un proceso que no fue homogéneo y que estuvo marcado por los tensos enfrentamientos ideológicos y sociales que jugaron un papel protagonista en el afianzamiento y propagación de los discursos de la modernidad (Bahamonde 2011, 90). Como ya se ha señalado, casi todas las nuevas formas de ocio llegaron antes a zonas industrializadas costeras que a núcleos urbanos más ruralizados (Dugast 2003, 112). Sin embargo, esto no supuso que aquellas ciudades de provincias, menos industrializadas, desatendieran la modernidad, sino que su interés inicial fuera menos intenso.

La provincia de Logroño (denominación de la actual La Rioja durante el periodo aquí estudiado) ejemplifica perfectamente esta situación, pues se situó a la cola de la modernización socio-económica e industrial a causa de los siguientes factores: su dedicación prioritaria a determinadas

<sup>5</sup> Según Izquierdo y Gómez, la difusión del velocipedismo se vio afectada por tres etapas concatenadas e identificables como: mínimo interés, crecimiento desorbitado y acusada disminución de la fascinación por la bicicleta (Izquierdo y Gómez, 2003, 7).

actividades agrícola-ganaderas; su supeditación económica y mercantil a núcleos industriales más potentes y geográficamente cercanos, como el País Vasco; la articulación del sistema caciquil; el dominio de la pequeña empresa de bienes de consumo; y un tipo de industrialización muy difuminada (Moreno y Sancho 2004, 199-200). Hubo ciertos retazos de cambio y modernidad económica, como la industria conservera, o la introducción del mecanizado en actividades como la producción vitícola y el textil, pero La Rioja no fue una comarca en la que se dejaran notar especialmente los progresos de la Revolución Industrial, al ser una región esencialmente agraria hasta las primeras décadas del siglo XX (Climent-López 2001 215; San Felipe y Cañas 2015).

No obstante, esta particular trayectoria de la provincia de Logroño no implicó que la sociedad riojana quedara al margen de las nuevas formas de ocio y sociabilidad, si bien, como ya se ha señalado, gozó de menos potencialidad inicialmente. Durante el siglo XIX, las dos ciudades referentes en este ámbito fueron Logroño y Haro, que recibieron la influencia sociocultural de las ciudades vascas, con las que estaban en contacto por sus relaciones comerciales, y que, siguiéndolas como modelo, impulsaron las corrientes culturales y de ocio más novedosas (Barbero-González 2012, 581-82). En esta transmisión de ideas fue fundamental la proximidad geográfica, el entramado viario y el comercio, favorecido por las carreteras de Pamplona y Vitoria, el camino de Laguardia y el ferrocarril que unía Tudela con Bilbao (Calvera y De la Fuente 2014; Cañas 2013, 159; Fernández 2004, 222).

El ascenso de los sectores sociales mesocráticos supuso que estos requirieran un tipo de ocio que pusiera de relieve su rol económico y social<sup>6</sup>. En La Rioja, la emergencia de una burguesía más activa y reformista, sucesora de los grupúsculos de poder de la I República, permitió la eclosión de nuevas formas de sociabilidad y esparcimiento (Fernández Díez 2004b, 18-20; Bermejo 1994, 95): apertura de sociedades de recreo, cafés, casinos y círculos, en los que se programaron espectáculos, bailes y música en directo; y fundación de clubes deportivos (Benito Argaiz 2015, 56; Corbin, Courtine y Vigarello 2005, 323). Este tipo de actividades fue predominante en las ciudades riojanas, sobre todo, en la capital (Aldayturriaga 2015, 27). La élite aristocrática y la burguesía eligieron las sociedades de recreo y los cafés como espacios para el ocio y la reunión, para debatir sobre política y cultura, y disfrutar de momentos de relax y diversión (Barbero-González 2006, 71-72). Las tesis darwinistas de los médicos higienistas, las reformas pedagógicas de la ILE, el regeneracionismo y el catolicismo social influyeron sobremanera sobre la burguesía que dedicó una especial atención al deporte y promovió de manera determinante su práctica (Capellán 1999, 85-6 y 97).

### Velocipedismo/ciclismo en La Rioja finisecular

El velocipedismo en La Rioja, aunque en menor medida que en el resto de España, experimentó un significativo auge durante el último tercio del XIX, siendo, junto al fútbol y la pelota, uno de los *sports* más practicados y preferidos por los *sportmans* gracias a que se institucionalizó rápidamente, a su carácter romántico y a las continuas transformaciones que experimentaron los vehículos. Su eclosión coincidió con la etapa de crecimiento y fiebre del velocipedismo de finales de la década de 1880 y principios de la siguiente, durante la que se extendió su práctica desde las clases más pudientes a otras más humildes, gracias al mercado de alquiler y de segundo mano, la proliferación de sociedades deportivas, las salidas colectivas y las carreras, o la disposición de espacios como los velódromos (Fernández 2004a, 230). En Logroño, por ejemplo, sobresalió el concurrido establecimiento de alquiler de bicicletas del aragonés Julián Puyols, La Velocidad, situado en la calle Soria: un taller que solía recibir "un surtido muy grande de piezas para reparaciones, así como neumáticos, fundas para los mismos y ruedas completas, con objeto de transformar las bicicletas" y ponerlas a disposición del público<sup>7</sup>.

El análisis de la prensa de época permite señalar que el interés por el velocipedismo fue in crescendo desde 1888, cuando en el *Boletín Oficial de la Provincia de Logroño* se recogió que el

<sup>6</sup> Véase a este respecto el ejemplo de Madrid estudiado en (Timoteo 1989).

<sup>7</sup> La Rioja, 27/V/1896, 2. La Rioja, 8/VII/1896, 2.

Ayuntamiento de la capital riojana desestimaba una instancia presentada por un vecino de la localidad que había solicitado "autorización para utilizar los paseos de esta ciudad, a fin de marchar por ellos en velocípedo con todas las precauciones necesarias, y en las horas que sean perfectamente compatibles con la concurrencia de gentes en aquellos lugares"<sup>8</sup>. Durante aquellos años la búsqueda de un lugar para la práctica del velocipedismo fue de lucha constante con las instituciones, que solían desoír las peticiones de las sociedades de recreo dedicadas a esta disciplina, mostrándose inicialmente reticentes a habilitar espacios. También con sus conciudadanos que consideraban esta práctica un serio peligro para los peatones, que veían invadido su espacio de desenvolvimiento. De hecho, aunque en *La Rioja: diario político* se realizaron profusos comentarios sobre la importancia de este vehículo en Francia, que durante la guerra franco-prusiana había permitido el establecimiento de una red de correo entre Versalles y París; y que en Inglaterra gozaba de gran prestigio en la academia militar de Sandhurst, lo cierto es que la recepción social de los riojanos hacia el velocípedo fue sensiblemente hostil, al menos durante los primeros años<sup>9</sup>. Prueba de ello es lo que le sucedió a uno de los hijos de Pedro José Trevijano, a la sazón empresario reconocido del ámbito conservero e impulsor cultural:

Ayer tarde al anocheecer, bajando de Vista-alegre uno de los hijos de nuestro amigo D. Pepe Trevijano, al pasar junto al camino de las Tejeras, término de Lardero, fue objeto de un incalificable atentado por parte de alguno de los que por allá se encontraban. El joven Trevijano venía en velocípedo y al pasar por la carretera y punto indicado oyó le decían "allá va eso" a la vez que le disparaban un tiro con bala y al muy poco tiempo otro. A la hora que recibimos esta noticia no se sabe más acerca de tan salvaje hecho, que no dudamos quedará corregido como se merece, por más que felizmente el velocipedista no ha tenido más novedad que el susto consiguiente<sup>10</sup>.

Debido a la ausencia de fuentes no se puede establecer si este ataque indiscriminado se produjo por algún tipo de inquina personal hacia el citado empresario y su hijo o si, en cambio, tuvo que ver con algún tipo de reprobación contra aquellas personas que practicaban el deporte velocipedico, máxime si se tiene en cuenta que la víctima regresaba en este vehículo cuando fue atacada. En cualquier caso, el estudio de la documentación revela que los ataques contra los velocipedistas fueron relativamente constantes hasta periodos en los que el deporte ya estaba asentado y formaba parte de las actividades de la sociedad logroñesa. Así, las quejas se reprodujeron en los años subsiguientes, aunque en una perspectiva de larga duración, fueron excepcionales. Prueba de ello es que en un artículo de este mismo periódico de 1896 se daba cuenta de que a pesar del imparable progreso de la velocipedia, favorecido por la progresiva reglamentación del tránsito de estos vehículos que impulsó el alcalde Vicente Infante Solorzano, se estaban produciendo diferentes agresiones contra los ciclistas, como constató un socio del club velocipedista de Logroño (Cerdeira 2013, 892; López 1988, 171-90):

a los niños les da por arrojarlos las boinas y otras cosas a las ruedas de la bicicleta con el riesgo de meterlas en los radios y hacernos caer de la máquina. Además, ahora se porfían a ver quién se está delante del velocípedo hasta que esté más cerca el ciclista, juego que es preciso hacerlo desaparecer en bien de todos, pues tanto se exponen los chicos a ser atropellados como a dar un tumbo al que monta la bicicleta. Creo que no se le ocultará a nuestro Alcalde la conveniencia de desterrar estas costumbres y esperamos que dará las órdenes oportunas a sus agentes para que lo hagan<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Logroño (BOPL), n° 28, 4/VIII/1888, 2.

<sup>9</sup> *La Rioja*, 20/VI/1889, 2-3.

<sup>10</sup> *La Rioja*, 24/IX/1889, 2.

<sup>11</sup> *La Rioja*, 24/VII/1896, 1.

### *Las fechas fundacionales*

Pero este tipo de contingencias no frenó la pasión por el velocipedismo de los logroñeses y riojanos, ya que fundarían una sociedad dedicada a tal efecto en la capital poco tiempo después de que se realizara la citada solicitud para la práctica de este deporte. Si bien, resulta verdaderamente complicado saber con exactitud en qué momento se constituyó lo que a todas luces parece ser la primera sociedad velocipédica de La Rioja, el Veloz Club Riojano, sobre todo, porque hay cierta controversia entre las fechas proporcionadas por algunos autores, ya sea porque en sus aseveraciones estos no han discernido claramente entre fundación de la entidad y registro oficial de la misma, o porque sus investigaciones se han centrado en el análisis de prensa especializada de otros territorios y, por tanto, se han limitado a indicar la fecha de más antigua aparición de la sociedad en esos medios escritos.

Según Francisco Bermejo, esta primera sociedad ciclista riojana se habría fundado en 1883 en la calle 11 de junio<sup>12</sup>. En cambio, Xavier Torrebadella, Javier Olivera y Mireia M. Bou afirman en una investigación centrada en la nómina institucional del asociacionismo gimnástico-deportivo de España en el siglo XIX que esta entidad apareció por vez primera en la prensa generalista de 1891 y, a veces, con otro nombre: la Sociedad de Velocipedistas de Logroño (Torrebadella, Olivera y Bou 2015: 42). Aunque el análisis sobre esta cuestión que realizó Andoni Fernández Díez se sitúe en la línea de estos últimos autores, desprendiéndose de sus investigaciones que en algún momento de 1890 o 1891 se creó oficialmente la citada sociedad, porque fue entonces cuando se registró la primera interpelación del presidente de este club al consistorio municipal solicitando "una pista para el ensayo de carreras de velocípedos" y fondos económicos para financiar sus actividades, lo cierto es que la documentación hemerográfica permite establecer una cronología distinta a la de estos autores<sup>13</sup>.

En un suelto de abril de 1890 se señalaba: "Anoche celebró el Veloz Club Riojano un banquete para solemnizar el segundo año de su fundación. La nota dominante, fue la armonía y entusiasmo de todos los socios"<sup>14</sup>. Por tanto, a tenor de este extracto se puede afirmar que el Veloz Club Riojano se fundó en algún momento de la primavera de 1888: un año que precisamente coincide con la petición realizada por un velocipedista al ayuntamiento de la localidad solicitando utilizar los paseos para su práctica que se ha recogido anteriormente.

Lo mismo ocurre con otros clubes velocipedistas pioneros de la región como El Club Velocipedista Harense. Según los investigadores citados, esta sociedad apareció por vez primera en la prensa generalista en 1894, pero las pesquisas realizadas en el Archivo Municipal de Haro y el *Boletín Oficial de la Provincia de Logroño* permiten afirmar que el Club Velocipedista Harense fue posiblemente fundado en algún momento de 1890 (en años previos no hay restos documentales), pues en septiembre de ese mismo año Teodoro González, presidente de la citada sociedad, presentó una instancia solicitando que los gastos ocasionados por la celebración de carreras de velocípedos durante las festividades patronales de septiembre fueran sufragadas por la Corporación Municipal, aludiendo explícitamente a "los gastos de tribunas que le hiciesen en el velódromo"<sup>15</sup>. De la información anteriormente extractada también se desprende que en Haro debió existir un espacio (un velódromo) dedicado a la celebración de carreras velocipédicas situado en el cerco de San Agustín (la actual avenida de La Rioja). Sin embargo, no se sabe si se trató de un lugar que fue construido para celebrar estos eventos de manera permanente o si fue levantado de manera puntual. Incluso si se trató de un velódromo portátil que se colocaba en la ciudad con ocasión de las festividades, pues en las fuentes sólo se señala la necesidad de "arreglo del velódromo construido el

<sup>12</sup> "El ciclismo en la Rioja", recuperado de <http://www.bermemar.com/SIGLOXX/ciclismo.html>.

<sup>13</sup> Archivo Municipal de Logroño (AMLO) 176/25 y 234/22. Citado en (Fernández 2004a, 231).

<sup>14</sup> La Rioja, 8/IV/1890, 2.

<sup>15</sup> Libro de Actas, Archivo Municipal de Haro (AMH), 22/IX/1890, Leg. 1951-1.

año anterior en el cerrado, para hacer carreras preparatorias de las que tendrán lugar en la feria de septiembre”<sup>16</sup>.

Tampoco se conoce hasta qué punto el ayuntamiento de la localidad jarrera<sup>17</sup> pudo favorecer la práctica velocipédica. Ahora bien, las indagaciones realizadas en el Archivo Municipal de Haro permiten indicar que, si bien a lo largo de 1892 su práctica generaba interés entre los ciudadanos riojalteños, programándose carreras, se evidencia una notable ausencia de aficionados que practicaran esta modalidad deportiva:

Vista la instancia presentada por el club velocipedista de esta ciudad para que con el fin de obrar de conformidad con el florecer de la Corporación se señalan días y horas para dar dos carreras de velocípedos en la próxima feria de septiembre así que también alguna cantidad para sufragar los gastos que se les ocasiona<sup>18</sup>.

Y es que la siguiente referencia que hay al respecto recogida en las actas municipales remite a 1895, cuando Arturo Marcelino, alcalde de la localidad, expuso con motivo de las festividades de septiembre que se llevaran a cabo actividades que contribuyeran a la animación del público procurando la mayor afluencia de forasteros con “corridas de novillos, carreras de velocípedos, orfeones y otros de menor importancia”<sup>19</sup>. Sorprende, no obstante, este importante lapso temporal: si se trataba de un deporte en auge, como parece evidenciarse en el extracto del acta de 1892, resulta complicado explicar cómo es posible que, en pleno boom de la velocipedia, el Club Velocipedista Harense no se dirigiera al ayuntamiento solicitando subvenciones para la celebración de carreras.

El registro oficial de las entidades Veloz Club Riojano y Club Velocipedista Harense es también una cuestión controvertida. Tras bucear en los fondos del Archivo Histórico Provincial, concretamente en los del Gobierno Civil, que es el adecuado para documentar la fundación de las asociaciones citadas, se puede concluir que ninguna de ellas aparece inscrita con las denominaciones aludidas<sup>20</sup>. Distinto es el caso de la impronta que ha dejado el velocipedismo en la prensa, al menos en lo que concierne a la sociedad deportiva logroñesa, pues a tenor de los registros que hay al respecto se puede señalar que esta práctica deportiva fue creciendo exponencialmente, hasta el punto de que pasó a ser una de las actividades programadas de manera asidua para las fiestas patronales, ya fuera a través de la modalidad de carreras de obstáculos, de la de cintas de paseo, de carretera o de pista<sup>21</sup>.

### *Dos clubes con vidas efímeras*

Gracias a la información recogida en la prensa se sabe cuál fue una de las primeras directivas del Veloz Club Riojano, que se formó en enero de 1889 (el club se fundó meses antes, en 1888) con los siguientes miembros y cargos: Salvador Aragón, presidente; Modesto Sánchez, vicepresidente; Prudencio Trevijano y Víctor Llerena, como vocales<sup>22</sup>. Una junta que, empero, no duró demasiado, pues en mayo de ese mismo año fue sustituida por "Presidente D. Modesto Sánchez; Vicepresidente D. Julián Castellanos, Secretario D. Víctor Llerena, D. Julián Ruíz, D. Ricardo del Cerro y D. José Ugarte"<sup>23</sup>. Pese a la relativamente rápida renovación de la junta, el Veloz Club Riojano fue una sociedad muy activa. Por estas mismas fechas, sus "trece socios [...], que en la actualidad poseen

<sup>16</sup> Libro de Actas, AMH, 13/VII/1891, Leg. 1951-2.

<sup>17</sup> Jarrero/a es uno de los gentilicios de la localidad de Haro.

<sup>18</sup> Libro de Actas, AMH, 1/VIII/1892, Leg. 1951-3.

<sup>19</sup> Libro de Actas, AMH, 1/VIII/1895, Leg. 1952.

<sup>20</sup> Agradezco a Micaela Pérez, directora del Archivo Histórico Provincial de La Rioja, que se volcara en la búsqueda de documentación para esta investigación en el citado centro de documentación.

<sup>21</sup> AMLO 63/11, citado en (Fernández Díez 2004a, 231).

<sup>22</sup> *La Rioja*, 30/I/1889, 2.

<sup>23</sup> *La Rioja*, 7/V/1889, 2.



velocípedo de su propiedad" ya organizaban exhibiciones de velocípedos<sup>24</sup>; "novillada y carrera de cintas"<sup>25</sup>; excursiones cicloturistas a otras ciudades como Calahorra<sup>26</sup>; y se dirigieron "a todos los centros oficiales interesando una relación nominal" para dar a conocer el club<sup>27</sup>.

Según se desprende de la prensa, el Veloz Club contó inicialmente con el apoyo de las instituciones y de diferentes sociedades amigas, como el Círculo La Amistad, y *evergetas* de la ciudad que realizaron regalos para "constituir los premios a los carreristas"<sup>28</sup>. De hecho, el 8 de octubre de 1889 "un socio, cuya modestia nos impide nombrar, regaló quinientas pesetas para el mejoramiento de la sociedad"<sup>29</sup>: una cantidad que permitió que tres días después el Veloz Club Riojano iniciara las obras de reforma de su local<sup>30</sup>. De este modo, se puede señalar que el club debió contar, al menos, con el apoyo de una buena parte de la sociedad logroñesa tanto mesocrática como aristocrática y también con el impulso que se dio a sus actividades incondicionalmente desde *La Rioja: diario político*, que definió así a la entidad:

No puede menos de ser simpática una sociedad que atiende al bien de los necesitados con limosnas, al recreo de los demás con festejos continuos, al esparcimiento e higiene de sus socios por infinidad de medios y que no concibe empresa útil que no la ponga inmediatamente en práctica<sup>31</sup>.

Los apoyos de los sectores sociales a los que se acaba de hacer alusión fueron constantes. En abril de 1890, Diego Fernández de Vallejo, marqués de Vallejo, un ilustre filántropo riojano dedicado a la banca y la política por el partido canovista, regaló al Veloz Club una bicicleta Rudge, de las mejores del mercado, para que fuera ofrecida como premio "para la próxima fiesta de carreras de velocípedos que dicha sociedad piensa celebrar a favor de la beneficencia provincial"<sup>32</sup>. No fue el único ilustre en apoyar a la sociedad velocipedica y a sus iniciativas: el marqués de Murrieta les regaló jarrones, un artístico centro de mesa y "un billete de 500 pesetas con el exclusivo fin de aumentar los productos de la fiesta de las carreras"<sup>33</sup>. Incluso la infanta Isabel, hija de Isabel II, entregó al presidente del Veloz Club "una bonita petaca de plata" a través del gobernador civil para que formara parte de los regalos de las carreras organizadas por el Veloz Club<sup>34</sup>.

Estos apoyos no impidieron que su perduración en el tiempo fuera bastante limitada, ya que en junio de 1892 se recordaba en un suelto:

malos vientos corren para los aficionados a velocípedos. Se organizaron con furor sociedades de *sportman* y como buenos españoles, pasado el primer momento, empezaron a vivir lánguidamente hasta que sus fundadores tuvieron que disolverlas. El Veloz-Club Riojano murió ha tiempo<sup>35</sup>.

Se trataba de la confirmación de lo que había sido ya la crónica de una muerte anunciada cuando unos meses antes había aparecido un anuncio en el periódico que señalaba: "ARRIENDO. Se hace del local que ocupaba el Veloz-Club Riojano, en el muro de la Penitencia, propio para almacén"<sup>36</sup>.

<sup>24</sup> *La Rioja*, 4/V/1889, 3.

<sup>25</sup> *La Rioja*, 10/V/1889, 2.

<sup>26</sup> *La Rioja*, 21/V/1889, 2.

<sup>27</sup> *Ibíd.*: 3.

<sup>28</sup> *La Rioja*, 26/V/1889: 1-2. *La Rioja*, 8/VI/1889, 2.

<sup>29</sup> *La Rioja*, 8/X/1889, 2.

<sup>30</sup> *La Rioja*, 11/X/1889, 2.

<sup>31</sup> *La Rioja*, 24/XI/1889, 2.

<sup>32</sup> *La Rioja*, 24/IV/1890, 2.

<sup>33</sup> *La Rioja*, 29/IV/1890, 2.

<sup>34</sup> *La Rioja*, 3/V/1890, 2.

<sup>35</sup> *La Rioja*, 8/VI/1892, 2.

<sup>36</sup> *La Rioja*, 27/III/1892, 3.

El club hareense corrió la misma suerte, pese a contar con un emplazamiento ad hoc para las exhibiciones velocipédicas. En octubre de 1890, solicitó a la Comisión provincial riojana su participación económica en las carreras organizadas durante las festividades locales. Sin embargo, esta adujo falta de liquidez como se comprueba en el siguiente extracto:

Se leyó una comunicación del Club velocipedista de Haro, rogando se haga algún regalo para destinarlo a los premios que se han de conceder en las carreras anunciadas para el día 6 de septiembre próximo. Se acordó contestar que la situación económica de la provincia no permite destinar a este objeto cantidad alguna, por lo que con sentimiento se ha visto esta corporación, como se ve ahora, en la imposibilidad de acceder a estas pretensiones<sup>37</sup>.

La negativa fue reiterada durante los siguientes años. Incluso cuando se solicitaron simplemente donativos para el fomento del interés por este deporte ofreciendo a cambio premios atractivos a los participantes, como ocurrió en 1892:

Se leyó una comunicación del señor Presidente del Club Velocipedista de Haro, rogando se conceda algún regalo para las carreras de velocípedos que han celebrarse por acuerdo del Ayuntamiento de aquella ciudad en las próximas ferias. Atendiendo a la precaria situación económica por la que atraviesa la Diputación, y a que por esta causa la Corporación provincial se ha visto, con sentimiento, en la necesidad de negar otras peticiones análogas, no habiéndose otorgado jamás premio alguno para carreras de velocípedos, se acordó manifestarlo así al Sr. Presidente del Club-Velocipedista de Haro, expresándole el pesar de esta Comisión por no poder acceder a su atenta demanda<sup>38</sup>.

Esta falta de apoyo por parte de las instituciones al club hareense, que difiere del espaldarazo que sí recibió el Veloz Club Riojano de parte de estas, supuso que la entidad riojalteña estuviera en una situación de inactividad durante bastantes años, como así se infiere de lo señalado por la prensa en agosto de 1895, cuando se indicó: "según tenemos entendido, algunos jóvenes aficionados al sport ciclista, piensan organizar el Club Velocipedista que hace años se creó en esta ciudad"<sup>39</sup>. No se sabe hasta qué punto pudo reactivarse esta sociedad ciclista, ni en la prensa ni en los archivos hay un reflejo suficiente de sus actividades durante los años posteriores.

Entre 1895 y 1900, las referencias relativas al velocipedismo en Haro se producen en dos ámbitos fundamentalmente: por un lado, las que vinculan este tipo de eventos a la consideración de la bicicleta como un vehículo y no un artefacto deportivo, sin mencionarse per se al Club Velocipedista Hareense; es decir, aquellos aficionados que consideraban que este *sport* no debía someterse a los cánones de la mercantilización y profesionalización porque pervertía una práctica deportiva higiénica que debía limitarse al turismo y al divertimento, como queda reflejado, en parte, en la siguiente crónica:

Varios jóvenes de esta capital, aficionados al sport velocipédico, proyectan presenciar las corridas de toros que se han de celebrar en Santo Domingo los días 12 y 13 del actual, haciendo con este motivo una excursión en bicicletas. Hemos oído que el viaje, de llevarse a efecto, había de hacerse, a la ida, de Logroño a Haro en ferrocarril y desde Haro a Santo Domingo en bicicletas, y a la vuelta sería en bicicletas, desde Santo Domingo a esta capital, el 14, con objeto de asistir a la corrida que en ese día se celebrará en nuestra plaza<sup>40</sup>.

Y, por otro, aquellas referencias en las que se alude a la procedencia de los ciclistas en carreras celebradas en otros territorios ajenos a Haro. De hecho, sólo hubo un suelto (de 1897) en el que se hizo una mención muy secundaria al velocipedismo hareense, cuando en la carrera ciclista celebrada en Logroño por las fiestas patronales de San Mateo se señaló que Arnáez, ciclista de Haro, se hirió

<sup>37</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Logroño, n° 70, 4/X/1890, 2.

<sup>38</sup> Boletín Oficial de la provincia de Logroño, n° 250, 12/XI/1892, 2.

<sup>39</sup> *La Rioja*, 4/VIII/1895, 1.

<sup>40</sup> *La Rioja*, 5/V/1896, 2.

en la carrera de consolación celebrada en el Espolón (un céntrico paseo de Logroño)<sup>41</sup>. Esta sería, por tanto, una de las únicas alusiones a que en la localidad hareense podría haber seguido funcionando el citado club hasta finales del siglo XIX, sin llegar a saberse si este continuó en funcionamiento o si los ciclistas apuntados formaron parte de este.

Aunque no hay constancia documental de cuándo desapareció el Club Velocipedista Hareense, todo parece indicar que, pese a la pasión de sus socios, desapareció por falta de apoyo económico e institucional en un contexto social, económico y político complicado como fue el de la crisis provocada por el desastre colonial de 1898. Lo mismo sucedería con el Veloz Club Riojano, al que a partir de 1893 no se cita en la prensa, pese a que esta realice un seguimiento destacado del velocipedismo/ciclismo con motivo de las carreras, excursiones y demás actividades celebradas a lo largo del año en la capital riojana.

### *Hacia el afianzamiento del velocipedismo riojano y el ¿nonato? Sport Club Logroñés*

Las carreras de velocípedos continuaron representando una parte importante de las actividades de ocio y de festejos de la capital riojana hasta finales del siglo XIX. Aunque el Veloz Club Riojano y el Club Velocipedista Hareense no tuvieran la presencia de años anteriores, el ciclismo llegó para quedarse, al menos, entre los logroñeses, tal y como se desprende de varios sueltos de 1897. En unos se emplazaba a los aficionados a que pagaran la cuota de la Unión Velocipédica Española (UVE, denominación de la Federación Española de Ciclismo entre 1894 y 1953): "los que deseen pertenecer a dicha federación, que cuenta con más de tres mil asociados, pueden participarlo a don Tomás Teresa García, cónsul de la misma en Logroño"<sup>42</sup>. En otros se recomendaba encarecidamente que la "gente joven" tratara de fundar un club en Logroño dedicado a los *sports* que estaban en boga en otras capitales, ya que "tantos beneficios ha de reportar a los aficionados, bajo el punto de vista higiénico y recreativo"<sup>43</sup>. Tanto de unas noticias como de otras se infiere que la institucionalización de este deporte en la sociedad riojana comenzó a ser un hecho: "[...se] va a proponer a la Unión Velocipédica Española que acuerde en el Congreso que en breve celebrará [...], que en todas las carreras que se verifiquen [sean] regidas por el reglamento de la Unión"<sup>44</sup>.

Pese a la desaparición del Veloz Club, en Logroño continuaron implementándose iniciativas para que este deporte siguiera dando pasos hacia su institucionalización a través de sociedades deportivas velocipédicas de nuevo cuño. En marzo de 1897, se convocó una reunión en el salón de La Perla a la que acudieron 30 jóvenes cuyo objetivo fue crear una comisión que se encargara de redactar el reglamento de la entidad e intentar que esta estuviera en funcionamiento a lo largo de la primavera de ese año. Mientras se daba vida a esta sociedad deportiva, se llevaron a cabo carreras en carretera y desafíos entre diferentes seguidores. Sin embargo, no acabaron de tener "el interés que los aficionados esperaban", aunque consiguieron que poco a poco se produjera el esperado cambio de actitud de la sociedad riojana hacia este *sport*:

Extendida como está y como promete más cada día la afición al velocípedo, es natural que, tanto por parte de los ciclistas como de los que transitan por las carreteras, ha de haber quejas y reclamaciones más o menos justas, que pueden evitarse con un poco de prudencia y buena voluntad por parte de todos, muy especialmente de los ciclistas. Estos tienen más obligación de procurar eludir cuestiones, transigiendo en muchos casos, aun con perfecto derecho, puesto que al salir a gozar en el campo de las distracciones que proporciona este deporte, deben considerar que no van en busca de cuestiones. Esta transigencia no quiero decir que llegue al límite de dejarse faltar por gentes groseras que intenten abusar de sus fuerzas o barbarie, no; mucha prudencia y mucha transigencia y mucha corrección, pero también mucha energía. Las gentes van acostumbrándose a ver pasar bicicletas y ha disminuido el asombro de las caballerías al

<sup>41</sup> *La Rioja*, 24/IX/1897, 2.

<sup>42</sup> *La Rioja*, 2/3/1897, 2.

<sup>43</sup> *La Rioja*, 13/3/1897, 2.

<sup>44</sup> *La Rioja*, 2/3/1897, 2.

verlas acercarse rápidas y silenciosas; sin embargo, no todas dejan de asustarse. Para evitar que las caballerías huyan a la vista del velocípedo siendo difícil a sus conductores contenerlas, debe hacerse la señal de aviso bastante antes de llegar a ellas, con objeto de que aquellos estén prevenidos. [...] También deben los ciclistas, si son varios, al pasar junto a los carros, hacerlo despacio y por un mismo lado, procurando no separarse mucho unos de otros<sup>45</sup>.

El 23 de marzo de 1897 se nombró la junta directiva y se conoció el nombre de la sociedad *sportiva* que se había gestado en las reuniones de La Perla: Sport Club Logroñés, cuyo objetivo sería "fomentar la afición a los ejercicios de la velocipedia, gimnasia, esgrima y otros"<sup>46</sup>. Para asegurar la solvencia económica de la sociedad, en esta reunión fundacional se tomó la decisión de que los socios pagaran diez pesetas como cuota de entrada, salvo aquellos que por "su ocupación o empleo puedan ser trasladados de Logroño", que pagarían simplemente la cuota mensual de miembro que sería de dos pesetas y cincuenta céntimos<sup>47</sup>.

Las excursiones fueron la nota predominante de las actividades ciclistas durante los años finales del XIX, sobresaliendo, por ejemplo, la realizada por los "señores Teresa García y Pérez Escolar" desde Lodosa hasta Yanguas (Soria) para regresar a Logroño por la carretera de Arnedo: una muestra de que "la afición [iba] en aumento"<sup>48</sup>. Sin embargo, las excursiones ciclistas fueron más espontáneas que planificadas y el Sport Club Logroñés no tuvo la incidencia esperada sobre el deporte velocipedico riojano<sup>49</sup>. Pese a contar con casi 50 socios, su vida fue breve, al igual que su huella en la prensa, pues desapareció durante los meses siguientes a su fundación. Incluso es posible que su creación no terminara de ser efectiva, porque a finales de abril de 1897 se preguntaban en *La Rioja*: "Y del Sport Club, ¿qué? Pues del Sport Club, ná. ¿Pero no decían que?... Sí decían, pero... El Sport Club es casi inconstituible. [...] aún hay quien espera llevar a efecto la idea de fundar la sociedad sportiva"<sup>50</sup>.

Fueron años de desafíos, paseos cicloturistas, rutas a emplazamientos cameranos<sup>51</sup> que se encontraban en plenas fiestas patronales y, sobre todo, de organización de carreras en Logroño durante las festividades de San Mateo en las que el Sport Club no tuvo ninguna influencia. De hecho, en los festejos de ese año, las carreras de velocípedos corrieron a cargo del ayuntamiento logroñés por vez primera, invirtiendo dinero del presupuesto municipal en premios, pero reservándose la posibilidad de cobrar entrada en los eventos. Así, se celebraron ocho carreras de diferentes categorías (regional, local, nacional, provincial, tándem, consolación, hándicap de honor e infantil) en la pista del Espolón que se rigieron por el reglamento de la UVE y en las que participó, entre otros, "el campeón de España, Julián Lozano"<sup>52</sup>. El resultado, empero, fue más emocionante: en regional, ganó Labadie; en local, Puyoles; en nacional, de nuevo Labadie; en provincial, Puerta; y en la de consolación, Pérez Escolar<sup>53</sup>.

El contexto bélico en el que se movió España a partir de 1898, que desembocaría en la pérdida de las colonias de ultramar, también tuvo su impacto sobre las actividades relacionadas con los deportes. De este modo, durante la primavera de 1898 se organizaron carreras ciclistas benéficas a favor de la Cruz Roja, retomándose una iniciativa llevada a cabo en 1896 en la que se había conseguido la participación económica de "los representantes de esta provincia en Cortes, las corporaciones, regimientos y cuerpos armados de la capital, sociedad y personas respetables",

<sup>45</sup> *La Rioja*, 16/3/1897, 1-2.

<sup>46</sup> *La Rioja*, 23/III/1897, 2.

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> *La Rioja*, 28/III/1897, 2.

<sup>49</sup> *La Rioja*, 22/IV/1897, 1.

<sup>50</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> Cameros es una región montañosa situada en la Rioja media.

<sup>52</sup> *La Rioja*, 8/VIII/1897, 1-2. *La Rioja*, 22/IX/1897, 2.

<sup>53</sup> *La Rioja*, 24/IX/1897, 2.

gracias a los que se obtuvo "más de 600 pesetas líquidas" que ayudaron a aliviar "la situación de algunos infelices después de pelear por la integridad de España"<sup>54</sup>. Una iniciativa a la que se sumaron diferentes *sportmans* y ciclistas de la ciudad como Julián Arazari y Basilio Gurrea que hicieron diferentes donaciones<sup>55</sup>. Aunque hubo carreras vinculadas a este tipo de actividades, en realidad el ciclismo no tuvo la trascendencia de otros deportes durante estos años. Sin duda, porque se vio afectado por la crisis de 1898 y ello tuvo su reflejo en un notable descenso de su práctica durante los primeros años del siglo XX.

## Conclusiones

Lamentablemente, las fuentes documentales a las que se ha tenido acceso no permiten establecer con claridad cuáles fueron las fechas fundacionales de las primeras entidades velocipédicas riojanas: Veloz Club Riojano y Club Velocipédico Harense. Tampoco arrojar luz a cuestiones básicas como cuál fue la situación de estos clubes en los diferentes años analizados, su sede, las actividades realizadas, sus estatutos, el número e identificación de sus miembros, los instrumentos utilizados para dar difusión a la sociedad o qué publicaciones propias lanzaron (si es que las tuvieron).

Sin embargo, tras el exhaustivo estudio realizado de las fuentes disponibles se puede afirmar que la primera se fundó muy posiblemente en 1888 y la segunda en 1890. Al margen de indicar la fecha fundacional exacta, cabe señalar que ambas sociedades fueron dos de las primeras experiencias de institucionalización del deporte velocipédico riojano. Si bien, como se ha visto, fueron efímeras, durando apenas unos pocos años. Es cierto que hubo un importante interés por la práctica de esta actividad desde diferentes ópticas, ya fuera desde una perspectiva higiénico-deportiva centrada en la práctica competitiva, o fuera a través del simple disfrute del cicloturismo.

Hubo, no obstante, un apoyo muy dispar por parte de las instituciones. Mientras la sociedad velocipédica logroñesa gozó de un importante apoyo del cacicato local y otros notables, que a la postre permitieron que la sociedad deportiva se embarcara en la organización de diferentes carreras y competiciones durante todo el año, especialmente en las festividades de junio y septiembre, la entidad harense careció de respaldo institucional y ciudadano, pese a contar con un velódromo acondicionado con gradas del que carecía su homónima logroñesa.

No hay duda de que el contexto de la década de 1890 influyó notablemente sobre la vida de estas entidades, porque, como se ha visto, estas sociedades emergieron en un momento político, social y económico complicado (el de la crisis finisecular). Por consiguiente, supuso que estas primeras incursiones en el deporte velocipédico, bastante débiles en lo que a práctica se refiere, y pese a contar con un nutrido público en los eventos, carecieran del suficiente afianzamiento en la sociedad riojana del momento, aún muy ruralizada e interesada por otros deportes tradicionales con los que su identidad se veía correspondida como fue el caso de la pelota (Castro 2015, 135-48).

En conclusión, tras este primer acercamiento a la eclosión del deporte velocipédico en Logroño y Haro durante el siglo XIX, cabe señalar que este trabajo puede contribuir a la apertura de nuevos caminos de investigación y generar un nuevo foco de interés historiográfico, pues plantea nuevos interrogantes cómo los siguientes: ¿Cuál fue la repercusión de la práctica velocipédica en la sociedad riojana? ¿Hasta qué punto la emergencia y desaparición de este tipo de clubes ciclistas fue el reflejo de una sociedad que se situaba entre la tradición y la modernidad? ¿Llegó a constituirse el Sport Club Logroñés? ¿Qué grado de influencia pudieron tener comunidades próximas como el País Vasco en la proliferación inicial de este deporte en La Rioja? ¿Hubo una traslación del interés habido por este deporte en las ciudades riojanas analizadas a otros municipios como Nájera y Calahorra? ¿A qué se debe la repentina decadencia y práctica desaparición de este deporte en la prensa?

<sup>54</sup> *La Rioja*, 2/III/1898, 2.

<sup>55</sup> *Ibid.*

## Referencias

- Aldayturriaga, C. "El ambiente musical de Logroño en la Bella Época (1880-1914)". Tesis Doctoral, Universidad de la Rioja, 2015.
- Bahamonde, Á. "La escalada del deporte en España en los orígenes de la sociedad de masas, 1900-1936". En *Atletas y ciudadanos. Historia social del deporte en España (1870-2010)*, coordinado por X. Pujadas, 89-123. Madrid: Alianza Editorial, 2011.
- Barbero-González, J. I. "Deporte y cultura: de la modernidad a los discursos posmodernos del cuerpo". *Educación Física y Deporte* 25, n.º 1 (2006): 69-93.
- Barbero-González, J. I. "El darwinismo social como clave constitutiva del campo de la actividad física educativa, recreativa y deportiva", *Revista de Educación*, n.º 359 (2012): 580-603.
- Benito Argaiz, I. "La vida en los cafés logroñeses entre 1890 y 1900". *Berceo*, n.º 169 (2015): 55-82.
- Bermejo, F. et al. "Logroño sagastino: entre mecenas y caciques (1875-1903). Sociedad, cultura y ocio". En *Historia de la ciudad de Logroño*, 13-116. Logroño: Ayuntamiento de Logroño, 1994.
- Bermejo, F., "La vida político-social: siglos XIX y XX". En *Historia de La Rioja* (vol. 3), editado por Justiniano García Prado, 286-305. Logroño: Caja Rioja, 1983.
- Calvera, J. y F. de la Fuente. *La Rioja y su ferrocarril. Ferrocarril de Tudela a Bilbao. Ferrocarril de Haro a Ezcaray. Ferrocarril de Calahorra a Arnedillo*. Haro: Bodegas Muga, 2014.
- Cañas, S. "El ferrocarril en La Rioja. De la industria privada a la nacionalización, 1878-1936". En *Un viaje sobre raíles. La Rioja (1863-2013)*, dirigido por J. M. Delgado Idarreta, 141-68. Logroño: IER, 2013.
- Capellán, G. "Corrientes de renovación cultural en España, 1840-1923: la Institución Libre de Enseñanza y su impacto en La Rioja". En *La Rioja-Madrid Madrid-La Rioja en la España de los siglos XIX y XX*, coordinado por J. M. Delgado Idarreta, 63-110. Madrid: Centro Riojano de Madrid-Gobierno de la Rioja, 1999.
- Castro, J. "La Rioja y la pelota". *Berceo*, n.º 169 (2015): 135-48.
- Cerdeira, J. R. "Políticas de higiene municipal en Logroño a lo largo del último tercio del siglo XIX". Tesis doctoral, Universidad de la Rioja, 2013.
- Climent López, E. A. "Industria y planificación urbana: el caso de Logroño". *Berceo*, n.º 141 (2001): 213-28.
- Corbin, A.; J. J. Courtine y G. Vigarello. *Historia del cuerpo (II). De la revolución francesa a la Gran Guerra*. Madrid: Taurus, 2005.
- Dugast, J. *La vida cultural en Europa entre los siglos XIX y XX*, Barcelona: Paidós, 2003.
- Fernández Díez, A. "Los orígenes del Sport en Logroño. Notas para una historia del deporte en La Rioja". *Berceo*, n.º 146 (2004): 221-36.
- Fernández Díez, A. *Los espacios de sociabilidad en Logroño a comienzos del siglo XX*, Logroño: IER, 2004.
- González Aja, T. *Introducción del deporte en España: su repercusión en el arte*. Madrid: Edilupa, 2003.
- Izquierdo, E. y M. T. Gómez. "Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX". *Apunts. Educación Física y Deportes*, n.º 71 (2003): 6-13.
- López Rodríguez, P. "Una sociedad en conflicto en el naciente siglo XX: ordenanzas y desarrollo urbano en Logroño". *Berceo*, n.º 114-115 (1988): 171-90.
- Moreno Fernández, J.R. y A. Sancho Sora. "Especialización flexible y modelos empresariales en el valle medio del Ebro, 1880-1935". *Historia Empresarial*, n.º 812 (2004): 199-210.
- Mota Zurdo, D. "El automovilismo y el ju-jitsu visto desde el diario La Rioja (1900-1910)". *Cuadernos de Fútbol: primera revista de historia del fútbol español*, n.º 118. (2020): 4-5.
- Mota Zurdo, D. "El ciclismo riojano en el siglo XX: Logroño como motor deportivo (1900-1920)". *Citius, Altius, Fortius: humanismo, sociedad y deporte: investigaciones y ensayos* 13, n.º 1 (2020): 19-35.
- Mota Zurdo, D. "Haro Sport Club: origen, estabilización y primeros campeonatos (1921-1924)". *Berceo*, n.º 176 (2019): 9-34.
- Mota Zurdo, D. "Los pioneros del fútbol riojano: Agrupación Deportiva Gran Casino y Logroño Recreation Club (1900-1920)". *Materiales para la Historia del Deporte*, n.º 19 (2019): 79-83.
- Mota Zurdo, D. "Una historia inexplorada del ciclismo riojano: Cesáreo Ruíz, Javier Adarraga y José Ruíz fanfa en la década de 1920". *Cuadernos de Fútbol: primera revista de historia del fútbol español* 115, n.º 1 (2019): 8-9.
- Otero Carvajal, L. E. "Ocio y Deporte en el nacimiento de la sociedad de masas. La socialización del deporte como práctica y espectáculo en la España del primer tercio del siglo XX". *Cuadernos de Historia Contemporánea*, n.º 25, (2003): 169-98.

- Pujadas, X. y C. Santacana. "El club deportivo como marco de la sociabilidad en España. Una visión histórica (1850-1975)". *Hispania. Revista Española de Historia*, n.º 214 (2003): 505-22.
- Ramón, J. "Sociabilidad, ocio y enseñanza en los inicios del deporte y la actividad física: nuevos espacios y prácticas durante el último cuarto del siglo XIX en la ciudad de Huesca". *Argensola*, n.º 125 (2015): 345-385.
- San Felipe, M. A. y S. Cañas. *Historia de la industria de conservas vegetales: Calahorra, La Rioja, 1852-2014*. Logroño: IER, 2015.
- Timoteo, J. *La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931: el sistema político de la Restauración, el horizonte cultural, opinión y medios de información; conflicto social y clases trabajadoras*. Madrid: Consejería de Cultura, 1989.
- Torreadella, X., J. Olivera y M. M. Bou. "Origen e institucionalización del asociacionismo gimnástico-deportivo en España en el siglo XIX (1822-1900)". *Apunts. Educación Física y Deportes*, n.º 119 (2015): 7-54.

### Nota

Este artículo forma parte de una investigación financiada por el Instituto de Estudios Riojanos (Res. N° 17/2019, de 5 de agosto) mediante la convocatoria de ayudas para estudios científicos de temática riojana del año 2019-2020, que lleva por título: "El deporte en La Rioja en tiempos modernos: un estudio de caso en perspectiva comparada de las localidades de Logroño y Haro (1874-1931)". Asimismo, se ha realizado dentro del proyecto PGC2018-094133-B-100 (MCIU/AEI/FEDER, UE) y en el marco de la línea de investigación "L.06. Política, Economía, Sociedad y Memoria: El Estado en los siglos XIX a XXI" del Grupo de Investigación GIR03. Humanidades y Ciencias sociales en la Era digital y Tecnológica que coordino en la Universidad Isabel I.