

# DE CUANDO BARCELONA TENIA VELODROMO

R. BALIUS JULI.

El velocípedo llegó a Barcelona hacia 1885. Según FRANCISCO CANTO Y ARROYO en su libro «Ciclismo» (Colección Los Sports, Librería Síntesis. Barcelona, 1914), «podemos afirmar que el ciclismo fue el primer ejercicio que se llamó sport verdaderamente, y que de él han partido las tendencias de carácter deportivo. Un deportista era un pájaro raro, algo excéntrico, pero el ciclismo fue acostumbrando a la vida deportiva que hoy es de suma trascendencia». El perfeccionamiento de las máquinas hacia 1888, con la incorporación del neumático, coincidiendo con la Exposición Universal de Barcelona, potenció extraordinariamente la afición ciclista. Por estas fechas fue fundado el «Veloz Club», poco después la «Asociación de Excursionistas» y a partir de unos disidentes del primero el «Club de Velocipedistas». Hasta entonces la actividad velocipedica se limitaba a la organización de paseos y excursiones por los alrededores de la ciudad, sin afán de competición. En febrero de 1891, un grupo de entusiastas capitaneado por don CLAUDIO RIALP, lograba la fusión de las tres entidades, constituyéndose la «Sociedad de Velocipedistas» de Barcelona. En julio del mismo año aparecía con carácter quincenal, el primer número de «El Ciclista», revista de sport nacional y extranjero, órgano de la «Sociedad de Velocipedistas» de Barcelona, bajo la dirección del citado CLAUDIO RIALP, que defendió con tenacidad y entusiasmo la causa ciclista. En septiembre de 1891, la «Sociedad de Velocipedistas», siguiendo el ejemplo de París y Madrid, organizó las primeras «Carreras Nacionales de Velocípedos». El acontecimiento tuvo lugar el día 27 a las 3 de la tarde, en una pista de 500 metros improvisada en el Salón de San Juan. Se efectua-

ron un total de siete carreras, dos locales, dos regionales, una nacional, una especial de 500 metros para señoritas y por último una de consolación para todos aquellos corredores que no hubieran alcanzado premio en las anteriores. Tomaron parte un total de trece corredores, entre ellos las figuras del momento AGAR, VIDAL y CAMPAÑA y tres corredoras. La Reina Regente aceptó «para su augusto Hijo el Rey (q. D. g.), la presidencia del Jurado» que había de juzgar las carreras. Como premios se otorgaron medallas de plata a los primeros clasificados, de bronce al segundo y tercero y numerosos objetos, tales como figuras, relojes, jarrones, etc. Realmente curioso era el segundo premio establecido en una de las carreras regionales, consistente en «una fotografía del vencedor, ofrecida por el renombrado fotógrafo señor AUDOUARD» (sic.). Imaginamos la alegría con que debió ser recibido este trofeo.

En octubre de 1892 y en ocasión de las Fiestas del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América, en honor de Cristóbal Colón, se organizaron por la «Sociedad de Velocipedistas» y el «Club Velocipedico», nacido por excisión del primero (un nuevo periódico «La Velocipedia» se convirtió en portavoz del nuevo club), «Grandes Carreras Internacionales de Velocípedos», los días 6, 8, 9, 11 y 12 de dicho mes, en una pista provisional de 333 m. y 333 mm., análoga a la del velódromo de Buffalo en París, situada en la Ronda de San Pedro. Las carreras fueron de carácter local, regional, nacional, internacional y especial para señoritas, disputándose además los Campeonatos de Barce-



table en Barcelona, que «no es solamente necesario, es urgente». Pide que alguien arriesgue 30.000 ó 40.000 pesetas en un negocio de «resultados segurísimos» o que entre todos los velocipedistas se forme una sociedad por acciones, en la que los participantes aparte de dar «un impulso a nuestro querido deporte», lograran «producir a nuestro dinero un interés crecidísimo». Se supone además que no «había de faltarnos la colaboración de los aficionados al juego del Lawn Tennis, Foot-bal y otros sports similares» que aprovecharían el espacio central para la práctica de sus actividades deportivas, lo que proporcionaría «una animación constante en el local del velódromo».

El 28 de noviembre se convocó a través de los principales periódicos de Barcelona y directamente por «atento B. L. M. del director del Gimnasio Catalán» a los ciclistas más caracterizados, a cuantos estuvieren interesados en la construcción del velódromo. D. PEDRO ROMEU, director del «Centro Sport», en cuyo local se celebró la reunión, expuso a las numerosas personas que acudieron a la cita, las características principales del proyecto. Proponía adquirir a censo perpetuo 500.000 palmos de un terreno situado en San Gervasio, junto al ferrocarril de Barcelona a Sarriá, a la altura de la estación de la Bonanova, al precio de 0'25 pesetas palmo y un gravamen del 3 %. El lugar sería de fácil acceso, pues a él podría llegarse desde Plaza de Cataluña en el tren de Sarriá, en tranvía de vapor y en carruaje subiendo por la calle Muntaner. La totalidad del presupuesto, planos, arquitecto, cerca de mampostería, pista, tribuna, etc., ascendía a 30.000 pesetas y el mantenimiento con pago del censo anual, sueldo de un peón, de un conserje y gasto de agua, era de 6.000 pesetas. La financiación se realizaría mediante la emisión de 400 acciones de 100 pesetas, y el gasto de sostenimiento se cubriría con las cuotas de veinte pesetas anuales, que aportarían los trescientos socios que como mínimo se consideraban necesarios. Un comité nombrado por los accionistas administraría el Velódromo, cuya actividad deportiva tutelaría un «Comité Sportiu» nombrado por las sociedades ciclistas existentes en Barcelona. A los diez años la Sociedad debería presentarse a liquidación y los beneficios, que se auguraban importantes, «se repartirían equitativamente a tanto por acción». La propuesta se aceptó por unanimidad y al final de la reunión se habían

apalabrado, según parece, más de 200 acciones.

En números sucesivos «El Ciclista» informó de las características de la pista, que sería de cemento, con peraltes y de 400 m. de cuerda; de las puertas de acceso al velódromo, amplias y con las taquillas de venta de localidades adosadas a ellas; del pabellón de corredores, con sala de máquinas, lavabos, etc.; de la tribuna de preferencia de 40 m. de larga por 5 m. de profundidad, con diez gradas y la tribuna de prensa situada frente a la del jurado. La mayoría de artículos, se acompañaban de apuntes al natural originales de ANTONIO UTRILLO, artista que colaboraba asiduamente en «El Ciclista», con singular destreza para estos temas deportivos.

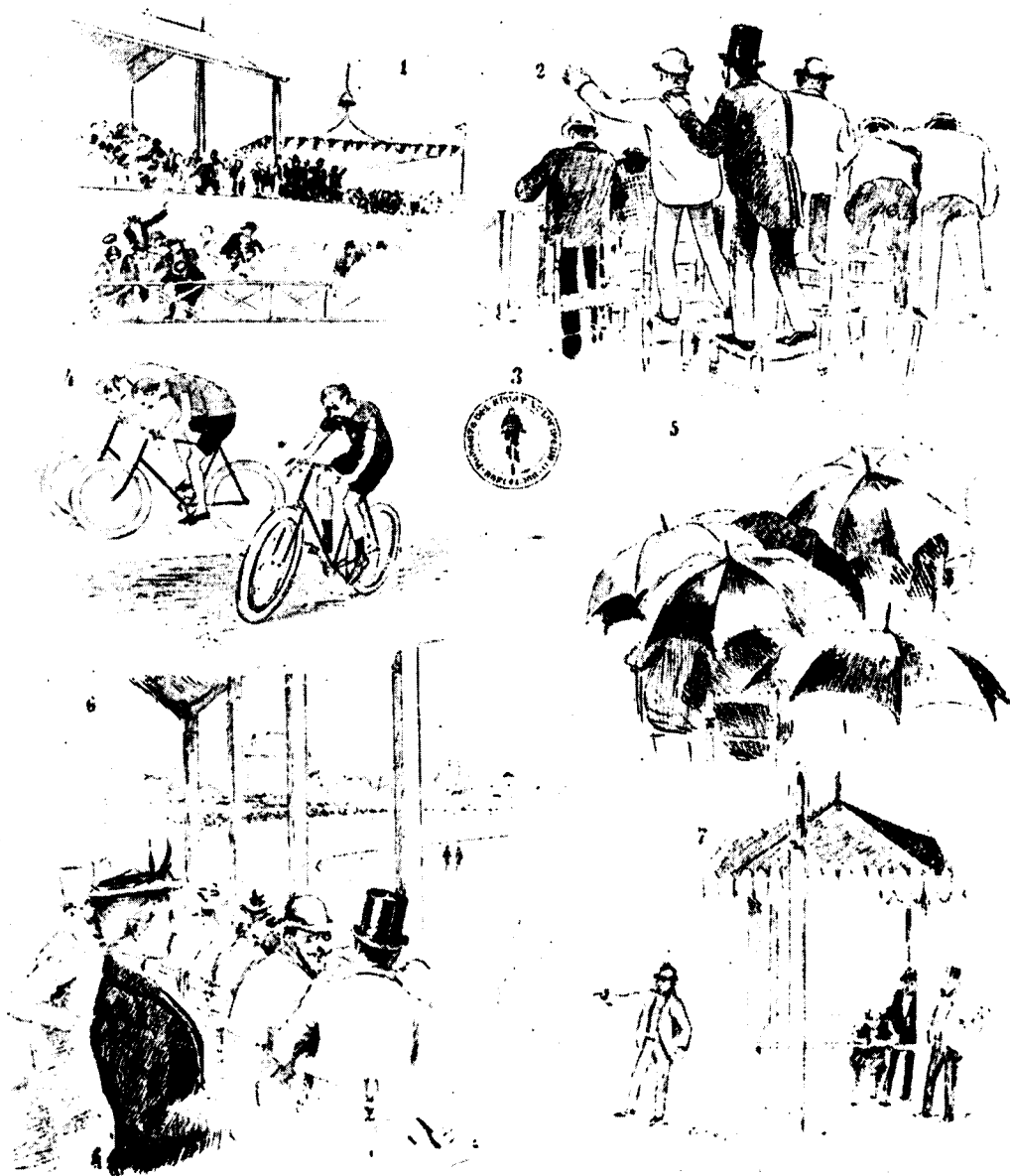
La inauguración del velódromo de la Bonanova, tuvo lugar el 24 de septiembre de 1893 y a pesar de que la tarde fue «nebulosa y triste» se congregó «un numeroso y distinguido público», ocupando la presidencia el alcalde de San Gervasio señor ROSES. En la primera carrera, internacional, participaron únicamente cuatro corredores, venciendo LAMBRECHS, quien sin embargo vio rebajado su premio en un 20 %, por haber excedido el tiempo previamente fijado para el recorrido de ocho vueltas. Siguiéron después carreras locales, nacionales y la Gran Carrera Internacional, así como diversas series para el Campeonato de Cataluña. Según «El Ciclista», «todos los corredores han estado unánimes en proclamar que la pista del Velódromo de Barcelona es excelente para la bicicleta, siendo excepcionálísimas las condiciones para el récord». En aquellos momentos, era sin duda el mejor de Europa.

Al pasar los años decreció la afición ciclista, a pesar de los intentos realizados por los entusiastas; recuérdese la manifestación ciclista de 1899. Derruido el Velódromo de la Bonanova, según lo acordado en la constitución de la Sociedad de Accionistas, se construyó otro de madera en un solar de la calle Aragón y más tarde, gracias a un aficionado italiano el Sig. ALBERICI, uno de tierra cerca del Matadero Municipal. El 1909 un grupo belga levantó otro, con pista de madera de 250 m., en la calle Muntaner; a pesar de proporcionar buenos espectáculos, pues en él corrieron los mejores ciclistas mundiales, desapareció en 1910.

Estos fueron los principios y casi el final del

# Inauguración del Velódromo de Barcelona

(Apuntes del natural por A. UTRILLO)

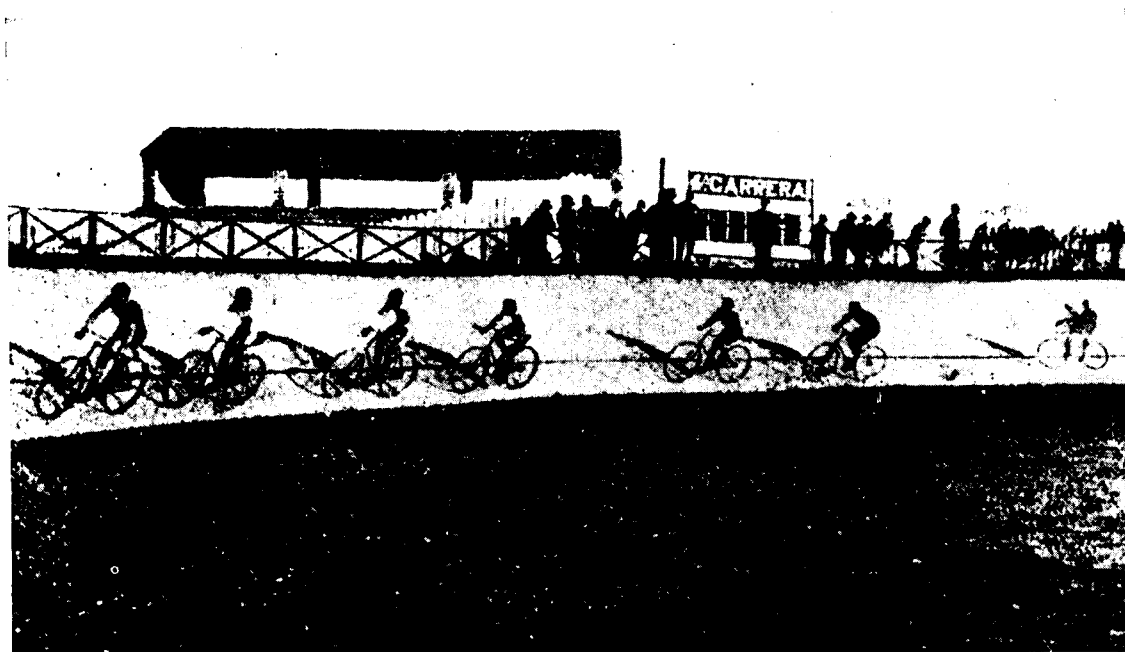


- 1. El Pista.
- 2. El Comandante.
- 3. El sello de la Sociedad de Ciclistas.
- 4. El Pista y el Comandante.
- 5. El Pista y el Comandante.

- 6. El Pista y el Comandante.
- 7. El Pista y el Comandante.



Aspecto general del velódromo de Barcelona.



El velódromo de Barcelona durante una de las carreras inaugurales.

ciclismo de competición en pista en Barcelona, pues desde estas fechas nuestra ciudad carece de velódromo estable. Algunas pistas, improvisadas en solares, plaza de toros o pabellones deportivos, han permitido celebrar posteriormente algunas carreras, naturalmente sin éxito. Re-

cientemente, al correrse en un circuito improvisado en las Ramblas una mini-etapa de la «Volta» a Cataluña, nos parecía que se cerraba un círculo que comenzó, también en septiembre, hace ochenta y siete años. Tristemente, se cerraba igual como se abrió. En la calle.

# Algesal<sup>®</sup> espuma

aporta un nuevo concepto  
en el tratamiento del dolor local



**KALIFARMA, S.A.**

Apartado 12.068 - BARCELONA - Tel. 239 29 07  
Madrid, Tel. 276 92 76 - Sevilla, Tel. 21 39 22  
Valencia, Tel. 334 63 06 - Bilbao, Tel. 441 66 54

**COMPOSICION:** Laurilsulfato de nopoamina, 10 mg.; Salicilato de dietilamina, 100 mg.; Excipiente c.s.p. 1 gr. de emulsión.

**INDICACIONES:** Terapia percutánea del dolor local, dolores reumáticos, articulares y musculares, torceduras, torticolis, lumbago y otros de parecida naturaleza.

**POSOLOGIA Y MODO DE EMPLEO:** Aplíquese varias veces al día una cantidad suficiente de espuma según la extensión de la zona dolorosa, practicando una suave fricción hasta su completa absorción.

**EFFECTOS SECUNDARIOS:** Hasta el momento no se han observado.

**CONTRAINDICACIONES:** No se aplicará sobre heridas abiertas ni mucosas.

**PRESENTACION Y P.V.P.:** Envase con 30 gr. de emulsión, 257,90 Ptas.

espuma antirreumática analgésica antiinflamatoria