

Una historia inexplorada del ciclismo riojano: Cesáreo Ruíz, Javier Adarraga y José Ruiz fanfa en la década de 1920

Una historia inexplorada del ciclismo riojano: Cesáreo Ruíz, Javier Adarraga y José Ruiz fanfa en la década de 1920[\[1\]](#)

1. Cesáreo Ruíz: figura clave

El ciclista riojano Cesáreo Ruíz fue una de las principales figuras del deporte de las dos ruedas durante la década de 1920. Participó en representación de las entidades más señeras del ciclismo riojano (Deportiva Logroño, Agrupación Deportiva Gran Casino, Logroño Recreation Club, Club Ciclista Logroñés) en las principales competiciones de la época: Volta a Catalunya y diferentes carreras del campeonato de España de ciclismo en ruta. Su tenacidad favoreció que el ciclismo logroñés y riojano eclosionara de manera determinante, tras décadas de titubeos ante un sport “algo abandonado hasta ahora”[\[2\]](#). En la competición catalana de 1913 logró hacerse con la victoria de la segunda etapa en Lleida, que le permitió concluir esta prueba en la sexta posición de la clasificación general[\[3\]](#). Y en las competiciones riojanas, donde fue el principal exponente durante varios años, obtuvo el triunfo en el campeonato provincial de bicicleta en carretera que organizó la Agrupación Deportiva del Gran Casino en 1911[\[4\]](#). De hecho, su aplastante victoria en este campeonato le convirtió, a la postre, en una de las estrellas del ciclismo riojano, no sólo por los homenajes recibidos de su club, sino por la utilización de los premios obtenidos en metálico para continuar compitiendo en otras carreras[\[5\]](#).

Esta circunstancia no fue el único motivo por el que la figura de Cesáreo Ruíz fue clave para el ciclismo riojano: sus victorias y participación en otros campeonatos interesaron a la sociedad riojana por este deporte y coadyuvó la creación de sociedades (Club Ciclista Riojano y Club Ciclista Logroñés) y secciones especializadas de otros clubs (Logroño Recreation Club) en esta disciplina. De hecho, su participación en “la vuelta a las provincias vascongadas” y el campeonato de fondo de España, trajeron consigo el afianzamiento de la bicicleta en la sociedad logroñesa no sólo como instrumento para la práctica velocipédica sino también como vehículo^[6]. Si bien, en lo que se refiere al apartado deportivo, también permitió a los logroñeses ganar puntos ante la organización de la Vuelta a Álava de 1915 a la hora de solicitar que esta concluyera una de sus etapas en la capital riojana. De hecho, aunque Ruíz tuvo que retirarse de esta carrera por problemas físicos, lo cierto es que había animado a participar a otros ciclistas logroñeses como Helí Sáenz Torre y Santos Mateo y ello redundó en que el ciclismo continuara ganando adeptos entre los riojanos.

Asimismo, la Vuelta a Álava fue una de las primeras carreras en las que la marca de las bicicletas utilizadas por los corredores tuvo repercusión en la prensa riojana, sobresaliendo las Automoto, Peugeot, Alcyón y Rudge. Automoto fue la utilizada por Santos Mateo y Cesáreo Ruíz, siendo precisamente este último el principal distribuidor de estas bicicletas en Logroño^[7]. Durante estos años, el mundo de la bicicleta logroñés comenzó a girar en torno al negocio de Cesáreo Ruíz y del Logroño Recreation Club, del que, además, el citado ciclista y comerciante era socio. Por ejemplo, hay constancia de que desde 1917, las inscripciones a las carreras ciclistas se realizaron desde su garaje de la calle Bretón de los Herreros de Logroño, ya fuera para carreras menores como la Vuelta a Entrena y la de Murillo o para campeonatos importantes como el regional^[8]. Como la tesitura acompañó, Ruíz aprovechó las circunstancias para lanzar su propia marca

de bicicletas, Victoria, situando delegaciones comerciales en los principales municipios riojanos y colindantes (Calahorra, Nájera y Tafalla). Así anunció la bicicleta Victoria en los medios de comunicación de la ciudad:

Quién no compra bicicletas de la célebre marca Victoria con todas las facilidades que el público desee, desde 200 ptas., en adelante construidas en los grandes talleres de don Cesáreo Ruiz. Todas van montadas con rodamientos ingleses. Grandes talleres de Niquelado y Pulimentado. Se niquela toda clase de metales, a precios muy ventajosos [9].

2. El Ciclismo riojano: relación de ida y vuelta

Pero al margen del progresivo éxito que adquirió la marca Victoria, lo cierto es que a partir de 1918-1919 el ciclismo quedó relegado a un plano muy secundario en beneficio del fútbol, sin apenas noticias reseñables hasta la década de 1920. El cronista deportivo Nogara lo recordaba en *Cantabria* en febrero de 1921 cuando señalaba que había habido un buen número de aficionados que se disponían a formalizar “una pequeña prueba en carretera”, que finalmente no llevaron a cabo porque la ausencia de financiación “retrajo bastante algunos monarcas del piñón, amén de otras muchas dificultades y hubieron de desistir del acuerdo sin que hasta la fecha sepamos de él una palabra” [10]. Un mes después, de nuevo, Nogara volvió a la carga: se debían tender puentes para unir a los elementos aficionados al ciclismo que se encontraban aislados y con nula capacidad de acción para generar interés por este deporte. Nogara se propuso así fomentar esta unidad y abogar por la agrupación sportiva:

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

ciclismo) y cuya lista de inscriptos cerramos el quince del próximo mes[\[11\]](#).

No sirvió de mucho. Pese a que no se sabe si al final se creó algún club ciclista logroñés en la primavera de 1921, el rastro documental tampoco es muy revelador, pues no permite indicar si Nogara logró que sus lectores crearan una sociedad deportiva ciclista. Sin embargo, siguiendo lo señalado por el cronista deportivo Gol en la revista *Arte y Sport*, es muy posible que la sociedad no viera la luz debido a la falta de disciplina. Según Gol, a finales de 1921, la situación deportiva logroñesa estaba muy deteriorada a causa del abandono y desinterés de los deportistas locales[\[12\]](#). Por eso dedicó a estos jóvenes un artículo titulado “Sin disciplina” con el que pretendía darles un toque de atención para que recondujeran su situación. Se proponía a éstos que para ver recompensados sus esfuerzos se abstuvieran “de fumar, beber y trasnochar”, realizando un “metódico y constante entrenamiento” para así tener el cuerpo en buenas condiciones[\[13\]](#). Este tipo de hábitos no eran propicios para que se afianzara la actividad deportiva. Era momento de cambio, porque ya se habían “despreciado solemnes ocasiones de conquistar lugares más altos”, habiendo relegado con ello a la ciudad a un plano deportivo muy secundario[\[14\]](#).

Por esas mismas fechas, la sección ciclista de Logroño Recreation Club, por cuya dirección habían pasado Manuel Loma o Julio Redón, impulsó una carrera que fue todo un éxito por el número de corredores inscritos, entre ellos Sáenz Torre, y por la importante presencia de aficionados que acudieron a la misma pese a “la crudeza del tiempo”[\[15\]](#). El itinerario trazado fue simple, desde Logroño hasta el kilómetro 20 de la carretera de Soria, y los premios ofrecidos fueron acordes a la actividad deportiva en la que se competía: “artículos propios para bicicletas [...] donados por las casas constructoras de Angulo, C [esáreo] Ruiz y Calgo”[\[16\]](#). Aunque finalmente sólo participaron seis de los siete corredores

inscritos, la carrera “despertó bastante curiosidad”, sobre todo, al proclamarse campeón Cesáreo Ortega, seguido de Máximo Ortíz, Pedro Ubis, Eladio San Pedro y José Ramírez. Delfín Montoya, por su parte, tuvo que abandonar debido a las constantes averías sufridas en la bicicleta. Se trató de una carrera que no sólo inauguró una nueva etapa de la actividad ciclista en Logroño en un contexto de eclosión del deporte de masas, sino que fue la puesta de largo para futuros ídolos del pedal como Ortega, Ortíz y San Pedro. En la prensa especializada se señaló que éstos eran corredores “en admirable forma y muy entrenados [...] cuya primera actuación no ha podido ser más brillante”, pero también lamentaron la ausencia de Sáenz Torre, con cuya concurrencia la competitividad hubiera sido más alta[\[17\]](#). En cualquier caso, como quedó reflejado en las páginas de *La Rioja*, la carrera “despertó tal interés [...] que, más que nada, probaban que hay ambiente ciclista y que, bien organizadas, pueden celebrarse con éxito pruebas de mucha más importancia”[\[18\]](#).

Hubo, no obstante, alguna que otra crítica y elogio. Mientras señalaba que la organización no había estado “a la altura que era de esperar, pues se notaron algunas faltas fáciles de subsanar en carreras sucesivas”, se indicaban las maravillas de la bicicleta Victoria de Cesáreo Ruíz, máquina que había usado el ganador de la carrera y que a la postre se convertiría en la predilecta de los ciclistas riojanos[\[19\]](#). En efecto, aproximadamente un año después de que se celebrara esta carrera, el ya convertido en industrial Cesáreo Ruíz organizó a través de la Casa de bicicletas Victoria una carrera de 30 kilómetros, en la que, de nuevo Cesáreo Ortega se proclamó campeón montando una bicicleta de esta marca, seguido de Eladio San Pedro, miembro de la sociedad España F.C.[\[20\]](#).

Esta última entidad trató de sustituir sin mucho éxito a Logroño Recreation Club, que desapareció entre 1922 y 1923, en la organización de eventos ciclistas en la capital riojana. En

noviembre de 1922 convocó una prueba ciclista con trayecto de Logroño a Recajo en la que tomaron parte los asociados a este club con el objeto de constituir el “equipo ciclista que ha de representar a la citada Sociedad en las pruebas de esta naturaleza”[\[21\]](#). El rastro documental que ha dejado esta iniciativa es exiguo y los indicios señalan que no cuajó: el 18 de marzo de 1923, varios aficionados al ciclismo se reunieron en el Café Suizo con “el propósito de formar una sociedad ciclista”[\[22\]](#). Nació así el Club Ciclista Logroñés, formado por la siguiente junta directiva provisional: Vicente Palacios (presidente), Máximo Ortíz (secretario), Eladio San Pedro (tesorero-contador), Javier Adarraga y Pedro Ubis (vocales). Un nutrido grupo de sportmans, entre los que sobresalían los aficionados a la bicicleta, pero también a otros deportes como la pelota, que se estuvieron reuniendo a lo largo de 1923, hasta que, finalmente, el 12 de septiembre de ese año inscribieron a esta sociedad en el registro de asociaciones del Gobierno Civil bajo la presidencia de Fermín Gómez y con la denominación citada[\[23\]](#). La prensa, en cambio, ofreció una composición diferente aprovechando las carreras organizadas por esta sociedad en el Espolón con motivo de las festividades de San Mateo: Javier Adarraga (presidente), Máximo Ortíz (secretario), Miguel Marín (tesorero-contador) y Luis Villasana y Julio Pancorbo (vocales)[\[24\]](#). La lista de socios inscritos fue notable, evidenciándose que existía afición por el ciclismo y que la sociedad logroñesa reclamaba la creación de un club de estas características.

LAS CARRERAS CICLISTAS.

Con motivo de las fiestas de San Mateo, se celebraron en el Espolón las carreras organizadas por el Club Ciclista Logroñés.

Las carreras fueron un éxito de organización por lo que felicitamos a los directivas del nuevo Club.

El primer premio de las Carreras de Velocidad y Resistencia fué ganado por Angel Mateo sobre Bicicleta VICTORIA, y los primeros premios de Consolación e Infantil fueron ganados respectivamente por Andrés Vázquez y Alfredo Olivas también sobre ciclos Victoria.

Por estos resultados se ve claramente el gran triunfo de las bicicletas Victoria, con que corrieron los ganadores de todos los primeros premios, por lo cual felicitamos al fabricante de estos ciclos que por su solidez y resistencia son solicitados por todos los aficionados a este sport.

Nosotros invitados por el citado fabricante y amigo D. Cesáreo Ruiz, hemos visitado sus talleres, dándonos cuenta de la perfecta fabricación y de los excelentes materiales con que se fabrican los ciclos VICTORIA.

MANUFACTURA DE BICICLETAS

CESÁREO RUIZ

Bretón de los Herreros 23.

Representante para la provincia de las bicicletas THOMAN y DION BOUTON.

Especialidad en reparaciones.

LOGROÑO

Fuente: Vida Riojana (1), octubre de 1923, s.p.

Una de las primeras actividades de este nuevo club fue la organización de las citadas carreras en las festividades patronales y la excursión a Torrecilla de Cameros en octubre. Pronto, resultó evidente que se había dado un salto organizativo de especial significado cuando en la carrera del Espolón[25] se acordonó el improvisado velódromo “para impedir que el público invada la pista”, se instalaron sillas en el paseo y se cobró entrada “a beneficio de la organización”[26].

Si el deporte de las dos ruedas quería seguir funcionando en Logroño, este se veía abocado a la mercantilización y a programar eventos de manera asidua. Así, proyectaron la celebración de dos carreras en carretera en los circuitos de Entrena y Alberite para enero de 1924, y se entrevistaron con las autoridades locales de diferentes municipios para obtener donativos e interesaron a marcas como Alcyon, Toman, Diaman, Victoria y Toruiste para que exhibieran sus vehículos en estos eventos[27]. De este modo, obtuvieron, por ejemplo, un notorio éxito en la excursión a Torrecilla de Cameros, que contó con numeroso público gracias a la inclusión de actividades complementarias en las que participaron los miembros del club, como el partido de pelota de Adarraga y Ochoa contra dos personas de la localidad[28].

Pocos días después de esta excursión, el Club Ciclista Logroñés organizó otra a Nájera (trayecto Logroño-Tricio-

Anguiano) instando, por un lado, a la participación de todo tipo de público, pues podría llevarse a cabo “por los ciclistas poco avezados a estas caminatas e igualmente por los más jóvenes”; y, por otro, a la convocatoria de una carrera de 20 kilómetros que fuera más competitiva para animar a los ciclistas semi-profesionales^[29]. Pese a que no acompañó la meteorología, participó cerca de una veintena de ciclistas, que en su mayor parte se registró en la carrera semi-profesional, donde se impuso Cesáreo Ortega, seguido de Fermín Gómez, Aureo Cenzano, Ricardo Peciña, Miguel Marín, Andrés Vasquez y Antonio del Rey^[30]. Hubo más excursiones en las que combinaron estas modalidades de carrera y paseo ciclista, como fue la de Murillo de Río Leza, o la más *profesionalizada* de la Vuelta de Entrena^[31]. Para esta última, muestra del grado de profesionalización que había alcanzado el Club Ciclista Logroñés en la organización de estos eventos, se solicitó permiso al Gobierno Civil y al Ayuntamiento, y se abrió la inscripción a ciclistas de todas las comarcas cercanas, fundamentalmente de Miranda de Ebro, Calahorra y Haro. Entre los inscritos se encontraron: Ángel Mateo, Cesáreo Ruiz, Alfredo Olivas, Fermín Gómez, Cesáreo Bóveda, Casimiro Fernández, Tomás Grijalba, Pedro Casis, Ricardo Peciña, Francisco Martínez, P. Iturain, Julián Rodríguez, Benito Illan, Esteban Merced, Paulino Sánchez, Mario Rezola, F.G., Feliciano Díez y Aureo Cenzano^[32]. Se trató de una carrera muy importante para el naciente club ciclista, como se recogió en la prensa:

El Club Ciclista Logroñés celebra hoy su primera carrera, organizada en forma que asegura el éxito más completo. Puede considerarse esta prueba como la más importante que, desde mucho tiempo a la fecha, se ha celebrado, y marca además una nueva orientación de entusiasmo entre los aficionados al pedal, anunciadora de otras manifestaciones deportivas de más categoría e importancia. Es, por tanto, un motivo de elogio que agregar a los conseguidos en su corta vida por el Club Ciclista, cuyas pasadas excursiones, plenas de atractivos,

despertaron la dormida afición ciclista en tal forma que ha permitido organizar la prueba de hoy[\[33\]](#).

La prueba fue todo un éxito, constatándose que había muchos aficionados al ciclismo en la capital riojana. 14 ciclistas midieron sus fuerzas durante los poco menos de 40 kilómetros de trayecto, imponiéndose finalmente Fermín Gómez, seguido de Ángel Mateo y Marcos Rezola. Fue una carrera con un único accidente, gracias a que, en esta ocasión, la Guardia Civil prestó servicio de vigilancia: síntoma de que la carrera gozaba de la solemnidad adecuada para este tipo de eventos. Una prueba que se completaría el domingo 13 de enero, con un circuito de 5 vueltas por Alberite y Villamediana, en la que muchos de estos ciclistas tuvieron que competir contra el fuerte viento[\[34\]](#). Ángel Mateo se proclamó campeón de ambas carreras, al superar en su cómputo de tiempo a Julián Rodríguez y Fermín Gómez. Según quedó reflejado en *La Rioja*, en la carrera quedó demostrado “claramente que nuestros ciclistas tienen facultades para llegar a ser grandes corredores”, pero también evidenció que corredores como Cenzano e Illán debían trabajar “un poco de técnica”, ya que olvidaron los alimentos necesarios para reponer fuerzas durante la carrera[\[35\]](#).

Pero, pronto se olvidaron estas cuestiones menores, cuando los ciclistas Ángel Mateo y Fermín Gómez disputaron el campeonato de San Sebastián en representación del Club Ciclista Logroñés[\[36\]](#): “primera vez [que] el Club Ciclista Logroñés daba señales de su actividad en tierras vascongadas y que por cierto causó con ello la natural expectación”[\[37\]](#). Aunque la actuación de Gómez fue muy interesante, éste tuvo que retirarse a 13 kilómetros de la meta debido a «un fuerte dolor de costado». Mateo, por su parte, se quedó rezagado muy pronto y perdió mucho terreno, quedando en la posición vigesimonovena. Pese a esta mala clasificación, ambos ciclistas se sintieron recompensados al demostrarse que podían «codearse con los campeones norteños»[\[38\]](#). El Club Ciclista

Logroñés apuntaba maneras.

3. Hacia el afianzamiento del ciclismo logroñés

Aprovechando esta notoriedad, esta sociedad deportiva continuó promoviendo carreras ciclistas con el objetivo de seguir interesando a aquellos «que, por temor a luchar con corredores de valía reconocida, han dejado de tomar parte». El principal objetivo era estimular y crear afición al deporte ciclista. Por ello, el club planificó una carrera de neófitos de 30 kilómetros (Logroño-Recajo-Murillo-Villamediana-Logroño) para el día 23 de marzo, que requirió del pago de una cuota de inscripción de una peseta (reembolsable a la entrega del dorsal) y la obligatoriedad de que los corredores se presentaran debidamente equipados con pantalón corto y zapatillas[\[39\]](#). Pese a que la carrera se proyectó para que se sumaran aquellos aficionados que no terminaban de dar el paso hacia la competición y las excursiones, cabe subrayar que entre los inscritos se encontraron viejos conocidos del ciclismo logroñés como Eladio San Pedro o Alfredo Olivas[\[40\]](#). La carrera obtuvo una gran notoriedad, con aficionados que «son legión en nuestra capital», y con la constatación de que se podían organizar «empresas de mayor categoría» en el ámbito ciclista[\[41\]](#).

En el ínterin de esta carrera, se renovó la Junta Directiva del club: Javier Adarraga (presidente), Fermín Gómez (secretario), Miguel Marín (tesorero), Julio Pancorbo, Pio Amelivia y Jaime Masip (vocales); se decidió cambiar el trayecto y horario de la carrera por coincidir con la jura de bandera del servicio militar; y se estudió la posibilidad de realizar una excursión a la Venta de Piqueras para que se pagara a suscripción pública un camino hasta allí[\[42\]](#).

Las pruebas ciclistas continuaron: el día 18 de mayo el Club Ciclista Logroñés impulsó la vuelta de Laguardia[\[43\]](#); el 24 se sumó a la fiesta del pedal de Éibar: una gran manifestación ciclista de aficionados de los tres territorios vascos cuyo

objetivo era impulsar una entidad que representara al ciclismo de la región, adhiriéndose esta institución a la Unión Velocipédica Española[\[44\]](#); socios del club, como Benito Illán, participaron en la carrera San Felices-Tricio-Miranda de Ebro-Haro celebrada en junio; y se realizó por vez primera la carrera Logroño-Torrecilla-Logroño[\[45\]](#). En esta última participaron las principales figuras del ciclismo riojano, entre ellos, Francisco González y Fermín Gómez, que ocuparon el primer y segundo puesto respectivamente[\[46\]](#).

Sin embargo, uno de los factores que causó mayor interés por el deporte entre los riojanos fue la actuación de Javier Adarraga en los Juegos Olímpicos de París de 1924, donde obtuvo la medalla de oro en pelota vasca dentro de la modalidad de pala corta. Este meritorio triunfo movilizó al Club Ciclista Logroñés, que presidía el citado Adarraga, publicando la siguiente petición en *La Rioja*:

A los ciclistas y deportistas: LA RIOJA nos ha detallado el gran triunfo obtenido por nuestro común amigo Adarraga en los Juegos Olímpicos de París, y siendo el alma y vida del deporte logroñés, me permito proponer a todos los deportistas de la capital y especialmente a la Sociedad de Ciclistas (de la que es presidente y fundador), que, sin perjuicio de otro homenaje más expresivo, le hagamos un recibimiento cariñoso, que bien pudiera consistir en salir hasta el límite de la provincia por la parte de Navarra, todos los ciclistas y deportistas que simpatice con la idea, con la enseña y distintivo que la Sociedad acordase, y entrar en la capital con auto en que seguramente llegará el campeón hasta su domicilio[\[47\]](#).

Pero, al margen de este recibimiento, cabe destacar que el prestigio de Adarraga fue, a la postre, fundamental para que el ciclismo contara con mayores apoyos institucionales. Así, en septiembre de 1924, contando con la subvención del ayuntamiento de Logroño, el Club Ciclista Logroñés preparó una carrera con el siguiente trazado de 72 kilómetros: Logroño, Navarrete, Nájera, Hormilleja, San Asensio, Cenicero,

Fuenmayor, Logroño[48]. Fue una nueva victoria para Fermín Gómez, siendo una de las carreras que «más entusiasmo» causó en el público, «que en gran número presenció la salida y llegada de los corredores»[49].

Durante los años siguientes, el ciclismo continuó teniendo presencia en la prensa, pero, con una intensidad menor, debido a que el fútbol y la pelota acapararon casi toda la atención. No obstante, sí que hubo momentos puntuales durante el año que fueron dedicados con exclusividad al ciclismo, como ocurrió con una de las principales carreras que impulsó el Club Deportivo Logroño, que absorbió durante estos años al Club Ciclista Logroñés[50]. Al margen de las ya citadas, durante los años finales de la década de 1920, sobresalió la Vuelta a Piqueras de 1924, una carrera que se adentraba en el parque natural de Sierra de Cebollera para llegar hasta la linde con la provincia de Soria y que comenzó como jira campestre y excursión para conseguir adscripciones de socios y otras personas ajenas al Club Ciclista Logroñés y así subvencionar un camino/carretera para lograr el acceso a la Venta de Piqueras. Sin embargo, no fue hasta 1927, cuando el club ciclista recibió un nuevo impulso al formar parte del Club Deportivo Logroño, promoviendo el recorrido de lo que a todas luces se podría considerar la primera carrera clásica del ciclismo riojano. Con un trayecto de entre 116 y 120 kilómetros (las fuentes varían en esta cuestión) la carrera, que gozó del beneplácito de la Unión Velocipédica Española y que se rigió por su normativa, comenzaba en Logroño para posteriormente adentrarse por el valle del río Iregua, atravesando la región camerana, y regresar de nuevo a la capital a través de Villamediana.

Esta carrera se celebró durante cinco años consecutivos coincidiendo con las festividades de San Mateo y, por consiguiente, el patrocinio del Ayuntamiento de Logroño[51]. En la prensa se señaló que los premios eran de gran valía y que ello invitaría a que a la prueba concurrieran «los mejores

corredores de Logroño, Burgos, Guipúzcoa, Vizcaya y [...] Álava», sobresaliendo de esta última provincia corredores como Urbina, Ochoa y García, que ya habían participado en otros eventos organizados en la comarca[\[52\]](#). Lo cierto es que los premios de esta primera edición no eran para menos: 400 pesetas y una bicicleta Victoria para el ganador y dinero en metálico para los siete siguientes clasificados (si bien las cantidades fluctuaron a lo largo de la década, disminuyendo en buena medida)[\[53\]](#). El campeón de esta I Vuelta a Piqueras fue el abulense domiciliado en Ordizia Ricardo Montero, seguido en segunda posición por el guipuzcoano Enrique Aguirre y el vizcaíno Francisco Cepeda: todos ellos ciclistas profesionales que solían ser elegidos por el Comité Vasco de ciclismo para este tipo de competiciones[\[54\]](#). De hecho, Ricardo Montero y su hermano Luciano (miembros del equipo ciclista Real Unión Club de Irún y campeones de España en ruta) fueron los líderes de la competición riojana hasta 1930, en la que se impuso el bilbaíno Federico Ezquerra. Durante la IV Vuelta a Piqueras, Ezquerra corrió en solitario desde su paso por Castañares de las Cuevas y consiguió sacar al segundo clasificado, el riojano José García *Fanfa* (corredor del Club Deportivo Logroño), casi 7 minutos de diferencia[\[55\]](#). Fue durante esta vuelta cuando eclosionó la figura del ciclista logroñés. La obtención de esta segunda posición fue el preludio de un progreso fulgurante constatado en la edición de 1931, donde se impuso a los mejores corredores de la Sociedad Ciclista Bilbaína y se convirtió en uno de los corredores riojanos más prometedores y exitosos, confirmándose así que su buena actuación en la VII Vuelta al País Vasco de 1930 no había sido producto de la casualidad. Sin embargo, su meteórica carrera se frustró en agosto de 1932, cuando en el campeonato vasco-navarro de ciclismo, que había organizado la Sociedad Deportiva Lagun-Onak de Azpetia, sufrió un accidente mortal en las inmediaciones de Zarautz[\[56\]](#).

Pese a su fallecimiento, con la eclosión de García como ciclista profesional, se cerró una etapa en el deporte riojano

que dejó en un segundo plano los años marcados por un ciclismo de aficionados y semi-profesionales. Porque junto a *Fanfa* hubo otros corredores como Dionisio Aldana que decidieron dar el salto a la profesionalidad. Así quedó constatado en la carrera de la Sociedad Umore Ona donde éste participó junto a *Fanfa* consiguiendo el séptimo lugar^[57]. A este progresivo afianzamiento del ciclismo profesional contribuyó también la programación regular de carreras como la Vuelta a Piqueras, que concitó el interés de los principales corredores del momento, sin olvidar el papel decisivo de Javier Adarraga como impulsor de este y otros deportes. Con este terreno abonado, el ciclismo riojano explotó de manera determinante durante la II República, coincidiendo con el afianzamiento, la mercantilización y la profesionalización de lo que ya podía denominarse sin ningún género de duda deporte de masas.

[1] Este artículo forma parte de una investigación financiada por el Instituto de Estudios Riojanos (Res. Nº 17/2019, de 5 de agosto) mediante la convocatoria de ayudas para estudios científicos de temática riojana del año 2019-2020, que lleva por título: «El deporte en La Rioja en tiempos modernos: un estudio de caso en perspectiva comparada de las localidades de Logroño y Haro (1874-1931)». Asimismo, se ha realizado dentro del Grupo de Investigación GIR03. Humanidades y Ciencias sociales en la Era digital y Tecnológica de la Universidad Isabel I, en el marco de la línea de investigación «L.06. Política, Economía, Sociedad y Memoria: El Estado en los siglos XIX a XXI» de la que soy investigador responsable. Y en el marco del proyecto PGC2018-094133-B-100 (MCIU/AEI/FEDER, UE)

[2] *La Rioja*, 1/XI/1910: 2.

[3] *La Rioja*, 13/I/1911:1.

[4] *La Rioja*, 4/VI/1911: 3.

- [5] *La Rioja*, 24/VI/1911: 2.
- [6] *El Heraldo Alavés*, 1/7/1912: 1. *La Rioja*, 28/VII/1913: 2.
La Rioja, 26/VI/1914: 1.
- [7] *La Rioja*, 6/IX/1917, p. 2.
- [8] *La Rioja*, 23/X/1919, p. 2.
- [9] *La Rioja*, 4/IV/1919, p. 3.
- [10] *Cantabria* (2), febrero de 1921, s.p.
- [11] *Cantabria* (3), 6/III/1921, s.p.
- [12] *Arte y Sport* (1), 9/XI/1921, s.p.
- [13] *Arte y Sport* (1), 9/XI/1921, s.p.
- [14] *Arte y Sport* (1), 9/XI/1921, s.p.
- [15] *La Rioja*, 15/XI/1921, p. 2. *La Rioja*, 13/XI/1921, p. 3.
Arte y Sport (4), 13/XI/1921, s.p.
- [16] *Arte y Sport* (4), 13/XI/1921, s.p.
- [17] *Arte y Sport* (5), 17/XI/1921, s.p.
- [18] *La Rioja*, 15/XI/1921, p. 5.
- [19] *Arte y Sport* (5), 17/XI/1921, s.p.
- [20] *La Rioja*, 15/X/1922, p. 6. *La Rioja*, 17/X/1922, pp. 3-4.
- [21] *La Rioja*, 5/11/1922, p. 7.
- [22] *La Rioja*, 15/3/1923, p. 3.
- [23] Archivo Histórico Provincial de La Rioja (AHPLR), Sig. GC-L/35/39, ff- 47v.-48r.
- [24] *La Rioja*, 18/9/1923, p. 3.

[25] Paseo de Príncipe de Vergara o Paseo del Espolón, zona de esparcimiento de la ciudad de Logroño, situada en las inmediaciones de su casco antiguo.

[26] *La Rioja*, 3/IX/1923, p. 3.

[27] *La Rioja*, 30/IX/1923, p. 2. *La Rioja*, 1/X/1923, p. 3. *La Rioja*, 9/X/1923, p. 3.

[28] *La Rioja*, 9/X/1923, p. 4.

[29] *La Rioja*, 12/X/1923, p. 2. *La Rioja*, 13/X/1923, p. 6.

[30] *La Rioja*, 17/X/1923, p. 2

[31] *La Rioja*, 21/X/1923, p. 2. *La Rioja*, 19/XII/1923, p. 2.

[32] *La Rioja*, 29/XII/1923, p. 2. *La Rioja*, 30/XII/1923, p. 4.

[33] *La Rioja*, 30/XII/1923, p. 4.

[34] *La Rioja*, 1/I/1924, p. 5. *La Rioja*, 13/I/1924, p. 2.

[35] *La Rioja*, 15/I/1924, p. 2.

[36] *La Rioja*, 17/I/1924, p. 2.

[37] *La Rioja*, 22/I/1924, p. 4.

[38] *La Rioja*, 22/I/1924, p. 4.

[39] *La Rioja*, 9/III/1924, p. 4.

[40] *La Rioja*, 23/III/1924, p. 2.

[41] *La Rioja*, 25/III/1924, p. 4.

[42] *La Rioja*, 19/III/1924, p. 2.

[43] *La Rioja*, 9/V/1924, p. 2.

[44] *La Rioja*, 24/V/1924, p. 2.

[45] *La Rioja*, 14/VI/1924, p. 4.

[46] *La Rioja*, 17/VI/1924, p. 5.

[47] *La Rioja*, 26/VII/1924, p. 2.

[48] *La Rioja*, 25/IX/1924, p. 2.

[49] *La Rioja*, 30/IX/1924, p. 2.

[50] *Logroño Deportivo* (1), 5/XI/1927, s.p.

[51] *El Heraldo Alavés*, 20/IX/1927, p. 1.

[52] *El Heraldo Alavés*, 15/IX/1927, p. 5.

[53] *El Heraldo Alavés*, 15/IX/1927, p. 5.

[54] *El Heraldo Alavés*, 20/IX/1927, p. 1.

[55] *El Heraldo Alavés*, 17/IX/1930, p. 3.

[56] Recuperado de
<http://www.bermemar.com/cepashis/deporsi/fanfa.htm>

[57] *Logroño Deportivo* (12), 21/1/1928, s.p.

“El presidente de las bicicletas”: Narciso Masferrer, factótum del ciclismo español (1898-1913)

1. Introducción

Barcelona, finales del verano o principios del otoño de 1936. En plena fase de terror revolucionario, una patrulla de control registra el domicilio de Narciso Masferrer Sala, situado en la Rambla de Catalunya número 41. Alguien lo ha denunciado a las nuevas *autoridades* anarcosindicalistas, por monárquico. Y ciertamente lo es, convencido y fervoroso, a juzgar por sus múltiples manifestaciones públicas al respecto, y a pesar de su remota y desconocida militancia republicana de finales de los años 80 y principios de los 90 del siglo anterior (López, 2016).

Entre abundante material comprometedor para su propietario, los patrulleros encuentran otro tipo de pista, concretamente una copa: el trofeo que Masferrer ha encargado para entregar al ganador de la siguiente edición de la carrera ciclista que lleva su nombre y que cada año, desde 1932, se celebra en su honor con gran éxito de público (Masferrer, 1932). Este detalle revela a ojos de los milicianos la identidad del anciano de gafas redondas, calva reluciente y venerable barbita blanca que tienen delante: lo identifican como el “presidente de las bicicletas”. Una anagnórisis que equivale a un indulto, ya que induce a los improvisados policías a soltar a su presa. Masferrer se salvará así de entrar en los calabozos del convento de San Elías y al cabo de poco tiempo saldrá clandestinamente de Barcelona con su esposa para pasarse a territorio franquista por Navarra, a través de la frontera francesa.

No tenemos la seguridad de que este relato sea verídico, o al menos que lo sea del todo y en todos sus detalles. Lo debemos a la pluma del periodista deportivo Ramón Torres, apodado *L'Avi* (“el abuelo”), y se publicó en *El Mundo Deportivo* en septiembre de 1968, la víspera de la disputa del Trofeo Masferrer de aquel año^[11] (Torres, 1968). Torres había conocido personalmente a Masferrer y lo había tratado mucho, antes y después de la Guerra Civil (el poco tiempo que este la sobrevivió, ya que falleció en abril de 1941); por lo tanto,

es probable que la historia se la contara el propio protagonista.



Figura 1. Trofeo Masferrer depositado en la sede de la Federació Catalana de Ciclisme

Fuente: fotografía del autor tomada el 29 de julio de 2017 en la sede de la Federació Catalana de Ciclisme.

La anécdota suena verosímil: Masferrer era un objetivo más que previsible para los revolucionarios, por su filiación política derechista y monárquica, por su protagonismo en la vida pública barcelonesa fruto de 40 años casi ininterrumpidos de periodismo deportivo, y por su posición social, vinculada a las clases adineradas a través de su cargo vitalicio de secretario general de la Cámara del Automóvil de Catalunya^[21]. Otros dirigentes deportivos catalanes de significación derechista tuvieron mucha menos suerte. Por ejemplo, Jaume García Alsina y su hijo, quienes fallecieron en el incendio de su gimnasio provocado por los (in)controlados (Fauria, 2005).

En cualquier caso, de esta historia se puede decir sin ninguna duda aquello de “se non è vero, è ben trovato”: después de toda una vida dedicada a luchar por la regeneración del país y la redención física y moral del pueblo a través de la difusión del deporte, suena a pura justicia poética que Masferrer salvara el pellejo gracias a que los que iban a arrestarlo lo reconocieran como el líder del movimiento deportizador español, y más específicamente como el máximo promotor del ciclismo. No es descabellado suponer que, conociendo su entrega total a sus ideales durante toda una vida, Masferrer se sintiera íntimamente halagado, una vez superado el susto, de que los representantes del pueblo, o si se prefiere del populacho barcelonés desencadenado, le perdonasen la vida en su calidad de “presidente de las bicicletas”.

Narciso Masferrer hizo de auténtico hombre orquesta en los inicios de la deportización de España: fue un propagandista y activista polideportivo, entregado sin reservas a todo lo que fuera promover cualquier forma de actividad física, preferentemente al aire libre. El propio Ramón Torres afirmaba en el citado artículo, sin exagerar, que Masferrer “tuvo durante medio siglo todos los resortes en mano del deporte español” (Torres, 1968). Ejerció su liderazgo infatigable en los inicios de la gimnasia o gimnástica, el fútbol, el atletismo, el olimpismo, el automovilismo y el turismo, tal y

como se detalla en otros artículos recogidos en el presente monográfico. Pero su terreno predilecto de acción, la niña de sus ojos, el deporte al que dedicó más esfuerzos y en el que más destacó como dirigente, fue el ciclismo. Él mismo lo reconoció en múltiples ocasiones en que hizo pública profesión de fe pedalística:

Yo tengo una especialísima predilección por las cuestiones ciclistas, en el velocipedismo cuento con las mejores amistades y esta insignificancia de *sportsman* (...) después de haberse hecho muchos chichones en los gimnasios, se afilió al ejército ciclista, cobijándose en las tiendas de la UVE, en las que si bien ha pasado por hondas amarguras, horas muy dulces y muy felices han recompensado penas y fatigas. En defensa de la UVE he sostenido las más rudas batallas... y lo que te rondaré morena (Masferrer, 1912a)

El ciclismo ha sido mi vida; el ciclismo lo he vivido yo, por el desarrollo del deporte velocipédico he derrochado todas mis energías (Masferrer, 1915b).

Así como el ciclismo lo fue casi todo para Masferrer, durante 40 años este lo fue casi todo para la Unión Velocipédica Española (denominación de la Federación Española de Ciclismo entre 1894 y 1953). Véase si no la lista de cargos y encargos federativos que desempeñó:

- Vocal (diciembre de 1899-diciembre de 1900)
- Vicepresidente (diciembre de 1900-diciembre de 1902)
- Presidente (diciembre de 1902-diciembre de 1904)
- Vocal y director del *Boletín Oficial* (diciembre de 1904-diciembre de 1905)
- Secretario general (diciembre de 1905-diciembre de 1909)
- Vocal y director del *Boletín Oficial* (diciembre de 1910-diciembre de 1911)
- Presidente (diciembre de 1911-enero de 1913)
- Presidente del congreso de la UVE (febrero de 1922)
- Presidente del congreso de la UVE (marzo de 1926)

- Representante de la UVE en el Comité Olímpico Español (1926-1930)
- Presidente del congreso de la UVE (febrero de 1928)
- Representante de la UVE en el congreso de la UCI de Ámsterdam (1928)
- Representante de la UVE en el congreso de la UCI de París (1929)
- Galardonado con la primera Medalla al Mérito Ciclista instituida por la UVE (1930)
- Representante de la UVE en el congreso de la UCI de Lieja (1930)
- Representante de la UVE en el congreso de la UCI de París (1931)
- Presidente del congreso de la UVE (febrero de 1932)
- Presidente y representante de la UVE en el Comité Olímpico Español-Delegación Nacional de Deportes (marzo de 1939-diciembre de 1940)



Figura 2. Narciso Masferrer Sala en su madurez

Un palmarés impresionante que identifica a Narciso Masferrer Sala como la piedra angular del edificio federativo, del que tan solo la enfermedad y la muerte pudieron apartarlo, y desde el cual impulsó todas las iniciativas clave de la historia del ciclismo español anterior a la Guerra Civil. En las páginas siguientes repasaremos la etapa inicial de esta impresionante trayectoria, la de mayor derroche de actividad y energías por parte de nuestro hombre, que va de 1898 a 1913. A partir de

esta fecha y hasta su fugaz regreso, en circunstancias extraordinarias, a la presidencia de la UVE (marzo de 1939), Masferrer pasó a convertirse en referente moral y en *deus ex machina* que intervino en asuntos de alta diplomacia interna e internacional de la federación, pero sin inmiscuirse en su día a día.

2. La UVE antes de Masferrer

En contraste con el enorme protagonismo de Masferrer en la vida de la UVE a partir de 1899, nuestro hombre está totalmente ausente en la etapa inicial de la federación, entre su gestación en 1894 y el traslado a Barcelona de su sede, en julio de 1899.

Los precedentes inmediatos y los primeros años de existencia (1894-1899) de la federación ciclista española se ubican en Madrid, a pesar de que el impulso decisivo para su creación surgió en Barcelona (Andrés, 1895; Velocipedismo, 1895) de la mano del empresario Claudio de Rialp Navinés, cofundador de la Sociedad de Velocipedistas barcelonesa e impulsor de *El Ciclista*, una de las principales publicaciones ciclistas de finales del XIX en España. Utilizando las páginas de este semanario como altavoz, Rialp promovió a partir de 1892 la creación de un ente federativo que organizara y ordenara la práctica velocipedista en España, a imagen y semejanza de lo que sucedía en los países vecinos del norte desde hacía unos cuantos años (Izquierdo y Gómez, 2003; Pernau, 2003; Torrebadella y Arrechea, 2015).

A la vista de este liderazgo, la sede de la nueva entidad podría haberse ubicado en Barcelona, pero Rialp decidió expresamente que debía estar en la capital del reino, alegando que “la unión solo desde Madrid podrá vigorizarse” (A. S., 1895) y ofreció la materialización del proyecto federativo a los propietarios de las tres publicaciones ciclistas de la capital del reino: José María Sierra, de *El Deporte Velocipédico*; Luis del Campo, de *El Veloz Sport*, y Julio

Amodio, de *El Nuevo Fígaro*. Estos aceptaron la propuesta (A. S., 1895) y fundaron la entidad entre finales de 1895 y principios de 1896, con sede la calle de la Libertad número 6, primer piso de la Villa y Corte (E. M. D., 1906).

Empieza en este momento (13 de febrero de 1896, fecha de legalización de sus estatutos) la etapa madrileña de la UVE, caracterizada por una fase ascendente, en que llegó a captar más de 4.000 socios (Canto Arroyo, 1914), y una descendente, a raíz del desastre de 1898. La pérdida de los últimos vestigios del imperio colonial español derivó en una profunda depresión colectiva en la metrópolis que en la minúscula parcela del velocipedismo se tradujo en una desmovilización casi total. El congreso de la UVE previsto para mayo de 1899 en Madrid se tuvo que anular por falta de concurrentes, y el comité central de la federación dimitió en bloque (X. de la Z., 1899a).

Hasta este punto, como hemos indicado, Narciso Masferrer se mantiene (casi) totalmente ajeno al movimiento federativo pedalístico, en contraste con su omnipresencia desde entonces hasta poco antes de su fallecimiento en abril de 1941. Las razones de este alejamiento son elementales, y no se deben a falta de interés de nuestro hombre por el problema de la institucionalización del ciclismo en España: Masferrer, nacido y criado en Madrid pero residente en Barcelona la mayor parte de su vida, vive no obstante durante estos años lejos de ambas capitales, donde se fraguó el nacimiento de la federación ciclista.

Masferrer se había casado en Madrid a mediados de 1891 con 24 años recién cumplidos (Noticias varias, 1891), y tanto él como su jovencísima esposa padecían de tuberculosis, una enfermedad que causaba estragos en aquella época. Empleado de la empresa Deutsch Compañía de Petróleos y Derivados, sus jefes deciden enviarlo a la sucursal de Sevilla para ver si el cambio de aires beneficia su precaria salud. Entre finales de 1891 y principios de 1895, pues, nuestro hombre vive en Sevilla, donde verán la luz sus dos primeros hijos: Ana (1892-1940) y

Narciso, fallecido a los pocos días de nacer^[3]. Su paso por la capital andaluza no ha dejado ningún rastro de su hiperactividad periodístico-federativa, que lo haría célebre en un futuro no muy lejano, o al menos nosotros no lo hemos localizado.



Figura 3. Boda de Narciso Masferrer y Esperanza Navarro, Madrid, julio de 1891

Fuente: fotografía cedida por Victòria Masferrer Alfonso, nieta de Narciso.

3. De la Unión Velocipédica Catalana a la Unión Velocipédica

Española

De hecho, la primera vez que el futuro factótum del ciclismo español interviene públicamente en el proceso de institucionalización de este deporte, no lo hace en el marco de la recién creada UVE, sino con motivo de la fundación de una entidad competidora, la Unión Velocipédica Catalana. Decimos “competidora” y no “separatista”, porque la UVC nunca tuvo veleidades políticas de corte catalanista: sus creadores, liderados por el médico Manuel Duran i Ventosa, hijo del prócer Duran i Bas, se consideraban tan españoles como los dirigentes madrileños de la UVE, pero ante el desinflamiento de esta última a raíz del desastre colonial deciden impulsar una entidad federativa regional que sirva mejor a la promoción del deporte velocipédico en Cataluña (Unión Velocipédica Catalana, 1898).

La UVC surge del Club Velocipédico barcelonés, que preside Duran i Ventosa y cuyo órgano de prensa es la revista *Los Deportes*, fundada en noviembre de 1897 y dirigida por Narciso Masferrer desde el Gimnasio Solé de la calle Montjuïc del Carme. Así es como el madrileño Masferrer, recién llegado a Barcelona (donde por cierto enviudó a finales de 1896) (Hojas sueltas, 1897), se convierte a principios de 1898 en el principal propagandista de la nueva entidad federativa catalana, que se constituye oficialmente a raíz de su primer congreso, celebrado en Barcelona en mayo de aquel año. Nuestro hombre será elegido “secretario publicista” en el comité de la UVC, presidido por el artista Genís Codina i Sert (Notas locales, 1898).

A parte de que la UVC tendrá muy poca vida, por no decir ninguna, o quizá por esto mismo, Masferrer se arrepentirá enseguida de haberla apoyado. Cuando a principios de 1899 se intuye la debacle de la UVE madrileña y Masferrer empieza a postularse como líder ciclista, este promueve la fusión entre las dos federaciones desde las páginas de *Los Deportes* (La reunión de Los Deportes, 1899) y mediante gestiones de

acercamiento entre los líderes de una y otra entidad (Ciclismo, 1899). La campaña de Masferrer tiene su momento álgido en la “excursión magna” (Ciclismo, 1899) en bicicleta al restaurante Ca l’Anguileró de la desembocadura del Llobregat, convocada por *Los Deportes* el día 9 de abril “para sellar la unión que entre todos existe, sin necesidad de acudir a asambleas”, a la que concurrieron más de 240 ciclistas (Nuestra excursión, 1899). Años más tarde, cuando Masferrer ya era un líder consagrado del velocipedismo español, este haría confesión pública de sus remordimientos por haber apoyado una entidad disidente:

Sé por experiencia propia –de ello me acuso con amargo dolor– lo que es ser disidente, sé a lo que la impremeditación conduce, como sé lo que significa el remordimiento y lo dulce que es volver al lugar donde nacieron nuestros cariños y brotaron nuestras amistades. Desde entonces condeno toda manifestación de deserción, como traición a los fines que una entidad persigue (...) desde entonces batallo y batallaré (...) por crear y mantener entidades de carácter nacional (Masferrer, 1910, p. 2).

Enseguida llegó (mayo de 1899) la mencionada debacle de la UVE, con la anulación del cuarto congreso y la dimisión del comité central madrileño. A partir de este momento, Masferrer se convierte en el líder del movimiento de salvación de la federación, siempre utilizando las páginas de *Los Deportes* como altavoz. Así, por ejemplo, el 11 de junio lanza un patético llamamiento para “impedir que todo perezca. Si el comité de Madrid abandonó sus puestos de una manera poco digna, dejando sus dimisiones, a falta de Congreso, en pleno arroyo, aquí están nuestros amigos de la sexta región, la más floreciente, que deben disponerse a recojer [sic] la herencia” (X. de la Z., 1899a). Efectivamente, sus gestiones con el *padre* de la UVE, Claudi de Rialp, y con el presidente del comité de la sexta región de la Unión (Cataluña y Baleares), el arquitecto Bonaventura Pollés i Vivó, desembocan en la toma

del poder federativo por parte de estos hombres y en el traslado de la sede de la UVE a Barcelona, que se materializa a principios de julio de 1899 (Unión Velocipédica Española, 1899).

Rialp se convierte en el nuevo presidente de la entidad, con Pollés como vicepresidente, cargos ratificados en el congreso celebrado en diciembre en Barcelona, anunciado y jaleado por Masferrer desde *Los Deportes* con argumentos tan curiosos como este: “El frío en aquella época por lo regular no es nada intenso, la vida de esta gran y hermosa capital está en todo su esplendor (...) El comité central, con muy buen acuerdo (...) preparará una serie de festejos para hacer más grata la permanencia de los compañeros de provincias a nuestro lado” (El próximo congreso de la UVE, 1899).

También resultan curiosos y hasta tiernos los esfuerzos de Masferrer para justificar su creciente protagonismo en los asuntos federativos, tras haber estado totalmente ausente en la etapa fundacional de la UVE. Por ejemplo, en septiembre de 1899 *Los Deportes* publica, en posición de artículo editorial, una “misiva suplicada”, sin firma pero en la que se adivina claramente el estilo del propio Masferrer. En ella se recuerda que este “antes que gimnasta fue ciclista y sigue siéndolo”, puesto que ya en 1883 formaba “en las filas de la inolvidable Sociedad de Velocipedistas, de Madrid”, cuyos miembros, incluido un jovencísimo Masferrer, recorrían “a diario las alamedas del Retiro de Madrid, en fila india, uno tras otro montados en aquellos clavos” (X. de la Z., 1899b).

Sea como fuere, Masferrer ha hecho una entrada triunfal en el movimiento unionista, perfilándose como el auténtico salvador de la UVE a través de sus gestiones y sus campañas periodísticas. Al principio se mantendrá en un segundo plano, tras Rialp y Pollés, pero muy pronto pasará a primera línea, apoyándose siempre en la eficaz plataforma que supone la publicación deportiva más leída de España en aquella época. De hecho, algunas de las decisiones más importantes del congreso

de diciembre de 1899 son fruto de propuestas de Masferrer: por ejemplo, la reforma descentralizadora de los estatutos, en que se otorga más autonomía (y más recursos económicos) a las regiones velocipédicas que constituyen la estructura territorial de la UVE; o bien el mantenimiento de las competencias de la federación en materia de carreras, punto en el que Masferrer se opuso resueltamente a la propuesta de un grupo de socios en el sentido de que la UVE se desentendiera de las competiciones y se centrara exclusivamente en el excursionismo (X. de la Z., 1899c).

Este protagonismo creciente de nuestro hombre dentro de la federación se explicita enseguida: Masferrer es designado delegado, o sea, portavoz del comité central en el V congreso de la UVE celebrado en Barcelona en diciembre de 1900, cosa que *Los Deportes* aplaude mediante una alabanza poco disimulada a su director: “Hombres de las iniciativas del sr. Masferrer, que son capaces hasta de resucitar muertos (...), han de conseguir que la Unión se levante y ocupe pronto el lugar que le corresponde entre las naciones civilizadas” (Ciclismo, 1900: 747). Con o sin ditirambos de este estilo [41], la asamblea ciclista reconoce abiertamente su creciente liderazgo, ya que lo designa vicepresidente en una nueva junta presidida por Bonaventura Pollés, y además le otorga un diploma en reconocimiento a su campaña pro Unión, que es ciertamente encendida y vibrante, como atestiguan patéticos llamamientos como este:

La UVE tiene sus brazos abiertos para todos los que quieran cobijarse en su augusto manto, que unidos en apretado haz y bien organizados, daremos fuerza moral y material sobre todo al nuevo comité; que éste, empujado por tan entusiasta mole, sostendrá con energía los derechos a que los ciclistas somos acreedores; y así unidos en compacto grupo, no ya suplicaremos, sino impondremos lo que de derecho nos pertenece (...) no defraudéis con vuestra actitud anómala los entusiasmos del nuevo Comité Central, y cual nosotros

gritad: ¡Viva la UVE! (N. M., 1900).

Buena falta le hacen a la UVE este tipo de campañas, porque la entidad ha llegado prácticamente muerta a Barcelona. En 1901, por ejemplo, contaba con apenas 900 socios en toda España, la inmensa mayoría catalanes (Pujadas y Santacana, 1994: 64), que contrastan con los más de 4.000 de finales de 1897 (Navarro, 1917: 61). En 1900 y 1901 la federación apenas registra actividad, más allá de los congresos anuales y de una carrera de 100 kilómetros entre Barcelona y Tarragona organizada por la UVE en mayo de 1901 y a raíz de la cual Masferrer, desde su nueva plataforma periodística en el diario *El Liberal* de Barcelona, explicita su doctrina de la propaganda por la acción: según él, con las pruebas ciclistas en carretera “no necesitan los apóstoles del ciclismo ir pregonando de pueblo en pueblo y de villa en villa las bondades del ciclismo”, porque ya lo hacen los propios corredores al impresionar a los espectadores improvisados de aldeas y masías, que nunca han visto un espectáculo como el de una carrera ciclista pasando por la puerta de sus casas (*El Liberal*, 27-5-1901). Esta teoría de la propaganda por la acción sería la base de las políticas de Masferrer durante toda su trayectoria como dirigente federativo, tal y como manifestaba él mismo años más tarde:

De todas las manifestaciones que registra el calendario ciclista (...) las que aportan mayor número de adeptos y de prosélitos a nuestra causa son esas carreras-vueltas en las que grupos numerosos de ciclistas van despertando a los dormidos pueblos hacia la realidad del sport” (Masferrer, 1926).

Es decir, para Masferrer la organización de competiciones de carretera no era tanto un fin en sí mismo, sino sobre todo un medio para propagar el ciclismo y el deporte en general entre la población, auténtico objetivo final de toda su acción propagandística y de liderazgo federativo, no tan solo en la UVE sino también en todas las otras iniciativas de

institucionalización del deporte en las que estuvo implicado directamente: Sociedad Gimnástica Española, Federación Gimnástica Española, Sportsmen's Club, Federación Catalana de Fútbol, Federación Española de Clubs de Foot-ball, Federación Atlética Catalana, Comité Olímpico Español, etcétera (Torrebadella, 2015; López, 2016). En el ámbito del ciclismo, al calor de esta doctrina o teoría masferreriana nacieron (o renacieron) el campeonato de España de fondo en carretera, el campeonato de España de velocidad y el de medio fondo tras moto, la Vuelta a la Provincia de Tarragona (1908), la Volta a Catalunya, el Trofeo Masferrer, y muchas otras pruebas, entre las cuales faltó poco para que figurara una tempranísima Vuelta a España, proyecto que Masferrer acarició durante 1911 y 1912 pero que tuvo que abandonar, como se verá más adelante (López, 2010).

Volviendo a 1901, en plena etapa heroica de la refundación de la UVE en Barcelona, identificamos otra iniciativa de Masferrer, significativa de su ambición, dinamismo y creatividad. En junio de aquel año el comité de la federación aprueba, a propuesta de nuestro hombre, instituir premios en metálico de 20 pesetas cada uno para los peones camineros que tuviesen en mejor estado el tramo de carretera bajo su competencia. Se trata de una medida más bien simbólica por lo que respecta a su efectividad, pero reveladora de una de las obsesiones de Masferrer durante los primeros lustros del siglo XX: la necesidad imperiosa de adecentar la lamentable red de carreteras del país, con el objetivo de facilitar la práctica ciclista pero sobre todo facilitar el despegue de la industria turística, cuyo enorme potencial económico Masferrer no dejó de pregonar durante toda su carrera periodística. En ausencia de una acción eficaz en este terreno de las administraciones, a las que nuestro hombre no cesó de fustigar desde sus tribunas periodísticas, Masferrer pretende que la UVE tome la iniciativa.

En diciembre de 1901 el congreso de la federación reelegió al

comité Pollés, el cual Masferrer continúa como vicepresidente e ideólogo-dinamizador indiscutible de la entidad, nuevamente honrado por la asamblea con un diploma en reconocimiento de sus campañas pro UVE (Unión Velocipédica Española, 1901). Fruto de otra de sus iniciativas es la recuperación del Gran Premio de la Unión, como se denominaba en aquella época al campeonato de España de fondo en carretera. La prueba se había celebrado por primera y última vez hasta entonces en 1897, con victoria del portugués José Bento Pessoa. El empeño de Masferrer conseguiría que la carrera se volviera a organizar en mayo de 1902 en un recorrido Mollet-Vic y regreso en el que se impuso el valenciano Tomás Penalva Camarasa (Las carreras del Gran Premio de la Unión, 1902). La prueba se disputaría ya sin interrupciones hasta la Guerra Civil.

4. Todo el poder para Masferrer

A medida que se va acercando la fecha del séptimo congreso anual de la UVE (8 de diciembre de 1902), *Los Deportes* va haciendo ambiente en torno a una candidatura de Masferrer a la presidencia de la entidad: es el último escalón en el ascenso meteórico de nuestro hombre en el organigrama federativo. El 2 de noviembre el semanario informa de que Pollés no tiene intención de presentarse a la reelección, y que este promueve la candidatura de Masferrer para sustituirlo. El anónimo articulista no deja dudas en cuanto a sus preferencias: "No hay ni puede haber más que un solo candidato: D. Buenaventura Pollés, y si este se empeñara en renunciarla, la de don Narciso Masferrer, a quien a todo trance deberían convencer si no han de verse abandonados los sagrados intereses de la Unión" (Ciclismo, 1902).

Como era previsible, la asamblea eligió por unanimidad un nuevo comité central presidido por nuestro hombre, en el que Pollés pasaba a ser vocal. En su discurso de toma de posesión Masferrer, revelando una cierta inseguridad en relación con sus méritos reales para convertirse a sus 35 años en presidente de la federación velocipédica, se sintió nuevamente

obligado a justificarse: “Yo apenas soy ciclista (...) pero todos vosotros sabéis el cariño, las simpatías que me merece este deporte”. A continuación retomó el relato de su pasado velocipedista, dedicando “un recuerdo a aquellos tiempos y a aquellos amigos que por los años de 1885 y 86 constituíamos la Sociedad de Velocipedistas”, e incluso afirmó que durante la etapa sevillana de su vida el líder madrileño del movimiento unionista había contado con él en relación con la fundación de la entidad:

Permitidme que evoque también el recuerdo del placer que sentí allá en tierra andaluza, donde cuidaba un día del estado delicado de mi salud, comprometida por el rudo batallar en defensa de estos y otros parecidos ideales, cuando mi amigo Manuel del Campo (...) solicitaba mi pobre concurso para cooperar a la obra que iniciaban los fundadores de la UVE y para trabajar en su compañía, en el *Veloz-Sport* (Masferrer, 1902: 773).

También es interesante ver cómo Masferrer utiliza su doble condición de madrileño y catalán para apuntalar su liderazgo deportivo, carta que jugará a menudo en el futuro. En un país con una tradición centralista tan fuerte, resultaba por lo menos llamativo que la sede de su primera federación deportiva no estuviera ubicada en la capital política sino en Barcelona, y de hecho los ciclistas madrileños no dejarían de resentirse ante este hecho potencialmente afrontoso para ellos (véase más adelante). Seguramente consciente de este hecho, Masferrer introdujo en su discurso de toma de posesión el siguiente pasaje:

La Unión proclama hoy a un hijo de Madrid para que siga los hermosos derroteros de los hijos de este país, del que soy oriundo y por el que siento los mismos amores que profesé a mi santa madre, catalana ella como todos mis ascendientes; ojalá que a mis paisanos les satisfaga el que un madrileño venga hoy a este honroso y elevado puesto; ellos son mis hermanos (Masferrer, 1902: 773).

Una vez con las riendas de la federación en sus manos, nuestro hombre se lanza a implantar su programa de revitalización y promoción del ciclismo, principal medio para garantizar la supervivencia de la propia UVE, puesto que por entonces se trataba ni más ni menos que de esto último. De hecho, por aquellas mismas fechas Masferrer está inmerso en la pelea por implantar otra entidad análoga, la Federación Gimnástica Española, fundada por él en 1898 y que acabará naufragando en 1903 por falta de apoyos, tanto desde la base de los practicantes y divulgadores de la gimnástica como desde las instituciones públicas. Por lo tanto, la continuidad de la federación ciclista no se podía ni mucho menos dar por descontada.

En el terreno institucional, Masferrer insiste (con escaso éxito) en su empeño por constituir los comités regionales de la UVE, pieza clave en la interlocución entre el comité central, aislado en Barcelona, y precario tejido ciclista del país. También redobla esfuerzos en materia de organización de competiciones, tanto en velódromos como en circuitos urbanos y en carretera. Por ejemplo, en 1904, aparte de volver a organizar el campeonato de España de fondo (disputado aquel año en Valencia), la UVE rescata, siempre a instancias de Masferrer, el campeonato de velocidad en pista, que no se celebraba desde 1896. La federación otorgó la organización de la prueba a un club de Palma de Mallorca que había inaugurado el año anterior el moderno velódromo del Tirador.

El catalán Paco Abadal fue proclamado ganador de la prueba por delante del gallego Manuel Neira en un ajustadísimo *sprint* disputado ante la plana mayor de la UVE presidida por Masferrer y un público numerosísimo, pero esta decisión del jurado generó una gran polémica porque gran parte de la concurrencia y muchos periodistas reclamaron la victoria para Neira. Ante la magnitud del desacuerdo, y a la vista de diversas pruebas y testimonios, la comisión deportiva de la UVE acordó días más tarde otorgar el campeonato a Neira

(Llunas, 1904a). Este conflicto hizo exclamar a Masferrer meses después: “Para celebrar el campeonato de España hemos estado esperando el maná inueve años seguidos!, y si nos descuidamos, dejamos el pellejo en el Tirador de Palma, después de tener que pasar el charco” (Masferrer, 1905). Como veremos, no fue este el único episodio polémico durante el mandato de nuestro hombre. La UVE no volvería a organizar la prueba hasta 1908, nuevamente a instancias de Masferrer.

En el ámbito de las infraestructuras, Masferrer impulsa una iniciativa para que entidades y particulares vinculados a la UVE subvencionen la instalación de “postes indicadores” en los cruces y en las zonas de peligro de las carreteras, tarea que la administración pública tenía abandonada. El propio Masferrer se convertiría a finales de 1903 en el primer particular que financiaba un poste indicador, concretamente una señal con la advertencia “bajadas rápidas” en las cuestas de Calella (Unión Velocipédica Española, 1903).

La misión de consolidación institucional de la UVE que se había autoimpuesto Masferrer no solo presentaba facetas agradables. Uno de los problemas más graves de la federación en aquella época era su debilidad presupuestaria, provocada por la dependencia exclusiva de las cuotas de los socios... y por la indisciplina de muchos de estos a la hora de pagarlas. Especialmente espinosa era la desidia de algunos cargos de la estructura regional de la federación, cónsules y/o dirigentes de comités regionales, encargados de recaudar las cuotas en las respectivas localidades o regiones y de remitir al comité central la parte que le correspondiera. Se producían muchos retrasos en estos pagos, y en algunos casos extremos el comité central no veía ni un céntimo, a pesar de las numerosas cartas de apremio dirigidas al moroso en cuestión. A iniciativa de Masferrer, ya en 1902 la UVE decidió imponer una medida drástica para atajar el problema: publicar cada mes en el *Boletín Oficial* de la entidad el llamado “cuadro negro”, denominación ominosa e inequívoca, en que se hacían constar

los nombres y apellidos de estos morosos (Remitido, 1903b). Esta iniciativa desencadenó una grave crisis en el seno de la federación, ya que uno de los cargos intermedios cuyo nombre apareció en este cuadro negro, Martín Osés, del comité regional de Zaragoza, reaccionó querellándose contra Pollés y Masferrer por injurias y calumnias (Remitido, 1903a). En abril de 1905 los tribunales fallaron a favor de estos últimos, cosa que no le ahorró a la federación y a los propios afectados la correspondiente dosis de inquietud derivada de estar inmerso en cualquier proceso judicial (M. M. A., 1905).

En el conflicto con Osés se puso nuevamente de manifiesto el carácter vehemente, hiperactivo y directo de Masferrer, que hasta entonces había beneficiado su carrera como dirigente federativo, pero que se iba a convertir en un arma de doble filo una vez instalado en la presidencia de la UVE. Sus dos años de mandato (fue reelegido en diciembre de 1903) estuvieron marcados por algunos conflictos y roces con varios sectores y personalidades del velocipedismo, cosa que le valió una cierta fama de persona intemperante y poco diplomática. De hecho, sus propios amigos ya apuntaron este defecto de su carácter en el número de *Los Deportes* que daba cuenta de su elección como presidente de la UVE en diciembre de 1902. Luciano Miguel Farga, por ejemplo, lo retrataba así: “El nervio de su fe está precisamente en creer que todos los hombres tienen el deber de concurrir como él y mejor a su lado a las buenas obras; por eso exige, impone y manda, como si su misión tuviera por fin ser el eco de las humanas conciencias” (Miguel, 1902). Por su parte, el periodista mataronés Antoni Viada era todavía más explícito en una semblanza de Masferrer publicada en el mismo sitio:

El peor de todos sus defectos (...) es que le falta lo que unos llaman “ductilidad” y otros “pastelería”, lo apellidado “diplomacia” y también “falsedad”. Masferrer prefiere a los hojaldres el pan candeal, límpido y puro; y estima mejor que los recodos la carretera amplia y despejada. Por esto cuando

pone la pluma para embestir a quien se le cuadra por delante, como la pone sobre seguro y el ímpetu no es flojo, hace daño (Viada, 1902).

Defectos de Masferrer cuyos críticos no dejarían de echarle en cara a raíz de otro de sus empeños vinculados con la consolidación de la UVE: que sus reglamentos fueran respetados en todas las competiciones celebradas en España, de manera que la UVE se erigiera en árbitro único y máxima autoridad ciclista del país, a imagen y semejanza de lo que pasaba en los países vecinos. Este fue uno de los objetivos anunciados por Masferrer en el congreso de diciembre de 1904, que aprobó el nuevo reglamento de competición propuesto por nuestro hombre, “con el decidido propósito de que su articulado se cumpla al pie de la letra”, según anunciaba él mismo en la revista madrileña *Arte y Sport* (D. Portes, 1903). Esto era el anuncio de una nueva era de rigor y de sanciones, prácticamente desconocidas hasta entonces en el gobierno federativo, y que, como se verá, casi dan al traste con la propia UVE al cabo de pocos años.

Durante el año 1904, Masferrer, reelegido presidente en diciembre de 1903, continúa ejerciendo el liderazgo oficial y efectivo de una UVE frágil, escuálida y pobre: él mismo revelaba a principios de 1905 que el presupuesto anual de la entidad era de apenas “2.000 duros” (Masferrer, 1905). Aparte de la desafortunada experiencia del campeonato de España de velocidad de Palma comentada más arriba, aquel año Masferrer puso en órbita la idea de convertir a la UVE en Touring Club de España, haciendo asumir a la federación las funciones que desempeñaban las instituciones de este nombre existentes en los países vecinos, cuyo máximo exponente era el Touring Club de Francia, dedicadas al fomento de la industria turística (D. Portes, 1904). A finales de 1907 esta propuesta de Masferrer se materializaría en un cambio de estatutos y de nombre de la UVE, que pasaría a llamarse UVE-Touring Club Nacional (Grau, 1907), si bien la actividad pro turismo de la entidad sería

más bien simbólica, a pesar del empeño del padre de la idea.

5. Un paso atrás, *ma non troppo*

A finales de su segundo mandato anual, la fatiga provocada por su continuo batallar en pro de la consolidación de la UVE confluye con la puesta en marcha de su nuevo proyecto empresarial (un almacén de productos para la agricultura) (López, 2016) para hacerle desistir de una segunda reelección. Nuestro hombre da un paso atrás en la estructura federativa en el congreso de diciembre de 1904 cediendo la presidencia a Enrique de Sorarrain, quien por lo visto poseía las dotes diplomáticas de las que carecía Masferrer y que eran necesarias para amansar las aguas de la entidad, algo agitadas por la hiperactividad y las formas expeditivas de nuestro hombre (Llunas, 1904b).

La retirada de este último es parcial: integra la comisión de turismo de la federación, expresión clara de su creciente interés por la materia, y pasa a ocupar una vocalía en la nueva junta. Además se hace cargo de la dirección del *Boletín Oficial* de la entidad, importante palanca de poder en la opinión de los socios. A iniciativa suya, el Gran Premio de la Unión de 1905 se disputó con salida y llegada en Tarragona, ciudad en la que tenía fuertes vínculos familiares (su segunda esposa era de allí). El desenlace de la prueba supuso la primera victoria catalana en el campeonato de España de fondo, a cargo de Pablo (o Pau) Pujol, de La Múnia.

El otro gran hito de la acción federativa de aquel año, como de costumbre ideado y promovido por Masferrer, fue la disputa el 24 de mayo de la primera gran carrera de motocicletas celebrada en España, la *Copa Sportsmen's Club*, en un recorrido Barcelona-Tarragona y regreso. Cabe recordar que en aquella época la federación ciclista todavía tenía competencias en materia de motociclismo, deporte que era visto como una modalidad del ciclismo. Masferrer patrocinó y organizó la prueba gracias a su doble condición de presidente de la

sección de ciclismo del importante club barcelonés y de vocal de la UVE (M. M. A., 1905). El protagonismo de nuestro hombre queda demostrado por el hecho de que, una vez desaparecido el Sportsmen's Club a finales de 1905, la federación ciclista se encargó de organizar las otras dos ediciones de la prueba (1906 y 1908), siempre bajo la batuta de Masferrer (Masferrer, 1915a).

Mientras tanto, el factótum del ciclismo continuaba con su incansable labor de afianzamiento institucional, y en aquellos meses lideró la renovación de los estatutos y de los reglamentos de competición, que fueron aprobados por el congreso de la UVE de diciembre de 1905. Uno de los cambios introducidos en el organigrama federativo fue la figura del secretario general, encargado de la gestión cotidiana de la entidad y potencial poder a la sombra del presidente. El elegido para este nuevo y estratégico cargo no fue otro que Narciso Masferrer, en un comité en el que volvía a la presidencia el arquitecto Bonaventura Pollés (Ciclismo, 1905).

Por aquellas fechas nuestro hombre había entrado en nuevo torbellino de hiperactividad, con la puesta en marcha de su negocio de productos para la agricultura y el lanzamiento del proyecto periodístico deportivo más influyente del siglo XX en España: el (entonces) semanario *El Mundo Deportivo*, que vio la luz el 1 de febrero de 1906 bajo su dirección. A partir de entonces y hasta el paso definitivo de Masferrer a la reserva como dirigente unionista (enero de 1913), *El Mundo Deportivo* se convirtió en portavoz oficioso de la federación, o más bien de su facción masferreriana.

En enero de 1906 la UVE ingresaba oficialmente en la Liga Internacional de Asociaciones Turistas siguiendo el plan de nuestro hombre de profundizar en la vocación turística de la federación ciclista (Unión Velocipédica Española, 1906a). En mayo de aquel año este ideaba e impulsaba desde la UVE una "estafeta motociclista" o viaje en motocicleta desde Barcelona a Madrid por etapas o postas para hacer llegar un mensaje de

felicitación a Alfonso XIII con motivo de su boda. El objetivo de la iniciativa era elevar el perfil de la UVE y darla a conocer tanto al gran público como a las élites políticas y sociales: “Al conducir de mano en mano un mensaje rápido de Barcelona, capital de la Unión, a Madrid, capital de España, hay que dar ante todo al país una muestra patente de lo que puede conseguir una federación deportiva cuando todos sus componentes no tienen otro ideal que su progreso y desenvolvimiento” (Unión Velocipédica Española, 1906b). El atentado de Mateu Morral desbarataría en gran medida estos planes.

En paralelo, la federación despliega su nueva política de rigor reglamentario, de explícita inspiración masferreriana, suspendiendo al campeón del Gran Premio de la Unión en 1902 y 1903, Tomás Penalva, por infracciones, cosa que le impidió competir en la edición de la prueba de 1906, igual que le sucedería al ganador de ese año, Luis Amunátegui, en la edición de 1908 (Masferrer, 1906; Creus, 1908). Fruto de otra iniciativa de Masferrer es la recuperación del *Anuario de la UVE*, que se había publicado anteriormente tan solo una vez, en 1898. La nueva edición vio la luz en 1907, con más de 250 páginas y el subtítulo “Guía del turista”, nuevo indicador de las ambiciones de Masferrer en este terreno. No obstante, la iniciativa no tendrá continuidad. Otro hito importante de la federación en 1907 es que por primera vez estuvo representada en un congreso de la Unión Ciclista Internacional. La persona elegida para dicha embajada es un nuevo síntoma del ascendiente de Masferrer en los asuntos de la entidad: Manuel de Mercader, corresponsal de *El Mundo Deportivo* en París (X. de la Z., 1906).

6. La UVE en guerra civil

El congreso de la federación de diciembre de 1907 marca el inicio de la última y tempestuosa etapa de Masferrer como líder federativo, antes de pasar en enero de 1913 a un segundo plano, o mejor dicho, a situarse *au-dessus de la mêlée*, como

referente moral y venerable asesor de los futuros líderes unionistas. En el desencadenamiento de las sucesivas y graves crisis federativas de este periodo confluyen tres factores o circunstancias: en primer lugar, el recrudescimiento de la política masferreriana de rigor reglamentario, mal comprendida y muy poco aceptada por los indisciplinados y caprichosos ciclistas españoles de la época; en segundo lugar, la agudización de la tensión Barcelona-Madrid en materia de gobernanza de la federación; y finalmente, el factor más grave de todos: la ruptura del hasta entonces homogéneo grupo dirigente barcelonés constituido en torno al tandem Pollés-Masferrer.

El congreso de diciembre de 1907, que reeligió al comité Pollés con Masferrer como secretario general, aprobó varias propuestas surgidas de la iniciativa de este último (Grau, 1907): un nuevo reglamento de competición, la incorporación del subtítulo “Touring Club Nacional” al nombre oficial de la federación, un cambio de denominación del Gran Premio de la Unión, que a partir de entonces (y hasta nuestros días) pasaría a llamarse campeonato de España de fondo, y el traslado de la sede de la federación al mismo edificio donde tenía su redacción *El Mundo Deportivo*. Otra decisión de la asamblea, igualmente inspirada por nuestro hombre, sería el detonante del conflicto Madrid-Barcelona: Masferrer se opuso a la pretensión del representante del comité regional madrileño, Ricardo Ruiz Ferry, de incrementar los recursos destinados a la estructura regional de la federación, y no solo eso, sino que además hizo votar una reducción importante de estos recursos. La respuesta de Ruiz Ferry fue fulminante: recién regresado a Madrid reunió a los líderes ciclistas de la capital descontentos con la gestión catalana de la federación y fundó una entidad competidora, la Federación Ciclista Española (FCE), con pretensiones de suplantar a la UVE en la dirección del movimiento ciclista español (Federación Ciclista Española, 1908). La amenaza no era despreciable para la UVE, una entidad débil y pobre, con una cifra ínfima de 754 socios,

según informaba su *Boletín Oficial* de enero de 1908. Masferrer tampoco se quedó corto ante esta disidencia, ya que le declaró la guerra abierta y sin cuartel desde la propia UVE y desde las páginas de *El Mundo Deportivo*, que durante aquellos meses se ven inundadas de feroces ataques a la FCE y a Ruiz Ferry (véase por ejemplo Masferrer, 1908a; Creus, 1908 y Arteman, 1908).

La respuesta de Masferrer no se limitó a una mera reacción, sino que se basó en una multiplicación de las iniciativas de promoción de la entidad y de captación de nuevos socios, sobre todo mediante la organización de competiciones de todo tipo, de acuerdo con su doctrina de propaganda por la acción. El hito más destacable de esta política fue la disputa, en diciembre de 1908, de la primera vuelta ciclista por etapas celebrada en España, la Vuelta a la Provincia de Tarragona, organizada por el cónsul de la UVE en Tarragona, el suizo William Tarin, y con el apoyo incondicional de la UVE y de *El Mundo Deportivo*. Con motivo de este evento, Masferrer apunta el que será uno de sus proyectos estrella en su cruzada por afianzar la UVE: la organización de la Vuelta a España (Masferrer, 1908b).

Con el paso de los meses la FCE iría perdiendo fuelle, hasta el punto de que a finales 1910 Ruiz Ferry había arrojado la toalla, regresando a las filas de la UVE (X. X., 1910). No obstante, el conflicto en torno a la aplicación rigurosa de los reglamentos federativos le dio oxígeno durante 1908 y 1909. El punto álgido de este conflicto se produjo en julio de 1909, cuando se organizaron en Valencia una serie de importantes carreras en el marco de la Exposición Regional de aquella ciudad, impulsadas por antiguos unionistas disidentes y celebradas al margen de los reglamentos federativos. Ello supuso una cascada de suspensiones, que afectaron por igual a corredores, organizadores y a la propia FCE y a Ruiz Ferry (Boletín de penalidades, 1909).

En medio de estas berracas, como se ha indicado, el núcleo

duro de la UVE empieza a resquebrajarse. Ya en febrero de 1909 un artículo anónimo publicado en el *Boletín Oficial* de la federación de aquel mes atacaba a los “radicales”, o sea, la facción del comité central de la UVE encabezada por Masferrer que predicaba sin cesar la necesidad de gastar los recursos de la entidad en organizar eventos y competiciones con finalidades propagandísticas y de captación de nuevos adeptos para el ciclismo. Unos objetivos más urgentes que nunca tras el surgimiento de una entidad competidora, como era la FCE. Frente a ellos se situaba el núcleo “conservador”, liderado por Bonaventura Pollés, partidario de gastar lo mínimo y acumular recursos, en previsión de futuras dificultades financieras para la federación (Masferrer, 1909). Este conflicto, latente al principio, se agudiza a partir de mayo de 1909, cuando Masferrer renuncia *de facto* a su cargo de secretario general (X. de la Z., 1909), y estalla en el congreso de diciembre de 1909.

Pollés había decidido no presentarse a la reelección, pero había patrocinado una candidatura oficialista encabezada por el periodista Andrés Rodríguez Dorado. Frente a este movimiento, Masferrer había maniobrado organizando una candidatura alternativa alrededor del ex presidente del Real Automóvil Club de Barcelona (posteriormente, Real Automóvil Club de Cataluña), Lluís R. de F. Baixeras. La igualdad de fuerzas entre ambos sectores provocó una enorme confusión, que se acabó resolviendo en enero de 1910 con la elección de un comité de salvación, presidido por el *padre* de la UVE, Claudi de Rialp (El XII congreso de la UVE, 1909; Cuestiones unionistas, 1910).

7. Una Vuelta a España para salvar a la UVE

Ante el retraimiento momentáneo del factótum Masferrer, el comité Rialp se dedicó durante el año 1910 a buscar la paz entre los ciclistas españoles, cosa que consiguió en buena medida, a pesar de la poca simpatía con que fue tratado por aquel desde las páginas de *El Mundo Deportivo*. El congreso de

diciembre de 1910 fue, pues, el de la reconciliación dentro de la federación, que supuso a la práctica la victoria total de las tesis masferrerianas. Se eligió finalmente el comité Baixeras, patrocinado por Masferrer, con este como vocal (X. X. 1910a y 1910b). Y como guinda, en enero de 1911 se disputó la primera Volta Ciclista a Catalunya, empresa titánica en aquella época fruto del empeño de Masferrer y de su gente. El brazo ejecutor del proyecto fue el redactor de ciclismo de *El Mundo Deportivo*, Miquel Arteman, bajo la cobertura institucional del Club Deportivo de Barcelona, entidad estrechamente unida al grupo de Masferrer (Arteman era secretario del club, y en diciembre de 1911 pasaría a serlo también de la UVE).

De hecho, la Volta fue concebida desde el principio por Masferrer y su gente como el primer paso hacia la clave de su proyecto revolucionario de consolidación del ciclismo y de su federación en España: la organización de la primera Vuelta Ciclista a España, en imitación del Tour y del Giro (López, 1910). Este gran evento, según los planes de nuestro hombre, debía servir de revulsivo definitivo para despertar entusiasmos, sumar adeptos, y en definitiva para que los adormecidos ciclistas españoles se aglutinaran en torno a su federación. Por el camino, Masferrer lanzaba exitosas iniciativas propagandísticas, como el gran mitin de Mataró de julio de 1911, que congregó a más de 1.000 ciclistas en una excursión entre Barcelona y la capital del Maresme (Masferrer, 1911).

Ante la escasa iniciativa de Baixeras, quien resultó ser más bien un presidente *decorativo*, nuestro hombre decide tomar nuevamente el bastón de mando de la Unión, y el congreso de diciembre de 1911 lo proclama presidente por tercera vez. Vuelve a coincidir de esta forma en la misma persona el liderazgo institucional y el efectivo. *El Mundo Deportivo* celebraba y justificaba así el resultado del congreso: “El único a quien se juzga capaz de implantar el nuevo régimen es

Masferrer y no sujeto a tutelas –como otras veces– [en alusión a su subordinación a Bonaventura Pollés en épocas anteriores] establecerá su plan de campaña” (J. G., 1911).

1912 será pues el año clave para el lanzamiento de su revolución pedalística particular en torno al proyecto de Vuelta a España. Una de las primeras decisiones de Masferrer en esta dirección fue reforzar la Volta a Catalunya, que en sus planes actuaba como avanzadilla del proyecto de ámbito español y que se disputó entre el 6 y el 8 de abril, haciendo que la UVE le otorgara el título de campeonato de España de fondo, que hasta entonces se venía disputando en la tradicional carrera anual de 100 kilómetros (J G., 1911). Ante las posibles suspicacias que pudieran surgir en torno al apoyo de la UVE a una carrera “regional”, *El Mundo Deportivo* se apresuró a dejar claro el carácter español y españolista de la iniciativa: “Unámonos, unámonos siempre secundando estas bellas obras (...) No es esta obra de exclusivistas, es obra donde lo que más vale es la fraternidad de elementos de distintos pueblos luchando por un título que lleva el nombre sacro y venerado de España” (Las grandes pruebas ciclistas, 1912).

Masferrer aprovechó el banquete de clausura de la segunda edición de la ronda catalana para anunciar, ante todas las fuerzas vivas del ciclismo español presentes, su proyecto de Vuelta a España (*Boletín Oficial de la UVE*, septiembre de 1912). A partir de este momento se lanza a una frenética actividad de propaganda y relaciones públicas para ponerlo en marcha. Las páginas de *El Mundo Deportivo* y del *Boletín de la UVE* se llenan de panegíricos en defensa del proyecto, y varios de sus colaboradores viajan repetidas veces a Madrid y al País Vasco, los otros centros ciclistas de la península, para recabar el apoyo de las fuerzas vivas pedalísticas de estas zonas. Todo será en vano. Ante la frialdad e incluso la indiferencia con que es recibido su proyecto fuera de Cataluña, Masferrer se declara derrotado en noviembre de 1912:

Fracasó la revolución (...) Las esperanzas que fundaban nuestros amigos en la revolución que dentro el elemento ciclista debía operar la Vuelta a España eran grandísimas. Los desengaños experimentados ante la indiferencia de los correligionarios y ante la guerra sorda que se ha hecho a la carrera inventando patrañas que nadie se ha atrevido a sostener, han dado fin con la voluntad de quienes ansiaban la revolución dentro del ciclismo (X. X., 1912).

Ante esta situación, el comité central de la UVE, con Masferrer al frente, presentó su dimisión irrevocable. En un congreso extraordinario celebrado en enero de 1913 el factótum cedía definitivamente el bastón de mando de la federación, agotado por más de 13 años de lucha constante en pro del ciclismo español y de su frágil estructura institucional (Asamblea velocipédica, 1913). Pero Masferrer estaba demasiado enamorado de este deporte y había dedicado demasiadas energías a su promoción como para desentenderse totalmente de su evolución: desde entonces, y sobre todo a partir de 1924, se convierte en una especie de patriarca de la federación, continuamente solicitado por sus sucesores, siempre *au-dessus de la mêlée* y actuando como referente moral y delegado para asuntos internacionales y de alta política, sin mezclarse en el día a día de su gestión y dirección política. Este era el papel que habría desempeñado felizmente y a plena satisfacción de todas las partes, hasta su muerte, si no se hubiera cruzado en su camino y en el de todo el país la tragedia de la Guerra Civil. El desenlace de esta volvió a colocarlo en el sillón de presidente de la UVE, aunque esta vez por poco tiempo (falleció en abril de 1941), y seguramente a su pesar, puesto que a sus 72 años aquel no era precisamente el colofón que él habría previsto para su carrera como dirigente deportivo. Pero la fuerza de los hechos se impuso con una contundencia inapelable.

8. Conclusiones

Son varias las personalidades relevantes en los inicios del

proceso de institucionalización del ciclismo en España: desde el padre indiscutible de la iniciativa, Claudi de Rialp Navinés, hasta el marqués de Casa Alta, pasando por José Barunat, Luis del Campo, Bonaventura Pollés, etc. Pero la figura clave, la piedra angular, el líder indiscutible e infatigable de esta etapa heroica es Narciso Masferrer Sala. Desembarcado con cierto retraso en el movimiento federativo, por motivos profesionales y personales, a partir de 1899 agarra la batuta de la Unión Velocipédica Española y no la suelta hasta enero de 1913, agotado y baqueteado por 13 años de lucha constante por salvar a la frágil federación de las sucesivas marejadas que la amenazan.

En este liderazgo son claves varios factores: en primer lugar, la pasión de Masferrer por el ciclismo, que solo apagará su propia muerte en abril de 1941; en segundo lugar, la personalidad emprendedora, arrojada, vehemente y tribunicia de nuestro hombre, un auténtico líder natural entregado a su misión autoimpuesta de salvar, literalmente, al país y al pueblo español a través de su deportización; en tercer lugar, su arrolladora vocación periodística, que lo lleva a fundar y a dirigir, entre otras publicaciones, los dos semanarios deportivos más influyentes de finales del XIX y principios del XX en España, *Los Deportes* y *El Mundo Deportivo*; y finalmente, su doble condición de catalán y madrileño, carta que sabrá jugar astutamente en el ejercicio de su liderazgo deportivo (no solo pedalístico) para sortear las crecientes dificultades que planteaba el hecho de que la capital deportiva del país fuera Barcelona, mientras que la capital política, muy celosa de sus prerrogativas, era Madrid.

La magnitud de su obra y la intensidad de su dedicación a la implantación del ciclismo y del deporte en general son méritos sobrados para hacerlo justo merecedor del título eterno de “presidente de las bicicletas”.

Bernat López

Departament d'Estudis de Comunicació

Universitat Rovira i Virgili

Referencias

A. S. (1895, 24 de julio). “La Unión Velocipédica”. *El Deporte Velocipédico*, p. 4.

“Asamblea velocipédica. El XV congreso de la UVE” (1913, 23 de enero). *El Mundo Deportivo*, pp. 1-3.

Andrés, S. (1895, 3 de julio). “La Unión Velocipédica”. *El Deporte Velocipédico*, p. 6.

Arteman, M. (1908, 18 de junio). “Ciclismo”. *El Mundo Deportivo*, p. 3.

“Boletín de penalidades” (1909, agosto). Boletín Oficial de la UVE, p. 171.

Canto Arroyo, F. (1914). *Ciclismo*. Biblioteca Los Sports. Barcelona: Imprenta Bayer Hermanos.

“Ciclismo” (1899, 1 de abril). *Los Deportes*, p. 110.

“Ciclismo” (1900, 25 de noviembre). *Los Deportes*, pp. 747-748.

“Ciclismo” (1902, 2 de noviembre). *Los Deportes*, p. 665.

“Ciclismo” (1905, 16 de diciembre). *Los Deportes*, p. 816.

Creus, M. F. (1908, 23 de abril). “Ciclismo. Campeonato de España”. *El Mundo Deportivo*, p. 3.

D. Portes (1903, 20 de noviembre). “Los deportes en Cataluña”. *Arte y sport*, pp. 9-10.

D. Portes (1904, 20 de febrero). “Los deportes en Cataluña. Crónicas a... 120 a la hora”. *Arte y sport*, p. 7.

“El XII congreso de la UVE. Comentarios” (1909, 16 de

diciembre). *El Mundo Deportivo*, pp. 1-3.

“El congreso de la UVE” (1904, 17 de diciembre). *Los Deportes*, pp. 793-794.

“El próximo congreso de la UVE” (1899, 22 de octubre). *Los Deportes*, pp. 960-961.

E. M. D. (1906, 8 de febrero). “X aniversario de la fundación de la Unión Velocipédica Española”. *El Mundo Deportivo*, p. 2.

E. M. D. (1910, 13 de enero). “Cuestiones unionistas. De actores a críticos”. *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Fauria, J. (2005, 24 de junio). “El COC va desfilar a Anvers”. *El 9*, p. 20.

“Federación Ciclista Española” (1908, 13 de enero). *El Heraldo de Madrid*, pp. 4-5.

“Hojas sueltas. Aniversario” (1897, 15 de diciembre). *Los Deportes*, p. 59.

Grau, Jaime (1907, 12 de diciembre). “XI congreso de la Unión Velocipédica Española Touring Club Nacional. Apreciaciones”. *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Izquierdo, Eugenio, María Teresa Gómez (2003): “Els orígens del ciclisme a Espanya: l’expansió del velocípede de final del segle XIX”. *Apunts. Educació física i esport* 71, pàgs. 6-13.

J. G. [Jaime Grau] (1911, 14 de diciembre). “La asamblea velocipédica. El XIV congreso de la UVE”. *El Mundo Deportivo*, pp. 1-2.

“La reunión de Los Deportes” (1899, 15 de marzo). *Los Deportes*, pp. 89-90.

“Las carreras del Gran Premio de la Unión” (1902, 25 de mayo). *Los Deportes*, pp. 308-313.

“Las grandes pruebas ciclistas. Vuelta de Cataluña” (1912, 28 de marzo). *El Mundo Deportivo*, pp. 1-2.

Llunas, J. (1904a, 24 de septiembre). “El campeonato de España”. *Los Deportes*, pp. 601-606.

Llunas, J. (1904b, 10 de diciembre). “El congreso de la UVE”. *Los Deportes*, pp. 777-780.

López, B. (2010). “The failed Vuelta Ciclista a España of 1913 and the launching of the Volta a Catalunya (1911–1913): Centre versus periphery in the struggle for the governance of cycling in early twentieth-century Spain”. *Sport in History*, 30 (4), pp. 547-569.

López, Bernat (2016). “La forja de un apóstol. El joven Narciso Masferrer en su cruzada por la ‘deportización’ de España”. En Almuiña, C., Martín, R. y Pelaz, J.-V. (dirs.). *Perfiles de periodistas contemporáneos*. Madrid: Fragua, pp. 89-110.

Masferrer, N. (1901, 27 de mayo). *El Liberal* (Barcelona).

Masferrer, N. (1902, 21 de diciembre). “Discurso de D. Narciso Masferrer en el Congreso de la UVE al tomar posesión de la presidencia”. *Los Deportes*, pp. 772-775.

Masferrer, N. (1903, 30 de enero). “Unión Velocipédica Española”. *Arte y Sport*, p. 8.

Masferrer, N. (1905, 30 de enero). “Unión Velocipédica Española”. *Arte y Sport*, p. 8.

Masferrer, N. (1906, 16 de agosto). “Licencias y descalificaciones”. *El Mundo Deportivo*, pp. 2-3.

Masferrer, N. (1908a, 9 de enero). “Cuestiones unionistas. Sin entendernos”. *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Masferrer, N. (1908b, 3 de diciembre). “Campeonato de Cataluña

(fondo)". *El Mundo Deportivo*, p. 2.

Masferrer, N. (1909, 23 de septiembre). "Cuestiones unionistas. Del amigo, el consejo". *El Mundo Deportivo*, p. 2.

Masferrer, N. (1910, 7 de abril). "A mis amigos...". *El Mundo Deportivo*, p. 2.

Masferrer, N (1911, 13 de julio). "La unión de los ciclistas. El mitin monstruo de Mataró". *El Mundo Deportivo*, pp. 1-2.

Masferrer, N. (1912a, 14 de marzo). "Retratos a pluma. Periodistas deportivos. IV. Luis Zozaya". *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Masferrer, N. (1915a, 8 de febrero). "Motociclismo. La Copa Sportsmen's Club". *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Masferrer, N. (1915b, 29 de noviembre). "Biblioteca Los Sports. Ciclismo. Un libro de Canto y Arroyo". *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Masferrer, N. (1926, 18 de agosto). "Prefacio". *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Masferrer, N. (1932, 18 de mayo). "Una bella carta de agradecimiento de D. Narciso Masferrer". *El Mundo Deportivo*, p. 1.

Miguel Farga, L. (1902, 14 de diciembre). "Narciso Masferrer". *Los Deportes*, p. 1.

M. M. A. (1905, 20 de abril). "Los deportes en Cataluña". *Arte y Sport*, pp. 11-12.

Navarro, Emilio (1917). *Álbum histórico de las sociedades deportivas de Barcelona*. Barcelona: Imprenta José Ortega.

N. M. [Narciso Masferrer] (1900, 23 de diciembre). "Ciclismo. A los ciclistas indiferentes". *Los Deportes*, p. 810.

“Notas locales” (1898, 26 de mayo). *La Vanguardia*, p. 2.

“Noticias varias” (1891, 24 de julio). *El Día*, pp. 2-3.

“Nuestra excursión” (1899, 15 de abril). *Los Deportes*, pp. 122-123.

Pernau, Gabriel (2003): *Catalunya a pinyó fix*. Barcelona: Meteora.

Pujadas, X., C. Santacana (1994). *Història il·lustrada de l'esport a Catalunya*. Vol. 1. Barcelona: Columna.

Torrebadella, X. (2015). “Forjando los Juegos Olímpicos de Barcelona: La contribución de Narciso Masferrer y Sala en la configuración del deporte nacional e internacional (1900-1910)”. *Citius, Altius, Fortius*, 8 (1), 61-103.

“Remitido” (1903a, 6 de septiembre). *Los Deportes*, pp. 570-571.

“Remitido” (1903b, 20 de septiembre). *Los Deportes*, pp. 602-603.

Torrebadella, X., F. Arrechea (2015). *Los orígenes de una ciudad Olímpica*. Madrid: CIHEFE.

Torres, R. (1968, 6 de septiembre). “Semblanza de don Narciso Masferrer Sala”. *El Mundo Deportivo*, p. 20.

“Unión Velocipédica Catalana” (1898, 1 de enero). *Los Deportes*, pp. 76-77).

“Velocipedismo” (1895, 2 de agosto). *El Imparcial*, p. 4.

“Unión Velocipédica Española” (1899, 16 de julio). *Los Deportes*, p. 730.

“Unión Velocipédica Española” (1903, 13 de diciembre). *Los Deportes*, pp. 797-798.

“Unión Velocipédica Española” (1906a, 1 de febrero). *El Mundo Deportivo*, p. 3.

“Unión Velocipédica Española” (1906b, 10 de mayo). *El Mundo Deportivo*, p. 4.

“Unión Velocipédica Española. Apreciaciones” (1901, 15 de diciembre). *Los Deportes*, pp. 787-789.

Viada, Antonio (1902, 14 de diciembre). “Silueta. El nuevo presidente de la UVE N. Masferrer”. *Los Deportes*, p. 757.

X. de la Z. (1899a, 25 de junio). “Crónica rápida. Súplicas”. *Los Deportes*, pp. 1-2.

X. de la Z. (1899b, 17 de septiembre). “Crónica rápida. Misivas suplicadas”. *Los Deportes*, pp. 871-872.

X. de la Z. (1899c, 17 de diciembre). “El congreso de la UVE. Impresiones”. *Los Deportes*, pp. 1085-1086.

X. de la Z. (1906, 18 de juliol). “De aquí y de allá”. *El Mundo Deportivo*, p. 2.

X. de la Z. (1909, 6 de mayo). “De aquí y de allá”. *El Mundo Deportivo*, p. 1.

X. X. (1910a, 8 de diciembre). “La asamblea ciclista. ¿Hacia dónde?”. *El Mundo Deportivo*, pp. 1-2.

X. X. (1910b, 15 de diciembre). “La asamblea ciclista. XIII congreso de la UVE”. *El Mundo Deportivo*, p. 1.

X. X. (1912, 7 de noviembre). “La fracasada carrera. La Vuelta a España. V... y último”. *El Mundo Deportivo*, p. 3.

[1] La carrera se celebró anualmente de 1932 a 1994, con

escasas interrupciones. El ganador de la última edición es el ciclista catalán Àngel Edo.

[2] Las oficinas de la Cámara estaban ubicadas en su domicilio particular de Rambla de Catalunya n. 41.

[3] Información proporcionada por los hermanos Masferrer Andreu, nietos de Narciso Masferrer.

[4] Años más tarde el propietario del semanario, Josep Llunas, peleado con Masferrer, señalará a este último como autor de estos artículos laudatorios anónimos, hecho que si fuera cierto los convertiría en autoalabanzas disfrazadas: “Nosotros no somos de aquellos periodistas que, fiándolo todo al dios Éxito y confundiendo al escritor con el gacetillero, no hacen más que emborronar cuartillas dándose autobombos bajo pseudónimos diferentes y siempre en forma ridícula para el que sabe ver sus travesuras” (El congreso de la UVE, 1904).