

Alicante

DEL VELOCÍPEDO A LA BICICLETA



Momentos de Alicante
Gerardo Muñoz

El término «velocípedo», con el significado de «máquina de ruedas que mueve la persona sentada en ella mediante dos manubrios para correr con la mayor velocidad», fue recogida por primera vez en español por los lexicógrafos **Gaspar y Roig** en 1855. Por su parte, «velocipedista» todavía tardaría cuarenta años en ser registrado en un diccionario (Zero, 1895).

El primer velocípedo del que se tiene noticia (llamado «celerifère») fue inventado en 1790 por el conde francés **Mede de Sivrac**: un aparato hecho de madera, sin pedales ni dirección, que solo servía para rodar sobre él por las laderas de las montañas.

El 12 de junio de 1817, el barón alemán **Karl von Drais** presentó su «máquina andante», que contaba con una rueda delantera que podía girarse usando unas barras y que impulsaba apoyando los pies alternativamente sobre el suelo.

En 1839, el herrero escocés **Kirkpatrick Macmillan** construyó un modelo de metal y con pedales que hacían girar la rueda trasera. Pero como no patentó el invento, en 1846 lo copió **Gavin Dalzell** de Lesmahagow, quien difundió este velocípedo que los ingleses llamaban «bones-beater» («batidor de huesos»), por las sacudidas que sufría el ciclista al tener las ruedas sólidas. En Francia fueron los hermanos **Ernest y Pierre Michaux** quienes lanzaron un modelo en la década de 1850 que tuvo un gran éxito y que vendieron hasta 1870.

En 1869 se introdujeron en Gran Bretaña los neumáticos de goma maciza montados en el acero y, en 1873, el inglés **James Starley** acopló en el velocípedo una rueda delantera tres veces más grande que la de atrás, lo que proporcionaba más velocidad, pero también más inseguridad.

En Alicante, la primera referencia documentada del velocípedo la encontramos en el «Eco de Alicante» del 9 de junio de 1869, en una noticia en la que se informaba de que «son innumerables ya los establecimientos que hay en París dedicados a los aficionados a este vehículo (...) una compañía que fabrica diariamente trescientos velocípedos».

Aparato todavía demasiado novedoso, el velocípedo era conocido en un principio por los alicantinos como una herramienta utilizada para realizar ejercicios acrobáticos. Así, en septiembre de

1876, la italiana **Miss Filomena** admiró al público alicantino durante varias noches con el espectáculo que ofrecía en el templete del Casino: «(...) viste caprichosos trages, maneja el velocípedo con soltura y elegancia, mereciendo especial mención el difícil ejercicio de cruzar varias hileras de sillas, pasando rápidas curvas, en la infinidad de botellas inflamadas por una composición química y luces de bengala», contaba «El Graduador». Este mismo periódico noticiaba el 6 de noviembre de 1879 una «escentricidad»:

«Ayer mañana llegó a la fonda del Vapor un súbdito francés, y después de haber descansado y almorzado ligeramente, emprendió de nuevo su caminata a la ciudad de Murcia, sobre el magnífico velocípedo de que se sirve para sus singulares expediciones. Escusado es decir que desde la espesada fonda hasta ya muy avanzado en el camino de Elche, fue acompañado por multitud de curio-

el lexicógrafo Zero en 1895 y por el diccionario de la Real Academia Española en 1899, pero en la prensa alicantina ya apareció por primera vez el 5 de diciembre de 1889 («El Diario de Orihuela»). Por su parte, velocipedista fue sustituida primero por ciclista (que no prosperó) y después por ciclista.

En noviembre de 1895, catorce alicantinos solicitaron al Ayuntamiento permiso para poder circular con sus velocípedos por un paseo de la ciudad y a una hora determinada. El alcalde les autorizó a circular todas las mañanas por el paseo del Duque de la Victoria (paseo de Campomar), «siempre que para ello procuren no interrumpir el tránsito público».

Y es que en la década de 1890 las bicicletas se hicieron muy populares en Alicante. Tanto, que el 10 de marzo de 1896 el alcalde, **Barón de Finestrat**, publicó un bando en el que hizo saber «que habiéndose desarrollado extraordinariamente en esta ciudad la afición al sport velocipédico y siendo por consiguiente considerable el número de ciclistas que a todas horas circulan por las vías y paseos públicos con peligro muchas veces de los transeúntes y paseantes, se hace preciso reglar en algún modo el libre uso de tal medio de locomoción y al efecto se dispone:

»1.º Hasta las ocho de la mañana podrán pasearse en velocípedos y bicicletas por las

cada maquina que transite por la vía pública bien de propiedad particular ó alquiler pagará por semestre anticipado diez pesetas». Una bicicleta costaba entonces el salario de tres meses de un trabajador medio, si bien el precio bajó en 1909 a menos de un mes de trabajo.

A pesar de las disposiciones municipales, por los libros de registro de la Casa de Socorro sabemos que, a finales del siglo XIX, las bicicletas provocaban tantos atropellos de peatones en las calles alicantinas como los carruajes. Y el 22 de diciembre de 1905 «La Voz de Alicante» se quejaba de que «es imposible andar por esta ciudad pues a todas horas se halla uno expuesto a ser atropellado por un velocípedo. La osadía llega al extremo de que hasta el andén de los paseos es aprovechado. Y las ordenanzas municipales resultan inútiles, así como los encargados de hacerlas cumplir». Los accidentes y protestas hicieron que se sucedieran los bandos municipales (28-9-1912, 15-1-1915), advirtiendo de las multas que se serían penalizados los ciclistas infractores.

El ciclismo de competición nació el 31 de mayo de 1889 en París (catorce años antes del primer Tour), con la celebración de una carrera en el parque de Saint Cloud en la que participaron siete ciclistas. Las grandes fábricas de bicicletas tenían sus propios corredores, que cobraban grandes sumas de dinero. En agosto de 1896, el célebre ciclista **Jacquelin** llevaba ganados 50.640 francos y se preveía que alcanzaría los 100.000 al finalizar el año.

Por aquellas fechas (agosto de 1896), como parte de los festejos en honor de Nuestra Señora del Remedio, el Ayuntamiento organizó los días 6, 11 y 14 las primeras pruebas ciclistas en Alicante (desfile, cabalgata y retreta, respectivamente), que desde la plaza de San Francisco recorrieron «los paseos de Luchana y Mártires hasta la puerta del muelle».

Estas carreras ciclistas se organizaron casi todos los años durante las fiestas de agosto, divididas en diferentes categorías y con variados premios. Las del año 1897 se celebraron ya en el velódromo «El Rayo», construido en Benalúa. Y en las de 1900 el circuito tenía una extensión de 54 kilómetros (Alicante-Santa Pola-Elche-Alicante).

El Ayuntamiento anunció que se celebraría en agosto de 1926 la «I Vuelta a Alicante», con recorrido por buena parte de la provincia. Pero al final no llegó a celebrarse por diversos motivos, quedándose inédito el cartel que había realizado para la ocasión **Emilio Varela**.

Según la prestigiosa revista «Nature», la bicicleta fue el más notable progreso científico realizado en las últimas décadas del siglo XIX. («El Liberal», 30-8-1898).



so que admiraban aquel método extraño de locomoción y la destreza del que lo montaba.»

Pero, poco a poco, los alicantinos fueron aficionándose a este invento. A mediados de 1886 eran más de una docena los que estaban inscritos a la revista madrileña «El Velocípedo», que tenía por objeto «propagar el uso de tan higiénico y agradable vehículo».

La máquina fue perfeccionándose paulatinamente. En 1885, el sobrino de James Starley, **John**, unió los pedales a una cadena que giraba la rueda de atrás (del mismo tamaño que la delantera) y acopló frenos, lo que le confería una mayor seguridad, razón por la cual fue conocida como «bicicleta segura». Y en 1888, el también inglés **John Boyd Dunlop** inventó unos neumáticos con un tubo interior relleno de aire que amortiguaban en gran medida los golpes y una cubierta de caucho que evitaba en parte los pinchazos.

Al mismo tiempo, la palabra velocípedo empezó a ser sustituida por la de bicicleta (también por biciclo, aunque no duró mucho). Bicicleta fue recogida por



calles y paseos siempre que los que lo hagan vayan provistos de cornetas ó timbres de aviso.

»2.º Durante el resto del día solo podrán circular por las calles en velocípedo ó bicicleta pero siempre con corneta ó timbre de aviso, esperándose de la cultura de los aficionados a la velocipedia que escusen cuanto puedan el paso por las calles céntricas y más frecuentadas de la población y cuando lo hagan que sea con moderada velocidad.

»3.º No podrán circular por la noche velocípedos y bicicletas sin llevar la correspondiente luz que acuse su presencia.»

En 1897 el Ayuntamiento aprobó el cobro de arbitrios por velocípedos: «Por