

## LOS INICIOS DEL CICLISMO EN BILBAO - PRIMERA PARTE

30 THE RUDGE CYCLE COMPANY, LIMITED.

**The Rudge Bicycle No. 2.**



This is a Machine made to suit the requirements of riders who do not feel disposed to go in for the higher priced machines, and we think we have attained our object of supplying a machine of thoroughly good qualities at a low price. It will be found to surpass many of the high-priced machines. Our patent ball bearings are fitted to both wheels, and the material used is of the best. All the wearing parts are carefully hardened, and handles are bent as above. Spoon brake and mud-guard are fitted to all machines, unless ordered otherwise. Detachable cowhorn handle-bar.

The Machine being so low in price, we cannot deviate from standard patterns without extra charge.

**FINISH.—ENAMELLED. PLATED PARTS.**

**PRICE £12.**

Complete with Tool Bag, Oilcan, and Spanner.

EXTRAS.—Hollow handle-bar and T handles, 10/-; ditto spade handles, 15/-

LIST OF EXTRAS, PACKING, &c., ON PAGE 32.

Archivo familia Ybarra, de la Diputación Foral de Bizkaia año 1889

### EL PRINCIPIO:

El día 4 de Febrero de 1645, en Fonatinebleau se da a Jean Theron una concesión por 30 años para fabricar un vehículo de cuatro ruedas que funcionaría sin caballos para dos personas, que yendo sentadas lo

impulsaran con sus pies.

En el año 1780 Jean Piere Blanchard, un francés de 16 años que poco más tarde crearía el paracaídas. Inventó con Maguirier un vehículo soportado por dos ruedas unidas por una barra, en la que se impulsa con los pies apoyados en el suelo.

No se podía imaginar el señor conde Siurac en el año 1790 el desarrollo y tremendo auge que tomarían los velocípedos y luego las bicicletas en todo el mundo. Cuando inventó un vehículo de dos ruedas al cual llamó "celerífero". El aparato era todo de madera, tenía forma de cuadrúpedo, caballo o león de patas rígidas.

Entre cada pata iba instalada una rueda, el jinete se colocaba a horcajadas sobre el animal era suficientemente bajo para que los pies tocasen el suelo.

Era un vehículo soportado por dos ruedas unidas por una barra.

Lo sostenía por la cabeza y pegaba alternativamente con cada pie para darse impulso y así avanzar a grandes zancadas.

Dos años después se cambió el nombre de celerífero a velocífero y al jinete se le llamó velocípedo.

Era un aparato con dos ruedas en el mismo plano y no se podía avanzar más que en línea recta.

El carroceros de París Michaux se dio cuenta que para bajar las cuestas tenía que encoger las piernas y pensó en poner un soporte para los pies y así se pasó a los pedales en la rueda delantera.



La primera escuela de ciclismo en Berlín tuvo un gran éxito, por la falta de peligro en el aprendizaje, ya que las ruedas, altas, estaban unidas por una fuerte cuerda.



UNO DE LOS PRIMEROS CICLISTAS EN BERLÍN

La foto primera la primera escuela de ciclismo en Berlín, gran éxito por falta de peligro ya que las ruedas altas estaban unidas por una fuerte cuerda.  
la segunda foto año 1905 alta escuela de ciclismo  
archivo de la Revista As del año 1935.



El francés Michaux, el primero en fabricar bicicletas, con su velocípedo, que fue admirado en la Exposición Universal de París (1867) como una maravilla técnica.



Karl Freiherr von Drais, guadaluposques superior e inventor de la bicicleta (1815), con su burlesca máquina llamada "draisine".

la primera foto El francés Michaux, el primer fabricante de bicicletas  
En París en el año 1867.

segunda foto Carrera de la Unión de Ciclistas en Berlín el año 1892  
en el Paseo Unter Den Linden.

tercera foto Karl Freiherr Von Drais, guadaluposques inventor de la bicicleta el año 1813,  
con su burlesca máquina llamada "draisine".  
archivo de la Revista As del año 1935

En el año 1818 el barón Karl von Draiss hace más ligero y estable el vehículo, que es de madera y comienza a conocerse con el nombre de "draisiana".

El herrero escocés Kirkpatrick Mac-Millan construye en 1839, un velocípedo movido por dos pedales que

están unidos por barras a la rueda posterior. La parte delantera tenía un diámetro de 75cm y la trasera de 10cm.

Hacia el año 1861 el francés Pierre y su hermano Ernest Michaux, inventan el pedal y el biciclo. Un cuerpo de hierro forjado y ruedas de madera con rebordes de hierro.

Los franceses con la guerra franco-prusiana no hicieron caso del invento y algunos años después presentaron un nuevo modelo con el que empezaron a ganar dinero.

Ochenta centímetros tenía la rueda delantera y sesenta la trasera. El freno se manejaba haciendo uso de unos puños giratorios colocados en la guía. Los pedales eran de bronce, el sillín de madera recubierto de cuero.

Se podía correr hacia tras y hacia delante.

En el año 1868 se colocaron sobre las llantas tubos de caucho macizo. Al año siguiente se empezaron a utilizar gomas huecas de fuerte sección que se ajustaban al fondo de las llantas por medio de un cable circular de acero, cuyas extremidades se unían con una tuerca con contra-tuerca.

De esta forma se facilitaba el rodamiento y la disminución de ruido.

Este artilugio tuvo una favorable acogida entre la aristocracia francesa.

En el año 1865 la familia Micheaux llega a fabricar 400 bicicletas por año.

En el año 1867 Madison plantea la idea de hacer los marcos de la bicicleta con tubos de acero.

El 14 de Mayo de 1868 el inglés James Moore, gana en París la primera carrera ciclista. Participan 200 entusiastas. La media horaria del ganador es de 12,5 km por hora.

En el año 1874 James Starley patenta en Inglaterra la primera bicicleta femenina, dotada de un solo pedal que se monta de costado.

En el año 1876 Harry Lawson inventa la cadena de transmisión. La rueda trasera se convierte definitivamente en motriz. Los radios de las ruedas son de acero.

En el año 1885, John Starley igualó el tamaño de las dos ruedas y el irlandés Dunlop adoptó la cámara neumática en la bicicleta. Se inicia la fabricación de la bicicleta Rover.

**The Rudge Youth's Tandem Tricycle No. 1.**

The specification below will show the great improvements for this season, and there can be but one question as to it being the best Tandem made for Youth. It is constructed so as to be easily made convertible, and can, if desired, be made suitable for two young ladies to ride.

SPECIFICATION.—32in driving wheels. 20in steering wheel (fin. tyres). Patent balance gear. Ball bearings. Four bearing axle. Stanley head. Patent leather dress-guard to front. Adjustable seat-pillar and handle-bar.

FINISH.—ENAMELLED. PLATED PARTS.

PRICE £15 : 15 : 0.

EXTRAS.—Dress-guard at back, 2/6; lamp, from 12/6; hornet, 10/6.  
LIST OF EXTRAS, PACKING, &c., SEE PAGE 52.

Archivo familia Ybarra, de la Diputación Foral de Bizkaia año 1889

La casa Michaux fue el más célebre constructor de velocípedos.

El 31 de Mayo de 1868, un inglés llamado Moore gana la primera carrera conocida.

París-Rouen de 134 km de distancia, el inglés fue a una media de 11,739 km la hora.

En esta carrera compitieron 130 concursantes, cinco de ellas mujeres.

Al estar los pedales en la rueda delantera se creyó que cuanto mayor fuese la rueda delantera, mayor velocidad.

Se llegaron a construir velocípedos con una rueda delantera de más de dos metros de diámetro.

Las sucesivas carreras fueron dando experiencia y perfeccionando el invento.

El hermano de Michaux fue profesor del Príncipe de Gales, de Eduardo VII y también dio clases al hijo de Napoleón III etc.....


Pierre Michaux murió el 9 de Enero de 1883 pobre y casi olvidado.

En Bar-Le Duc (Meuse) le han levantado un monumento en su honor.



22 THE RUDGE CYCLE COMPANY, LIMITED.

**The Rudge Bicycle Racer.**



ALL CHAIN WHEELS ARE DETACHABLE.

SPECIFICATION.—28in. tangent wheels. Hollow rims. Hollow cranks. Racing rat-trap ball pedals. Cork handles.

FINISH.—ENAMELLED. PLATED PARTS.

MARVELLOUS WORLD'S RECORDS ACCOMPLISHED ON THIS MACHINE.

{	1 MILE IN 2m. 31 $\frac{1}{8}$ s.	10 MILES IN 27m. 5 $\frac{3}{8}$ s.
	25 MILES IN 1h. 11m. 5 $\frac{3}{8}$ s.	
	21 MILES 498 YARDS IN ONE HOUR.	

**PRICE £20.**

*Weight complete about 20lbs.*

Archivo de la familia Ybarra, de la Diputación Foral de Bizkaia año 1899

\*Adentrándonos en el tiempo hemos encontrado en el periódico Irurac-Bat del 23 de Mayo de 1868, un artículo titulado: Revista Velocipedista y aclara los primeros tiempos de los velocípedos y bicicletas en Bilbao.

Bilbao fue de las primeras poblaciones que acogió con entusiasmo este nuevo invento, no podía quedarse atrás en medio de la agitación que se ha

apoderado en los apasionados a este género de ejercicios.

Aquí en Bilbao se encuentran velocipedistas pertenecientes a todas clases de la sociedad que pueden competir con los mejores de Europa.

Se les puede ver en la escuela práctica del Campo Volantín, donde se alquilan velocípedos de toda clase y dimensiones.

Creemos que muchos niños y jóvenes de Bilbao terminaran manejándolo con la misma maestría que el célebre "Chistu" toca el silbo y el tamboril.

Se importan de París de los constructores Michaux y Sergent et Chaquier y los fabricados en Bilbao por el constructor de carruajes señor Blancou, de origen francés afincado en Bilbao desde el año 1855.

Y el reputado fundidor señor Sagardui y algún que otro hábil mecánico.

Fabián Diaz es un pequeño fundidor del Campo Volantín y vende un velocípedo en buen uso a precio módico, en el año 1885.



la primera foto, los primeros "abrecamino" detrás Alfredo Köscher con el cristal protector en Berlín la carrera de Steher.

la segunda foto, el gador Augusto Lehr, carrera con bicicleta de rueda alta, premio Imperial de Berlín año 1888. Archivo de la Revista As del año 1935

Los hay de dos, tres ruedas pero son los primeros los que predominan por su mayor ligereza y maniobra. Hay quien opina que se podía simplificar aún más haciéndolos de una sola rueda, pero solo estaría al alcance de ciertos acróbatas.

Algunos practicantes tratan de formar un club como los que ya existen en París.

Se habla de una excursión compuesta por vehículos de dos y tres ruedas que partiendo de Bilbao visitarán los distintos puntos de baños de la costa.\*

\*Tan grande y fabulosa es la fabricación de estos chismes en París que los rateros se dedican al robo de velocípedos, los desmontan y venden las piezas sueltas a los fabricantes.

Pero en nuestras ciudades se va haciendo

insoportable tal medio de locomoción, que convertido en un entretenimiento resulta expuesto para los niños y mortificante para los grandes\* Alfredo de Laffitte, en Euskal-Herria año 1892.

En Bilbao cuando adquiere alguna fuerza en sus piernas, ahí está el biciclo.....

Uno de los sports que hay que fonetizar.

Así veréis correr por el Campo Volantín o la Gran Vía, haciendo sonar esa graciosa trompetilla para que os hagáis a un lado y luciendo las torneadas pantorrillas a más de un velocipedista con su ajustada camiseta y su inverosímil gorrilla.

Ya toda la realeza monta en bicicleta, el zar de Rusia, el príncipe Carlos de Dinamarca, el príncipe Jorge de Grecia y Waldemar príncipe de Dinamarca.

En Bilbao lo que empezó siendo un caso aislado, un deporte de moda entre las clases pudientes se va democratizando y extendiéndose entre las diversas capas de la población.

La clase obrera lo considera el ocio de señoritos.

Los Félix Aguirre, Luis Briñas, Perico Mac-Mahon, Manolo Elorduy, Tomás Amann, Mario Losada y Ángel Llona eran los habituales con sus velocípedos en el Campo Volantín.

Estos mismos en el año 1886 en representación de los ciclistas, solicitan al consistorio bilbaíno se autorice el uso de los velocípedos por las calles de La Estufa, Sendeya, Campo Volantín y el Camino a Las Arenas.

Eran artefactos peligrosos, difíciles de manejar, las caídas frecuentes y peligraba la integridad del

corredor.

Los velocípedos dejan paso al triciclo, bicicleta, tándem, bicicletas para señoritas y surge la bicicleta con cadena y multiplicación.

La familia Ybarra posee un catálogo de bicicletas y de velocípedos.

Es una casa inglesa llamada Rudge Cycle Company y su fábrica está en Coventry.

El catálogo es del año 1889 y los precios que figuran en él, oscilan entre las diez libras y las treinta libras con una gran variedad de modelos.

La delegación para España, esta en Francia en la ciudad de Bayona.

En Agosto de 1887 con motivo de las fiestas de Bilbao, se propone al ayuntamiento la celebración de una carrera en el Campo Volantín el sitio más idóneo porque reúne las mejores condiciones lugar apartado y con poco bullicio.

Con una banda de música que llame la atención y atraiga al público.

En el año 1888 hay en Bilbao un club llamado, Club Velocipedista de Bilbao que lo preside Luis Echevarría.

Se fundó el año 1885 y empezó con tan solo diez y ocho socios.

Pero tienen un problema los velocipedistas, carecen del terreno adecuado para el aprendizaje y no se pueden preparar para las distintas carreras que se celebran por todas las ciudades de España.

Es el paseo del Campo Volantín el más adecuado a primeras horas de la mañana de escasa afluencia, haciéndose responsable la sociedad de cualquier percance que pueda ocurrir.

En las fiestas de la villa de 1889, se autoriza el uso de la Plaza Elíptica a modo de velódromo.

En el año 1892 es Cándido Palomo el presidente del club, popular y querido personaje de todos los aficionados al ciclismo.

Se le puede ver pasear con una buena bicicleta y su elegante atuendo deportivo.

Cuenta "Camarón" que en cierta ocasión se presentó Cándido Palomo en su bicicleta por el Campo Volantín, con un flamante pantalón de franela color blanco de verdadera fantasía y elegancia, algo normal en su persona.

Cuanta más gente admiraba sus habilidades, él más se lucía tuvo la mala suerte que el pedal rasgó el elegante pantalón, dejando al descubierto ese lugar por donde se queman los pucheros, las damas abochornadas se taparon la cara con sus abanicos.

Las normas morales por aquellos años eran muy estrictas pero se van suavizando, antes no se permitía correr sino llevabas cubierto todo el cuerpo. En Agosto de 1892 se empezó a ver el culotte corto antes estaba mal visto.

En el año 1896 el Club Velocipedista crea una insignia de plata que identifique a todos sus socios, como la tienen otras sociedades deportivas.

Es una rueda de velocípedo alado con una franja esmaltada en granate.

A los socios se les cobra 2,50 pesetas mensuales y una cuota de entrada de 25 pesetas por pertenecer al club y hay que tener más de diez y seis años.

Si abandona el club debe devolver la insignia y se le reintegrará lo que pagó al ingresar, cinco pesetas pero

tiene que estar en buen estado.

En ese año Julián Emperale es el secretario del club y su presidente se llama Pedro Basterra.

También existió un bar llamado, Bar del Velocipedista que era como una especie de club, su dueño se llamaba Federico T. Curling Well's que estaba casado con Elizabeth Mary Welley.

Estaba situado en Desierto-Erandio en la calle San Nicolás 236.

Allí se reunían los velocipedistas después del paseo ciclista a tomar cervezas, jarabes y sandwiches y también tenía un sitio para dejar los velocípedos.

Su mujer vendía sandwiches en el paseo del Boulevard junto a la casa de los Arellano, durante las fiestas de Bilbao el año 1888. El matrimonio vivía en la fonda en Erandio.

Curling fue un destacado velocipedista en el Bilbao de los primeros tiempos de ese deporte.

En Junio de 1890 deja el negocio por tener que ausentarse y traspasa su acreditado establecimiento de provisiones para buques, venta licores y fonda.

En el mejor punto de la margen derecha de la ría. En Agosto de ese año se queda con el negocio Ramiro de Ordozgoitia Rementería.

El 10 de Setiembre de 1892 se celebró una carrera de velocípedos, organizado por la colonia inglesa de Bilbao en el hipódromo de Lamiaco. Ganaron todos los premios los ingleses excepto un segundo premio que fue para el club velocipedista de esta villa.

En la tercera carrera los corredores se encontraron, con algunos mal intencionados pinchazos en las gomas de aire de las máquinas.

El señor Arcot tenía una de repuesto y pudo correr, ganando el primer premio.  
A las fiestas de Haro acudirán varios velocipedistas del Club de Bilbao.



velódromo de Bilbao  
foto del Archivo Diputación Foral de Bizkaia

## EL VELÓDROMO DE BILBAO

Se inauguró el 24 de Junio de 1896, fue un acontecimiento deportivo de primera magnitud. Estaba entre las calles Autonomía, Alameda San Mamés y fue uno de los primeros de España. Su arquitecto era Pedro Basterra, en la alcaldía de Bilbao el regidor se llamaba Emiliano Olano. Tenían 120 socios y cuatro honorarios. Con las mismas dimensiones que los velódromos de Burdeos



y Búfalo(París).

Rodeaba al velódromo una gran valla de madera de dos metros de altura, con una superficie de 210.000 pies.

Tenía dos entradas por el camino de la Cerca y por la calle Autonomía.

La pista se hizo con asfalto de Maeztu y tenía una longitud de 333 metros. Era de forma elíptica y con peralte.

Se financió con una subscripción popular encabezada por el señor Adolfo Urquijo, la viuda de Epalza, los señores de Chávarri y don Tomás Zubiría.

Se emitieron obligaciones de cien pesetas al 4%.

Este velódromo tuvo una vida efímera, la expansión urbanística de Bilbao lo convirtió en un solar apetecible y sucumbió a la especulación.

Desde el velódromo se veía el chacolí de Zollo y los árboles del palacio de los señores de Zabálburu.

El relato de la prensa nos dice que asistió numeroso público, hermosísimas y elegantes señoras.

La primera carrera fue la Vasco-Navarra a nueve vueltas de tres mil metros.

Tomaron parte Schutz, Jude, Labadie de San Sebastián, Pablo Mascarón y Alejandro Acha de Bilbao.

En la carrera para jóvenes corrió Damborenea.

Carrera de tándem a doce vueltas, cuatro mil metros ganaron unos franceses Loste y Beconnais tardaron seis minutos y quince segundos. Esta modalidad fue la última de la tarde y el público se entusiasmó con esta carrera.

El Veloce Club de Bayona-Biarritz, The Dar Ling Cicle Cº en San Juan de Luz eran visitantes frecuentes del otro lado de la frontera. También la Sociedad Ciclista

de Santander etc.....

En su última época se celebró en el velódromo una carrera de velocípedos y comenzó con un match concertado entre dos corredores franceses: Carman y Buisson y luego tres carreras más.

El espectáculo terminó con una prueba de dominio y habilidad entre varios ciclistas, era casi de noche montados en sus bicicletas al revés llevándola de espaldas, con una cuchara en la boca y un huevo perdía quien lo dejase caer.

El ganador fue Buisson que recorrió un kilómetro en esa postura.

Había un tranvía que llevaba en el frontal, el nombre de Velódromo con la siguiente ruta: la Plaza Vieja, Zabálburu, pasando por Fernández del Campo hasta Alameda San Mamés por diez céntimos.



Archivo Diputación Foral de Bizkaia

## LOS PROPAGADORES:

Antonio Peña Goñi (donostiarra 1846-1896) compositor y crítico musical es un gran admirador y dice que San Sebastián es un foco del ciclismo. "Todo se hace en bicicleta en San Sebastián, hasta el reparto de la leche".

Ruperto Chapí (Villena 1851-Madrid 1909) el compositor de Zarzuelas, también usa ese medio de transporte que se está haciendo tan popular en Madrid. Se edita una revista *Deporte Velocipédico* mensualmente desde 1895, con las caricaturas de Chapí y Peña Goñi en bicicleta.

## LOS PRECURSORES DEL CICLISMO

Así los llama Julián Echevarría "Camarón", fiel notario de su tiempo y escudriñador de la historia deportiva de Bilbao.

En un artículo publicado por él el 17 y 18 de Mayo de 1955 en el Correo.

Por aquellos años el Club Velocipedista de Bilbao organizó la prueba Bilbao-Balmaseda-Bilbao y la ganó Vicente Fatrás, Alejandro Acha rompió el sillín. El señor Picaza le sucedió en el cargo de la presidencia del club a Salustiano Mogrovejo hermano del escultor Nemesio.



Alejandro Acha



Cirilo Gana

## CIRILO DE GANA

Al velódromo donostiarra de Atocha se fueron, Alejandro Acha, Cirilo Gana y Vicente Fatrás. Este velódromo era una pista de 400 metros, con dos rectas paralelas y dos curvas que se unían, una de ellas sin peralte y con el suelo de arena, la otra estaba pavimentada de cemento.

El primer premio consistía en un regalo de la reina María Cristina.

Salieron veloces los tres bilbaínos, llevando el tren en todo momento.

Al terminar la cuarta vuelta Cirilo se sale del peralte y fue a caer sobre las señoras y señoritas que estaban presenciando el espectáculo, en un lugar preferente susto y estropicio, quitasoles rotos, sombreros abollados, los meriñagues y las faldas desajustadas y el rubor en las mejillas ante tal situación.

CINA era su abreviatura, su nombre era Cirilo Gana fue un gran atleta y un gran cazador era vicepresidente de la Sociedad Venatoria de Bilbao. Había nacido en Madrid el 30 de Enero de 1870, al igual que sus hermanos Tomás y Juan.

Su padre se llamaba Tomás de Gana Uhagón de origen bilbaíno, mas concretamente este apellido procede de Gorliz y Plencia. Don Tomas de Gana fue agente de cambio y bolsa a finales de siglo.

Su madre se llamaba Josefa Álvarez, la familia se vino a Bilbao entre 1892 y 1893.

Cirilo hizo la mili como cabo, en la primera brigada de Sanidad Militar.

Con 27 años Cirilo pesaba 90 kilos y medía 1,83, tenía 0,42 de cuello, 0,46 de antebrazo y 0,68 de muslo.

Su constitución era muy parecida a la Secundino Acha otro culturista de la época y dotado para todo tipo de deportes.

Practicó el boxeo, el culturismo y el ciclismo.

Fue figura destacada de finales del siglo XIX.

Fue socio del Gimnasio Zamacois, del Club Velocipedista de Bilbao, de la Federación Atlética Vizcaína y socio de honor del Club Deportivo de Bilbao.

Fue un comerciante con variados negocios de suministro industrial, también fue concejal y diputado durante la Dictadura de Primo de Rivera y vocal del Asilo de Huérfanos y Sala Cuna de la Casilla.

Era un hombre de derechas como Salustiano Mogrovejo con el que coincidió a lo largo de los años en el consistorio bilbaíno.

El 23 de Mayo de 1924 dio una interesante conferencia sobre "Los primeros tiempos del ciclismo en Bizkaia" en los salones del Club Deportivo, coincidiendo con la Fiesta del Pedal en Eibar.

El 11 de Setiembre de 1899 se casó con Julia Alegría Uría, pero murió el 5 de Setiembre de 1900 sin darle hijos.

Volvió a casarse con Josefina Garay con la que tuvo cuatro hijos: Josefina, Tomás, Enrique y Elena religiosa del Sagrado Corazón de Jesús en Avigliana (Turín).

Vivió sus últimos años en Bilbao, en las Rampas de Uribearte en el número uno, en la casa de los Aburto.



**VICENTE FATRAS NEIRA**  
Archivo Luis Alberto Egea-Auñamendi



**FATRAS, con su indumentaria ciclista**

## VICENTE FATRÁS NEIRA

En setiembre de 1892 corrió la prueba Bilbao-Castrejana-Zorroza-Bilbao y la ganó.

Era un gran tipo con aire escandinavo, sobre una máquina "Robinson" de gomas macizas.

Vestía camisa de mangas largas, pantalón y medias altas, con zapatos.

Se cubría la cabeza con una gorra de visera, provista de un guarda cogote.

Su aspecto era inconfundible a pesar de las trazas de algunos de ellos.

Las máquinas de ruedas macizas sucedieron a las de caucho hueco y luego hicieron su aparición los neumáticos.

Todas estas bicicletas eran de rueda fija y en la horquilla delantera llevaban unos descansillos, donde el ciclista ponía los pies en las cuestas abajo abandonando los pedales cuya velocidad de rotación no se podía seguir.

En Agosto de 1893 se corrió una carrera muy interesante, era interclubs. Vinieron de Pamplona, Alday y Goicoeche. De Vitoria, Lorente y Oleaga y por el Club Velocipedista de Bilbao Secundino Acha y Fatras. Los dos bilbaínos la ganaron.

Al año siguiente en la prueba Bilbao a San Sebastian se dio la salida en el alto de Miraflores con un tiempo infernal.

Arcot desde el principio mantuvo un tren formidable, así hasta el final de carrera llegó a Durango en 50 minutos nada mal para aquellos tiempos.

Pero la carrera la ganó Vicente Fatras, sobre un



último modelo Rudge, calzado con cubiertas Michelin de unos diez centímetros de diámetro, sujetas a las llantas con unos aros de alambre, pero lo peor fue el mal tiempo.

En la carrera Bilbao-Balmaseda-Bilbao quedó el tercero en 1893.

Bilbao-San Sebastián-Bilbao quedó el primero en ese mismo año.

La carrera Bilbao-Balmaseda-Bilbao, la volvió a ganar al año siguiente en 1894.

También era aficionado al mundo de los toros, tenía el cargo de contador en el Club Taurino de Bilbao el año 1898.

Todos los dos de Mayo acudía a la procesión cívica que recorría las calles de Bilbao con los republicanos, socialistas y los miembros de la Sociedad el Sitio en recuerdo del asedio a Bilbao en 1874.

**Vicente Fatrás nació en Arrigorriaga el 22 de Enero de 1872** con dos años se traslada a Bilbao a la calle San Francisco, sus padres se llamaban Hilario y Ascensión Neira.

Fue un republicano histórico, siempre salía por la circunscripción del barrio de San Francisco (Bilbao) en disputa cerrada con los socialistas.

Concejal desde principios de siglo, teniente alcalde y alcalde interino en 1911 y diputado provincial en el año 1931.

En el año 1929 fundó en Bilbao el partido radical socialista.

También fue presidente del Casino Republicano de Bilbao, que tenía su sede en la calle Arenal número cuatro tercer piso, en el año 1905.

Presidente de la Sociedad el Sitio en el año 1931.  
Tuvo agrias polémicas y querellas con periodistas y periódicos, como contra el periódico Euzkadi en Febrero de 1920.

Protestó contra las arbitrariedades y atropellos cometidos contra Miguel Unamuno en distintas ocasiones.

En su vida privada tiene negocios y representaciones relacionadas con la construcción, suministro de aceite, valvolina y algodón para rodillos. Asfaltos naturales y losetas, la representación de la Compañía Asfaltos de Maeztu en el año 1915.

Tenía una casa en Miranda de Ebro donde pasaba el verano.

El 19 de Julio de 1936 las tropas de Franco toman la ciudad, comienza la represión fusilando a todo el consistorio municipal, alcalde y concejales.

En el fragor de la represión fue fusilado Vicente Fatrás figura destacada del republicanismo, su cuerpo nunca se encontró.

Dice su esposa Balbina de La Horra Herrerías en 1942, sospecha que fueron una partida de falangistas. En ese año Balbina vivía en la calle Barrencalle-Barrena (Bilbao).

Su primo Fidel Fatras es socio del Club Deportivo y al igual que Vicente practica el ciclismo, en los distintos campeonatos sociales del club.

## ALEJANDRO ACHA BARCENA

"El primer guardameta del Athletic"

El Secundino, otro figura señera del deporte en Bilbao. En su primera época fue ciclista, debutó en una carrera nacional en la Plaza Elíptica de Bilbao. Corrieron con él Emilio Tapia, Zubillaga y

Damborenea, los forasteros Goicoechea y Martínez Aldaz campeón de España. Secundino ganó la prueba y este triunfo le ayudó a depurar su estilo y participó en muchas carreras en España y en Francia donde fue campeón de los Bajos Pirineos ganando una medalla de oro de 250 grs.

En su etapa posterior de atleta y culturista fue una figura muy destacada.

Alejandro es ocho años más joven que Secundino, fue bautizado el 21 de Julio de 1878.

Su padre Pedro Acha era comerciante, mayorista de vinos y aguardientes. Su madre se llamaba Celestina Bárcena, a finales de 1872 se afincaron en Bilbao procedentes de la Campa de Erandio. Sus orígenes eran humildes pero pasaron a tener una posición desahogada. Tenían un depósito de vinos y aguardientes y la casa en Lersundi, 16 con cuadra, cochera y almacén.

El matrimonio tuvo diez hijos, pero solo Secundino, Julian y Alejandro continuaron con el negocio del padre formando la Sociedad Hijos de Pedro Acha.

Alejandro corría con su hermano Secundino y llegaron a desplazarse a distintos puntos del país, para competir en distintas carreras.

Corrían por esos años con una bicicleta Raleigh, Secundino llevaba un maillot azul y Alejandro blanco y rojo.

A las pruebas ciclistas de la capital vizcaína venían clubes de Huesca, Pamplona, Zaragoza, San Sebastián, Valencia, Santander, Burdeos etc.....

Se podían ver todo tipo de bicicletas y marcas en esas carreras: Humber, Gladiator, Rudge, Whitworth, Clement, Rover, Scrift, Roulette, Phebus, Peugeot, Terrot con

las más variopintas vestimentas y maillots. Había otros ciclistas además de los mencionados: John Hanle, Pablo y Agustín Mascarón, Enrique Harcot, Pedro Chluda. También figuras francesas que tenían un nivel superior a los nuestros: Loste, Fouaneau, Laserre, Raoul Buisson, Beconnais, algunas de estas figuras eran de Burdeos.

Alejandro era un tipo de persona dotado físicamente para cualquier deporte, como ciclismo en sus primeros tiempos y después se pasó al fútbol. En el año 1898 Juan Astorquia, Enrique Goiri y Alejandro Acha, reúnen a un pequeño grupo de aficionados al fútbol en el Gimnasio Zamacois y este fue el arranque del Athletic. Aquel partido de fútbol memorable, la final de copa el 8 de Abril de 1903 cuando le ganaron 3 a 2 al Real Madrid, remontando un dos a cero en su contra. Juega en la portería Alejandro Acha, Luis Silva, Amado Arana, Enrique Goiri, Cockam, Ansoleaga, Alejandro de la Sota, Montejo, Juanito Astorquia, Cazeaux y Walter Evans.

Designaron un campo para sus prácticas y se fijaron en Lamiako, allí iban los domingos para realizar una especie de remedo de partidos de fútbol. Había otro grupo de jóvenes que le daban al balón en el paseo de Zugazarte con el nombre de Bilbao FC esto ocurría en el año 1900.

El 5 de Setiembre de 1901 se constituye el Athletic de la unión de los dos equipos antes citados. En el Café Garcia tuvo lugar el histórico momento. Alejandro Acha fue vocal de esa junta, eran treinta socios y la

cuota de entrada se fijo 30 pesetas y 2,50 pesetas mensualmente.El alquiler del campo de Lamiako costaba 200 pesetas al año.

A finales del año 1901 el Athletic tenía su sede en la Calle Nueva,3 y ya contaba con 98 socios.

En el año 1912 Alejandro forma parte de la Junta Directiva del Athletic para la compra del campo de fútbol de San Mamés.

En Diciembre de 1915 en la carretera de Pasajes, San Juan de Lezo Alejandro Acha se dispara un tiro en la sien derecha,muriendo al instante se desconocen los motivos que le llevaron a tomar tan trágica decisión,había cumplido los 37 años.

Solo dos periódicos el Globo y el Liberal de Madrid dieron la noticia,que se publicó el 17 de Diciembre de 1915.Los periódicos locales lo cubrieron con un manto de silencio.Excepto el periódico La Tarde que dio el nombre sin explicar nada de lo acaecido

El siete de Octubre de 1918,moría Secundino Acha exconcejal del Ayuntamiento de Bilbao por el PNV en plena epidemia de gripe.

Su hermano Julián murió el 22 de Setiembre de 1932.

El 22 de Mayo de 1896 José María de Arteche presidente de la Diputación Provincial de Vizcaya.Como responsable del reglamento de tránsito por las carreteras de la provincia,no podía permanecer impasible ante las frecuentes vejaciones de que son objeto las personas que dentro de su perfecto derecho se dedican al ciclismo para transitar por ellas.

Así como tampoco pasar desapercibidas los

desagradables accidentes y molestias originadas por los ciclistas que se olvidan de las precauciones y reglas aconsejadas por la prudencia, aparte de que tales hechos redundan en desdoro de la general cultura de este país han llegado a producir sensibles consecuencias.

Para evitar estos atentados, la corporación provincial tiene en estudio modificaciones para introducir en el reglamento de policía de carreteras para garantizar el derecho de los ciclistas y para que también estos el respeto que se merece a los demás.

### EL MUNDILLO CICLISTA

Entorno a la afición a la bicicleta nació el negocio, en el Campo Volantín. Ricardo Damborenea vendía bicicletas al contado y a plazos Humber, Gladiator Roudge. Con taller de composturas y accesorios, también enseña a montar en bicicleta. En el año 1890 Damborenea se asocia con Castroviejo en el negocio ciclista.

El almacén de E.S. Bell en Gran-Vía 42 con velocípedos Veloraf. Miguel y su hermano Rafael Ferrer ciclistas y luego comerciantes en la calle Hena, con marcas Humber, Rochet y Ravasse.

En Barrencalle Barrena se vendían bicicletas a 700 reales en el año 1891.

También el cuchillero Adolfo Zamacois también tenía su tienda de bicicletas en la Gran-Vía.

Los hermanos Mascarón vendía bicicletas Terrot, trajes, medias y zapatos para ciclistas y máquinas de escribir La Gardner.

El más antiguo almacén de partituras de música y pianos de Dotesio en la calle María Muñoz, vendía velocípedos, bicis y triciclos en el año 1885 y

alquilaban por horas y días.

A finales del siglo XIX una bicicleta Sunbeam inglesa, entregada en Bilbao costaba 450 pesetas.

Si usted llega a Eibar con el propósito de averiguar hacia que fecha se construyó allí la primera bicicleta. Se encontrará que todos le dicen de 1926 a 1930.

En la casa Orbea contruir una bicicleta por aquellos años suponía simplemente fabricar el cuadro. Los demas componentes bielas, pedales, manillar todo venía de fuera, con los correspondientes aranceles de importación.

Juan Manuel, Mateo y Casimiro Orbea y Murua, nacidos los tres entre 1826 y 1831 son los fundadores de la firma. Primero fabricaron armas de fuego y luego bicicletas.

Hacia 1890 se fabricó la primera bicleta en Eibar, estuvieron en conversaciones secretas con don Plácido Zuloaga que fue no solo el constructor sino seguramente uno de los primeros ciclistas de Eibar. Don Plácido Zuloaga escultor y artífice del damasquinado, es padre del pintor Ignacio Zuloaga. La bicicleta en cuestión tenía el cuadro con tubos de cañones de escopeta, sus ruedas de hierro macizas y el freno una galga de carromato. ¿Cuanto pesaba? entre treinta y treinta y cinco kilos. El sillín era de madera.

Don Plácido Zuloaga para aprender a montar en el biciclo se hacía misteriosos viajes a Bilbao o San Sebastián.

Salía muy de mañana de Deba y ante la pregunta de su mujer

¿Vas en diligencia o en carricoche? Él misterioso le

respondía: Voy en algo que corre más. Su mujer perpleja no acertaba a saber en que medio de locomoción iba.

Don Plácido por precaución no guardaba la bicicleta en casa, siempre salía a las 7 de la mañana de Deva para llegar a comer a las cuatro de la tarde.

Un día se estrelló contra unos montones de grava en la carretera de Mendaro, pudo llegar hasta un caserío se quitó la sangre y se lavó las heridas.

Regresó a su casa bastante molido, arrastrando con sus manos el invento.

Estos datos son de su hijo Ignacio Zuloaga con la amenidad tan proverbial en él.

## FIN DE LA PRIMERA PARTE

Los crímenes de Franco en Euskal Herría 1936-1940  
Iñaki Egaña.

Liburuklik.

Hemeroteca Diputación Foral de Bizkaia.

Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia.

La gran historia del ciclismo vizcaíno 1884-1999 José Antonio Díaz.

La sociedad ciclista bilbaína, un siglo de vida, José Antonio Díaz.

Juan Blancou, maestro de carruajes, del Blog de Cesar Estornes.