

## Capítulo 4.

# Ciclismo<sup>1</sup>

Recaredo Agulló Albuixech

*Historiador y filólogo del deporte valenciano  
Autor del diccionario Espasa de términos deportivos*

Víctor Agulló Calatayud

*Universitat de València. Departament de Sociologia i Antropologia Social*

### I. INTRODUCCIÓN. ORÍGENES HISTÓRICOS

La palabra bicicleta proviene del francés *bicyclette*, documentada en la lengua castellana en 1880, que a su vez procede del inglés *bicycle*, fechado en 1868 (Agulló Albuixech, 2003). En sus orígenes la bicicleta recibió el nombre de *celerifère*, aparato construido por el conde de Sivrac y utilizado por primera vez en 1791 en el Palais Royal de París. Unos años más tarde, en 1818, el barón Karl Friedrich von Drais presentó la *draisienne* que disponía ya de un manillar, pero en ambos casos la marcha se realizaba impulsando la máquina con los pies.

A lo largo del siglo XIX se fue perfeccionando este artefacto y en 1861 los hermanos Michaux crearon el *velocipède* con la presencia de pedales y convirtiendo la rueda delantera en motriz. En 1869 se celebraron en París las primeras competiciones que quedaron reflejadas en las páginas de la prensa valenciana.

El ciclismo fue uno de los deportes más importantes de finales del siglo XIX en la ciudad de Valencia y en la Alameda se disputaron decenas de competiciones que quedaron reflejadas en las páginas de los periódicos, en especial con motivo de la celebración de la Feria de Julio. La afición al velocipedismo se extendió muy rápidamente entre los valencianos gracias a las condiciones climáticas y a la buena orografía de la ciudad. Igualmente el ciclismo competitivo dio lugar a la aparición de grandes asos y de carreras con premios en metálico. En 1891, por ejemplo, se celebraron 8 carreras en dos días durante la Feria de Julio, que enfrentaron a 17 ciclistas, 3 de ellos en la categoría infantil (Sirera, 2008).

De este modo, la afición al ciclismo se extendió rápidamente por toda la geografía valenciana y una bicicleta fue el signo de la modernidad. En ese sentido, los velocípedos fueron la gran novedad de finales de siglo XIX y principios del XX, en especial en los programas de

---

<sup>1</sup> Con la colaboración especial de la ciclista profesional Anna Sanchis. Agradecimiento especial a Albert Chàfer y Amadeo Pascual.

fiestas de los pueblos. Este deporte no solo contribuyó a que una pequeña parte de la población practicara alguna actividad física sino también a propiciar una incipiente economía. En Valencia se inauguraron velódromos como los que estaban ubicados en la calle Quart o Colón donde por las noches se celebraban competiciones. Los fabricantes de bicicletas establecieron sus sedes aquí y ello dio lugar a un incipiente comercio y, sobretodo, a la aparición de los primeros ciclistas profesionales, algunos de los cuales lograron vivir de sus carreras, como fue el caso de Tomás Penalba. Las principales marcas fueron *Imperator*, *Triumph*, *Peugeot*, etc... y los corredores ganaban primas en función de sus éxitos.

Junto a estos primeros profesionales del ciclismo se dieron también los simples aficionados. Aquellos para quienes una bicicleta era simplemente un signo de distinción. No olvidemos que el precio de una de ellas podía superar las 300 pesetas. Estos primeros cicloturistas se citaban a primeras horas de la mañana en la puerta del actual instituto Luis Vives y desde ahí emprendían viaje a los pueblos vecinos, donde el club ciclista local salía a recibirlos. En la primera década del siglo XX el ciclismo fue el deporte rey de la burguesía valenciana, y el paseo de la Alameda su punto de encuentro.

La segunda y tercera décadas del siglo XX suponen la época de expansión del ciclismo llegando a convertirse en uno de los deportes más importantes superando, en la ciudad de Valencia, a los aficionados a la *pilota valenciana*. Fabio Regolf es la gran figura señera en el primer tercio del siglo XX. El ciclismo se expande igualmente por núcleos urbanos como Sagunt, Gandía, Alcoi, Elx, Crevillent o Alacant. Prueba de este dinamismo ciclero es la constitución de sociedades ciclistas, encontrándose entre ellas «el Velo Club Valencia» (1912), «la Peña Ciclista Excursionista de Valencia» (1924), «la Unión Ciclo Moto Club de Alicante» (1927), «la Peña Ciclista de Villarreal» (1930), «la Sociedad Ciclista Burrianense» (1930), «la Peña Ciclista –El Sillón– de Burjassot» (1933) y «la Peña Ciclista de Algemesí» (1933). Uno de los grandes puntos de la afición ciclista fue el campo de fútbol de Vallejo donde en ocasiones antes de los partidos se disputaba una prueba ciclista.

## 2. DE PRÁCTICA LÚDICO DEPORTIVA A MEDIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO

Toda esta actividad dio lugar al nacimiento de la Volta ciclista a la Región Valenciana en 1929, organizada por el diario El Pueblo. Paralelamente con la mejora de las condiciones económicas, la jornada de 8 horas, el aumento de los salarios, los esfuerzos de los gobiernos de la República por mejorar las condiciones de vida de la clase media en casi todos los pueblos valencianos la bici empieza a utilizarse también como medio de transporte alternativo para desplazamientos cortos por motivos de trabajo (siega, agricultura) en muchos casos sustituyendo al burro. Hay que tener en cuenta que el precio de los coches y de las motos solo estaba al alcance de aquellos que poseían un alto estatus económico. También merece una especial atención el Tour de Francia, carrera que se viene disputando desde 1903, como gesta a imitar por parte de los ciclistas valencianos y de entre ellos es menester señalar la figura de Escuriet (1909-1988) el primer ciclista español en lograr una victoria de etapa en la Vuelta a España. En 1929 el valenciano Salvador Cardona quedó en cuarto lugar en la

clasificación general del Tour de Francia y ese mismo año se constituyó el Comité Regional número 9 de la Unión Velocipédica Española, con sede en Valencia.

Los años de la República (1931-1939) coinciden con la consolidación de la Volta Ciclista a la Región Valenciana, y con el crecimiento espectacular del número ciclistas, aficionados y entusiastas. Igualmente en estos años tuvieron lugar las primeras competiciones ciclistas femeninas a partir de 1935 así como el nacimiento del cicloturismo femenino.

Tras la Guerra Civil, el ciclismo y el deporte en Valencia quedaron maltrechos. Los ciclistas de la época solían ser contrabandistas que introducían productos traídos de las comarcas del interior a las grandes ciudades. El ciclista más destacado de estos años fue Bernardo Ruiz, tercero en la edición del Tour de Francia de 1952 y ganador de la Vuelta Ciclista a España en 1948. Precisamente el oriolano Ruiz se convirtió en ciclista profesional gracias a los 140 kilómetros diarios que efectuaba en bici para el estraperlo de tabaco y aceite (Agulló, 2009). El escritor vallisoletano Miguel Delibes, gran aficionado al ciclismo supo reflejar en su relato «Mi querida bicicleta», su descubrimiento, primeros escauceos y su relación con la bicicleta que, al igual que para muchos aficionados ciclistas valencianos, le servía como vehículo de divertimento, para hacer deporte, para trasladarse, para viajar e incluso para amar (Corell, 2011). Unos años más tarde, ya en la década de los años 60 y gracias a la llegada masiva de turistas extranjeros y a las divisas de los emigrantes se produjo una mejoría en las condiciones de vidas de millones de españoles hecho que quedó reflejado en la incorporación de la bicicleta a muchos hogares, en ocasiones para salir a pasear y en otras para desplazarse al lugar de trabajo.



La policía local ha contribuido y contribuye al buen desarrollo de muchas competiciones deportivas (APLV)

### 3. DEPORTE DE MASAS

En el último tercio del siglo XX y primeros años del XXI el ciclismo se convierte en un gran deporte de masas. Las mejoras en las condiciones de vida de miles de hogares, el clima benigno que goza la Comunitat Valenciana, el gran número de sociedades ciclistas y cicloturistas, los grupos, collas y peñas de amigos que quedan para salir a dar una vuelta no hacen más que crecer. Si en el pasado, en 1959, el triunfo de Federico Martín Bahamontes en el Tour de Francia sirvió para enardecer a las masas, en la década de los 90 serán los Perico Delgado, Induráin u otros muchos quienes provoquen el delirio y la admiración de miles de valencianos que querrán emularlos llegando incluso a desplazarse si es necesario a Los Alpes y a los Pirineos para recorrer los mismos itinerarios que sus ciclistas de referencia.

En el presente el ciclismo es uno de los deportes como el mayor número de practicantes y la presencia de la mujer ha dejado de ser algo anecdótico. Las pruebas de duatlón y triatlón, el ciclismo de montaña, las carreras regionales, y una afición creciente en nuevas capas sociales auguran un gran porvenir para este deporte. Prueba de este desarrollo lo encontramos también en la designación del *mountain-bike* como deporte olímpico a partir de *Atlanta* 1996.

En este capítulo cabe resaltar también al valenciano Luis Puig que ocupó la presidencia de la UCI durante muchos años, así como la excelente labor del periódico especializado META 2000 dirigido por Chema Rodríguez y del historiador del ciclismo Vicente Coscollà. En la balanza negativa lamentar desde el año 2008 la desaparición de la Vuelta ciclista a la Comunitat Valenciana así como del equipo profesional Kelme. En la actualidad, la *Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana* (FCCV), fundada en 1987, posee más de 9.500 licencias federativas de todas las categorías y más de 400 entidades deportivas adscritas. El crecimiento en el número de licencias ha sido notable desde el año 1999 en el momento en



Los policías locales participan en pruebas de ciclismo por la montaña (Coratge missions)

que las licencias ascendían a 3.422. A ello es menester añadir los miles de aficionados que practican ciclismo sin estar federados así como el aumento de pruebas competitivas, marchas cicloturistas, clubes, tiendas especializadas o marcas de bicicletas. La *Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana* organiza las competiciones oficiales y se encarga de la selección de los ciclistas que van a representar a la Comunitat Valenciana en los Campeonatos de España.

A modo de conclusión, y de acuerdo con la Encuesta de Hábitos deportivos de la población española 2010 realizada por Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) en colaboración con el Consejo Superior de Deportes, el ciclismo, con un 20,2% de practicantes, es el cuarto deporte más practicado por los españoles después de la gimnasia, la natación y el fútbol. Además, de acuerdo con este mismo estudio, las bicicletas tanto de adulto (58%) como las infantiles (36%), son el artículo deportivo más presente en los hogares españoles y valencianos, por delante del balón de fútbol, el juego de ajedrez o la raqueta de tenis prueba del enorme dinamismo y potencial del ciclismo recreativo.

## 4. MEDIO URBANO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Entendemos por sostenible aquello que contribuye a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. La lucha contra la contaminación atmosférica es una de las prioridades de toda sociedad que se precie. Incorporar la bicicleta como medio de desplazamiento es una herramienta cargada de futuro.

La reducción de vehículos a motor supone igualmente un descenso del número de accidentes graves y un descenso de las primas a pagar por el seguro de accidentes. La utilización de la bicicleta supone la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera, el descenso de coches en las calles, y el aumento de la fluidez a la hora de desplazarse.

Esta sostenibilidad demanda un nuevo tipo de convivencia en el que debe prevalecer la calidad del aire que respiramos con lo que se pueden reducir muchas enfermedades relacionadas con el medio ambiente.

En ese sentido, el antiguo cauce del río Turia se ha convertido en un enclave privilegiado para la práctica recreativa del ciclismo (cabe recordar la limitación de velocidad a 20 km/h en los 26 kilómetros que van hasta Vilamarxant) con una buena señalización, zonas para descansar y parques infantiles. También nos encontramos con algunos observatorios de aves. Para los que les guste disfrutar de la bicicleta y la naturaleza, esta ruta nos ofrece ambas posibilidades y una buena manera de pasar una mañana de domingo en familia, aprendiendo y dando a conocer a nuestros hijos el río Turia, su fauna y vegetación (Saurí, 2011).

### La experiencia Valenbisi

Valenbisi es una empresa municipal de bicicletas de alquiler, creada el 21 de junio de 2010 en la ciudad de Valencia. La iniciativa ha tenido una excelente acogida entre muchos usuarios. Otros proyectos semejantes se están desarrollando en otras ciudades de la Comunitat Valenciana, y en la mayoría de los casos con excelentes resultados.

La bicicleta diseñada para la ciudad de Valencia ofrece durabilidad, capacidad de resistencia ante el uso intensivo y robustez. Está concebida para recorrer veinte mil kilómetros. Esta loable iniciativa ha permitido reducir el número de vehículos a motor y reducir el tráfico por la ciudad. Paralelamente el número de usuarios ha crecido y gracias al ejercicio físico han mejorado su calidad de vida.

Mediado el mes de noviembre del 2010, el Ajuntament de València amplió la denominada zona 30, que obliga por el centro de la ciudad a rodar por debajo de los 30 kilómetros horas. Con esta medida se gana en tranquilidad y seguridad, y se reduce la contaminación.



Iniciativas como Valenbisi han fomentado el uso de la bicicleta también como transporte alternativo

Sin embargo sería deseable completar y mejorar la red de carril bici actual para satisfacer la demanda social creciente del uso de la bicicleta fomentando también una mayor dotación de espacios para aparcar las bicicletas, reforzando la seguridad de los ciclistas e incidiendo en la prevención de robos y reforzando la vigilancia en los mercados de segunda mano. En el caso de la ciudad de Valencia sería igualmente muy oportuno ampliar los carriles bici hasta las pedanías. Todo ello se debería complementar con un trabajo de sensibilización en las escuelas, institutos y facultades, especialmente las de Ciencias de la Educación Física y el Deporte. Todos aquellos que estén interesados en profundizar sobre las ventajas de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sus potencialidades educativas pueden consultar el artículo: *La bicicleta com a mitjà d'activitat física i transport* de Joan Mira y Paloma Tortosa (2009).

En definitiva, el futuro de este deporte como medio de transporte puede ser magnífico como lo demuestra, como hemos visto, experiencias exitosas como Valenbisi. Por ello, sería conveniente reforzar la red de carriles bicis dando prioridad a los ciclistas y peatones sobre el automovilista, unido todo ello a un respeto mutuo, gracias a las campañas de sensibilización vial. Todo ello podría hacer de la ciudad del Turia la Ámsterdam, Brujas o Copenhague del Mediterráneo.

## 5. BICICLETA Y POLICÍA LOCAL DE VALENCIA

Para completar este capítulo ofrecemos unas breves consideraciones sobre la relación existente entre la bicicleta y la policía local de Valencia. Desde los orígenes mismos de la bicicleta, este aparato se incorporó pronto a muchas actividades. Los gobiernos de Francia, Alemania y el Reino Unido fueron los primeros que crearon cuerpos de ciclistas, a principios del siglo XX, al servicio del ejército. Igualmente muchos ayuntamientos creyeron oportuno dotarse de un cuerpo municipal de ciclistas que les permitiese abarcar mayores áreas de con-

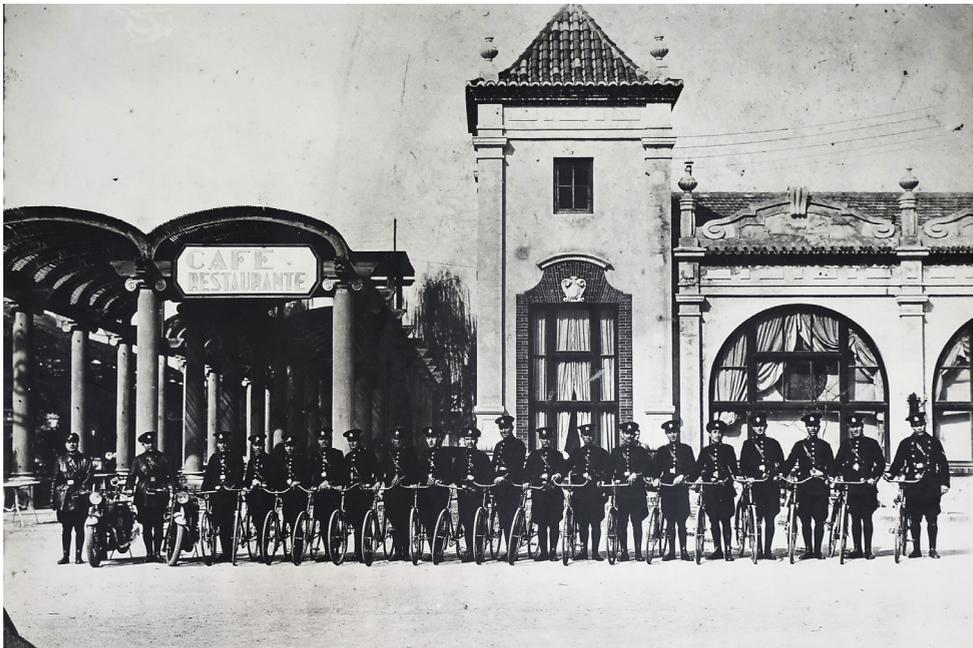
trol. El servicio de correos descubrió del mismo modo que los carteros podrían aumentar su radio de acción con estos aparatos. El comercio utilizó un servicio de empleados en bicicletas y triciclos para repartir las compras de los clientes. En las primeras tres décadas del siglo XX la bicicleta cubrió muchos campos, aparte de los estrictamente deportivos.

Centrándonos en la ciudad de Valencia y de acuerdo con la obra colectiva «Historia de la Policía Local de Valencia (2011)», en 1916 la guardia municipal de Valencia adquirió su primera bicicleta. En el reglamento del cuerpo de la Guardia municipal de 1927 se establece que la sección ciclista la componen 50 efectivos: 1 Guardia de primera, 45 guardias y 4 guardias aspirantes. El policía que mantuviese por 6 años ininterrumpidos en servicio su bicicleta se quedaba con ella, entregándole el Ayuntamiento otra para el servicio.

Acabada la Guerra Civil las bicicletas, ante la carestía de gasolina y bencina, se adueñaron de las calles. La policía local, carente de una flota de automóviles, se vio en la necesidad de recurrir a ellas. Solo hacia mediados de la década de los 50, comenzaron a cambiar las cosas y las motocicletas y los coches patrullas comenzaron a surcar las calles.

La mejora de las condiciones económicas, coincidiendo con el auge del turismo, sirvió para modernizar la flota de coches y para ofrecer una imagen distinta de la ciudad. A medida que se asfaltaron las calles y se ordenaba el tráfico, los policías locales que se desplazaban en bicicleta dejaron de formar parte del paisaje de la ciudad.

Tendrán que pasar unas décadas hasta que, la creciente preocupación por los problemas medioambientales propiciara que el 10 de marzo de 1994 se pusiera en funcionamiento la sección ciclista de la Policía Local de Valencia. Esta nueva modalidad policial, adscrita inicialmente al G.O.E, cosechó desde el primer momento un gran éxito operativo.



Sección de ciclistas y dos miembros de la sección motorizada en Viveros. Años 40. (APLV)

Gracias a las excelentes condiciones excepcionales para el desarrollo del ciclismo en la Comunitat Valenciana, antes mencionadas, muchos servicios de vigilancia se realizan con este medio de locomoción como viene ocurriendo en el Jardín del río Turia y con el control de los estacionamientos en el carril bici.

Sus funciones estaban repartidas en dos bloques funcionales: el control del tráfico, vigilando el incorrecto estacionamiento de vehículos en las aceras, y en los carriles bus y bici; y por otro lado, la sección ciclista patrullaba por lugares de ocio, zonas peatonales y áreas verdes. En la actualidad la Unidad de Bicicletas está adscrita en su mayor parte a la División de Tráfico, operando tanto en el distrito del Marítimo, como realizando patrullas por las zonas peatonales de la costa. Las marcas utilizadas por la policía municipal son estas: Orbea, GT-Avalanche, Peugeot y Powerbike eléctrica.

## 6. CONSEJOS DE UTILIZACIÓN

A continuación ofrecemos una serie de consejos de utilización y ventajas de la práctica del cicloturismo, adaptado parcialmente de Carranza (1988) y McManners (1997).

- Antes de empezar a salir en bicicleta es aconsejable pasar una revisión médica, especialmente para descartar dolencias cardíacas.
- Conviene realizar un calentamiento que haga trabajar todos los músculos y articulaciones progresivamente, a un ritmo suave, creciente, sin forzarlos, experimentando de manera paulatina un trabajo específico.
- Reserva al menos un día a la semana para la puesta a punto de la bicicleta.
- No cuides solo de tus propios errores, cuenta con los de los demás vehículos y toma medidas a tiempo.
- Siempre que te sea posible sal en compañía de amigos y provisto de un teléfono móvil.
- Es fundamental llevar siempre el casco puesto y un equipo apropiado.
- Una buena hidratación desde las primeras pedaladas te ayudara a soportar mejor el esfuerzo
- Procura dosificar tus fuerzas y acomodar el ritmo de marcha a tus pulsaciones.
- Recuerda que el ciclismo es un deporte que debe estar a tu servicio.

## 7. VENTAJAS

- La práctica del ciclismo eleva el colesterol bueno y reduce el malo. Un pedaleo constante hace que los vasos sanguíneos sean más flexibles.
- El sistema inmunológico se refuerza montando en bicicleta.
- Montar en bicicleta genera endorfinas que nos proporcionan energía para subir empinadas cuestas.
- La utilización de la bicicleta está contribuyendo de manera notable en la lucha contra el cambio climático y a hacer de las ciudades lugares más amables a la hora de desplazarse.
- Es un excelente medio de transporte para reducir gastos.

## 8. LA OPINIÓN DE LA CICLISTA INTERNACIONAL ANNA SANCHIS

Para finalizar el capítulo contamos con la colaboración especial de la ciclista internacional de Xàtiva Anna Sanchis, en la actualidad en el equipo británico Wiggle Honda, que nos ofrece su peculiar visión del ciclismo:

Desde pequeña muchas personas me han preguntado por qué había decidido practicar ciclismo. Creo que no me había parado nunca a pensarlo, tal vez porque los primeros recuerdos que tengo de pequeña ya eran encima de una bicicleta, cuando tenía dos años y mi padre me enseñaba hasta que yo empecé a ir sola. Ese recuerdo no lo olvidaré nunca, a pesar de que era muy pequeña se me quedó grabado en mi mente.

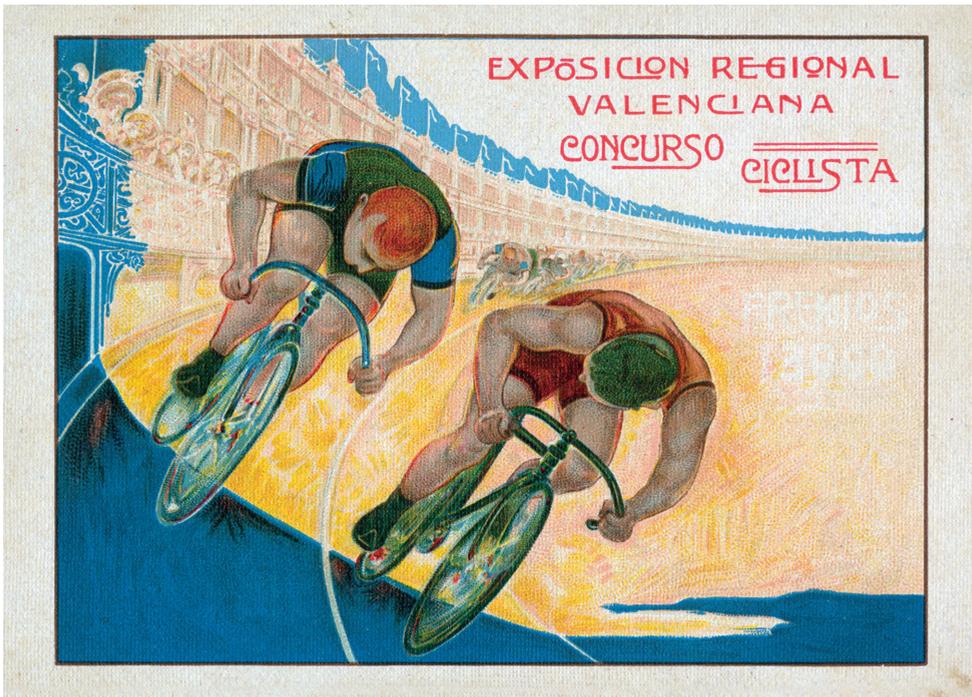
Desde aquel momento con mi padre he tenido una relación especial, de complicidad y ayuda mutua. El ciclismo nos ha unido muchísimo a lo largo de mi vida y no quiero decir con esto que me he dedicado profesionalmente a este deporte porque es lo que mi padre quería que hiciera, ni muy menos, siempre me ha dejado la libertad de elegir, incluso me ha animado a dejar el profesionalismo cuando me ha visto sufrir más de la cuenta, pero subir a una bicicleta cada día es lo que me motiva a seguir adelante con todos los proyectos y a continuar luchando cuando las cosas no salen bien.

El ciclismo no son solo las competiciones de carretera, como las que vemos por televisión en las etapas míticas del Tour de Francia o la Vuelta a España, o las que no se ven por televisión, pero son igual de disputadas, como es el Giro de Italia femenino o tantísimas otras competiciones en las que también participo. El ciclismo es mucho más que todo eso. Desde el pequeño que empieza a ir en bicicleta hasta los ancianos que la utilizan como medio de transporte por el pueblo o los alrededores, todos ellos están practicando ciclismo. Es un deporte para practicar a cualquier edad y en cualquier estado de forma, pero sobretodo y lo que lo diferencia de otros, es la magia que tiene cuando se practica en compañía, con amigos, compañeros o en familia. Siempre es un placer gozar de un día de sol con toda la familia haciendo un paseo en bicicleta por caminos o por la montaña. Solo de pensarlo me dan ganas de irme ahora mismo, mientras escribo estas líneas y hacer una vuelta por los alrededores de Xàtiva.

Como deportista profesional, cuidar mi salud y mi estado físico con una alimentación saludable y buenos hábitos forma parte de mi trabajo, pero la alta competición no siempre es beneficiosa. El estrés y el sufrimiento extremos al que estamos sometidos nos provoca muchas veces enfermedades y estados de agotamiento de los que debemos tener cuidado, como cualquier otra persona con otro trabajo. Personalmente, trato de separar el deporte que hago entrenando o en competición, cuando es mi obligación seguir las pautas que me manda el preparador físico, y el que hago cuando estoy en épocas de descanso o en pretemporada, cuando me dedico a hacer paseos en bicicleta, gozando de los paisajes, del viento y el sol acariciándome la cara. Me gusta practicar deporte casi a diario, aunque sea poco tiempo o una sesión muy suave porque he comprobado que me hace sentir mejor, evitando la retención de líquidos, estoy menos agarrotada muscularmente y, además, estoy más activa durante el día y me ayuda a dormir por las noches.

Los beneficios del ciclismo no acaban aquí. Se trata del deporte más recomendable para evitar lesiones y recuperarse cuando hemos tenido algún problema en las piernas o, sobre todo, las rodillas. Desgraciadamente he sufrido muchas lesiones a lo largo de mi vida, unas haciendo carrera a pie, otras por batacazos en competición y otras por accidentes fuera del deporte. Mi rodilla y cadera izquierda sufrieron mucho hace unos años. Después de tres operaciones y sin mejoría, los médicos y toda la gente de mi entorno pensaban que no podría volver a practicar deporte. De hecho, si me hubiera dedicado a hacer carreras a pie, no hubiera podido volver a ser profesional. Estuve mucho tiempo de reposo, demasiado según mi parecer, hasta que encontré un médico que me recomendó volver a subir a una bicicleta y empezar de cero, haciendo rehabilitación muy suave y aumentando progresivamente la carga de trabajo. Poco a poco recuperé el tono muscular de una persona normal y después empecé a entrenar, hasta que todo volvió a la normalidad. Pasaron más de tres años muy complicados y muy angustiosos en los que no podía hacer ni tan siquiera vida normal y necesitaba ayuda para las tareas diarias pero gracias al ciclismo, me recuperé y volví a ser la que era antes.

Siempre lo había escuchado a gente que había sufrido lesiones de rodilla, a médicos y fisioterapeutas, pero durante aquel tiempo de recuperación, pude comprobar como la única terapia que me funcionó fue empezar a pedalear de nuevo. Otro ejemplo es el de mi abuelo, un hombre de ochenta cuatro años que conoció lo que eran las bicicletas de bien joven. Nació al año 1930 y durante los años de la posguerra se dedicaba a transportar en bicicleta todo lo que le mandaban. Hacía la ruta entre los pueblos de La Costera y llegaba hasta Almansa o Valencia, podéis imaginar la cantidad de kilómetros que recorría cada día. Sentía verdadera



Cartel de la Exposición Regional de 1909

pasión por lo que hacía y según me contó, cuando subía encima de su bicicleta se olvidaba de las miserias que pasaban por aquella época. Años después, cuando la situación cambió y tenía otro trabajo, continuó haciendo salidas con su bicicleta y gozando de la práctica de este deporte. A pesar de que nunca llegó a competir de joven, transmitió ese amor por el ciclismo a sus dos hijos y fueron ellos quienes se iniciaron en la competición cuando tenían quince años. Mi padre llegó a ser profesional, por lo que me he criado entre bicicletas desde que nací y ello me ha servido de ejemplo para seguir sus pasos.

Pero volviendo a mi abuelo, durante toda su vida ha practicado deporte, aunque compitió por primera vez cuando tenía 65 años, en una carrera para jubilados. Ahora no recuerdo muy bien si ganó o hizo segundo, pero lo que sí que recuerdo es su cara de felicidad. Por fin había conseguido su sueño de participar en una carrera ciclista. Continuó así más de diez años, cuando debido a la edad no podía hacer el sobre esfuerzo que requiere la competición, pero él continuó con sus entrenamientos en bicicleta hasta hace unos meses. Muchas veces cuando iba a hacerle una visita, me contaba la vuelta que había hecho en su entrenamiento y me quedaba boquiabierto comprobando que había hecho más kilómetros que yo. Sin ninguna duda, ha sido el deporte lo que ha hecho a que estuviese completamente sano, sin ninguna enfermedad ni los dolores típicos de su edad.

Al igual que pasó con mi abuelo, son muchos los casos que conozco de gente que ha empezado a hacer deporte por placer o por mejorar su estado de forma y que han acabado compitiendo.

Una persona sedentaria que empieza a practicar deporte, nota la mejoría de su estado físico día a día y a pesar de la fatiga que puede sentir, sobre todo al inicio, eso le motiva a seguir. En el caso del ciclismo, los inicios pueden parecer duros cuando la carretera empieza a inclinarse para subir un puerto de montaña y nos cuesta tanto llegar arriba. A mí me pasa cada año, después del período de descanso y de la pretemporada, cuando empiezo a entrenar de nuevo hay algunos puertos que me parece imposible subirlos o hacerlo a la velocidad que lo hacía la temporada pasada, pero sentir cómo voy mejor día a día me hace esforzarme más en el siguiente entrenamiento para mejorar los registros anteriores.

Conforme nos vamos encontrando mejor físicamente y nuestro estado de forma es cada vez mejor, es muy habitual empezar típicos «piques» con nuestros compañeros de entrenamiento. Es inherente al ser humano querer ganar y ser el mejor, y la rivalidad nos mantiene activos y nos motiva a entrenar para llegar a conseguirlo. Ese mismo sentimiento de placer y bienestar cuando mejoramos nuestras marcas personales, o cuando llegamos arriba del puerto delante de nuestro rival o de nuestro compañero es lo que muchas veces nos motiva a iniciarnos en la competición, a tratar de llegar un poco más allá y dar un poco más y a saber cuál es nuestro límite.

La competición siempre nos hace exprimirnos al máximo y superar barreras que en los entrenamientos no somos capaces de conseguir. Esto se debe a que durante los entrenamientos estamos pendientes de nuestro cuerpo, las pulsaciones, la respiración, si nos hace daño algo, si la bicicleta no hace ningún ruido extraño... pero una vez se da la salida en una carrera, te olvidas de todo, únicamente piensas en ganar o en hacerlo mejor que la competición anterior, según los casos, a veces el hecho de llegar a meta es un gran mérito. Mientras estás en competición, los cinco sentidos están puestos en los contrincantes, sentir como respiran por saber si van mejor o peor que tú, ver si llevan buena cara o no, tratar de avanzarte a sus

estrategias tácticas... es un cúmulo de circunstancias y factores que no se pueden controlar, ya que a pesar de haber entrenado mucho y encontrarte bien en las pruebas anteriores, no sabes cómo van a influir la resto de variables en el resultado final.

Ciclismo de competición por la satisfacción de ganar, de ser la mejor y superarse día a día, ciclismo como deporte para mejorar el estado de forma, para prevenir lesiones o simplemente por pasar un día agradable gozando del paraje y la compañía de amigos o familia y ciclismo también como vínculo familiar. Todos estos son los motivos que me han llevado cada día hasta hoy a coger mi bicicleta y practicar este deporte.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agulló Albuixech, R. (2003): *Diccionario Espasa de Términos deportivos*. Madrid: Espasa Calpe.
- Agulló, V. (2009): *La bicicleta en sociedad valenciana: del siglo XIX als nostres dies*. En: Primer Congrés de la Bici-Comunitat Valenciana. València: Conselleria d'Infraestructures i Transport. Generalitat Valenciana.
- Ciclismo Valenciano (2015). Revista especializada y página web sobre ciclismo en la Comunitat Valenciana. <http://www.ciclismovalenciano.com> [Consultada el 15-03-2015].
- Carranza, A. (1988): *Sanos y jóvenes con la bicicleta*. Barcelona: Editorial De Vecchi.
- Corell, J. (2011): Ciclismo: a propósito de ir en Bicicleta. Dentro de: *Valencia: Capital europea del deporte. Una visión histórica del deporte popular valenciano (1868-2011)*. Valencia: Servei de Publicacions de l'Ajuntament de València y Fundación Deportiva Municipal.
- García, M. y Llopis, R. (2011): *Encuesta sobre los hábitos deportivos en España 2010. Ideal democrático y bienestar personal*. Madrid: Consejo Superior de Deportes y Centro de Investigaciones Sociológicas.
- McManners, H. (1997): *El meu primer manual de bicicleta*. Barcelona: Editorial Molino y Dorling Kindersley.
- Mira, J y Tortosa, P. (2009): La bicicleta com a mitjà d'activitat física i transport. *Actividad física y deporte: Ciencia y profesión. Revista del II-lustre Col·legi Oficial de Llicenciats en Educació Física i en Ciències de l'Activitat Física i l'Esport de la Comunitat Valenciana*, 11 (2), pp. 69-81.
- Saurín, J. (2011): Bici Club Valencia. Dentro de: *Valencia: Capital europea del deporte. Una visión histórica del deporte popular valenciano (1868-2011)*. Valencia: Servei de Publicacions de l'Ajuntament de València y Fundación Deportiva Municipal.
- Sirera, C. (2008): *Cuando el fútbol no era el rey. Los deportes y el espacio público de la ciudad de Valencia (1875-1909)*. Valencia: Servei de Publicacions de la Universitat de València.