

**El deporte como elemento del proceso  
modernizador de la sociedad española  
(1910-1936)**

**El deporte como signo de modernización de la  
sociedad española**

**Autor: Antonio Rivero Herraiz**

**Profesor de Teoría e Historia del Deporte**

**Universidad Europea de Madrid**



## **El deporte como signo de modernización de la sociedad española**

Entre 1910 y 1936 se evidenciaron claros cambios en la sociedad española, que se iba aproximando en sus formas de vida a las de sociedades consideradas más avanzadas. Si observamos los referentes y las magnitudes con que se medían las diferencias entre sociedades tradicionales y sociedades modernas, o sea, todo lo que se refiere a las "diferencias de industrialización, urbanización, de alfabetización, de adscripción y especialización laboral" comprobaremos que, desde comienzos del siglo XX –con mayor evidencia desde la segunda década y sobre todo en los años veinte– el avance de España, y su aproximación a la sociedad moderna, fueron notorios. Las nuevas tasas de natalidad y mortalidad permitieron un aumento excepcional de la población: 0,7% en las dos primeras décadas y 1% en los años veinte, lo que permitió pasar de 18,6 millones de habitantes en 1900 a 23,6 millones en el censo de 1930. La media de edad en los españoles pasó de 34,8 años de vida en 1900 a 50 treinta años después. Con la Primera Guerra Mundial, el índice de emigrantes al exterior observó un claro descenso y se produjo un aumento en los movimientos migratorios internos: más de un millón cien mil personas cambiaron su residencia durante los años veinte. Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao fueron los principales centros de recepción de un éxodo rural, que llegaba a estas ciudades en busca de trabajo en la industria y el sector servicios. De un 66 % de población empleada en el campo en 1910, se pasó a un 45,5 % en 1930; del 55% de analfabetos en 1900, la cifra se redujo a un 27% al finalizar los años veinte. El aumento en población de las capitales españolas durante estos años queda fielmente reflejado en los siguientes datos, tomados del censo de población de 1930:



Población de las capitales españolas con más de 100.000 habitantes en 1930

Ciudad	1900	1930	Diferencia
Barcelona	533.000	1.005.565	472.565
Bilbao	83.306	161.987	78.681
Córdoba	58.275	103.987	44.831
Granada	75.900	118.179	42.279
Madrid	539.83	952.832	412.997
Málaga	130.109	188.010	57.901
Murcia	111.529	158.724	47.195
Sevilla	148.315	228.729	80.000
Valencia	213.550	320.195	106.645
Zaragoza	99.118	173.987	74.869

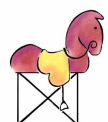
En gran número de ciudades, sobre todo las más grandes, se terminaron los ensanches proyectados en el siglo XIX, se construyeron plazas, calles, edificios oficiales, estadios, estaciones, plazas de toros, cines y sobre todo, viviendas. Se terminaron la Vía Layetana en Barcelona, La Gran Vía en Madrid y otras similares en Bilbao, Zaragoza, Murcia y Valencia. También crecieron enormemente las periferias urbanas, pues los antiguos ensanches no fueron suficientes para dar cabida al nuevo proletariado industrial que, a semejanza de otros países europeos, comenzaba a aumentar en la ciudad. Esta llegada incontrolada de gente sin medios económicos, hizo aparecer una demanda de casas baratas, en suelo barato, dando lugar a los llamados suburbios. En 1924, se aprobó el Estatuto Municipal, que convertía el urbanismo en competencia ordinaria de los ayuntamientos. Esto modificó el carácter de operación excepcional que hasta entonces tenía la aprobación de los proyectos de ensanches y grandes obras públicas, que, a partir de ahora, no



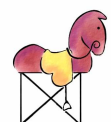
debían ser aprobados por el gobierno, sino por las autoridades municipales. Las ciudades se fueron conformando como núcleos de modernización lo cual las llevó a ser lugares de progreso y, a la vez, de confrontación social, generadoras de cultura y de un nuevo tipo de relaciones humanas, donde las personas, de diferentes procedencias, trataban de encontrar su lugar para no perder protagonismo e influencia en una nueva estructura urbana, totalmente diferente al de la vida rural que, durante tanto tiempo, había sido la habitual para muchos de ellos. El deporte fue tomando implantación en las ciudades españolas, sobre todo el deporte espectáculo: fútbol, boxeo, etcétera y aunque más despacio, también fue aumentando su práctica. Como ya hemos argumentado y en parte demostrado a lo largo de este trabajo, el deporte era uno de los estandartes que una sociedad, que se preciara de moderna, debía exhibir con distinción. Así lo hacían ingleses, norteamericanos, franceses, italianos; así lo sentían en España los periodistas, los artistas, y los grupos sociales influyentes, y por eso mismo lo comenzaron a practicar las clases medias, que veían en el deporte un rasgo diferenciador que les podía acercar a la modernidad. El excelente atleta y periodista Federico Reparaz escribía en 1919 un trabajo titulado "Ante la Olimpiada - Datos para la Historia", publicado en el periódico Eco de Sports, y recogido en Heraldo Deportivo, trataba sobre la necesaria participación española en la Olimpiada de Amberes y finalizaba refiriéndose al deporte de la siguiente manera: "Y es preciso también que sin caer en la vulgaridad de esperar lo todo de la protección oficial, trabajemos todos, para que formando opinión, sea esta primera salida acto de presencia que comience a darnos a conocer al mundo; comparación de nuestros valores, que nos muestre el enorme camino a recorrer, y, sobre todo, motivo para que, descendiendo el deporte a todas las conversaciones, encontrando un lugar en las columnas de la gran Prensa, divulgándose su verdadero significado entre gentes de todas las edades y de todas las clases sociales, deje de ser diversión de unos pocos para llegar a desempeñar el importantísimo papel que le tienen asignado cuantos pueblos aspiran a ser algo moderno o simplemente algo vivo. Federico Reparaz" El deporte era, pues, considerado como una



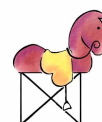
actividad que distinguía a las sociedades modernas y “vivas” de las atrasadas y con poca vitalidad. Deporte y modernidad eran complementarios. Ello quedó reflejado, especialmente, en tres nuevos aspectos: primero en los deportes relacionados con la naturaleza, como el excursionismo, el montañismo, los deportes de invierno – también el turismo y la fotografía eran considerados como deportes– y todas las actividades físicas realizadas en el campo; segundo, en los deportes mecánicos y de motor, que comenzaron a finales del XIX con el ciclismo –al que hemos dedicado alguna atención en capítulos anteriores–, y al que siguieron el motociclismo, el automovilismo, la aeronáutica y otras manifestaciones, donde tecnología y aventura coincidían en una actividad, y donde hombre y máquina se complementaban; por último, en el desarrollo del deporte femenino, expresión y señal de cambios, avances sociales y “modernización” general de la condición femenina del país. Montañeros, exploradores y excursionistas. Una nueva forma de ocio Aunque parezca paradójico, no fueron las sociedades rurales ni los habitantes de las zonas agrícolas –más pendientes de las labores cotidianas del campo– los mejores exploradores de la orografía de sus regiones, ni los llamados a descubrir lugares recónditos y disfrutar de nuevos parajes, hasta entonces prácticamente desconocidos. La exploración y descubrimiento de nuevas rutas de montaña se debieron a grupos de científicos, universitarios y deportistas, que llevados por la curiosidad y recogiendo un antiguo espíritu de interés por la naturaleza, fueron buscando la relación entre cultura y entorno natural, desde la idea de que el conocimiento de la montaña tendría grandes beneficios para el goce del hombre. La vuelta a la naturaleza se convertiría en una de las aficiones de los grupos de jóvenes vanguardistas que se desarrollaban en la sociedad urbana. Fue un fenómeno muy propio de la España de principios del siglo XX. Pero lo que más llama la atención es que el objetivo científico (geográfico, botánico, zoológico, geológico,...) que movía a los pioneros en la actividad a finales del siglo XIX y principios del XX, se fue tornando en interés deportivo, y en la década de los años veinte, las sociedades deportivas que desarrollaban sus actividades en el ámbito de la montaña y la naturaleza eran ya mayoría frente a las de



carácter científico o investigador. Pero sobre todo, lo que ha de quedar claro es que fueron grupos sociales muy determinados, precisamente los protagonistas de los cambios culturales que configuraron las formas de vida de una sociedad moderna, los que vieron el disfrute del entorno natural como una parte de esa modernidad a la que aspiraban, como parte de su formación humanística, de sus costumbres higiénicas y saludables, y una nueva forma de compartir el tiempo de ocio con amigos y compañeros. A partir de los años veinte, el montañismo, el alpinismo y los deportes de invierno se practicaron por toda la geografía española: Guadarrama, Pirineos, Picos de Europa, Sierra Nevada, Gredos, la Sierra de Albarracín, y otros puntos. No fue una práctica generalizada, sino más bien, una actividad realizada por grupos concretos que, en su búsqueda de nuevas formas de vida y recreación, encontraron en la montaña y el excursionismo un nuevo medio para expresar sus inquietudes y satisfacer sus ideas. A partir de aquí el turismo y la fotografía de paisajes naturales, aparecerían frecuentemente en las revistas deportivas, y conformarían una de las aficiones de muchos españoles que convenían en el carácter moderno, cultural y deportivo de su actividad. La primera expedición importante en la Sierra de Guadarrama se realizó en 1855. Fue organizada por la Sección Zoológica de la Comisión del Mapa Geológico de España, el área recorrida se limitó al Puerto de Navacerrada y a la zona de Fuenfría. Pero fue el primer paso para la creación de una zona dedicada a la práctica del montañismo. En 1868 se realizaron ya numerosas expediciones, organizadas por científicos alemanes, franceses, ingleses e italianos. En 1874, la Escuela de Ingenieros de Minas realizó diversos mapas de la zona y publicó su "Memoria Geológica". En 1908 y 1913, los montañeros C. Bernaldo de Quirós, Juan A. Melia y Antonio Victory, entre otros, realizaron el trazado de nuevas sendas y recorridos. El 19 de noviembre de 1886 se produjo un hecho que se convirtió en un hito en la historia del montañismo español: la publicación del Manifiesto y los Estatutos de la "Sociedad para el estudio de Guadarrama" firmado por un importante número de destacados geólogos, geógrafos, ingenieros, médicos, arquitectos, militares, catedráticos, naturalistas, pintores



botánicos y pedagogos: MacPherson, Coello, Botello, Federico Rubio, Riaño, Uña, Saiz, Velázquez, Cervera, Giner de los Ríos, I. Bolívar, Buruete, Sardá, Quiroga, Torres Campos, Sama, Machado, Lledó, Ferreiro, Cossío, Lázaro, Pieltain y Ricardo Rubio, todos ellos personalidades de gran relieve –cultural y profesional– en aquel momento. La Península Ibérica era, por tanto, al menos objeto de la atención de exploradores y científicos europeos (y españoles), concedores de la existencia de unos parajes aún poco estudiados y abiertos por ello a la investigación. En ellos podían, todavía, realizar trabajos en tierras vírgenes al conocimiento científico. Como escribiría José Gregorio Cayuela Fernández en “La Sierra del Guadarrama, ámbito deportivo de la sociedad madrileña”: “...Bien podemos afirmar de una manera simplificada que el desarrollo del deporte en el Guadarrama llegó a través de tres núcleos socio-culturales principales; de un lado el de la alta burguesía y élite madrileña que unía fundamentalmente el deporte alpino con los «sports» de la nieve, localizándose en puntos muy concretos de nuestra Sierra (pistas de las Guarramas, pistas del Puerto de Cotos...), de otro lado, el de algunos grupos de intelectuales de capas medias que vinculaban el ejercicio físico, no sólo al ocio, sino también a una función intelectual, encontrándose su radio de acción en La Pedriza del Manzanares y en la búsqueda de nuevas sendas y rutas a través de la Cordillera, en una amplia labor de descubrimiento y percepción del entorno, y por último el conformado por una gran mayoría de público perteneciente tanto a las mismas clases medias como a la capas populares de la sociedad capitalina, ambas auténticas «excursionistas» del Guadarrama.” Miembros del Ateneo y de la Institución Libre de Enseñanza fueron los impulsores del excursionismo del Guadarrama; y el Club Alpino Español, la Sociedad Deportiva Excursionista y la Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara se convirtieron en las plataformas para que los madrileños conocieran y practicasen el excursionismo, el montañismo y los deportes de nieve hasta 1936. Similares, aunque más tardíos, fueron los procesos de popularización del excursionismo y el montañismo en otros puntos del país, donde, al igual que en Madrid, el interés científico fue tornándose en interés recreativo o deportivo, y su



práctica se fue extendiendo desde las elites sociales e intelectuales a estratos más modestos de la sociedad (aunque los deportes de nieve, por su coste, siempre quedaron al margen de las posibilidades económicas de las clases más humildes, que vieron con el excursionismo colmadas, en parte, sus pretensiones y actitudes hacia el disfrute de la naturaleza). Precisamente, el caso catalán –Cataluña tantas veces pionera en el fomento de las actividades deportivas en la sociedad española del primer tercio del siglo XX– revelaría el interés de las clases trabajadoras por este nuevo aspecto de la cultura deportiva. La sociedad catalana, más industrializada y modernizada que la del resto de España, con una problemática social más cercana a la que ya se vivía en la Europa industrial de la época, tuvo siempre en las organizaciones de trabajadores y en su red asociativa un punto de encuentro con el deporte que no existió con la misma fuerza en el resto del país: según Francisco Lagardera, en Barcelona, el Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria (CADCI) fue el núcleo “a través del cual los usos y costumbres de la burguesía fueron divulgados entre las clases populares, fundamentalmente, la cultura catalana, el deporte y el excursionismo”. El CADCI, asociación con una clara ideología catalanista radical, fue fundado en 1903. Un mes después, ya tenía organizada su sección de excursionismo. Luego acometió la de deportes, posteriormente la de propaganda –con el objetivo de difundir el nacionalismo catalán– y por último, la sección de educación. En 1905 se fusionaron las secciones de deportes y excursionismo. Se realizaron actividades de gimnástica, esgrima, excursionismo, deportes de nieve, pelota y posteriormente, se jugó al fútbol y se organizaron actividades acuáticas. La asociación llegó a contar con casi diez mil afiliados en 1925 y numerosos centros por los barrios y pueblos de Cataluña. La vuelta a la naturaleza –como si se tratara de un homenaje a la educación roussoniana–, mediante el excursionismo y los deportes de montaña, fueron sus primeras actividades. El CADCI apostaba por una forma deportiva novedosa y de progreso, de transmisión de valores educativos, nacionalistas y de ideología vital. En su intento de transmitir un espíritu ciudadano más moderno a los grupos o sectores sociales con los que estaba





comprometido, utilizó en primer lugar el excursionismo, el montañismo y las actividades en el medio natural como forma más adecuada para extender un "nuevo estilo de vida que ellos se encargarían de popularizar, en el sentido de hacer su práctica accesible a otros grupos sociales que no exclusivamente los hegemónicos social y económicamente". El descubrimiento de la geografía catalana servía al CADCI como forma de afirmación nacionalista. La práctica deportiva –el excursionismo en primer lugar– era la actividad que más acercaba a dependientes de comercio y empleados industriales a las formas de vida de la burguesía y que les alejaba, al tiempo, de jornaleros y proletariado urbano. Los deportes mecánicos: tecnología y aventura El velocipedismo fue el primer deporte que aunó el ejercicio físico con el uso de una máquina. Por su escaso coste (la bicicleta se convirtió pronto en el medio de transporte de las clases populares) se extendió rápidamente, en Europa, desde finales del siglo XIX. El velocipedismo –luego ciclismo– del que ya hemos hablado en capítulos anteriores, se convirtió no sólo en una forma de competición deportiva sino a través de la fabricación de bicicletas en un nuevo sector industrial. Fue además el precedente de otros deportes como el automovilismo, motociclismo y en otro medio, la aeronáutica en los que el motor de explosión supliría al esfuerzo muscular y en los que la industria sería también protagonista e impulsora de nuevos espectáculos, que pronto tendrían un extraordinario éxito de masas. Estas actividades, fueron desde un principio consideradas como deportivas. El interés suscitado por las nuevas máquinas y el triunfo del concepto inglés del récord, –también, el espíritu de aventura– fueron, sin duda, las claves para el éxito de estos deportes que, por otra parte, sólo estaban al alcance de muy pocos. Quizás en un tiempo donde el deporte se popularizaba y se extendía a las clases más humildes, las clases distinguidas encontraron en los nuevos deportes de motor lo que en su momento la caza y la hípica significaron para ellas como signo diferenciador de clase y posición social. No obstante, el horizonte era distinto. Mientras caza e hípica rememoraban el antiguo prestigio de la aristocracia, los nuevos deportes de motor significaban algo novedoso, aventurado y moderno: eran la oportunidad para las clases



altas de demostrar su capacidad de adaptación a los tiempos modernos y, a la vez, de seguir mostrándose como lo que eran, clases distinguidas. Los deportes de motor, aun siendo actividades minoritarias, eran un espectáculo al que nadie se podía resistir y fueron pronto de sumo interés para la prensa, la industria, el ejército, y la investigación tecnológica. Hubo una percepción generalizada de la importancia de estas actividades, en principio deportivas, pero cuya aplicabilidad a la vida social (caso de motocicletas, automóviles y aeroplanos) resultaba evidente. Eran el futuro y abrían las puertas a la modernidad. Cuando el Plus Ultra logró su hazaña de volar entre Palos de Moguer y Buenos Aires, el éxito conseguido fue considerado como importantísimo por la prensa y la opinión pública previamente en tres aspectos: el político, el científico y el deportivo. Si la aparición de la bicicleta supuso un cambio en hábitos y costumbres, el desarrollo de la industria del motor en sus diferentes vertientes ya se adivinaba como aún más trascendente en todos los aspectos. Desde el principio, las máquinas de motor fueron para el hombre una nueva manera de acortar el tiempo y la distancia: de ahí que la consecución del récord se magnificara de manera determinante. En los deportes de motor se aunaban el progreso mecánico y tecnológico de los nuevos tiempos, el riesgo de la velocidad y la hazaña viajera y geográfica con su épica de aventura, donde la pericia del hombre –el piloto– seguía siendo determinante en el éxito final de la empresa. En fin, una serie de circunstancias hicieron, que desde un principio, se consideraran el automovilismo, el motorismo y la aeronáutica como nuevos deportes, y que la prensa y la opinión pública de todos los países los tratara como tales. En España, la consideración fue similar y a principios del siglo XX, todas las revistas y periódicos deportivos dedicaban ya a estos nuevos “deportes de caballeros” sus páginas principales. Así siguieron haciéndolo también durante los años veinte, cuando fútbol y boxeo, ya eran deportes muy populares y se habían convertido en parte principal de la diversión y el ocio de muchos españoles. Como ilustración de lo dicho, basta ver lo que la revista Gran Vida, decía en 1921 al ocuparse de la tercera edición de las “Doce Horas” motoristas organizadas por el Real Moto Club de España: “Tú, deportista o amateur español –decía– que tan



frecuentemente te exaltas y regocijas con los éxitos de los ases extranjeros y que al recibir la noticia de ellos, agigantada ya por la distancia, tienes siempre un piadoso pensamiento compasivo para todo lo de casa, descubres ahora tu cabeza, haz que tu rostro se contraiga con un gesto de suficiencia, siente, en fin, el orgullo de tu patria y de tu raza, que no de otra manera puede leerse esta página gloriosa escrita en la historia del motorismo nacional bajo el título de las "Doce Horas" por un puñado de hombres intrépidos, cuyas hazañas serán ejemplo de propios y admiración de extraños. Y no creas, lector amable, que hay hipérbole en lo que escrito queda. Es sí una explosión sentimental, un grito de triunfo salido del alma, pero que tiene por fundamento un hecho real, demostrable con el mismo razonamiento incontrovertible de un problema matemático. El R.M.C.E. incluyó en su calendario esta prueba, celebrada por primera vez en 1919...." Con todo, fue el automovilismo el deporte de motor que tuvo mayor divulgación y el que, durante mucho tiempo, acaparó la mayor atención del público, de la industria y de las autoridades. El mismo Alfonso XIII, que fue un conocido impulsor de los deportes, fue muy aficionado al automovilismo y dio todo su apoyo a exposiciones y congresos, en busca de una fórmula adecuada para que la industria nacional progresara en la fabricación de automóviles: entre las anécdotas que de su simpatía por los deportes se cuentan, aquí presentamos una que apareció en la prensa, 1921, y nos muestra su afición por las carreras de automóviles: "La apuesta -por hacer referencia a una anécdota reveladora protagonizada por el propio Rey en 1921- fue porque un día...un conocido sportman francés, propietario de un soberbio "Panhard", dijo que en España entera no había coche que en menos tiempo que el suyo subiera la cuesta de las perdices. Y siendo contradictorio a este el parecer de un entusiasta automovilista madrileño, propietario a su vez de un "Hispano Suiza" se convino en que fueran los propios motores los que resolvieran la duda, y se cruzó una considerable apuesta entre los discutidores. Durante unos días se comentó acaloradamente en los Círculos automovilistas los probables resultados del match, y hasta los regios alcázares llegó el interés con que era esperado. Y llegó la fecha convenida. Ante lo más selecto del automovilismo madrileño,



los dos coches subieron raudos la rampa, invirtiendo el "Panhard" 43 segundos  $1/5$ , y el "Hispano Suiza" 45 s., siendo, por tanto, el triunfo del primero. Pero ocurrió que nuestro Monarca, que es el primer deportista y había querido presenciar la interesante prueba, no se conformaba con que quedara en segundo término una marca por la que siente especial predilección, y pilotando su magnífico "Hispano" de seis cilindros tomó la cuesta coronándola en 42 segundos  $3/5$ . El Rey fue ovacionado, y puede decirse que él fue quién salió triunfante del match, porque su gesto de sportman se comentó con entusiasmo y elogio." Según las investigaciones del gran prohombre del deporte que fue el Sr. Masferrer, fundador de la Sociedad Gimnástica Española, el primer constructor de un coche en España fue D. Carlos Bonet y Durán, director de una agencia de marcas y patentes. Muy interesado en la locomoción automovilística, en su permanencia en París durante la Exposición Universal de 1889, encontró, al fondo de un stand, un pequeño motor de  $2 \frac{1}{2}$  C.V. que rápidamente adquirió y que transportó a su domicilio. Allí lo montó y su ilusión de poseer un coche movido por un motor de explosión quedó cumplida el día 12 de diciembre de 1889. Con este automóvil hizo sus primeros recorridos por Cataluña. Aunque fuera un solo coche y a modo particular, él fue el primero en fabricar un coche en España. El acontecimiento, sin embargo, que hizo crecer la afición por el automovilismo en España fue el récord que, poco después, consiguió el francés Rasyon al recorrer la distancia entre París y Madrid en ocho días. Poco después, el capitán de Artillería Lacuadra intentó montar una fábrica de automóviles. Pero, tras otras iniciativas igualmente fallidas fue en 1901 cuando D. Marcos Birkigt patentó sus modelos de motor y chasis constituyendo la fábrica "Hispano-Suiza" (Hispano por estar en tierra española y Suiza por ser la tierra natal de Birkigt). En los años veinte, la Hispano-Suiza sería una industria de proporciones envidiables y sus automóviles de una calidad reconocida internacionalmente. Tras la Hispano-Suiza vendrían otras iniciativas: el Sr. Biada, con su director de fábrica Arturo Elizalde construyeron el coche "Elizalde", si bien la empresa posteriormente se dedicó a la construcción de motores de aviación; los talleres Ereter, crearon el modelo "TH"; Batlló creó la fábrica de los "América" y el "España",



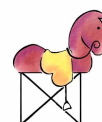
luego fusionado con "Automóviles Ricart". A estos constructores hay que añadir los trabajos realizados en Madrid por Azqueta con la marca "Izaro"; la Sociedad Española de Construcción, Representación y Construcción del Automóvil con la marca "Landa" y el cochecito "Victoria" construido por los talleres del Garaje Franco-Español. Los gobiernos españoles intentaron propiciar una situación adecuada para crear una industria nacional del automóvil. La anécdota antes relatada de la apuesta del rey Alfonso XIII en 1921 cobra, en ese contexto mayor relevancia (aunque la pasión deportiva del Rey fuera muy criticada –como expresión de señoritismo– por alguien como Unamuno). Una de aquellas ocasiones fue el Primer Congreso Español del Motor y del Automóvil, que se celebró en Madrid en el Palacio de Comunicaciones, en Junio de 1926. El Jefe de Gobierno Miguel Primo de Rivera inauguró el congreso con un discurso en el que presentó los objetivos, que se pretendían: "...En efecto, como tantas otras personas, he podido contrastar que el número de automóviles existentes en España es superior a 100.000, y que suponiendo a cada coche una duración media de diez años, el mercado absorberá, sin tener en cuenta la incrementación natural, 10.000 coches al año, y que atribuyendo sólo la mitad a la producción nacional, se podrían construir 5.000 coches, que a un término medio de 10.000 pesetas, da un movimiento de caudales de 50 millones de pesetas, que bien pueden permitir la instalación de cuatro o cinco fábricas en España, máxime si se tiene en cuenta lo que significará la construcción de otros motores para la agricultura, elevación de aguas, producción de fluido y otras clases de tracción. Esta idea primordial, sencilla y práctica, como todas las mías, es la que me ha movido a promover esta Junta, este Congreso y a esperar mucho de sus trabajos..." En 1927 había en España las siguientes fábricas constructoras de automóviles: Hispano Suiza, Elizalde, Talleres España y Automóviles Ricart en Barcelona; Euskalduna, que residía en Madrid provisionalmente, mientras terminaba su nueva fábrica en Bilbao; y La Hispano que se encontraba en Guadalajara. Los circuitos automovilísticos de Sitges y Lasarte tenían gran actividad: en 1926, se celebró en Lasarte, por ejemplo, el Gran Premio de Europa. Tras las conclusiones sacadas del Congreso del Motor y el Automóvil, D.



Julio de Rentería, director en aquel año de los Talleres Elizalde, veía muy posible la fabricación de un coche nacional, utilitario de cinco plazas, y en un trabajo periodístico difundido en la prensa barcelonesa, cuyo título era "Ahora o nunca", se expresaba de la siguiente forma: "Pues bien: esto demuestra que el espíritu de asociación se impone y «todos unidos», distribuyéndose el trabajo equitativa y proporcionalmente a los medios de producción de cada uno, es posible obtener lo que se desea. La «Hispano-Suiza» en Ripoll estampando chasis; Ricart haciendo motores; Talleres España construyendo puentes y transmisiones; Elizalde haciendo piezas de estampación y frenos; Euskalduna facilitando piezas de dirección; la «Hispano» montando... y ¿a qué seguir? Creo que fácilmente se comprende que así el coche barato y bueno sería, desde luego, un hecho." El Boletín Oficial de la "Real Sociedad Automovilística Sevillana" publicó el número de vehículos provistos de motor mecánico (coches, camiones, motocicletas, etc.) matriculados en España en los años 1922, 1923 y 1924. Estas era algunas de las cifras más elocuentes: 1922 (1 de julio): En toda España 45.165 (Madrid, 8.798; Barcelona, 8.611; Sevilla, 2.450; Bilbao 2.450; San Sebastián, 2.277). 1923 (1 de julio): En toda España 60.397 (Madrid, 10.896; Barcelona, 11.196; Sevilla, 3.239; Bilbao 2.778; San Sebastián, 2.682). 1925 (1 de enero): En toda España 89.910 (Madrid, 15.492; Barcelona, 16.109; Sevilla, 4.794; Bilbao, 3.884; San Sebastián, 3.555) Las capitales de provincia con menor matriculación en estos años fueron Cuenca, Palencia, Ávila, Segovia, Teruel, Zamora y Soria entre las trescientas y doscientas matriculaciones en el año 1925. El Ministerio de Comercio de los EE.UU. dio a conocer el número de vehículos automóviles en circulación en el mundo, con fecha 1 de enero de 1927. Podemos ver la buena situación de España en relación con otros países y que realmente podía haberse sostenido una industria nacional del automóvil: "Alemania, 218.000; Argentina, 205.000; Austria 12.400; Bélgica 53.270; Brasil, 53.270; Bulgaria 1700; Canadá, 734.848; Chile, 14.700; China, 16.012; Colombia 5.412; Cuba 28.303; Checoslovaquia 20.000; Dinamarca 61. 813; Indias Neerlandesas, 41.500; Egipto, 14.842; Estados Unidos 19.293.112; España,



121.500; Finlandia 12.094; Francia, 585.000; Gibraltar 466; Gran Bretaña, 754.282; Grecia 7.054; Guatemala, 1337; Hawaii, 23.562; Hungría 6.712; India, 66.217; Irlanda 29.331; Italia 104.882; Japón, 27.900; Malasia 19.620; Méjico, 38.110; Marruecos francés 7.883; Marruecos español, 8.160; Países Bajos 43.094; Nueva Zelanda 101.462; Noruega 21.100; Puerto Rico, 11.450; Rumania 11.900; Rusia 9.610; Suecia 77.000; Suiza 41.800; Turquía 6.000; Uruguay, 25.000; Venezuela 8.000; Yugoslavia 6.600.” Aunque todavía muy vinculado al deporte, el automóvil se había convertido, en España y fuera de España en un objeto de múltiple utilidad social; los modelos de coche eran diseñados ya para propósitos alejados de la competición, y aún, de los gustos suntuarios de la elite social. En Julio de 1931, el Ministerio de Economía español aprobó un decreto que intentó orientar de especial manera los negocios industriales para incrementar la producción de automóviles en el país. No fue una medida adecuada. En 1932 se matricularon en España, según la Sociedad Automovilística Sevillana, 10.879 automóviles y en 1933, 17.136. Pero el hecho fue que en 1936 todavía no se había conseguido el deseado coche de fabricación nacional, y que las empresas constructoras fueron desapareciendo o se dedicaron a otro tipo de producción industrial. La Hispano de Guadalajara fue comprada por Fiat; Hispano Suiza –después de fabricar numerosos motores de aviación– se vio obligada a cerrar. También el motociclismo tuvo, como modalidad deportiva y bajo los mismos alicientes que el automovilismo, gran repercusión. Dado que la adquisición de una motocicleta era más apta para sus economías, se convirtió en un deporte más asequible para las clases medias. España representada por el Real Moto Club Español fue admitida en la Federación Internacional integrada por Francia, Suiza, Inglaterra, EE.UU., Suecia, Dinamarca, Italia y Bélgica en 1921, durante el Congreso Internacional Motorista que se celebró en Bruselas. El motociclismo nacional creó en 1923 la Federación Española, siendo elegido Presidente el director de Heraldo Deportivo y prohombre, como hemos visto, del deporte español, Ruiz Ferry. La Federación contaba con tres jurisdicciones autónomas. Una con sede en Bilbao que comprendía: Vascongadas, Santander, Asturias y Galicia. Otra en



Barcelona y su campo de actuación era: Cataluña, Valencia y Baleares. Por último estaba la sede de Madrid que se ocupaba del resto de España. Como vemos, en 1923, la configuración de los tres polos deportivos del deporte español confirmaba, una vez más, que el deporte se instalaba en España desde los mismos lugares que la modernización industrial y social lo hacía en aquellos años, y desde donde –a veces con lentitud, otras con sorprendente celeridad– se irradiaba al resto de la nación. La implantación del motociclismo también revelaba alguno de los problemas de fondo del país. La decisión, por ejemplo, de aceptar al Real Moto Club Español como representación española en la Federación Internacional fue contestada en Cataluña, donde tanto el Moto Club de Cataluña, como la Peña Rhin rivalizaban en notoriedad y organización con el club madrileño: “Como habrán podido leer nuestros motorsmens en el número anterior, –podía leerse en un artículo en El Mundo Deportivo de Barcelona– hemos dado cuenta de que ha sido designado el «Moto Club Español», de Madrid, para ostentar en España la representación oficial de las entidades motoristas... Nosotros entendemos que cuando una entidad debe representar á otras, ante todo es indispensable que éstas, á su vez, se hallen dispuestas á ser por ella federadas, y en tal caso una asamblea plebiscito, unas impresiones, y el común acuerdo para que la Federación lo sea de hecho, no de nombre. Y en este caso no podemos menos que expresar nuestra extrañeza, ante el hecho de que Barcelona, donde contamos con dos entidades verdaderamente motoristas bajo todos los aspectos, como el «Real Motoclub de Cataluña» y la «Peña Rhin» no haya sido consultada para crear este organismo central motorista, á pesar de que nuestras entidades en todo momento no han dejado de acudir á las entidades reguladoras de las manifestaciones motoristas, cumpliendo todas las formulas y acatando cuantas disposiciones en materia de organización se crearan. Dejamos a un lado el hecho de que, por su antigüedad y por la historia deportiva con que cuenta nuestro «Real Moto Club de Cataluña», tiene uno de los primeros lugares y puede obrar independientemente, en todo momento; pero al quedar relegada Cataluña al olvido en una cosa tan seria, francamente, no nos lo explicamos. Nos parece un desacierto. De





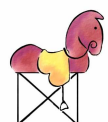
algo más han de haber servido los desvelos y sacrificios que en nuestra región cuesta á todo el motorismo. Pero como ya ocurriera, según vimos, con la constitución del Comité Olímpico Español y con otras instituciones deportivas, los problemas terminaban por solucionarse. Madrid y Barcelona eran, en cualquier caso, los epicentros del motorismo español, las máquinas Norton y Harley-Davison se imponían en las grandes cilindradas; la industria española hizo sus intentos de fabricación propia, especialmente a partir de la segunda mitad de la década de los años veinte, y la industria catalana, una vez más, fue protagonista: "Conocido es el progreso de la industria nacional en cuanto se refiere a las bicicletas, que ya en número considerable se construyen en España, emancipándose poco a poco de la mano de la obra extranjera, aunque no totalmente, de la primera materia. Pero acaso la excesiva modestia de su constructor, el entusiasta motorista Sr. Serra, de Badalona, se ignora casi, fuera de Cataluña, la existencia de una industria nacional de la motocicleta. Y sin embargo esa industria existe. Algunos aficionados conocen la denominada moto «Patria», y a ella nos referimos...es de 1  $\frac{3}{4}$  caballos de vapor, motor monocilíndrico de cuatro tiempos, con arranque, embrague y tres velocidades... Otro modelo no menos interesante es el 2  $\frac{1}{2}$  CV, también monocilíndrico, pero en motor de dos tiempos, de 67 x 70...Nos falta espacio para detallar las características de estas máquinas, que nada tienen que envidiar a la fabricación extranjera, y cuyos precios son más económicos que los de ésta. En cuanto a las modalidades de competiciones motoristas que se sucedieron en esos años, se pasó de unas primeras pruebas organizadas en el Retiro madrileño y de las subidas de la Rabbassada o de Montserrat en Barcelona, a las pruebas en los circuitos de Lasarte y Sitges y más tarde, ya en los años treinta, a las espectaculares pruebas de Dirt-Track que se celebraban en los estadios atléticos, competiciones en las que poco a poco, los pilotos barceloneses y madrileños fueron igualando en pericia a los motoristas británicos que venían a los estadios españoles (Metropolitano, etc.) como indiscutibles figuras de este tipo de pruebas de velocidad. La prensa deportiva de los años treinta presentaba esta modalidad como uno de los espectáculos deportivos



de mayor interés para el público. Por último, la aeronáutica, un deporte que, en sus comienzos, parecía aunar importantes valores: mecánica, aventura, récords, épica y patriotismo que lo asimilaban – antes de que dejara de ser una especialidad deportiva– al automovilismo y al motociclismo. En España, fue la aviación el espectáculo deportivo que antes que cualquier otro lograría la máxima admiración de los ciudadanos y aficionados al deporte: la hazaña del hidroavión Plus Ultra, pilotado por Ramón Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada que llegó a Buenos Aires después de atravesar el Atlántico, en febrero de 1926, fue según toda la prensa, una de las más grandes gestas de la nación española en época reciente. Así se referían a la travesía (Palos de Moguer - Buenos Aires) en un manifiesto conjunto, los organizadores del recibimiento –el presidente de la Comisión Interministerial de Líneas Aéreas y el duque de Extremera, presidente del Real Aéreo Club de España– que se organizó en las calles de Madrid, a la vuelta del viaje y en medio de un desbordado entusiasmo nacional: “A la nación española: Niña, Pinta, Santa María, Plus Ultra. Al evocar los sagrados nombres de las Carabelas de 1492, que han sido nuestra ejecutoria durante cuatro siglos, y al poner a continuación de las modestas naves colombinas el de la sublime del aire, culminación de la ciencia del siglo XX, unidas por el nexo del heroísmo, no habrá corazón español que no se conmueva, ni habrá madre española que no se crea igual a las que lo fueron entonces; porque la raza perdura, podemos decirlo muy alto, y si se puso el sol en nuestros horizontes no espiró su lumbre en el corazón de los hijos de las madres actuales. Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada han sido un Buen Ejemplo. Españoles: estos nuevos héroes de nuestra historia son continuadores de las hazañas de antaño; fueron más allá con el mar inmenso por cobijo y con Plus Ultra por lema. La aclamación frenética de las naciones sudamericanas los reciben: ellas son hermanas de lengua, de religión y de raza; llegaron nuestro aviadores ayer a las costas de su continente, y mañana arribarán a las márgenes del Plata; han expuesto su vida por España y han luchado por poner en la cumbre su sagrado nombre. La aviación española, había comenzado su andadura algunos años antes. La primeras iniciativas de la aviación



en España se produjeron en Barcelona. El entusiasta catalán Juan Sardá Ballester constituyó a finales de 1909 en Barcelona la Sociedad denominada "Asociación de Locomoción Aérea", que se preocupó de que el 11 de febrero de 1909 se viera en el hipódromo barcelonés al avión Blériot del francés Julián Mamet y de su alumno Mario García Comes, volar por primera vez en España. El 23 de mayo, el mismo avión hacía virajes sobre la Ciudad Lineal madrileña. En 1910, la Federación aeronáutica internacional dio los primeros títulos de piloto otorgados en España a Benito Laigorri, al Infante D. Alfonso de Borbón y Orleans y a Alfredo Kindelan, este último el primer aviador militar español y fundador de la Escuela Militar de Cuatro Vientos en Madrid. Pero el evento que realmente incrementó el interés del público por la aeronáutica fue, sin duda, el Raid París-Madrid, de 1911, organizado por Le Petit Parisien. La prueba estaba dividida en tres etapas: París-Angulema, Angulema-San Sebastián y San Sebastián-Madrid. Se inscribieron veinte participantes y solo uno faltó a la cita. El comienzo vaticinó lo que sería la prueba. Durante la salida en el aeródromo parisino de Issy-les-Moulineaux, se produjo una catástrofe: al despegar, el aparato del aviador Train se estrelló, ocasionando la muerte del ministro de la guerra francés, Berteaux y causando graves heridas al Presidente del Consejo. Al aeródromo de Ondarreta de San Sebastián sólo llegaron tres pilotos: en primer lugar, Jules Vedrines, que era seguido por Roland Garros y Sebastián Gibert. Más de veinte mil personas esperaban en Madrid, en el aeródromo de Getafe, la llegada del triunfador. Tras diversas averías y peripecias de los aviones, se supo que sólo Vedrines llegaría a Madrid y con mucho retraso. El rey y el resto de los espectadores que esperaban la llegada se tuvieron que retirar dado su retraso. Fue tal la tardanza que sólo algunos aficionados y periodistas vieron llegar a Vedrines. La emoción fue enorme y las personas que se hallaban esperando prorrumpieron en gritos de entusiasmo. A finales de la década, comenzaron a realizarse largas travesías en avión que, al igual que los grandes viajes marítimos de siglos anteriores, servían para demostrar la pericia y la audacia de los nuevos exploradores, creadores de nuevas rutas esta vez, no por tierra o mar, sino por aire. La travesía del Océano Atlántico sería, –al igual que en otros



tiempos, un reto para la aventura. En junio de 1919, los ingleses Allcock y Brown recorrieron 3.040 Km entre Terranova y Clifden (Irlanda). En julio el dirigible inglés R. 34 mandado por el comandante Scott cubre 5.800 kilómetros entre East- Fortune (Escocia) y Mineola (EE.UU.). En marzo de 1922, los portugueses Coutinho y Cabral hicieron en varias etapas y con tres aviones el viaje Lisboa, Canarias, Cabo Verde, Fernando Noronha, Islote de San Pablo, Río de Janeiro. En julio, de 1924 una escuadrilla norteamericana efectuó la vuelta al mundo, atravesando el Atlántico norte por Groenlandia. En octubre de 1924, el dirigible alemán Z.R. 3, pilotado por Eckener, fue desde Friedrischshaven (Alemania) a Lakehurst (EEUU) recorriendo 8.000 Km sin escalas. La aviación española tendría su gran momento, como ha quedado dicho en 1926. El hidroavión Plus Ultra partió de Palos de Moguer el 22 de enero, con la idea de marcar una ruta aérea que enlazase con las prósperas repúblicas iberoamericanas. Llegaron al Río de la Plata el 10 de febrero, siendo recibidos en Buenos Aires por una multitud enardecida por su hazaña, ya que su aventura era seguida con interés desde su salida de tierras onubenses. Del eco que la hazaña tuvo en España algo se ha dicho ya más arriba. El viaje fue valorado en tres aspectos de semejante importancia: político, científico y deportivo. Esto último fue incontestable. Estos fueron los récords conseguidos por el hidroavión: 1º Español de distancia (Las Palmas-Cabo Verde), 1.665 Km 2º Mundial y récord portugués de distancia (Porto Praia-F. Noronha), 2.235 Km 3ª De velocidad, sobre 1.500 Km (más de 180 Km por hora). 4º De velocidad, sobre 2.000 Km (más de 180 Km por hora). En total, fueron 10.000 Km, setenta horas de vuelo y diecinueve días de duración: "¡Viva España! -decía España Sportiva en su primera página- Pese a quién pese y caiga quién caiga. ¡Viva España! Llegaremos donde llegue otra nación, siempre que para ello sea preciso poner en juego el espíritu glorioso de nuestra raza. ¿Qué digo llegaré hasta donde llegue otra nación? Llegaré más allá. Que Plus Ultra en esta ocasión, más que un nombre caprichoso, parece un símbolo." Con posterioridad al Plus Ultra, cuyo éxito fue ampliamente reseñado por la prensa internacional, especialmente en EEUU e Inglaterra, la aviación española realizó



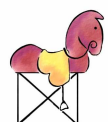
nuevas travesías. El 5 de abril del mismo año, Gallarza, Loriga y Estévez iniciaron la travesía Madrid-Manila; luego vino el Melilla-Fernando Póo, realizado por la escuadrilla de Dorniers, bautizada con el nombre de Atlántida. En 1929 el "Jesús del Gran Poder", un avión con licencia Breguet construido en los talleres de Construcciones Aeronáuticas S.A. de Getafe, con motor "Hispano-Suiza" y radiador "Corominas" también de fabricación española, pilotado por Jiménez e Iglesias, recorrió la distancia Sevilla-Bahía, 6.550 Km, superando el récord de Lindbergh y Chamberlain y quedando a pocos kilómetros de la marca mundial de Ferrarín y del Prete, y abriendo una nueva ruta aérea que fue muy apreciada internacionalmente. En 1931, vino el Sevilla-Bata, de Haya y Rodríguez, y luego otros. También hubo trágicas pérdidas, como las de los aviadores Barberán y Collar, desaparecidos para siempre en una travesía entre Cuba y México. Tal fue la proliferación de las travesías aéreas en busca de récords deportivos que, en un decreto para la reorganización de la Aviación Militar española aparecido en la Gaceta de Madrid del 9 de enero de 1931, se decía: "Paralelamente a esa acción orgánica debe desarrollarse otra de mando que infiltre y arraigue en la aviación y en sus componentes la idea de lo que son y deben ser como Arma y como soldados, y estirpe en ellos el individualismo deportivo que les seduce y atrae por el brillo de sus éxitos y que ha podido desviarles, y ha desviado a algunos del camino del deber, hundiéndoles en la indisciplina. El otro gran hito de la aviación española fue el autogiro de Juan de la Cierva cuyas primeras pruebas se realizaron en 1920 y que perfeccionó los años siguientes. Supuso ciertamente, una nueva forma de vuelo y tuvo un gran reconocimiento internacional obteniendo importantes premios. En 1926, se creó la primera Compañía inglesa de perfeccionamiento y explotación en Europa del autogiro. En 1929, se creó la empresa correspondiente en América. En 1933 se habían construido 8 autogiros en España, 22 en Inglaterra y 120 en EE.UU. El éxito del "autogiro la Cierva", como se le denominaba, fue extensamente comentado en la prensa diaria, así como por las revistas y diarios deportivos, siendo un ejemplo más de que las cuestiones del motor siempre fueron entendidas como cuestiones deportivas. La mujer española y el deporte. Las



actividades físicas o deportivas en que participaban las mujeres de finales del XIX y principios del siglo XX en España eran en su mayoría actividades aristocráticas que sólo interesaban a mujeres pertenecientes a las altas clases. Hípica, críquet, tenis, esquí y deportes similares, esto es, actividades restringidas y poco extendidas entre otras clases sociales. Madrid y Barcelona eran casi los únicos centros deportivos femeninos y con ellos zonas de veraneo, en especial Santander y San Sebastián, donde pronto se desarrollaron nuevos deportes para las mujeres: natación, atletismo, tenis, gimnasia femenina, etc. A partir de la primera década del siglo, los deportes femeninos se fueron extendiendo en círculos reducidos, limitados a los clubes distinguidos de las ciudades anteriormente mencionadas. Según María Rosa Fernández Díaz en los años veinte y sobre todo en los años treinta, la mayor información entre la mujeres, la mayor flexibilidad cultural, la mejora en la educación femenina y los hechos propios de la modernización social hicieron que la participación deportiva de la mujer fuese mayor. A finales de los años veinte y de una manera más clara antes de la guerra, el deporte femenino había pasado de una reducida práctica elitista a las clases medias e incluso populares, gracias a las asociaciones obreras, escuelas y sindicatos. El deporte pasaba a ser para muchas mujeres, aunque sólo en núcleos urbanos importantes, una forma de emancipación y un símbolo de independencia y de superación cultural. Pero el debate venía de antes. Emilia Pardo Bazán, indiscutible autoridad femenina, afirmaba que por medio de la educación física, la mujer conseguiría aumentar en estatura y vigor, respiraría mejor y enriquecería su sangre, argumentos similares, si se recuerda, a los que utilizaban los regeneracionistas que, utilizaron la práctica de la educación física y el deporte como parte de sus soluciones a la depauperación de la raza. En 1914, Vicente Castro de Les, director de la revista deportiva Gran Vida, escribía: "La mujer española sigue influida por prejuicios arcaicos y hay que traerla de una vez á la vida moderna, á la conquista de la fuerza y de la salud por medio del ejercicio que enriquece la sangre; hay que arrancar de su cabeza el horrible histerismo y coronarla con las flores de la alegría sana para que, fuerte animosa, disfrute del festín de la luz y el



aire. Cuando hayamos conseguido en España que la mujer alcance una educación física perfecta habremos dado el primer paso para la verdadera regeneración. Los hijos de estas madres tendrán corazón y brazo para guiar al país y darle nuevos días de gloria y no sentirán los desmayos de voluntad que son la enfermedad de la generación actual." El debate se centró –década de 1910– en los deportes convenientes para las mujeres y los que no debían practicarse. Existía la opinión generalizada de que eran beneficiosos: la marcha a pie, el montañismo, el tenis, el golf, el patinaje, la natación y el remo, y, del grupo de deportes considerados como distinguidos; la equitación, la caza, el florete y el automovilismo. También lo eran deportes de nieve como el esquí y el trineo. Por el contrario, se pensaba que las mujeres no debían practicar los deportes de defensa personal como el boxeo, la lucha greco-romana, el jiu-jitsu, y otros de un carácter marcadamente masculino, como: el fútbol y numerosos deportes de equipo, la mayoría de las pruebas del programa atlético, el ciclismo, etc. La idea era que la práctica deportiva femenina siempre debía ir dirigida a la mejora en los aspectos higiénicos y estéticos que por aquel tiempo se tenían como norma de feminidad, apartándose de los ejercicios de fuerza, resistencia o actitudes violentas propias de deportes varoniles. El objetivo primordial era hacer prevalecer los valores de la maternidad y los cuidados que el cuerpo de la mujer debía seguir para la mejora en su función reproductora, evitando a toda costa cualquier perjuicio que, sobre su función biológica principal, el deporte pudiera producir. El ejemplo ideal era la actividad física de la mujer inglesa y escandinava: "Por lo que respecta á la perfección de la raza, la sportsman inglesa engendra primero á sus hijos sanos, y luego los hace fuertes educándoles en las prácticas deportivas... ..En Suecia los colegios de señoritas poseen un gimnasio donde se practica el método de Ling. Al salir del colegio no abandonan la práctica de la gimnasia, y al efecto se inscriben en las numerosas Sociedades que disponen de profesores para dirigir los ejercicios físicos en locales especiales o en los salones del Instituto Central, de Stokolmo." Como se leía en Gran Vida, en 1915: "... la gimnasia femenina no debe ser nunca una gimnasia de fuerza, sino de gracia". Otro tipo de práctica



deportiva femenina producía rechazo. El año 1920, el fútbol femenino empezó a hacer furor en Francia y un equipo de deportistas francesas cruzó el Canal de la Mancha, para enfrentarse a los equipos británicos, también femeninos, de Preston, Stockport y Manchester. Ante el relieve que la prensa deportiva española dio a esta noticia, el popular periodista Mariano de Cavia, se pronunciaba en las columnas de El Sol en contra de una posible imitación por parte de las deportistas españolas. Heraldo Deportivo también lo reprodujo en sus páginas: "...Masculícese cuanto gusten en lo social, en lo moral, y hasta en lo mental; pero que siempre en lo que las siente bien. Huyan de todo atentado contra la estética. Afearse es suicidarse... El balompié es sólo para hombres... ...No cabe deformación más grotesca, brutal y ridícula de la divina línea femenina que la de esa lucha por el balón a puntapiés. Tan grotesco al par que siniestro es el lastimoso lance, que sólo un Goya podría ponerle el debido estigma para apartar á las mujeres de esta novelería deportista. Goya no se asustaba de ninguna ridiculez ni de ningún horror..." En ese contexto, la cuestión de la vestimenta deportiva femenina resultó especialmente problemática y de interés. Era un asunto importante, que afectaba tanto a la moral, como a las normas higiénicas de práctica deportiva femenina. El debate duró mucho tiempo. La prensa deportiva publicó numerosas notas y artículos sobre el tema – especialmente en los años veinte– intentando aconsejar a las primeras deportistas españolas que ropa debían usar, una ropa que fuera cómoda y adecuada para hacer ejercicio físico y que a la vez guardara la normas morales exigidas por la moda femenina de la época. "Lenta pero continuamente, –decía Heraldo Deportivo en 1921– va infiltrándose en las muchachas españolas el espíritu deportivo. En Madrid, y dejando aparte el tennis, que es lo menos atlético posible, sólo las señoritas socios del «Athletic» han entrado en el deporte violento por medio del jockey... Hay sin embargo, todavía un gran paso que dar en el camino del deportismo femenino: el vestido Esas lindas muchachas se nos presentan jugando al jockey en el traje corriente de calle, y alguna de ellas, si no miente el gelatino-bromuro de plata, leva zapatos de charol [...] las muchachas extranjeras que se entregan al deporte (más o menos masculino)





comienzan a adoptar el vestido apropiado. Y no creemos que en Madrid haya ninguna muchacha que rehuya la tenue atlética de las extranjeras por temor á enseñar algo... aquí donde las más honestas damas enseñan «todo lo que Dios les dio»... Sentada esa premisa de que las desnudeces del vestir deportivo son más honestas que las hábiles é intencionadas semiocultaciones del vestir callejero, hay que considerar, además, que la práctica deportiva exige un traje que deje al cuerpo en condiciones de disfrutar de lleno los beneficios del ejercicio...” No era, pues, una cuestión de moda; tras el asunto de la elección de una adecuada vestimenta deportiva femenina se debatían en realidad, cuestiones importantes para el desarrollo y la promoción de la mujer en la sociedad española. “El vestido deportivo femenino debe ser lo más sencillo posible. La falda plisada, estilo escocés, es la más perfecta y debe llegar más debajo de la rodilla. Las medias deben llegar hasta donde empieza la rodilla, para no dificultar el libre juego de la misma. Excusado es decir que toda traba debe proibirse; tales como corsé. Ligas y cinturón demasiado ajustados etc. En las condiciones citadas la mujer puede practicar, sin daño, los deportes, en los que encontrará salud y perfeccionará sus gracias naturales.” El debate revelaba el atraso que del deporte femenino aún tenía en España. Por esos años las jugadoras francesas e inglesas de fútbol ya utilizaban los pantalones cortos. Pero la evolución parecía difícilmente evitable. La entrada de la mujer española en la práctica de los deportes de equipo considerados entonces como violentos fue a través del hockey o jockey (en los años veinte aparecía escrito de ambas formas). En 1923, las mujeres españolas ya lo practicaban en Madrid, Barcelona, Bilbao y San Sebastián. Existían varios clubes en cada una de estas ciudades, y la prensa deportiva pedía la organización de una competición nacional, como la de los hombres, sobre todo teniendo en cuenta que ya había también atisbos de su práctica en Sevilla, Vigo, Jerez y otras ciudades. Así se reconocían los valores del hockey femenino en una revista especializada: “En nuestro último número ya explicamos las razones de emotividad que tiene el hockey. Desde luego, por este concepto reconocemos superioridad en el fútbol; pero aquél le aventaja a este en deportividad, por lo menos en la actualidad. Pocos hockeyistas tienen



fama de sucios en el juego, y es que, ante todo, el que practica el hockey suele hacer gala de la más pura deportividad. Y he aquí una razón para que consideremos más propio el hockey para el sexo bello." Con todo, a pesar de que la información iba llegando a las mujeres deportistas y que el deporte empezaba a ser algo ligeramente conocido para ellas, pocas eran las que lo practicaban: "Debemos confesar -reconocía Gran Vida en 1927- que mientras en el primero toda labor de propaganda deportiva resulta inmediatamente eficaz, no sucede otro tanto en el campo femenino, feracísimo en Inglaterra y otros cultos países, pero yermo en España. Aquí, en efecto, salvo en el sector aristocrático (escaso en la mujer), ignora la más somera práctica del deporte, y, aun en aquél, lo que se da no es precisamente ninguna enciclopedia deportista, sino tan sólo, y a muy duras penas, la equitación, el golf, el tenis y el hockey." Las cosas iban, sin embargo, cambiando conscientemente, a partir de los años veinte, Barcelona fue la ciudad española -y bajo su influencia otros lugares de Cataluña- donde más se desarrolló el deporte, los clubes y asociaciones deportivas y por lo tanto donde más número de deportistas había. Su apuesta por ser ciudad olímpica era una apuesta realista, como reflejaba también la propia prensa especializada de Madrid cuando analizaba la importancia que tenían las prácticas deportivas en Barcelona: "...Pero si puede decirse todo esto refiriéndose á la vida general de la gran ciudad española, ha de decirse aún con mayor motivo de la vida deportiva. Tantas veces lo hemos repetido, que huelga insistir: en Cataluña la actividad deportiva, que hace aún pocos años, era más aparente que efectiva, es hoy mucho más intensa que aparente. Lo mismo entre las clases burguesas, con sus balandros, su tenis, su hípica deportiva y su automovilismo, que entre «los de abajo», con el fútbol, el remo, la natación, el atletismo, etc., la vida deportiva no se interrumpe porque al «Noy del Sucre» le trasladen provisionalmente la «vecindad oficial», ni porque varios puntos de la gran urbe estallen petardos ó bombas". Esta actividad deportiva se extendió también a la mujer. El tejido asociativo barcelonés promovió el deporte femenino. La creación en 1928 en Barcelona del "Club Femení d'Esport", cuyo lema era "Feminidad, Deporte, Cultura", dio un gran impulso a la práctica



de los deportes femeninos atléticos; fue, por ejemplo, pieza fundamental en la popularización del baloncesto entre la jóvenes catalanas. En 1931, junto con el primer Campeonato de España de Decathlon, se celebró en Madrid, organizado por la Sociedad Atlético Madrileña, el primer Campeonato de España Femenino de Atletismo. Con un clima bastante desfavorable por la lluvia intensa y la fuerza del viento, diez atletas catalanas y cuatro castellanas se disputaron el triunfo final, que fue para las catalanas. El atleta y periodista Hernández Coronado se refería así a lo acontecido: "La exhibición de las atletas ha servido además para poner de manifiesto la falta de base de los múltiples prejuicios que todavía rodean al ejercicio físico en la mujer. Esos prejuicios existen también en los teorizantes (médicos, profesores de educación física, etcétera), que jamás se han tomado la molestia de adentrarse en un estadio, ni para ver, ni para intentar comprender «los males que causa el atletismo». Y no hablemos de otra clase de inconvenientes que sólo son mojigaterías atraso e incultura. Las participantes en el primer campeonato femenino de España, han demostrado en todos sus actos ser más sensibles, más femeninas, más mujeres, que las infinitas que todavía viven envueltas en las telarañas producidas por un régimen de vida hipócrita y conventual." Podemos concluir: la celebración del Campeonato de España de atletismo femenino indicaba la llegada de una nueva conciencia deportiva. Los años treinta traerían, en efecto, una apertura en la sociedad española, que coincidió con la llegada de la II República, cuya política educativa, cultural y social propició la incorporación de la mujer a nuevos lugares en el orden social, y también en el deporte. El estallido de la Guerra Civil interrumpió, sin embargo, el proceso.

ALVAREZ JUNCO, José. "¿Modernidad o atraso? Sociedad y cultura política" en JULÍA, SANTOS, Debates en torno al 98, op. cit., p. 71  
JULÍA, Santos. Un siglo de España, Política y sociedad, Marcial Pons, Madrid, 1999. pp. 45-49. Ibídem, p. 46. TERÁN, Fernando de. Historia del urbanismo en España III, siglos XIX y XX, Cátedra, Madrid, 1999, p. 170. REPARAZ, Federico. "Ante la Olimpiada - Datos para la historia" en Heraldo Deportivo, nº 166, Madrid, 1919, p. 473. (El subrayado es nuestro).



CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio. "La Sierra del Guadarrama, ámbito deportivo de la sociedad madrileña 1870-1936" en Orígenes del deporte madrileño, 1870-1936, Comunidad de Madrid, 1987. Ibídem, pp. 90-91 (el subrayado es nuestro).

LAGARDERA OTERO, Francisco. "De la aristocracia gimnástica al deporte de masas" en Sistema, nº 110-111, Ed. Fundación Sistema, Madrid, 1992, p. 27. Ibídem. Ibídem, p. 29. La prensa, por ejemplo, solía referirse a los primeros conductores de automóvil como "distinguidos sportmen". (N. del A.) "Las grandes pruebas motoristas. La carrera de las «Doce Horas» del R.M.C.E." en Gran Vida, nº 216, Madrid, 1921. p. 173. "Un match en la Cuesta de la Perdices" en Gran Vida, nº 211, Madrid, 1921, p. 15. "Precursores Automovilistas" en Heraldo Deportivo, nº 494, Madrid, 1929, p. 43. "El Congreso del Motor" en España Sportiva, Madrid, 17 de junio, 1926. "Industria Nacional" en Heraldo Deportivo, nº 420, Madrid, 1927, p. 26. "Progreso del automovilismo en España" en Heraldo Deportivo, nº 353, Madrid, 1925. "Estadísticas de Automóviles" en Heraldo Deportivo, nº 443, Madrid, 1927, p. 402. Hemos subrayado los países que superaban a España en número de matriculaciones. En 1923 ya apareció en la revista El automóvil americano una estadística similar, en la que a España se le asignaba un total de 47.500 automóviles matriculados, lo que puede coincidir aproximadamente con el dato de la Real Sociedad Automovilística Sevillana que daba el número de 60.397 ese mismo año, incluyendo en esta cifra camiones y motocicletas. (N. del A.). "Motociclismo" en Heraldo Deportivo, nº 208, Madrid, 1921, p. 75. "Industria nacional" en Heraldo Deportivo, nº 422, Madrid, 1927, p. 61. El Dirt-Track era una modalidad de motociclismo que se extendió en España durante los años treinta, hasta la Guerra Civil, fue importada de Gran Bretaña, donde era un deporte profesional. Se disputaba en las pistas y velódromos de los estadios. A estas competiciones asistía numeroso público atraído por su espectacularidad. (N. del A.). "Página Gloriosa" en Heraldo Deportivo, nº 387, Madrid, 1926, p. 59. "El Raid París-Madrid" en Gran Vida, nº 96, Madrid, 1911, p. 143-146. No se incluyen los viajes de Read o de Hawker y Grieve en 1919, por lo especial de su organización y su desarrollo. (N. del A.). SORIANO, Joaquín. "El Plus



Ultra llega al final de su raid" en España Sportiva, Madrid, 11 de febrero de 1926, p. 1. "Sevilla-Bata", Heraldo Deportivo, nº 599, Madrid, 1932, p. 1 (El subrayado es nuestro). "El autogiro Cierva" Heraldo Deportivo, nº 669, Madrid, 1933, p. 288.

El estudio histórico de la práctica deportiva por la mujer española en el primer tercio del siglo XX sería de tal magnitud que podría constituir en sí mismo un tema de trabajo inagotable, sobre el que se podría realizar una labor investigadora de enorme importancia. No obstante, aquí solamente vamos a incidir en algunos pormenores de tan relevante tema de estudio, nos referiremos a los aspectos que inequívocamente nos indiquen que la incorporación de la mujer al deporte –como ya adelantamos en la primera parte de este trabajo– fue un signo de modernización social y cultural en todo occidente y por lo tanto también en el contexto español. Por eso nos centraremos en las líneas de investigación y los testimonios periodísticos y literarios de la época, que nos han sido útiles para demostrar nuestra hipótesis, pues salirnos de la líneas maestras que nos llevan a nuestro objetivo sería entrar en un estudio que nos desbordaría y nos apartaría de la especificidad que queremos dar a este capítulo. (N. del A.)

FERNÁNDEZ DÍAZ, María Rosa. "Mujer y deporte en Madrid durante el primer tercio del siglo XX" en Orígenes del deporte madrileño, (1870-1936), Comunidad de Madrid, Madrid, 1987, pp. 117- 167. "La educación física de la mujer" en Gran vida, nº 131, Madrid, 1914, p. 117 . "La educación física de la mujer" en Gran Vida, nº 132, Madrid, 1914, pp. 141-142. Ibídem. Ibídem. Podemos observar como la palabra sportwoman todavía no era utilizada en la prensa especializada española. (N. del A.). "La Educación Física de la Mujer" en Gran vida, nº 142, Madrid, 1915, p. 91. CAVIA, Mariano de. "Balompié femenino" en Heraldo Deportivo, nº 181, Madrid, 1920, pp. 201-203. "Deportes femeninos" en Heraldo Deportivo, nº 208, Madrid, 1921, p. 58. "Los deportes apropiados para la mujer" en Gran Vida, nº 232, Madrid, 1922, p. 309. "El «hockey» y el feminismo" en Gran vida, nº 235, Madrid, 1923, p. 13. "La aptitud de la mujer para



el deporte" en Gran Vida, nº 288, Madrid, 1927, p. 204. "Barcelona deportiva" en Heraldo Deportivo, nº 201, Madrid, 1920, p. 482.

HERNÁNDEZ CORONADO, Manuel. "Comentarios al XI Campeonato de España de Decatlon y I Femenino de Atletismo" en Gran Vida, nº 340, Madrid, 1931, p. 339

MUSEO DEL JUEGO

