

# 1. Els inicis (del segle XIX fins al 1939)

## 1.1. Origen de l'esport i del ciclisme a Catalunya i desenvolupament fins a la Guerra Civil<sup>1</sup>

L'origen de les pràctiques esportives a Catalunya és doble, en primer lloc hi havia cap a finals del segle passat aquells esports que sorgiren com a adaptació als nous temps (reglamentació) d'antigues formes de lleure com l'esgrima, el tir, l'equitació, la navegació, el pedestrisme i alguns tipus de lluita. El segon component és més important: l'esport català és fonamentalment importat d'altres països, sobretot Anglaterra, Alemanya i Suïssa, on ja s'havia desenvolupat paral·lelament a l'adveniment de la revolució industrial. A Catalunya, serà la tasca propagandística de ciutadans estrangers o de catalans retornats d'altres països europeus la que importi les noves formes esportives de moda a aquells estats. L'origen d'aquests contactes amb aquests personatges vinculats d'una o una altra forma amb l'estranger és sempre professional: de representacions diplomàtiques i, sobretot, del món industrial. Alguns noms propis poden ser el del suís Hans Gamper (fundador del FC Barcelona); Gaspar Matas (fill d'un fabricant de suro de Palamós que després d'estudiar a Anglaterra va fundar el primer club català de futbol a la seva localitat); el suís William Tarín, principal promotor esportiu dels inicis a Tarragona... Fent un resum molt limitat però segurament clarificador podem dir que fins a la primera dècada d'aquest segle, en general, l'esport deixa progressivament de ser una activitat de les èlits, que són les que l'havien introduït a Catalunya, per incorporar-se, tant a nivell d'espectacle com a nivell de pràctica, a la vida de cada dia de grans sectors de la societat catalana. La dècada dels deu i, sobretot, la dels vint veurà un impressionant desenvolupament del nombre de clubs esportius catalans, acompanyat d'un esclat de la figura de l'espectador-consumidor d'espectacles esportius. Lligat a aquests fenòmens (no deixen de ser qüestions paral·leles d'un mateix aspecte) hem d'esmentar la construcció de noves instal·lacions esportives pertot arreu (generalment sempre en un nivell per sota de la demanda cada vegada més gran de la gent) i l'aparició d'una premsa específicament esportiva al costat de la premsa general, que també comença a parar atenció en les seves pàgines al fenomen esportiu. Aquest darrer punt cal emfasitzar-lo ja que el paper de la

---

<sup>1</sup> Les informacions d'aquest capítol, si no s'explicita el contrari, s'han extret dels dos volums de la *Història il·lustrada de l'esport a Catalunya*, de Carles Santacana i Xavier Pujadas.

premsa serà clau en el més ràpid desenvolupament dels nous hàbits dins la societat catalana.

El ciclisme es va incorporant a la realitat catalana des de la dècada del 1880 procedent d'altres països europeus on la tècnica s'havia preocupat de millorar l'aparell en successius prototipus (bàsicament a Alemanya, França i Anglaterra). A França, cap al 1861 un constructor de carros, Pierre Michaux, va acoblar pedals a models anteriors i va aconseguir el «velocípede», un aparell d'aspecte semblant a les nostres bicicletes. La cadena, però, no existia encara i, per tant, els pedals estaven incorporats a la roda davantera. Això suposa que com més gran sigui aquesta roda, més ràpid avançarà el vehicle. Amb aquesta constatació, el «velocípede» derivà cap al 1870 en el «bicycle», aquella màquina amb una roda davantera imponent que ara ens recorda els nostres besavis. Un aparell prou inestable però que es va popularitzar força. L'abaratiment del cost i l'aparició de la cadena, el fre i el pneumàtic en la dècada del 1880 van fer definitivament que aquell aparell fos de nou més semblant a com el coneixem ara i que es convertís ja en un transport estès i cada vegada més segur. El posterior desenvolupament d'aliatges i de nous materials va permetre construir bicicletes més lleugeres.<sup>2</sup>

El ciclisme s'incorporà a Catalunya en part pel contacte, des de la zona nord, amb ciutadans francesos. Des de 1887, en què es fundà el Veloz Club a Barcelona, fins al 1891, es crearen entitats ciclistes a Reus, Tarragona, Tortosa, Valls, Mataró, Terrassa, Sabadell, Girona, Olot i Figueres, a més d'altres tres clubs a Barcelona (gairebé totes, zones industrials per excel·lència). Aquell 1891 es comença a construir el primer velòdrom de Catalunya, a Figueres, que serà inaugurat el 1893. També apareixen publicacions ciclistes, com «El Ciclista», de 1891, editada a Barcelona, o «El Veloz» i «Revista de Sport», de 1895, editades a Reus. A aquesta empenta contribuí decisivament l'intent d'organització federativa que des del 1894 (primer des de Madrid i després des de Barcelona) es portarà a terme sota el nom d'Unión Velocipédica Española (UVE). La primera vessant de l'UVE va ser la competició esportiva. Tot i que ja des de 1893 es realitzen proves de velocitat assimilables a campionats nacionals<sup>3</sup>, serà a partir del sorgiment de l'UVE quan es reglamentaran les curses i les competicions. A principis d'aquest segle, però, el paper federatiu s'ampliarà i l'UVE afegirà al seu nom el de Touring Club de España, per incloure temes i activitats de turisme i reivindicació i conservació de carreteres. Aquestes línies (esportiva i turística), fonamentals per a la vertebració de l'UVE i, de retruc, de l'esport català, es van mostrar complementàries

---

<sup>2</sup> Aquestes dades històriques del desenvolupament de la bicicleta estan extretes de *El gran libro de la bicicleta*, de Richard Grant i Richard Ballantine.

<sup>3</sup> Segons consta a *Unión Velocipédica Española. 50º aniversario 1896-1946*, l'història del campionat d'Espanya comença el 1883 amb una prova de velocitat disputada a Madrid que donà com a primer campió a N.Echagüe. Aquest campionat es realitzà fins el 1897 en què l'UVE reglamentà el campionat d'Espanya de fons en carretera, al qual seguirien després altres modalitats.

en l'organització de grans proves competitives, com les curses per etapes. La Volta Ciclista a Catalunya serà el gran exemple des de 1911.

Com en qualsevol àmbit de la vida social, el legislador sempre va endarrerit respecte a les noves activitats de la comunitat. En aquest procés de sorgiment i consolidació de l'esport a Catalunya (fins a l'adveniment de la República), arribà un moment en què les autoritats van haver d'assumir l'existència d'aquesta nova realitat i, entre moltes vacil·lacions, es van adonar de mica en mica que s'havia de prestar suport a l'activitat física. Els ajuntaments col·laboraran des de bon començament, ja sigui simplement donant subvencions per a les activitats dels clubs o bé construint infraestructures. L'obra més significativa, però, en aquest sentit, va ser la de la Mancomunitat de Catalunya (creada el 1914). Des que a la segona meitat del segle XIX arribaren els primers esports moderns, la Mancomunitat va ser la primera administració que va intentar el traspàs de la cultura física a l'esfera pública, en aquest cas a través del seu Consell de Pedagogia. L'essència de la idea que assumien els responsables d'aquest organisme (representants de la Lliga Regionalista) és que la cultura física podia ser una eina important per al desenvolupament de les noves generacions, tal i com ja succeïa a altres països europeus. A d'altres nivells, però, s'haurà d'esperar fins després del 1939 per a que l'Estat o l'administració tinguin un veritable paper. Parlem d'aspectes tan diversos com la creació de seleccions nacionals, la participació en els Jocs Olímpics o la construcció de grans infraestructures esportives, projectes aquests que abans de la Guerra Civil seran impulsats la major part de les vegades per afeccionats i esportistes entusiastes.

L'esport, una vegada assumit dins la vida d'una comunitat, també esdevindrà un fenomen susceptible d'utilització partidista per diferents sectors socials. Durant els primers vint anys d'aquest segle, entitats relacionades amb la cultura popular, amb el republicanisme i l'obrerisme comencen a realitzar una tasca significativa de foment de la cultura física i de l'esport entre els seus associats. Aquesta tasca tenia un caire ben positiu en prendre el concepte d'esport com a dret de tothom (sobretot durant el temps de la dictadura de Primo de Rivera) i serà l'embrió del futur esport popular català de la República.

L'esport durant els anys trenta arribarà a ser una nova forma de lleure per a una gran massa de gent, i no només com a espectacle —que ja ho havia estat en els anys 20— sinó també, de forma ja irreversible, en la seva pràctica. Ciclisme, boxa, motor i futbol seran els esports més populars en aquests anys.<sup>4</sup> Però la dècada dels trenta viurà també una popularització de pràctiques fins aleshores marginals, com el basquetbol,

---

<sup>4</sup> Tot i que el futbol viurà la seva primera crisi amb la plena incorporació del professionalisme i l'elevat nombre de clubs financerament dèbils que desapareixeran, juntament amb un descens del nombre d'associats a causa de les dificultats econòmiques.

el rugbi, el beisbol o l'hoquei. En el cas del ciclisme, l'evolució serà desigual tot i que amb una consolidació d'aquest esport com a espectacle. La pràctica del ciclisme en pista —una de les més acceptades— es veurà frenada per la mancança de pistes. Però, aquest esport serà capaç de congrega 5.000 persones en festes populars de masses, com les anomenades «festes del pedal». A la Volta Ciclista a Catalunya, que des del 1932 es converteix en el Gran Premi Generalitat, s'adverteix una creixent presència d'esponsoritzacions i de professionals italians, belgues, francesos i alemanys que la converteixen en l'única prova internacional de l'Estat. Santacana i Pujadas<sup>5</sup> constaten en aquests anys «l'eclosió de la mitologia ciclista»: surten els primers mites de la bicicleta, reconeguts i aclamats pel gran públic. El més destacat seria Marià Cañardó<sup>6</sup>. Els herois del ciclisme començaran a tenir capacitat per congrega masses importants d'afecionats al voltant dels seus triomfs, com en el cas de Vicente Trueba al juliol de 1933, quan se'l va rebre multitudinàriament a l'estació de França després de ser el rei de la muntanya al Tour.

Juntament amb l'extensió de la pràctica i del consum com a espectacle de l'esport, apareix el fenomen de l'esport popular català, lligat a moviments culturals, petites penyes de bar, moviments polítics i sindicals d'esquerra... La gent que no està organitzada ho fa per fer esport i aquells que ja ho estan, com els sindicats o els partits, creen les seves seccions esportives. L'esport femení s'inicia també en pràctiques fins i tot eminentment masculines, com el ciclisme (tot i que a més petita escala i no a tot arreu). Les escoles es comencen a dotar d'instal·lacions esportives per donar classes de gimnàstica. Com a punta de tot aquest fenomen, trobem la culminació d'un procés iniciat anteriorment d'internacionalització de l'esport català que farà que els esportistes d'aquí es mesurin en gairebé tots els aspectes amb equips estrangers, o que surtin a competir més enllà de les nostres fronteres com un punt més de legitimació de la realitat catalana que es viu durant la República. La síntesi de totes aquestes idees és l'Olimpiada Popular que es preparà el 1936 com a forma de protesta de les organitzacions d'esquerra contra els Jocs Olímpics que s'havien de fer el mateix any a Berlín, i que Hitler aprofità com a instrument de propaganda feixista. Al març de 1936, després del triomf del Front Popular a Espanya i del Front d'Esquerreres a Catalunya, neix aquí el Comitè Català pro Esport Popular (CEEP), del qual formà part, entre d'altres, la Germanor Obrera de l'Hospitalet —un centre obrer—. El motiu de la creació del CEEP va ser «la necessitat d'organitzar-se en una sola entitat esportiva que articulés accions concretes en favor de l'antifeixisme».<sup>7</sup> L'Olimpiada Popular, que s'organitzà a partir del CEEP, s'havia de celebrar del 19 al 26 de juliol, a Barcelona, però l'aixecament feixista del general Franco va impedir-ho.

---

<sup>5</sup> Op. cit. nota 1.

<sup>6</sup> Noti's l'accent a la o del cognom, que és com realment es deia aquest esportista, i no sense accent com l'anomena gairebé tothom.

<sup>7</sup> Op. cit. nota 1.

## 1.2. L'aparició de la bicicleta a l'Hospitalet

A principi de segle, l'Hospitalet no arribava als 5.000 habitants. Era un terme rural amb un nucli central, el que avui coneixem com a *barri del centre*, un altre petit nucli de població a Santa Eulàlia i altra població dispersa a Collblanc-Torrassa i per la resta del terme municipal en masies i cases de pescadors (l'Hospitalet llavors arribava fins al mar). La bicicleta, sens dubte, tenia totes les característiques per ésser un dels sistemes de transports que pogués funcionar bé en aquelles terres predominantment agràries. Però és possible que no fos així a l'Hospitalet. En primer lloc perquè els camins dels camps que vorejaven els nuclis poblats de l'Hospitalet devien ser impracticables en molts casos per a ginyes com les bicis i segon perquè el parc de carros i tartanes era prou estès a la ciutat i, possiblement, molt més còmode per als agricultors (podien portar els estris, segurament circulaven molt millor per aquell tipus de camins rurals...). És molt possible que l'aparició de les primeres bicicletes a la vila vingués unida al marc dels seus nuclis poblats, on els carrers potser estaven una mica més arreglats que no pas els camins dels camps, i que l'acceleració de la seva difusió vingués com a conseqüència de l'esport (curiosament, l'impost de matriculació fa referència ja des de principi de segle a les «màquines d'sport» on, potser, també volien fer esment de les bicicletes de curses ja que les curses ciclistes ja eren habituals a principis de segle a Catalunya). Analitzant els noms de les persones que van matricular una bicicleta durant els anys 1904 i 1905 a la ciutat podem intuir quin tipus de gent va començar a utilitzar aquest giny a l'Hospitalet. En efecte, les plaques que analitzem van des del número 12 fins al 27 de les que es van donar a la vila (de les 11 primeres no s'han trobat prou referències). L'anàlisi del padró de l'any 1905 ens indica això dels seus propietaris: els primers que van utilitzar la bicicleta eren en una gran part comerciants (58% dels casos trobats), en el sentit ampli de la paraula ja que trobem categories com ferrers, dependents o la pròpiament dita de comerciants —segurament reservada per a aquells que tenien una botiga—. Eren comerciants d'edat mitjana,<sup>8</sup> alguns d'ells provinents de fora de l'Hospitalet (potser van importar el coneixement de la capital ja que en part venien des de Barcelona a instal·lar-se a l'Hospitalet?). Només hem trobat dos casos (17%) en què la professió té quelcom a veure directament amb l'agricultura: el d'un horticultor i el d'un graner, que tampoc semblen definitivament integrats a les catalogacions més agràries. Tot i això, també trobem tres jornalers (25%), categoria aquesta de la qual no s'especifica el ram de treball i que es pot adscriure a l'agricultura (per a més detalls vegeu el quadre número 1).

L'Ajuntament de l'Hospitalet no va obligar a matricular les bicicletes a la vila fins l'any 1901. L'any 1902, les plaques per a bicicletes van arribar al número 9, que per-

---

<sup>8</sup> La mitjana d'edat és de 41 anys, sense considerar els casos on la identitat és poc clara

## Quadre 1. Dades dels propietaris de les primeres matricules de bicicletes trobades a l'Hospitalet

Font: Elaboració pròpia, a partir de les actes de recaptació de liquidació del pressupost dels anys 1902 a 1904, a l'Arxiu Històric de l'Hospitalet.

Placa	Nom	Edat	Feina	Naixement	Adreça
12	José Mañé Mir	38	jornaler	El Morell	Major, 38
13	José Bonvehí Munné	30	carreter	L'Hospitalet	Santa Eulàlia, 122
14	Odón Mestres Oliveras	47	taverner	L'Hospitalet	Església, 44
15	Joaquín Piera Nanot	63	horticultor	Barcelona	P.Estació, 4
16	Francisco Bori	?	?	?	?
17	Antonio Soler Gibert	?	?	?	?
18	José Pedrerol Milà	32	jornaler	L'Hospitalet	Xipreret, 22
19	Angel Cisneros	?	?	?	?
20	Antonio Olivella	26	comerciant	Sants	Santa Eulàlia, 25
21	Bartolomé Pol Oliveras	38	taverner	L'Hospitalet	Major, 100
22	Antonio Folguera Sales	56	graner	Belianes	Creus, s/n
23	Antonio Pareto	?	?	?	?
24	Emilio Prieto	?	?	?	?
25	Francisco Jansà Raventós	35	cordeier	Vilanova	Crta.Provincial, 44
26	Miguel Claperols Xutrà	34	ferrer	Palau	Santa Eulàlia, 21
27	Esteban Rodón Maignon	41	dependent	Barcelona	Centre, 34

tanyia a una bici propietat d'un tal Antoni Gili, segons consta a les actes de recaptació de la liquidació del pressupost d'aquell any, que és la primera de la qual avui coneixem el nom del propietari, de qui no hem trobat cap dada al padró d'habitants de 1905. La resta d'anotacions de matriculació, segurament efectuades l'any 1901, no es conserven als arxius municipals. En tot cas, les que presentem són prou representatives ja que entre les primeres matriculacions i aquestes només passen, com a molt, 3 anys. L'impost de matricula costava aleshores 7,5 pessetes, el mateix que el d'una tartana. L'evolució del nombre de plaques de bicicletes d'aquells anys ens indica que fins el 1909 aquest no serà mínimament significatiu com per parlar amb propietat d'un mitjà de transport amb certa importància (vegi's quadre 2). En efecte, al final de l'any 1909 les plaques numèriques arriben al número 78. Això ens dóna una ratio d'una bicicleta per cada 88 persones (la població havia crescut fins als 6.865 habitants). Aquesta proporció no baixarà a la meitat fins ben bé passats 14 anys (al 1923), quan l'Hospitalet ja té 12.366 habitants. En aquells moments, l'impost dels vehicles ja ha pujat al doble, inclòs el de les bicicletes. Aquests són els temps en què l'Hospitalet atreu per si mateix un flux d'immigrants als quals el procés d'industrialització propi de la ciutat pot donar feina i absorbir. És a dir, aquest augment de la matriculació de bicicletes es dóna fonamentalment en el moment en què la ciutat s'està industrialit-

zant: establiment d'indústries tèxtils entre 1899 (Tecla Sala) i 1912 (Jacint Rifà); ampliació d'algunes entre 1914 i 1918 per la demanda associada a la Guerra Mundial, i aparició del sector metal·lúrgic (1916). La consolidació posterior del nombre de bicicletes sembla una mica menys accelerada i correspon, primer, als moments en què a la ciutat perd força el procés industrial propi i guanyen terreny les obres de l'Exposició del 1929 (l'Hospitalet serà també residència d'obrers que treballen a Barcelona), i després als moments en què l'atur guanya terreny fins a la Guerra Civil.

## Quadre 2. Evolució del nombre de bicicletes a l'Hospitalet segons plaques matriculades al municipi

Font: Elaboració pròpia, a partir de les actes de recaptació de la liquidació del pressupost dels anys esmentats, a l'Arxiu Històric de l'Hospitalet.

Any	Últim número de matrícula per a bicicleta	Ratio d'habitants per bicicleta
1902	9	530
1905	27	218
1909	78	88
1923	270	45
1938	1298 <sup>9</sup>	39

Al principi de la segona dècada del segle podem dir que la bicicleta és un element ciutadà com a mínim conegut o no estrany per a la gent. La situació de l'Hospitalet, punt de sortida i d'entrada des de i cap a Barcelona pel sud, el feien lloc de pas de moltes de les curses ciclistes que s'organitzaven a la ciutat comtal. A més, el contacte entre hospitalencs i barcelonins, afavorit per la proximitat, farà arribar amb rapidesa la notícia dels nous esports que van sorgint a la gran capital. Bona prova d'això és que al 1910 es va fer la primera cursa ciclista de la qual tenim notícia a l'Hospitalet.

Al programa de la festa major del barri del centre del 1910, trobem l'anunci d'aquesta primera prova ciclista, que va ser amenitzada —segons deia el programa— «per una notable banda barcelonina» de música...<sup>10</sup> Amb aquesta referència original trobada al programa de festa major de l'any 1910 ens havíem pensat que aquesta cursa no hauria passat de ser un petit divertiment en el poble, sense més transcendència, i per això havíem situat els orígens del veritable ciclisme de competició

<sup>9</sup> Aquest número no correspon al de plaques de matrícula sinó al nombre aproximat de bicicletes que apareix en una curiosa llista que es conserva a «Correspondència de Secretaria» de l'Arxiu Històric de l'Hospitalet del nombre d'aquests aparells que hi ha a la ciutat en aquell any de guerra, la funció de la qual és un misteri, tot i que es pot sospitar que sigui per mantenir alguna mena de control. El nombre de bicicletes podria ser major de les declarades...

<sup>10</sup> Programa de la festa major de l'Hospitalet de 1910, que es conserva a «Correspondència de Secretaria». AHLH.

com a tal a l'any 1920, quan trobarem ja un primer club format. Posteriors troballes ens han fet rebutjar aquesta hipòtesi. En principi, vam tenir referències de segona mà sobre aquella cursa: en l'edició del 12 de febrer de 1970 del diari esportiu *Dicen* — número especial pro Setmana Catalana de ciclisme en la qual l'Hospitalet era meta de la penúltima etapa— es recull informació d'aquella cursa de 1910. Un dels articles fa una breu referència a la història del ciclisme esportiu a la ciutat, que s'obre l'any 1910. En el text es descriu minuciosament com va ser aquella primera cursa i es cita com a font «el programa de mano que tenemos». A més, es publica una petita foto antiga pretesament d'aquella prova. Segons l'articulista que va tenir accés a aquesta documentació, la prova va ser organitzada per «la entonces naciente sociedad Agrupación Sportiva Hospitalense». La data que dóna de celebració de la cursa, 15 d'agost, coincideix amb la que teníem nosaltres en el programa de festa major (no confondre amb el programa de la pròpia cursa). Mesos més tard, mentre preparàvem l'exposició sobre aquest tema, vam trobar el programa de mà al qual feia referència l'article de *Dicen* i, efectivament, totes les dades eren bàsicament correctes i l'organització de la prova era d'aquella Agrupación Sportiva Hospitalense.<sup>11</sup> En les nostres investigacions per a aquest i d'altres treballs relacionats amb la història de l'esport hospitalenc no havíem trobat mai referències a aquesta Agrupación Sportiva Hospitalense. Si ens creiem la seva existència, suposaria que aquest és el primer club esportiu a la història d'aquesta ciutat. Entrem aquí en un interessant debat sobre quina va ser la primera entitat esportiva de la vila.

De les investigacions fetes per a una història de l'esport a l'Hospitalet, apuntem el fet que al Govern Civil es va inscriure al 1917 l'Hospitalenc Sporting Club, la primera entitat esportiva (bàsicament futbolística, tot i que també va organitzar festivals atlètics i curses ciclistes) de la qual hi ha justificació documental i proves de la seva existència real. Al registre del Govern Civil, però, trobem també la inscripció un any abans, el 1916, de l'Hospitalet Football Club. D'aquesta última entitat no he trobat cap referència més ja que, entre d'altres coses, l'expedient s'ha perdut. Possiblement l'explicació la trobem en el fet que aquests dos clubs o, si més no, l'Hospitalenc, són hereus l'un de l'altre i potser també d'aquella primera Agrupación Sportiva. *El Llibre d'or del futbol català*<sup>12</sup> dóna com a any de fundació de l'Hospitalenc el 1909. Aquest llibre va ser el fruit d'un gran esforç de la Federació Catalana de Futbol l'any 1927, i es va publicar durant l'any 1928. En un intent de reflectir que el futbol s'havia convertit en un esport-espectacle de masses que envaïa tot Catalunya, i coincidint amb el 25è aniversari dels primers clubs, la Federació va intentar aplegar en un llibre la història de les entitats que en aquell moment hi havia sota la seva disciplina. El resultat va ser un recull força interessant des del punt de vista històric, però amb alguns

---

<sup>11</sup> Programa de la cursa ciclista de festa major, procedent del fons dels fills de Joan Salvador.

<sup>12</sup> *El llibre d'or del futbol català*. Varis autors

errors de contingut. Les fitxes van ser remeses pels propis clubs a la redacció del llibre: això vol dir que les dades històriques provenien dels records dels que van redactar les notes, normalment els secretaris dels clubs. És dubtós que els clubs guardessin el seu material susceptible de ser històricament interessant (actes de les assemblees, fitxes de jugadors, resultats per temporades...), per molts motius: la majoria dels seus integrants eren gent molt jove, només preocupada a tenir un lloc on jugar i divertir-se i una entitat que disposés de la mínima infraestructura per fer-ho; d'altra banda, per què havien de guardar les coses? segurament els primers anys ningú cau que el club pot arribar a ser algun dia històric; a més, la renovació dels càrrecs de les juntes directives era molt habitual (tal i com manaven els estatuts dels clubs) i això feia que la continuïtat de les persones i dels seus records sobre l'entitat fos, com a mínim, reduïda. La informació de l'Hospitalenc continguda al *Llibre d'or de l'esport català* té alguns errors i el primer que ens trobem crec que és la data de fundació del club. *El Llibre d'or de l'esport català* dona l'any 1909. En aquella data, un dels pretesos fundadors, Marcel·li Bayer, portava com a molt un any vivint a l'Hospitalet; un altre, Blas Guillén, encara no havia arribat a la ciutat, provinent segurament de Barcelona tot i que va néixer en un petit poble de Terol que es diu Castelnou, i l'altre, José Carbonell, tenia 12 anys al 1909... La conclusió és que, segurament, la societat es va formar una mica més tard ja que no és normal ni que un nouvingut es llenci a crear una entitat en un poble, que un altre suposat fundador, segons els padrons de l'època encara no fos a l'Hospitalet, ni que el tercer tingués només 12 anys (tot i que els nens es feien «grans» molt abans que en l'actualitat). Una hipòtesi seria que es donés com a data fundacional la d'aquella Agrupación Sportiva Hospitalense perquè es considerés que, malgrat ser jurídicament clubs diferents, l'un provenia de l'altre (potser fins i tot alguns dels membres eren els mateixos). Aquest fet és habitual en la memòria històrica escrita que hem trobat fins ara. Malgrat tot això, d'existir com a grup formal, aquesta Agrupación Sportiva Hospitalense no era legalment un club ja que no estava inscrita al registre d'associacions del Govern Civil. Bé per això o bé perquè potser no va existir mai com a tal agrupació, els organitzadors de la cursa de l'any 1910 es van dirigir formalment a l'Ajuntament per sol·licitar els permisos i la subvenció pertinent en forma de «*comisión sportiva de la localidad*». Sembla que era la forma a seguir quan un col·lectiu volia dirigir-se al Consistori i encara no havia estat legalitzat (ho trobarem més endavant amb d'altres clubs). Sigui com sigui, al llibre d'actes del ple municipal de l'any 1910 trobem valuoses referències sobre aquesta cursa.<sup>13</sup>

El ple del 19 de juliol d'aquell any va discutir sobre «*un escrito firmado por la Comisión organizadora de los festejos deportivos de esta localidad, por el cual proponen [...] un concurso o carrera de bicicletas*». Segons la ressenya que ha quedat a l'acte d'aquell ple, la comissió esportiva va justificar la inclusió d'aquesta cursa dins de la festa

---

<sup>13</sup> Les següents citacions corresponen al Llibre d'actes del ple municipal, 19 i 23 de juliol de 1910. AHLH

major «a fin de reanimar las fiestas». Les festes majors eren els esdeveniments anyals per excel·lència als pobles de principis de segle. Però els programes d'actes de les festes majors eren extraordinàriament repetitius. Fins a la dècada dels 10, les festes consistien bàsicament en balls, representacions teatrals, misses i més balls. Això no vol dir que no tinguessin èxit, però no hi ha dubte que necessitaven algunes novetats més. Aquestes van venir des de dues direccions: el cinema, amb les primeres projeccions a cal Carreter (des de 1907), i l'esport, amb curses ciclistes (des de 1910), campionats atlètics (el primer conegut, al 1918) i, sobretot, partits de futbol (des del 1917, com a mínim).

La idea de la primera cursa ciclista va ser acollida en principi per les autoritats amb divisió d'opinions, segons explica al text el secretari de l'Ajuntament: *«abierto discusión por la presidencia sobre la referida demanda hicieron uso de la palabra varios Sres. Regidores y después de larga discusión se acordó por unanimidad pase el asunto a estudio»*. L'assumpte va passar a l'estudi d'una comissió que en el següent ple va emetre el seu informe, en el qual es donen més dades, com la identitat dels signants de la petició: *«D. Fernando García y otros»*, i la cosa ja estava molt més clara: *«...y en honor a la verdad es digna de aplauso la iniciativa que ha tomado dicha comisión al organizar unas carreras de bicicletas para la próxima fiesta mayor anual de esta Villa, que sin duda de ninguna clase han de darle un mayor realce y ha de ser un notable motivo de atracción para todos los forasteros amantes de las diversiones deportivas»*.

És a dir, que la idea va ser acollida amb notable interès per la comissió i, sembla, com a novetat (potser era el primer esdeveniment esportiu que vivia directament la Vila?). L'escrit del secretari en el llibre d'actes, transcrivint l'acta de la comissió municipal encarregada d'estudiar la petició dels veïns, ens dóna valuosos detalls d'aquella primera cursa. La citada comissió municipal va aconsellar que es concedissin les peticions dels veïns sota aquestes bases:

1r. S'autoritzava que la cursa tingués caràcter intercomarcal (Baix Llobregat).

2n. El circuit va ser el que volia la comissió organitzadora, *«constituyéndolo la rambla Just Oliveras; camino antiguo de San Juan y calles de San Juan, Iglesia y Mayor, en la inteligencia de que todos los aparatos deberán pasar por el arroyo de la rambla parte derecha entrando por la calle de la Carretera Provincial»*.

3r. La comissió esportiva havia de respondre que durant les curses no hi hagués accidents per negligència en el servei de vigilància i, en tot cas, seria responsable de tots el danys que es poguessin ocasionar per tal raó.

4t. S'acceptava l'oferiment perquè les autoritats formessin part de la comissió de senyorettes que havien de verificar la distribució dels premis.

5è. L'Ajuntament va concedir un permís per aixecar una tribuna d'autoritats i jutges a on, a més, es donessin els premis i fos el punt de sortida i arribada de les curses.

6è. L'Ajuntament concedia també un premi de 50 pessetes per als corredors en la forma que l'Alcaldia ho considerés convenient i carregant-la al capítol d'imprevistos ja que, evidentment, no hi havia «*consignación especial en el presupuesto para festejos*».

7è. L'Ajuntament havia d'acordar l'adequació dels carrers per on havia de passar la cursa.

El dictamen de la comissió municipal finalitzava reiterant la necessitat de col·laborar amb la iniciativa «*ya que se trata de una diversión culta y agradable y que ha de reportar beneficios a los establecimientos de esta localidad con el personal que en la misma concurrirá*».

Aquest dictamen va ser aprovat i, a més, el ple va acordar també establir un servei de vigilància a la Carretera Provincial «*en el punto conocido por la antigua riera de la Fabregada y en la calle de Marina deslinde de este término con Cornellà*» per facilitar la circulació dels carros durant el temps de la cursa.

Més informació d'aquesta primera cursa la trobem a l'exemplar del diari esportiu *Dicen* al qual hem fet referència abans. Les dades que dona aquell diari coincideixen amb les que hem trobat posteriorment nosaltres al programa de 1910: «*el Gran Festival Ciclista se celebró bajo los auspicios del Ayuntamiento y autoridades de la villa y del Exmo señor Conde de Belloch, según reza en los carteles. Constaba de cinco pruebas. La primera de resistencia, otra de velocidad, una tercera carrera de obstáculos y de lentitud. Premios valiosísimos. Cincuenta pesetas al primer clasificado y copa de plata. Objetos de arte, reloj de plata y otros premios hasta el sexto clasificado que tenía un premio en metálico de cinco pesetas*».

No coneixem, però, els guanyadors d'aquesta primera cursa.

### **1.3. Bicicleta i societat hospitalenca. Factors de connexió a començaments de segle**

Si algun esport era conegut a l'Hospitalet en aquells anys inicials de la pràctica esportiva, aquest era el ciclisme, si més no perquè veien passar per les seves carreteres o camins moltes de les proves que, des de principis de segle, organitzaven les incipients societats velòpèdiques de la ciutat de Barcelona (sobretot el Club Ciclista Sants, més

tard secció de ciclisme de la Unió Esportiva Sants). L'Hospitalet era pas quasi obligat de sortida d'aquestes curses des de Barcelona, i moltes vegades també zona de pas a l'hora de tornar.<sup>14</sup>

Això, i el fet que la bicicleta esdevingués de mica en mica un dels mitjans de transport, feren que un dels primers esports practicats a la ciutat, si no el primer, fos el ciclisme. Més enllà d'aquests dos factors de connexió entre bicicleta i societat, en trobem un tercer: la bicicleta com a factor econòmic. Ja hem vist com aquest objecte amb dues rodes i sense motor va ser considerat des de principis de segle com a susceptible de matriculació i, per tant, subjecte d'imposició de gravamen. Si bé al principi més aviat devia ser una qüestió d'ordre públic (tots els vehicles havien de portar la seva placa de matrícula per circular i poder ser controlats), de mica en mica l'augment del parc de bicicletes sens dubte va reportar uns beneficis interessants per a les arques municipals, fins que l'any 1923, la quantitat recaptada per la matriculació de bicicletes gairebé arribava a la meitat del total recaptat per matriculació de vehicles. Els primers anys, les matrícules costaven 5 pessetes el carro o també anomenats carruatges sense molles, a 7,5 els de les tartanes o també anomenats carruatges amb molles, i a 7,5 els de bicicletes i «*màquines d'sport*». L'any 1909 ja s'ha introduït la placa per a automòbils, que val també 7,5 pessetes, les quals segueixen les numeracions de les donades a les tartanes (o carros amb molles). Se'n van cobrar dues durant aquest any 1909. Curiosament, l'impost de matriculació del cotxe, un element autènticament de luxe en aquell moment, estarà equiparat al de la bicicleta fins pràcticament la dècada dels vint. Com a curiositat, assenyalarem que d'aquestes 7,5 pessetes s'havien de descomptar 1,30 pessetes del valor de la placa, segons dades que consten a l'acte de la sessió del Ple Municipal del 30 de març de 1911. En aquesta sessió es va acordar la reenumeració de tots els vehicles de l'Hospitalet perquè adoptessin el nou model de placa amb la insígnia de la ciutat. El consistori va encarregar un pressupost a la casa Bayer Hermanos y Cia. (de la qual formava part el primer president de l'Hospitalenc Sporting Club) que va ser acceptat tot i que es va variar el nombre de plaques a encarregar de 1.500 per a carros, 300 per a tartanes i carruatges amb molles i 50 per a bicicletes a 1.200 per a carros, 500 per a tartanes i 500 per a bicicletes (potser preveien un augment important en els següents anys del nombre de matriculacions de bicicletes...).

Més endavant i a mesura que l'ús d'aquesta màquina en la vida quotidiana s'anava estenent, l'augment de l'impost de matriculació de bicicletes va ser un fet per part dels municipis. De vegades aquesta puja esdevindria polèmica, com va succeir a Barcelona l'any 1933, quan les entitats ciclistes es van unir per protestar contra l'aug-

---

<sup>14</sup> «Correspondència de Secretaria», es conserva com a mínim una carta de l'Sport Ciclista Català, de Barcelona, datada el 14 de juny de 1918, on es demana permís per al pas d'una cursa per l'Hospitalet. AHLH.

ment del 100% d'aquest arbitri, amb arguments com aquest: «*un vehículo completamente democrático, el empleo del cual es una necesidad para las clases modestas que la utilizan para trasladarse del trabajo a barriadas extremas*».<sup>15</sup>

### Quadre 3. Pes dels impostos per matriculació de bicicletes vers el total dels recaptats per vehicles a l'Hospitalet

Font: Elaboració pròpia, a partir dels fulls de liquidació dels impostos municipals, a l'Arxiu Històric de l'Hospitalet.

Any	Impostos recaptats per tot tipus de vehicles	Impostos recaptats per bicicletes	% que suposen les bicicletes del total	preu impost carruatges / preu impost bicicletes
1902	495	7,5	1,51%	5 i 7,5 / 7,5
1904	665	52,5	7,89%	5 i 7,5 / 7,5
1905	585	67,5	11,53%	5 i 7,5 / 7,5
1909	550	67,5	12,27%	5 i 7,5 / 7,5
1915	720	135	18,75%	5 i 7,5 / 7,5
1923	2385	1035	43,39%	10 i 20 / 15

La bicicleta també serà protagonista d'altres fenòmens econòmics a la ciutat, com per exemple l'aparició de comerços cada vegada més especialitzats, fins que als anys 30 ja hi haurà diverses botigues i tallers de reparació, construcció i venda de bicicletes i accessoris. Algunes fins i tot seran seu de clubs ciclistes. El primer d'aquests comerços completament específics que hem trobat és el de Joan Gendre, un taller de bicicletes del 1925<sup>16</sup> al carrer Romanins, (avui dia Martí i Julià), número 28, a Collblanc. L'any 1925, la casa Ciclos Rosendo Sans, al carrer Pi i Margall (després Santa Eulàlia), número 110, també ven bicicletes «*a plazos y al contado*»<sup>17</sup> i accessoris de totes les marques (potser existia ja abans d'aquest any). El 1928 trobem un anunci de la casa Ciclos Antoni, al carrer Llobregat, 16, a Collblanc, regentada per un tal Pedro Antonio. A la dècada dels 30, com a mínim hi havia unes altres tres d'aquestes botigues i/o tallers de bicicletes a la ciutat: la casa d'en Julián Español, al carrer Major (barri del Centre); la de la vídua Garcia (Remei López) al carrer Prat de la Riba, 284 (també al barri del Centre) i la dels Vicente Hermanos, al carrer Comerç, 107 (a Santa Eulàlia). La primera pertanyia a una de les grans figures del ciclisme nacional dels anys 20 i 30, membre de la comissió organitzadora del Club Ciclista Hospitalet (1933), i de qui parlarem

<sup>15</sup> *El Mundo Deportivo*, edició del 18 d'agost de 1933. Per cert, que en la crida que es feia als clubs ciclistes barcelonins perquè signessin les cartes de protesta, s'inclouia el Club Ciclista Coll-Blanch, tot i que era de l'Hospitalet.

<sup>16</sup> Lluís Abarca facilita aquesta data a l'article que sobre Joan Gendre publicà a *Catalònia, Butlletí de l'Ateneu Cultural Catalònia*, n°28, primer trimestre de 1993, pàgina 12.

<sup>17</sup> Un anunci d'aquest comerç apareix al periòdic *La Crònica*, de 18 de desembre de 1925.

més endavant; la segona era la seu de la Unió Ciclista Hospitalet, i el tercer organitzà curses i abastà el barri de Santa Eulàlia. També hem trobat l'existència, com a mínim durant els anys 38 i 39, d'una fàbrica de llantes de fusta per a bicicletes, la casa Martín Figueras al carrer Pi i Margall, 149, a Santa Eulàlia.

De totes aquestes botigues o tallers, és curiosa la història de Joan Gendre i Cardona, el primer dels que hem citat. Gendre havia nascut a Anglesola l'any 1892 i la seva dèria per les bicicletes el portà a establir i traslladar successivament tallers a Tàrrega (1920), a Igualada (1922 o 23) i, finalment, a l'Hospitalet (1925). Segons Lluís Abarca, «aviat es captà moltes amistats i es dedicà de ple al lloguer de bicicletes i tricicles, i a reparar-ne, obtenint nombrosos clients, especialment en els dies festius, en que hom emprava la bicicleta com a esbarjo».<sup>18</sup> Segons explica Abarca, Joan Gendre va ser qui va instal·lar «una pista per circular en bicicleta com a esport popular, que ocupava un seguit de solars sense edificar del capdamunt del carrer Campalans i el de Fortuny». Sembla ser que aquesta zona era coneguda com «el velòdrom de Collblanc», tot i que evidentment el nom era massa exagerat per al que volia reflectir. Allà simplement podien passejar aquells que llogaven una bicicleta a Joan Gendre durant un determinat temps. La Guerra Civil, segons Abarca, convertí el velòdrom en hortets de supervivència per a l'afamada gent. La família de Gendre conserva els rebuts i les factures de les relacions comercials que va mantenir l'establiment durant els anys 20 i 30: és curiós observar com una bona part dels recanvis de les bicicletes eren adquirits directament als països que havien vist néixer la bicicleta, França (Saint Étienne i París), Alemanya (Manheim) i Anglaterra (Londres), tot i que també mantenia relacions amb cases comercials catalanes i espanyoles.<sup>19</sup> El taller-botiga de bicicletes va sobreviure uns anys més, i encara en la dècada dels 50 es van tornar a llogar bicicletes, però després el taller anà derivant amb el pas dels anys en una botiga de joguines que encara avui segueix al mateix emplaçament i és portada per la seva família, ja que el seu fundador morí el 1970. Aquests fets mostren que el concepte de lleure a través de la bicicleta ja havia quallat a mitjans dels anys 20 a l'Hospitalet i que elements com les botigues i tallers de bicicletes van ser peces importants en aquest desenvolupament. Moltes d'aquestes botigues van organitzar o patrocinar curses ciclistes, animant així el seu propi mercat. Un dels col·laboradors del Butlletí del Club Ciclista La Bordeta, ho va explicar bastant fàcilment a les seves pàgines l'any 1928, després que l'hospitalenc Joan Gendre hagués donat tots els trofeus d'una important cursa organitzada pel seu club: «supongamos que por el intervalo de dos años dejan de celebrarse toda clase de manifestaciones deportivas. ¿Cual sería la situación de las clases constructoras de ciclos, motos, etc, y todas aquellas que se dedican a la venta de útiles para el deporte al fin de dicho período? Pobre por no decir nula por com-

---

<sup>18</sup> Op.cit. nota 16.

<sup>19</sup> Segons converses mantingudes l'any 1996 a la botiga de Manuel Gendre.

*pleto y en cuanto a la prensa deportiva deberían tener de suprimir las ediciones tan fabulosas hoy en día por carecer de texto e información. Podría extenderme en otras consideraciones más poderosas aún pero uno de los objetos de estos comentarios sólo es dar una pequeña idea de que el deporte a la vez que dignifica al individuo redunde en beneficio del comercio. Repito, pues, que deben ser admirados estos hombres que no reparando en nada organizan y llevan a cabo manifestaciones deportivas de toda clase...»<sup>20</sup>*

Però, en aquest sentit, no només els tallers de bicicletes fomentaven l'ús d'aquest vehicle. Sens dubte les curses locals devien tenir un relleu encara més espectacular pel que fa al desenvolupament i la popularització d'aquest enginy.

La primera cursa de bicicletes de la qual tinc notícia a l'Hospitalet és la de la festa major de 1910. En posteriors festes majors d'aquella dècada a la ciutat s'organitzaren més curses ciclistes,<sup>21</sup> però no serà fins l'any 1920, quan naixerà el primer club ciclista local, la Unió Ciclista Hospitalet,<sup>22</sup> i organitzarà la seva primera cursa. El vessant esportiu del ciclisme va portar també, com ho havia fet el futbol, a un fenomen particular d'associacionisme a la societat hospitalenca: el del club esportiu. Aquest tipus d'entitat tan sols havia existit abans a la ciutat amb un parell o tres de clubs de futbol i una entitat excursionista. La Unió Ciclista Hospitalet serà creada al 1920, sent el primer club ciclista en la història de l'Hospitalet. Aquest club, però, no va ser legalitzat fins el 3 de desembre de 1930, segons consta al registre d'entitats del Govern Civil de Barcelona i a l'Arxiu Històric de l'Hospitalet. Per què van passar 10 anys és tota una incògnita. D'altres clubs van anar naixent en els diferents barris de la ciutat al llarg de les dues dècades següents. Així, el 1924 sortirà la Peña Ciclista Coll-Blanch, més tard Club Ciclista Collblanch, amb seu durant molts anys a la Plaça Espanyola, 9, estatge de la Societat Coral l'Univers, on també s'allotjaren altres entitats (entre elles el Club Deportivo Torrasenc, de futbol). El 1926 neix l'Agrupació Ciclista Torrasa i el 1933 sorgirà el Club Ciclista Hospitalet, a la Rambla Just Oliveras.

Els clubs ciclistes de l'època seran molt modestos en general, una mica tancats en si mateixos i dependran en part de les aportacions d'alguns personatges amb certa solvència i amants de l'esport. De la composició de les juntes directives que coneixem, es pot deduir que en un alt percentatge els components d'aquestes sempre eren gairebé els mateixos (vegi's sinó per exemple els del Club Ciclista Hospitalet, que citem més endavant). A nivell esportiu, vehicularan una part de la pràctica del ciclisme fede-

---

<sup>20</sup> Article signat per Enrique Serra Prat al *Boletín de la Unión Ciclista Bordeta*, número 10 de gener del 1928. L'original ha estat facilitat per Manuel Gendre, fill de Joan Gendre.

<sup>21</sup> De fet, a l'Arxiu Històric de l'Hospitalet es conserva una foto datada del 15 de maig de 1919 que possiblement pertany a una cursa de festa major. També hem trobat un dels trofeus que es van donar a la cursa de festa major de l'any 1918, que va ser organitzada per l'*Sporting Club Hospitalenc*.

<sup>22</sup> Res a veure amb l'actual club del mateix nom fundat el 1969.

rat a l'Hospitalet, sobretot la dels ciclistes més modestos ja que els ciclistes més potents correran per a clubs de Barcelona. L'única excepció serà la Unió Ciclista Hospitalet, que en alguns moments podrà fitxar ciclistes de cert nom a causa de la presència d'un acabalat amant de l'esport entre els seus associats.

Durant la dècada dels 20, els clubs hospitalencs pràcticament es limitaran a organitzar algunes curses durant l'any, sobretot per a la festa major de cada barri i per a algunes dates assenyalades. Durant els anys 30 s'inclourà una pràctica més social del ciclisme, amb campionats interns i excursions turístico-gastronòmiques amb àpat final inclòs (precursora del cicloturisme) per als seus associats, mentre que per altra banda acolliran també, com hem comentat, els joves amb interès pel vessant més competitiu d'aquest esport. Pocs d'aquests joves passaran de la tercera categoria, quedant-se en la majoria dels casos amb la qualificació de neòfits o principiants (les més baixes, d'afeccionats). Algun arribarà a la segona o primera categories de la federació, tot i que en casos acostumen a figurar a les classificacions de les curses com a ciclistes de clubs de Barcelona i amb l'Hospitalet com a població d'origen. La cita de la festa major és pràcticament inexcusable durant tots aquests anys. La contribució dels clubs ciclistes a aquest esdeveniment anual en cada barri no hi manca gairebé mai. De vegades fins i tot, quan coincideixen dos clubs, les curses de la festa major d'un barri es dupliquen (per exemple al Centre, quan la Unió Ciclista de Hospitalet i el Club Ciclista Hospitalet coexisteixen des de l'any 1933).

L'organització o participació com a club a d'altres activitats socials a banda de les esmentades fins ara no són gaire abundants, tot i que en alguns casos pot no haver-ne quedat constància. Sembla ser, per exemple, que la participació dels clubs a les successives edicions de les festes del pedal era molt generalitzada (la Unió Ciclista de Hospitalet va participar en un gran nombre d'elles, si no en totes). Aquestes festes eren trobades populars dels ciclistes i dels clubs en una localitat propera a Barcelona un dia determinat de l'any. Aquell dia, es pelegrinava en excursió a aquella localitat i es feien curses i jocs, es sortejaven regals aportats pels clubs i d'altres persones i entitats. Malgrat que l'Hospitalet des del 1920 va tenir un bon nombre de clubs i afeccionats a aquest esport, aquí no es va realitzar mai la trobada abans de la guerra. També hem detectat homenatges, com el que la Unió Ciclista de Hospitalet va tributar el 10 d'octubre de 1921 «al veterano ciclista D. Pablo Soler».<sup>23</sup> L'homenatge va consistir en unes curses per a neòfits i un banquet als salons del Casino del Centre.

Una forma d'integració en la dinàmica social de la vila —la participació en esdeveniments de caracter benèfic (molt habituals en aquests anys a l'Hospitalet)— és força

---

<sup>23</sup> De moment la seva personalitat ens és desconeguda. L'única referència ens la dóna el *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, del gener de 1922, on el cataloga com «mecenas del deporte de la localidad» i «veterano ciclista».

complicada per a les entitats ciclistes. En efecte, hem detectat força exemples de tornejos benèfics amb els més diversos destinataris a d'altres esports com el futbol, el bàsquet o l'atletisme, com la festa «*benèfico-sportiva*» que va organitzar la Junta de Damas de la Cruz Roja de Hospitalet de Llobregat el 20 de juny de 1920, a benefici dels dispensaris de l'entitat a la ciutat, o la festa atlètica que va organitzar l'Sport Club Hospitalenc el 2 d'octubre de 1921 «*en honor i a benefici dels soldats de la nostra haymada Vila que estan defensant la Patria en terres del Rif*», i el de l'any 1923, quan el Centre de Sports de Coll-Blanch, en col·laboració amb una entitat del barri de Sants —La Mariposa Sansense—, també va organitzar una vetllada que en aquest cas sembla que no va tenir caire esportiu ja que es va realitzar al cinema Marte de Collblanc i que es va fer «*a beneficio de las familias de las víctimas de la explosión del taller de pirotecnica de la calle Progreso*». És fàcil d'imaginar-se l'organització de partits d'aquests esports en uns camps delimitats i tancats, on fàcilment es pot cobrar una entrada. En el cas del ciclisme, el cobrament d'entrades, si no és en el cas d'un velòdrom, és encara avui impossible. I a l'Hospitalet mai no hi ha hagut velòdrom (tot i que alguna vegada se'n va parlar). El ciclisme no va tenir una acceptació popular massiva com a espectacle fins fa deu o quinze anys, quan la televisió va constituir-se en la seva principal font d'ingressos i de difusió. En aquelles dècades de començament de segle, aquesta important forma de participació en la vida social del poble no va significar, doncs, gaire ajut per a la difusió d'aquestes societats. Malgrat aquestes dificultats, en alguna ocasió els clubs ciclistes van fer vida ciutadana mitjançant aquesta fórmula, com per exemple l'any 1937, en plena guerra civil, quan la Unió Ciclista de Hospitalet, el Club Ciclista Hospitalet i el Foment de la Sardana van organitzar un festival esportiu i de dansa a benefici del Socors Roig Internacional. El festival va consistir en una cursa ciclista i en una posterior audició de sardanes.<sup>24</sup>

Malgrat aquest handicap, els clubs ciclistes van gaudir del mateix tracte que d'altres entitats esportives i socials. Dins del seu àmbit d'actuació, van participar del moviment d'incorporació de la pràctica esportiva a la vida de cada dia dels hospitalencs. Les entitats esportives, i amb elles les ciclistes, van ser acceptades i incorporades a la vida local amb força facilitat. També a nivell institucional el reconeixement de la importància d'aquestes entitats va ser efectiu. Així per exemple, un esborrany de correspondència del secretari de l'ajuntament amb data del 28 d'abril de 1921<sup>25</sup> fa un llistat de les persones i entitats a les quals s'ha de convidar al solemne acte de lliurament del títol de fill adoptiu de la vila al coronel del dipòsit de sementals de la Remonta, Emilio de la Cuadra Albiol (un valencià a qui s'atribueix, abans d'arribar a l'Hospitalet al 1918, la creació de la primera fàbrica d'automòbils d'Espanya,

---

<sup>24</sup> Segons carta signada per Joan Xofré, Florenci Benach i Antoni Tubau, en representació de la Unió Ciclista de Hospitalet, Club Ciclista Hospitalet i Foment de la Sardana, respectivament, i datada l'11 de febrer de 1937. Aquesta carta es troba a «Correspondència de Secretaria» de l'any 1937. AHLH.

<sup>25</sup> A «Correspondència de Secretaria», any 1921. AHLH.

Automòviles de la Cuadra). Entre les 14 persones i entitats que s'esmenta al document, hi són els presidents de la Unió Ciclista de Hospitalet i l'Sport Club Hospitalenc.

També els esforços dels esportistes a títol individual contribuï a la participació i difusió del ciclisme en la vida social. Així, per exemple, dos ciclistes de la ciutat (Joaquim Tudela i Antoni Andreu Sancho) van acompanyar un grup de cinc atletes l'any 1931 en una travessia d'homenatge als anomenats Màrtirs de Jacà. Els atletes volien fer un recorregut per etapes fins a Osca, on havien estat afusellats Fermin Galán i Angel García Hernández a conseqüència d'un aixecament pro-republicà. La iniciativa, promoguda per dos coneguts atletes hospitalencs del moment, Leonci Farré i Josep Vilar, comptarà amb la participació de tres atletes més i dels dos ciclistes.<sup>26</sup>

En general, l'activitat pública dels clubs no és molt abundant, però tampoc nul·la. Segurament sí que passarà molt desapercibuda per als vilatans. Així, al periòdic *L'Espill*, apareix l'any 1935 una suposada carta d'un «*Amic del Ciclisme*»<sup>27</sup> adreçada a les entitats ciclistes de la població que és reproduïda al periòdic per considerar-la encertada la redacció del rotatiu. A la carta es critica que no hi hagi un club ciclista «*que es destaquí en l'organització de competicions i proves ciclistes*», i explica la poca feina que havien fet tant la Unió Ciclista de Hospitalet com el Club Ciclista Hospitalet o el Club Ciclista Collblanch l'any anterior. La carta acaba preguntant-se «*per què, doncs, totes les entitats ciclistes d'aquesta població no es reuneixen en una sola fent que sigui un orgull per a la ciutat i un model entre les que existeixen en altres indrets?*».<sup>28</sup> Potser el 1934 va ser un any minso en proves dels clubs, però la veritat és que, per exemple, el Club Ciclista Hospitalet va fer campionat social amb diverses proves, que va guanyar el soci Jaume Boixadós, i va organitzar una cursa important com el Campionat del Llobregat. Evidentment, aquesta última tenia cert ressò al carrer, entre els conciutadans, però segurament les proves de caire intern o social dels clubs no en tenien gairebé gens.

## 1.4. De quin ciclisme parlem quan parlem d'aquest ciclisme?

Cal, abans de seguir endavant, per parlar d'esport, saber de quin tipus de ciclisme esportiu estem parlant ja que ni la tècnica d'aquell moment era la d'ara ni les curses es vivien de la mateixa forma ni tenien les mateixes característiques. El primer que cal

---

<sup>26</sup> Segons carta de petició d'ajut a l'Ajuntament adreçada per aquests atletes amb data 22 de maig de 1931 i que es conserva a «Correspondència de Secretaria» d'aquell any. AHLH.

<sup>27</sup> *L'Espill*, edició del 16 de febrer de 1935, pàgina 4.

<sup>28</sup> Sembla com si en aquestes dates l'esport hospitalenc apostés per les fusions de clubs ja que poc després, entre abril i maig, al futbol, Joventut Hospitalet i Unió Esportiva Hospitalet formaven al barri del Centre el primer Centre d'Esports Hospitalet, i a Santa Eulàlia, el FC Marina i l'Atlètic Eulalienc formaven la segona Unió Esportiva Eulalienc.

distingir és que les curses en pista, als velòdroms, estaven tan ben considerades pel públic en aquells anys com les de ruta, i que el ciclisme en general gaudia d'un gran nombre d'afecionats i seguidors. De fet, moltes vegades prenia el protagonisme al futbol en les portades dels diaris i, si més no, disposava, a diferència d'ara, d'una atenció similar a aquest dins les planes esportives. Als velòdroms s'acostumaven a fer curses a l'americana (per relleus entre equips de dos corredors) de dues, tres, sis, dotze o, fins i tot, vint-i-quatre hores. En ruta (per carretera o camí), durant els anys 20 les carreres ciclistes difícilment arribaven als 100 quilòmetres (excepte les de grans proves, com la Volta). Les distàncies més normals, sobretot pel que fa a les curses de festa major i similars, eren entre els 30 i els 50 quilòmetres. Més endavant, quan els ciclistes tinguin una certa formació i es pugui començar a parlar amb rigor d'un cert professionalisme, les curses en ruta passaran habitualment dels 100 quilòmetres.

Evidentment, les carreteres eren molt més escasses que no pas actualment i la majoria de les vegades les curses havien de passar per camins de terra (sobretot en els primers anys). Quan plovia, hom pot imaginar les condicions en què es realitzaven les curses (sí, sí, es corria igualment). Els materials tampoc eren els mateixos. El canvi de marxas no es va generalitzar a Espanya, segons recorden alguns entrevistats, fins després de la guerra, i encara eren molt rudimentaris. Ramon Jiménez, veí de Cornellà i corredor de la Unió Ciclista de Hospitalet entre 1934 i 1936, explicava això dels primers sistemes de canvi que recorda: *«Va començar a sortir un tensador que li deien que escurçava la forquilla a baix a la cadena i tu amb el peu, amb el taló, canviaves, portaves un pinyó de dues corones o tres i canviaves tu. I després ja van sortir uns altres que anaven amb el cable i amb la maneta per poder canviar, però no era una cosa fina i segura. Et queia la cadena més vegades que no entrava el pinyó...»*<sup>29</sup>

En Lluís Salvador, germà del ciclista i directiu en diferents clubs Joan Salvador, i també ciclista afeccionat, va córrer a finals dels anys 20 i principis dels trenta i recordava aquelles màquines d'abans de la guerra: *«Les bicicletes eren molt diferents d'ara. Jo, quan vaig córrer no hi havia el canvi. Quan posaves el pinyó, ja era aquell per a tota la cursa. Després de la guerra ja van sortir els canvis. El primer canvi es deia "Victoria", sempre me'n recordaré, però havies de fer un joc amb la mà i amb una palanca i si t'equivocaves ho feies anar tot en orris... Diferent d'ara. La meva bicicleta me'n recordo que pesava onze quilos, i ja eren de carreres en aquell temps...»*<sup>30</sup>

Les cambres de les rodes no eren pas com ara i, per suposat, si punxaven en plena cursa, els propis corredors s'havien d'espavilar per arreglar la roda. Evidentment, la majoria de ciclistes modestos no tenien el suport de cap equip en forma d'assistència

---

<sup>29</sup> Entrevista enregistrada al seu domicili el 1995.

<sup>30</sup> Entrevista enregistrada el 1995, poc abans de la seva mort.

i s'aventuraven sols en les curses. Per això, és normal veure en les fotografies de les curses d'abans de la guerra els ciclistes amb cambres travessades sobre el cos. D'aquesta forma portaven el recanvi necessari en cas de punxada. Però, és clar, arreglar una roda punxada, ni que fos canviant la cambra, portava uns minuts de temps durant els quals la resta de ciclistes ja s'havien escapat. Ramon Jimeno ens explicà molt gràficament un d'aquests episodis, segons els seus records d'algunes curses: «*Va ser un desastre, en aquella carrera jo era molt jove, era un quarta categoria. Vaig punxar en la primera baixada que hi havia quasi a dalt i canviar un tubular d'aquella època... Vosaltres no els heu vist, eren francesos —la marca era Voguert— tubulars gruixuts que no eren com ara, també hi havia tubulars italians que es deien Barilla, aquells tubulars eren més prims, però aquests tubulars valien cinc duros i el Voguert valia 16 o 17 pessetes. Cinc duros no en teníem, en canvi tenies 17 pessetes per comprar el Voguert. Hi anaves amb aquell tubular que si punxaves t'havies de posar al peu, agafar-lo i estirar-lo bé perquè de nou no hi havia manera de posar-lo a dintre la llanta. No sé el temps que ens passariem en canviar un tubular, però un parell de minuts sí que passaves.*

— *I després, com agafava a la resta?*

— *[...] Un dia vam sortir cap a Lleida, aquell dia plovia i pujant més amunt d'Esparreguera a mi la cadena ja em queia i un soroll... se m'havia afluixat la cassolleta de la caixa de pedals i em queia la cadena... era tanta la pràctica que tenies que sense baixar de la màquina agafaves i la posaves i tiraves, però vaig arribar a Igualada que ja [...]. I allí davant d'una fàbrica vaig parar [...] Sé que quan jo reparava això havia passat una colla de 5 o 6 que devien ser els últims de la gent que anava al darrera i jo vaig arreglar això, tiro i abans d'arribar a Cervera els vaig enganxar i jo els hi dic de col·laborar [...] i sí, sí, que sí, que sí. Però jo ja m'havia fotut 15, 16 o 20 quilòmetres sol i els hi vaig dir que sortís un a tirar... i allò que no surt ningú i, sí, sí, em vaig aixecar i vaig fer una mica d'esforç i vaig tirar. Marxo i quan arribo a Cervera amunt d'un turó, trobo un i li parlo en català i em diu: «no te entiendo». Llavors li vaig parlar en castellà, i era un madrileny [...]. En les baixades aquell xicot anava bastant bé però quan venien les pujades no podia i jo em trobava molt bé i li dic: «lo siento chico pero me marchó». I el xicot es va quedar, no podia. I després de Tàrraga, no sé quin poble, sé que vaig enganxar a tres que ja els veia, però que en el moment d'enganxar-los, el segon li tocà la roda en el que anava primer, i el que anava tercer va caure damunt del que anava segon, i jo no vaig caure per miracle, perquè encara ben bé no estava a sobre d'ells, si no, també hauria caigut, els vaig poguer esquivar.»*

Aquestes desgràcies eren les menors amb què es podia trobar un ciclista en aquells anys. També hi havia els accidents, o les «pannes» com els hi deien en el seu particular llenguatge. Com a resultat, podies perdre la cursa en l'últim revolt o potser havies d'abandonar només prendre la sortida. Si la bici no tenia reparació després de l'accident (força possible amb els camins i les organitzacions d'aquells temps) hi havia dues possibilitats: retirar-se i esperar el cotxe escombra o bé intentar aconseguir ajuda de

quí fos, fins i tot demanant una altra bicicleta per seguir en cursa (sic). Un últim apunt, quant a les organitzacions, ja que no eren pas com ara. En el seu testimoni, l'ex-ciclista afeccionat d'aquells anys, Lluís Salvador, recordava com va tenir un accident a l'arribada d'una cursa: *«Llavors no hi havia les precaucions que hi ha ara [...] Jo vaig perdre una ungla per això, perquè la gent es posava a sobre de les bicicletes a les arribades. Si és que no havia ni pas per a un! I clar, véns amb una marxa de 30, 40 o 50 quilòmetres a l'esprint final i que tinguis que topar contra les bicicletes...»*

En Ramon Jiménez, de la Unió Ciclista de Hospitalet, va participar el 1936 en una cursa per etapes entre Tarragona i Madrid. A la primera etapa, recorda que va arribar a un minut dels primers, aproximadament, i que després d'ell encara van entrar més corredors. Els organitzadors van donar a tots el mateix temps...

## 1.5. Els primers clubs locals. Evolució de la pràctica del ciclisme

Recuperar la petita història de cada club és força complex, tot i que després de la recerca i malgrat la possible simplificació podem dir que, abans de la guerra, els clubs ciclistes més importants van ser la Unió Ciclista de Hospitalet, el Club Ciclista Collblanch, l'Agrupació Ciclista Torrasa i el Club Ciclista Hospitalet. Com a exponents d'un fenomen tant esportiu com associatiu en la vida local, intentarem recuperar la seva història.

La Unió Ciclista de Hospitalet va sorgir l'any 1920, segurament el mes de març. La segona cursa ciclista ben referenciada de la qual tenim notícia a la ciutat (tot i que abans ja se n'havien organitzat algunes de festa major de les quals conservem poques dades) va tenir lloc el mes de març de 1920 i va ser organitzada per aquest club. La crònica dels resultats va sortir a *El Mundo Deportivo*.<sup>31</sup> Allà es deia que aquesta era la primera cursa organitzada per la Unió Ciclista de Hospitalet. Com ja hem vist, és possible també que fos la primera organitzada per un club ciclista a la ciutat. Es va tractar d'una cursa a l'americana, fórmula que consisteix en una cursa de relleus per parelles, molt més habitual en velòdroms que per camins. Durant molts anys, fins i tot després de la Guerra Civil, a Espanya el ciclisme en pista va tenir un gran èxit de públic. Les reunions ciclistes als velòdroms es feien gairebé cada setmana en temporada alta i a tot arreu van anar apareixent instal·lacions d'aquest tipus. A Mallorca van ser molt famoses les reunions que es van organitzar durant anys al velòdrom del Tirador, a Palma. A Catalunya, sobretot a la província de Barcelona, n'hi va haver uns quants durant els anys 20 i 30 (Gavà, Sants, Igualada, Badalona, Reus, ...). Els corre-

---

<sup>31</sup> *El Mundo Deportivo*, edició de l'11 de març de 1920.

dors tenien en aquestes curses l'oportunitat de guanyar diners en forma de primes durant els esprints de determinades voltes i en forma de premis, i el públic sembla que s'ho passava força bé. Les planes dels diaris en van plenes de cròniques de curses en velòdroms. Però a l'Hospitalet no hi havia velòdrom i la prova, segons el cronista, es va disputar «sobre adoquinado durísimo». Els participants i la classificació van ser aquests:

- 1r Joan Salvador-Josep Massagué
- 2n Joan Pañella-Jaume Piera
- 3r Francesc Navarro-Pasqual Mezquita
- 4t Rafael Salvador-Frederic Casas

En aquells començaments, la participació a les curses locals no era especialment abundant, com podem comprovar. Aquell mateix any, la Unió Ciclista de Hospitalet va organitzar una altra cursa, per a la festa major, anomenada Copa Farnés a causa que el trofeu del primer premi el va donar la vídua de Farnés, presidenta de la Creu Roja local. Aquí el nombre de participants va augmentar, ja que es van reunir onze corredors. La classificació va ser aquesta:<sup>32</sup>

- 1r Joan Salvador
- 2n Jaume Piera
- 3r Francesc Llargués
- 4t Frederic Casas
- 5è Joaquim Carbonell
- 6è Francesc Navarro
- 7è Rafael Salvador (germà d'en Joan)

Es van retirar Pañella, Prats, Mezquita i Massagué. Els fills d'en Joan Salvador encara guarden una petita medalla commemorativa i la copa de plata d'aquesta primera cursa, gravades amb la data.

La relació de donants de trofeus és indicativa del grau d'acceptació al qual havia arribat l'esport a la vila. Segons una relació publicada al *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, a més de la copa donada per la vídua Farnés, es van atorgar «otra valiosa copa, del amigo y entusiasta señor Sales; un reloj, del Excmo. Ayuntamiento; otro de pulsera, del referido Club; un hermoso objeto de arte, del diputado, Sr. Miracle; una botonadura, y otros dos de los Sres. Lázaro y López y Magdalena».<sup>33</sup> Els tres últims són fabricants de bicicletes de Barcelona; Miracle era el diputat del districte de Sant Feliu, al qual pertanyia l'Hospitalet; Juli Sales Beltrán era un comerciant de Sants que tenia força relació amb l'Hospitalet i del qual parlarem en relació a la Volta a

---

<sup>32</sup> *El Mundo Deportivo*, edició del 19 d'agost de 1920.

<sup>33</sup> *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, agost 1920, pàgina 15

Catalunya; i la vídua Farnés era una rica dama propietària de l'avui anomenat Parc de la Marquesa que, entre d'altres coses, va fundar la secció de la Creu Roja de la ciutat.

Aquell primer any del primer club ciclista es completa, segons les referències trobades, amb la participació a la festa del pedal del 2 de maig a Gavà, en un sopar homenatge a un periodista esportiu on assistí en representació del club un tal Sr. Boix, i amb l'organització d'una cursa de 25 quilòmetres el 19 de setembre i que guanyà Miquel Pañella en 43 minuts. Dels representants de la junta del club durant aquests anys en tenim pocs noms. Joan Piera n'era el secretari el 1923, segons consta en una carta que va signar demanant permís i la cessió d'un premi per a la cursa de festa major d'aquell any.<sup>34</sup> És molt possible, però, que el primer president del club fos en Joan Torres, segons algunes notícies periodístiques posteriors a la Guerra. Ja en una notícia del *Boletín de la UVE* d'agost de 1921 trobem explícitament el seu nom lligat a la presidència. Torres després de la Guerra tornaria a presidir el club, en aquells anys 40 era un petit industrial amb un taller de maquinària.<sup>35</sup>

També aquell any 1920, una entitat no esportiva, el Foment Autonomista Eulalienc, anuncià als diaris l'organització d'una cursa cap al mes d'abril o maig. Les inscripcions s'havien de fer a la Casa Víctor González, al carrer Santa Eulàlia.<sup>36</sup> Potser aquest nucli va ser el que després organitzà algunes curses al barri sota el nom de la Unió Esportiva Eularienca, club de futbol que naixeria un any més tard.

L'any 1921, Unión Ciclista Hospitalet continua amb una activitat important. El 15 d'agost tornen a organitzar la cursa de festa major, en aquest cas d'àmbit comarcal, de nou amb premis de l'Ajuntament, del diputat Miracle i de particulars. El circuit sortia de la plaça de l'Ajuntament, seguia pel carrer Major, Rambla Just Oliveras, carrer San Joan i carrer Església. Els corredors havien de fer 35 voltes a aquest circuit, uns 40 quilòmetres. Aquest any participen 16 ciclistes i guanya la cursa a l'esprint Joan Pañella, en 1 hora i 12 minuts (la seva filla encara conserva també el trofeu). Joan Salvador es sisè. Aquell 1921, la Unió Ciclista de Hospitalet també va organitzar el sopar d'homenatge «al veterano ciclista D. Pablo Soler», de qui ja hem parlat abans, i una cursa de dues hores a l'americana pel Nadal. Aquesta cursa, d'àmbit comarcal per a corredors de segona i tercera categories, té un final curiós: «la carrera termina con el empate de los equipos que capitaneaban Salvadó y Tello, quienes deshacen el empate ganando Salvadó gracias al barullo que se armó a su llegada».<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> «Correspondència de Secretaria», any 1923. AHLH.

<sup>35</sup> Dades trobades a *El Mundo Deportivo*, març del 1945, i al *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, agost de 1921. A la primera font hem trobat també referenciats com a «antiguos fundadores» els noms de Jaume Mas, Joan Layola, Antoni Albors, Andreu Ribó, Lluís Salvador i Josep Mestres, tot i que no ens ha estat possible confirmar-lo.

<sup>36</sup> *El Mundo Deportivo*, edició del 22 d'abril de 1920.

<sup>37</sup> Totes les dades de 1921, extretes del *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, agost i octubre de 1921 i gener de 1922.

En aquells anys s'estan fundant els primers clubs de futbol de la ciutat, normalment amb seccions d'altres esports, igual que feien els grans clubs barcelonins del moment (a l'Hospitalet, bàsicament seccions d'atletisme i ciclisme tot i que, curiosament, després les seccions d'atletisme seguiran vinculades en general als clubs i les de ciclisme més aviat esdevindran clubs especialitzats). L'any 1918, ja hem vist que l'Sport Club Hospitalenc va organitzar una cursa ciclista de festa major. L'exemple no és únic. Dos dels primers actes organitzats per la Unió Esportiva Eularienca (el primer club de futbol a Santa Eulàlia) van ser una cursa de bicicletes i una cursa atlètica infantil: el dia de Nadal del 1921, la Unió Esportiva Eularienca s'estrenà organitzant una cursa ciclista de dues hores a l'americana en la qual van participar onze ciclistes. Tot i que a la premsa barcelonina es va dir que l'organització era a càrrec de la Unió Esportiva Eularienca, a l'Ajuntament va arribar una carta demanant els permisos pertinents a nom d'una «comissió organitzadora».<sup>38</sup> La carta anava signada per Joan Costa i Emili Carbó, que després serien membres de la primera junta del club, i per Joan Salvador, conegut ciclista del barri d'aquells anys i que més tard estaria vinculat a la Unió Ciclista de Hospitalet. Segurament, el fet que l'entitat no fos encara legal (ho va ser el 20 de maig del 1922) va fer que aquests ciutadans es dirigissin a l'autoritat local com a simple comissió organitzadora. Malgrat tot, la Unió Esportiva Eularienca ja tenia local on inscriure's, carrer Santa Eulàlia, 102, el cafè Carbó, seu també de la Unió Hortènsia. Tot i que aquest club sortirà amb una vocació de dedicar-se «a toda clase de deportes»,<sup>39</sup> el cert és que tota activitat que no fos el futbol va ser reduïda durant la seva existència. La cursa ciclista es va celebrar el dia de Nadal de l'any 1921 i quatre dies abans, la carta de petició de permís va ser presentada a l'Ajuntament. La cursa, segons es deia al document, tenia caràcter comarcal, destinada a corredors de segona i tercera categories, de dues hores i amb un circuit que passava pel carrer Santa Eulàlia, des del passatge de la Torrassa fins al carrer Salvadors. Segons el raonament de l'organització, fent-se la cursa el dia de Nadal, no s'havien de crear gaires problemes de trànsit: «*Siguen lo dia 25, avants dit, la festa de Nadal, i creient dits organizadors, que seran pocs els carros que a dites hores transitaran per lo indicat trajecte, es per lo que a vosté es dirigeixen, no dubtan obtenir los seu permís, al emsem que demanarli a lo menos dos empleats de la seva autoritat perque es cuidin de guardar l'ordre durant la carrera en lo tros asenyalat, i poguer fer desviar el transit d'algun carro per un dels carrers o pasatges, en lo cual no sufriran cap mena de molestia, sobretot habenti un pasatge, com es lo Pasatge A., que té entrada i sortida pels dos dits carrers*»<sup>40</sup>

Dues curiositats, els organitzadors no demanaven cap premi del Consistori per als guanyadors, i la carta estava datada a «*Santa Eulàlia de Hospitalet de Llobregat*». La

---

<sup>38</sup> Carta datada el 21 de desembre de 1921 que es conserva a «Correspondència a Secretaria» de l'any 1921. AHLH

<sup>39</sup> *El Mundo Deportivo*, edició del 2 de maig de 1922.

<sup>40</sup> Op. cit. nota 38.

crítica de l'esdeveniment feta pel rotatiu *Actualidad deportiva y teatral*<sup>41</sup> de Barcelona no va ser gaire bona ja que va dir que «*la organización fue algo deficiente y el público algo incorrecto al interpretar el paso de los corredores, por más que carreras a la americana en plena calle no debieran permitirse*». <sup>42</sup> Malgrat tot, la gent de Santa Eulàlia encara no s'havia acostumat als espectacles esportius... Però no tri-garien molt a fer-ho ja que al 1924, la Unió Esportiva Eularienca va organitzar una altra cursa de festa major on, segons *El Mundo Deportivo*, «*la organización fue cuidada*» i «*hubo numeroso público que se interesó grandemente por la carrera*». <sup>43</sup>

En aquells anys, a Santa Eulàlia, també tindrà la seva influència la Unió Ciclista Bordeta, d'aquest proper barri barceloní. La seva relació amb l'Hospitalet serà intensa ja que no només rebien premis de l'ajuntament i d'alguns comerciants hospitalencs per a les seves curses, sinó que també organitzaven curses a la nostra ciutat en col·laboració amb entitats i clubs hospitalencs. Com a mínim, hem trobat les següents curses relacionades amb l'Hospitalet i organitzades per aquest club: cursa de festa major de Santa Eulàlia 1925 (organitzada a l'abril pel club hospitalenc Futbol Club Provenzana i la Unió Ciclista Bordeta); Gran Premi Ajuntament de l'Hospitalet, 1 de maig de 1926, amb 30 participants i que guanyà l'hospitalenc Miquel Santafé; copa Bar Eulaliench, el 13 de maig de 1926, amb 46 participants; Gran Premio La Torpille, el 9 d'octubre de 1927, patrocinada pel constructor hospitalenc de bicicletes Joan Gendre i Copa Hospitalet, a principis de gener del 1928.

La Unió Ciclista Bordeta va existir entre 1920 y 1935. Va ser un dels clubs més actius del ciclisme barceloní d'aquells anys i, tot i la seva relativa modèstia, va estar associat a la Unió Velocipédica Española i els seus membres van participar activament en les seves reunions anuals. Aquesta col·laboració entre una entitat del barri barceloní de La Bordeta i un altre barri, el de Santa Eulàlia de l'Hospitalet, torna a demostrar l'existència d'un continu entre les dues ciutats. Aquest continu, que també es donarà entre la Torrassa i el barri barceloní de Sants i del qual aquesta col·laboració és només un exemple, contribuirà a dificultar durant molts anys el sentiment de pertinença dels hospitalencs a la seva ciutat.

Mentre, l'activitat registrada d'Unió Ciclista Hospitalet es limita durant el que resta de dècada dels anys 20 a l'organització de la cursa de festa major, a la participació a la festa anual del pedal i poc més. Però de la mateixa forma que el futbol s'havia estès des del barri de l'Hospitalet-Centre fins a la resta de barris de l'Hospitalet en forma de nous clubs durant aquells primers anys de la dècada dels 20, el ciclisme

---

<sup>41</sup> *Actualidad Deportiva y Teatral*, edició del 31 de desembre de 1921. També es pot trobar una ressenya de la cursa a *El Mundo Deportivo* del 29 de desembre, on tampoc es deixa gaire bé als organitzadors i on s'afegeix com a dada interessant el donatiu d'una prima per part d'un tal Domènech.

<sup>42</sup> Les curses a l'americana eren més aviat indicades per a disputar en velòdroms.

<sup>43</sup> *El Mundo Deportivo*, edició del 28 d'abril de 1924.

també va seguir un procés d'irradiació semblant, des d'aquest barri fins als barris perifèrics, on també acabaran sortint altres clubs exclusivament dedicats al ciclisme. Així, el 9 de setembre de 1924, *El Mundo Deportivo* dona la notícia de la creació de la Peña Ciclista Collblanch. Probablement aquell mateix any havien organitzat ja la seva primera cursa, la copa Castany, el 31 d'agost, que va guanyar el corredor Miquel Manresa amb un temps de 57 minuts i sobre un recorregut de 33 quilòmetres. A partir de 1925 van organitzar una competició anomenada copa Domènech, que com a mínim va registrar quatre edicions i que tenia participació multitudinària. A la tercera edició, realitzada el 17 de juliol de 1927, van participar 92 corredors, i a la quarta, del 22 de juliol de 1928, van prendre part 62 principiants. Sembla que la cursa era precisament destinada als ciclistes principiants.<sup>44</sup>

Dos anys més tard de la fundació del Club Ciclista Collblanch, va néixer l'Agrupació Ciclista Torrasa. El 23 de maig de 1926 van organitzar la copa Alemany per a novells, que guanyà el soci de l'entitat Pedro Reig i en la qual es van classificar fins a 25 participants.<sup>45</sup> Molt probablement, el 5 de setembre d'aquell any ja van organitzar la cursa de festa major del barri de la Torrasa, que va guanyar un ciclista anomenat Rafael Molina.<sup>46</sup>

Tant el Club Ciclista Collblanch com l'Agrupació Ciclista Torrasa tindran un moment històric interessant cap a l'inici de la dècada dels trenta. Els de Collblanch perquè l'any 1930 seran, gairebé amb tota seguretat, el primer club hospitalenc admès com a adherit a la Unión Velocipédica Española. L'adhesió comportava una petita quota anual i, sembla ser, no era obligatòria per organitzar curses, tot i que segurament devia comportar algun tipus d'avantatge. El 14 d'agost de 1930 la Unión Velocipédica Española aprova la documentació presentada pel club hospitalenc.<sup>47</sup> Més enllà de l'anècdota, allò que més interessa d'aquest tema és la idea de cert assentament i, fins i tot, desenvolupament del club que sembla demostrar aquest fet. El moment històric interessant de l'Agrupació Ciclista Torrasa és la seva participació a la desfilada commemorativa del lliurament de l'Estadi de Montjuïc als esportistes catalans. En efecte, segons un llistat d'entitats publicat a *El Mundo Deportivo*,<sup>48</sup> el club de la Torrasa va ser un dels participants, vinguts d'arreu del país, que van desfil·lar durant l'acte simbòlic de lliurament del nou Estadi de Montjuïc als esportistes de Catalunya. Aquesta desfilada va ser un dels actes principals del simbòlic esdeveniment que s'emmarca dins del moment de naixement dels grans estadis esportius. Només dues de les entitats esportives de l'Hospitalet van participar a l'esdeveniment: la recentment cre-

---

<sup>44</sup> Informacions trobades al *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, números d'octubre-novembre de 1924, agost-setembre-octubre de 1927 i gener-febrer-març de 1929.

<sup>45</sup> *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, juny-juliol de 1926.

<sup>46</sup> *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, 1926.

<sup>47</sup> *Boletín de la Unión Velocipédica Española*, octubre-novembre-desembre de 1930.

<sup>48</sup> *El Mundo Deportivo*, 2 de maig de 1930.

ada Unió Esportiva Hospitalet (club polisportiu dedicat especialment al futbol però també en aquell moment amb seccions de bàsquet femení i atletisme) i l'Agrupació Ciclista Torrasa. D'aquest club ciclista, però, perdem el rastre molt ràpidament i sembla que no va arribar ni de bon tros al 1936.

És curiós, però, que ni l'Agrupació Ciclista Torrasa ni el Club Ciclista Collblanch es van inscriure mai al registre del Govern Civil. Sí que ho va fer la Unió Ciclista de Hospitalet, però el 6 de desembre de 1930, quan ja portava més de 10 anys en funcionament. El motiu d'aquestes irregularitats el desconeixem, tot i que cal dir també que no són excepcionals ni de bon tros en aquest registre. En els clubs de futbol de l'època hem trobat també incidències similars. Per aquest motiu, entre d'altres, no hem trobat quasi cap dels directius d'aquests primers clubs ciclistes. Per alguns articles coneixem que la Unió Ciclista de Hospitalet va ser presidida per Joan Torres. D'aquella dècada tan sols ens ha arribat un document del club, en concret una carta anunciant la cursa de festa major de 1923 i demanant-hi un premi. La carta va signada pel secretari Joan Piera. La primera junta de la qual tenim la transcripció completa és l'elegida al desembre de 1930, quan es legalitzà l'entitat al Govern Civil. La junta fou:

President: Àngel López López

Vicepresident: Lluís Pera Parner

Secretari: Joan Salvador Aliart

Vicesecretari: Julià Charles Sans

Tresorer: Daniel López López

Vocals: Francesc Raventós Pena, Matías Izquierdo Rodríguez<sup>49</sup>

Durant la dècada dels trenta s'anaren succeint les juntes directives. Així, el 1933, Joan Salvador serà el president de la Unió Ciclista de Hospitalet. L'any 1934, signa una carta oficial en representació de la junta —es pot suposar que com a president o secretari— Àngel Marco. A principis de 1935, Joan Salvador era secretari de la junta. El 31 de març d'aquell any es va renovar la junta, i va quedar de la següent forma:

President: Antoni Anglada

Vicepresident: Ramon Trilla

Secretari: Àngel Marcos

Vicesecretari: Miquel Raventós

Tresorer: Lluís Salvador

Comptador: Joan Cervera

Vocals: Antoni Pirtal, Josep Guixà i Josep Riera

Capità d'excursions: Ramón Alava

Sots-capità d'excursions: Eliseu Tortosa<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> Carta que es troba a «Correspondència de Secretaria», any 1931. AHLH

<sup>50</sup> Segons carta del club i informe sobre l'assemblea signat pel comissari en cap que es conserven a «Correspondència de Secretaria», de l'any 1935. AHLH.

L'última referència és de l'11 de febrer de 1937, quan signa una carta en representació del club Joan Xofré (o Jufre).<sup>51</sup> El club tenia la seva seu social al carrer Prat de la Riba, 284, a la botiga Ciclos Viuda García.

Pel que fa al Club Ciclista Collblanch, les referències són molt més escasses i totes de la dècada dels trenta. El 4 de gener de l'any 1932, en una carta en la qual es demana un permís de reunió, signa com a vicepresident Juan González i com a secretari del club, Andrés Hernández. Sembla ser que d'aquesta reunió, segons una altra carta signada el 20 de juliol, Andrés Hernández va sortir com a president. Per últim, segons una notícia publicada a *El Diluvio* durant el mes d'octubre, la nova junta del Club Ciclista Collblanch va ser aquesta:

President: José Maria Zahonero

Vicepresident: Ramon Cerdà

Secretari: Pedro Rafael

Vicesecretari: Alfredo Alonso

Caixer: Antoni Vilaplana

Comptador: Antoni Millán

Vocals: Salvador Querol, Jacint Coloma, Jacint Suñé, Francesc Cabrera

Capità d'excursions: Josep Gras<sup>52</sup>

El club tindrà la seva seu social des del 1924 en un bar anomenat Ideal, al carrer Progrés 54. L'entitat serà allà fins a finals de l'any 1931. El 1932, a la capçalera d'una de les seves cartes està esborrada la direcció anterior i apareix un segell amb la nova adreça, la plaça Espanyola, 8 i 9, estatge de la Societat Coral Univers, que també donarà allotjament a d'altres entitats com el Club Deportiu Torrassenc. El segell, però, no els servirà durant molt de temps ja que el nom de la plaça va canviar pocs mesos després pel de Màrtirs de Jaca. En conseqüència el logotip va ser mutilat per la part de baix, on figurava l'adreça anterior.

Les dades sobre els dirigents de l'Agrupació Ciclista Torrasa són pràcticament inexistents. No es conserva cap carta seva a l'Arxiu Històric de l'Hospitalet. L'any 1930, en una notícia publicada a *El Mundo Deportivo*<sup>53</sup>, es dona com a local social de l'entitat un bar situat al carrer de Sants, 443. Sembla ser que amb l'entitat hi col·laborava també el propietari d'una botiga del carrer de Sants, 342, Ciclos Alemany, ja que l'hem trobat diverses vegades relacionat amb l'Agrupació Ciclista Torrasa. Curiosament, les curses que organitzava aquest club (potser per estar proper a Barcelona) tenien força èxit. Així, aquell any 1930 a la cursa de festa major dona la sortida un conegut ciclista de l'època, Claudio Senón, i a una altra feta al mes de juny

---

<sup>51</sup> Diferents cartes que es troben a les capses corresponents de la «Correspondència de Secretaria». AHLH.

<sup>52</sup> *El Diluvio*, edició del 30 d'octubre de 1932.

<sup>53</sup> *El Mundo Deportivo*, edicions del 25 i del 29 de maig de 1930.

d'aquell mateix any es parla a la premsa de «*bonísima organización*» i que a Collblanc «*un gentío enorme recibe al aragonés*» (Santiago Mostajo, el guanyador, era aragonès).<sup>54</sup>

L'any 1933 sorgirà un nou club de ciclisme a la ciutat. Al barri del Centre, un grup d'aficionats formarà el Club Ciclista Hospitalet. Els signants dels documents com a comissió organitzadora van ser Josep Cañameras, Jaume Figueras, Josep Benach Casellas, Florenci Benach, Alfred Hornaque i Julián Español.<sup>55</sup> Si la Unió Ciclista tenia la seva seu a la botiga de bicicletes de la vídua Garcia, el Club Ciclista Hospitalet tindrà el seu local social al bar de la Rambla Just Oliveras, 11, estatge també d'altres clubs esportius del moment, però també tindrà un focus important d'acció a la botiga de bicicletes que l'any 1930 havia obert al carrer major el conegut ciclista Julián Español. Precisament aquest ciclista, de qui després parlarem, va formar part de la comissió organitzadora del club, i va donar nom a una cursa organitzada en el seu honor per l'Agrupació Ciclista Montjuïc amb la col·laboració del «*novel Club Ciclista Hospitalet*».<sup>56</sup> En aquesta cursa, que sembla que va ser la primera en la qual va tenir algun protagonisme el Club Ciclista Hospitalet, van participar fins a 150 neòfits i es va disputar a finals de juliol de 1933. Aquell mateix estiu, el Club Ciclista Hospitalet ja va organitzar unes curses de festa major per a nens de 9 i 10 anys i de 11 a 13 anys, a més d'una cursa de cintes. La primera junta directiva d'aquest club va ser aquesta:

President: Jaume Figueras Hilari  
Vicepresident: Josep Cañameras Tort  
Secretari: Josep Benach Casellas  
Vicesecretari: Alfred Hornaque Garcia  
Tresorer: Florenci Benach Casellas  
Vocals: Amadeu Figueras Pañella, Vicenç Arbós Pañella<sup>57</sup>

Però aquesta junta directiva, composta per la majoria de membres de la comissió organitzadora del club, va durar molt poc. De fet, des d'inicis del mes d'agost, en Pere Montpeyó Morell ja va actuar de president. Així, una carta sense data demanant permís per a l'organització de les curses de la festa major (per tant, d'abans del 15 d'agost)<sup>58</sup> ja va signada per ell, i el periòdic *Fortitud* ja donava el seu nom com a president en la seva edició del 15 d'agost. Tot i això, alguna cosa estranya va succeir en aquell inici, ja que una altra carta conservada al Govern Civil de Barcelona explica que es va fer una reunió general extraordinària de socis per nomenar una nova junta directiva. La carta, sorprenentment, dóna com a data d'aquesta assemblea, el 30 d'a-

---

<sup>54</sup> Op. cit. a la nota 53, i també a *El Mundo Deportivo*, 8 i 9 de juny de 1930.

<sup>55</sup> Les seves firmes apareixen a l'exemplar dels Estatuts del Club Ciclista Hospitalet que es conserva a l'Arxiu Històric del Govern Civil de Barcelona, número d'expedient 16.500.

<sup>56</sup> Al periòdic *Fortitud*, 15 d'agost del 1933.

<sup>57</sup> «Correspondència de Secretaria», 15 de juliol de 1933. AHLH

<sup>58</sup> «Correspondència de Secretaria», 15 de juliol de 1933. AHLH

gost, i com a convocant d'aquesta, a Jaume Figueras com a president, quan ja portava actuant com a tal en Pere Montpeyó. Segurament, el relleu ja s'havia pactat i, de facto, s'estava actuant d'aquella forma, només pendents de la protocol·lària convocatòria de la reunió de socis que ratifiqués el que ja funcionava així a la pràctica. A la carta citada abans es dona com a causes del canvi de directiva el fet que el president «i d'altres dels que foren anomenats, no poden despenyar llurs càrrecs i per tant creu que es millor fer un canvi». La nova junta la formaran:

President: Pere Montpeyó Morell  
Vicepresident: Jaume Figueras Hilari  
Secretari: Florenci Benach Casellas  
Vicesecretari: Josep Cañameras Tort  
Caixer: Josep Benach Casellas  
Comptador: Alfred Hornaque  
Vocals: Francesc Segura, Climent de la Cruz

Per tant, desapareixen de la directiva només els dos vocals, que són substituïts per d'altres dues persones, mentre que l'anterior president passa a ocupar la vicepresidència. El Club Ciclista Hospitalet va organitzar l'any 1934 una prova relativament important, el Campionat del Llobregat. En aquells anys s'acostumaven a fer aquests títols locals i comarcals, que eren bastant disputats pels corredors de la zona i tenien força premis i cert prestigi. Així, en aquesta edició, la copa Wirars per al primer classificat la va guanyar Francesc Roig i la copa Ajuntament de l'Hospitalet per al campió del Llobregat, el ciclista de Martorell Josep Fisas, que havia entrat en quarta posició (i primer de la comarca). Per últim, la copa Generalitat va ser per a l'Agrupació Ciclista Montjuïc.<sup>59</sup> Pel març de 1935 tenim referència d'una nova junta directiva del Club Ciclista, que està formada per aquests noms:

President: Jaume Figueras Hilari  
Vicepresident: Josep Cañameras Tort  
Secretari: Florenci Benach Casellas  
Vicesecretari: Pere Montpeyó Morell  
Comptador: Alfred Hornaque Garcia  
Vocals: Francesc Segura Drosco, Bartomeu Vizcaino<sup>60</sup>

La Unió Ciclista de Hospitalet segueix organitzant la cursa de festa major, a l'agost, però sembla que també n'ha institucionalitzat ja una altra pel Nadal. Així, a una carta on demanen autorització, parlen de «la tradicional carrera de Navidad del día 25 del corriente año [1934], como de antiguo viene celebrando».<sup>61</sup> Tot i això, hem trobat una altra referència d'aquesta cursa de Nadal, per bé que data del 1921.

---

<sup>59</sup> *El Diluvio*, edició del 23 de novembre de 1934.

<sup>60</sup> *L'Espill*, edició del 16 de març de 1935.

<sup>61</sup> Carta del 15 de desembre de 1934. «Correspondència de Secretaria», AHLH.

Aquest club completa el panorama dels més importants dels que van actuar a l'Hospitalet abans de la guerra civil. Durant aquests anys trenta, la pràctica del ciclisme, i la bicicleta com a instrument, portaran una sèrie de novetats sens dubte molt destacables, i que podem considerar incloses en la transformació global que té l'esport català: la seva popularització i consolidació com a espectacle de masses i, més enllà, com a fenomen cultural.

En el ciclisme, aquesta transformació cap a la seva popularització adoptarà, en el cas hospitalenc, durant els anys trenta aquests trets fonamentals:

#### **Aparició en massa del fenomen excursionista.**

Els grups de joves aprofiten aquest econòmic mitjà de transport per a les seves sortides. Les fotografies, notes de premsa, records i documents que hem pogut recuperar donen fe d'aquesta nova forma de vehicular l'incipient temps de lleure de les classes treballadores. Així per exemple, els Estatuts del Club Ciclista Hospitalet, del 1933, donen com a finalitat de l'entitat «*fomentar en el possible el CICLISME i especialment el TURISME amb tot el seu esplendor, contribuir amb altres Societats gestionant l'arreglament i conservació de les carreteres i ajudar amb tot el que sigui necessari al socis i clubs deportius que ho sollicitin*». En aquests anys, els clubs organitzen els seus primers campionats socials, oberts només per als socis, i també els seus campionats excursionistes. La premsa local ens dona compte de com era una d'aquestes curses socials, la realitzada el 2 de desembre de 1934 pels socis del Club Ciclista Hospitalet al bosc de Can Feu, a Sabadell, amb 43 quilòmetres de recorregut. Hi van participar 16 corredors, dels quals van arribar 14. Després de la cursa, «*els corredors i llurs seguidors varen esmorçar i a la tarda es va empendre el retorn, en pla de passeig, restant tots encantats de la jornada*». Una setmana després es va fer un vermut d'honor per al repartiment dels premis socials de la temporada: Jaume Boixados va ser campió social d'aquell any i Francesc Font, primer en la categoria d'excursionistes.<sup>62</sup> Es conserven moltes fotografies d'aquestes excursions, que sempre acabaven amb un àpat ben regat amb el vi de la bóta... Per aquest motiu, a les juntes directives dels anys 30 apareixen les figures dels capitans excursionistes. Per fer-nos una idea del nombre de curses socials que podia arribar a organitzar un club en aquells anys, podem dir que, per exemple i sobre el paper, els Estatuts del Club Ciclista Hospitalet marcaven que «*la Junta Directiva ve obligada a celebrar al menys una excursió cada mes*»,<sup>63</sup> fet que segurament s'acomplia. En l'apartat més proper a la realitat, hem refet una llista de les que va portar a terme el Club Ciclista Collblanch durant els primers mesos de l'any 1936: Viladecavalls i Corbera (gener), Manresa i anar i tornar al Garraf (febrer), contrarrellotge de 25 quilòmetres (abril). D'algunes d'aquestes curses tenim més dades,

---

<sup>62</sup> Als periòdics local *Eco*, número de gener de 1935 i *L'Espill*, número del 15 de desembre de 1934.

<sup>63</sup> Article 15 dels Estatuts del Club Ciclista Hospitalet, op. cit. nota 55.

així a la de Manresa, van participar 14 corredors i tenia 134 quilòmetres, o la del Garraf, en la qual van participar 22 socis.<sup>64</sup> També ens ha arribat el programa d'excursions del Club Ciclista Hospitalet per al mes de març de 1935: dia 17, a la Font del Lleó, dia 24 a Montgat i dia 31 al Parc de Montjuïc, puntuables per al campionat excursionista que començava aquell mes.<sup>65</sup>

### **Gran popularització del ciclisme com a font festiva, esportiva o d'associacionisme.**

Com mai abans, en aquesta dècada el ciclisme dóna peu a iniciatives populars vehiculades fora fins i tot dels grans clubs existents que ja hem esmentat (a través de penyes i, també, de forma particular). Així, podem citar l'existència d'un bon nombre d'iniciatives d'organització de curses, relacionades amb petits col·lectius o amb botigues. Per exemple tenim la Peña Oriente (formada al bar Ramón del carrer Martí Julià 93, que també tenia secció de futbol), la Peña Ben-Avinguts (lligada al Centre Autonomista Republicà), la Peña Ben Vistos (sembla que lligada al Foment Autonomista Eulalienc), o la botiga Vicente Hermanos (al carrer Santa Eulàlia, 105)... Fins i tot hi ha iniciatives individuals, com la que vam conèixer a través d'una carta signada per Lluís Casas Ribas al juliol de 1934, «en representació d'un grup de joves» per organitzar una cursa de cintes el diumenge 9 de setembre d'aquell any.<sup>66</sup> Aquestes iniciatives desbordaven la capacitat d'absorció dels clubs existents en aquell moment.

### **Augment espectacular del nombre de llicències federatives a l'Hospitalet.**

Ja fos per participar en curses de velocitat (en pista o en ruta) o bé per practicar simplement un ciclisme excursionista o en els campionats socials dels clubs. En efecte, el nombre de ciclistes federats dels quals tenim notícia (en la majoria dels casos per les notícies publicades que han quedat a les hemeroteques) augmenta paulatinament des del 1920 fins al 1936 (vegi's quadre número 4), de tal forma, que el nombre de ciclistes federats relacionats amb l'Hospitalet que hem localitzat en els anys de la República (58) supera de llarg el de tots els anys anteriors (29)<sup>67</sup>. Aquest augment està en la línia dels paràmetres en què es movia el ciclisme català del moment. Així per exemple, la memòria de l'any 1935 del Comité Regional de la Unión Velocipédica Española assenyala aquestes xifres per al ciclisme federat català: 222 curses ciclistes (89 per a quarta categoria i principiants; 18 per a terceres i quartes; 3 per a segones, terceres i quartes, i 34 per a totes les categories); 36 velòdroms; 21 campionats socials, 722 excursions i 79 proves socials; 1541 llicències federatives, de les quals 1268 eren de principiants o de quarta categoria, i només 9 eren de professionals.

---

<sup>64</sup> *El Mundo Deportivo*, edicions del 10, 26 i 31 de gener, 6, 16 i 26 de febrer de 1936; i *L'Espill*, 16 de febrer, 1 de març i 10 de maig de 1936.

<sup>65</sup> *L'Espill*, edició del 16 de març de 1935.

<sup>66</sup> Carta del juliol de 1934. «Correspondència de Secretaria», AHLH.

<sup>67</sup> Memòria de l'any 1935 del Comité Regional de la Unión Velocipédica Española resumida a l'edició de *El Mundo Deportivo* del 12 de gener de 1936.

## Quadre 4. Ciclistes federats a l'Hospitalet per períodes<sup>68</sup>

Font: Elaboració pròpia, a partir de les dades trobades a la premsa general i esportiva de l'època i del *Boletín de la Unión Velocipédica Española* entre 1910 i 1936.

Període	Nombre de ciclistes
1920-1925	12
1926-1931	17
1932-1937	58

També un bon reflex d'aquest augment de l'afecció per aquest esport és l'augment del nombre de participants a les curses organitzades a la ciutat. Ja a finals de la dècada dels vint es nota aquest augment. El següent quadre (número 5) pretén mostrar aquesta tendència. Recull curses molt heterogènies, malgrat que totes són en ruta i per a corredors federats. La majoria són per a ciclistes principiants, tot i que a algunes també s'admetien de tercera i, fins i tot, de segona categories. També cal tenir en

## Quadre 5. Evolució de participants a les curses de l'Hospitalet d'abans de la Guerra Civil

Font: Elaboració pròpia, a partir de la premsa general i esportiva de l'època.

Cursa	Organització	Any	Participants
Copa Farnés. Festa Major	Unió Ciclista de Hospitalet	1920	11
Festa Major	Unió Ciclista de Hospitalet	1921	16
2 hores a l'americana	Unió Esportiva Eulariència	1921	11
Festa Major	Unió Ciclista de Hospitalet	1924	40
L'Hospitalet-Esparreguera i tornada	Desconeguda	1924	80
Tercera Copa Doménech	Club Ciclista Collblanch	1927	92
Copa Ajuntament	Agrupació Ciclista Torrossa?	1927	72
Copa Ajuntament	Agrupació Ciclista Torrossa	1930	92
Cursa Julián Español	AC Montjuïc i CC Hospitalet	1333	150 <sup>69</sup>
Festa Major	Unió Ciclista de Hospitalet	1933	49 <sup>70</sup>
Gran Premi Andanuche	Club Ciclista Hospitalet	1936	141

<sup>68</sup> S'han considerat tots aquells que hem pogut localitzar i s'han comptat en el primer any en el qual n'hem tingut referència. La relació no és exhaustiva ha que a les publicacions acostumen a sortir els guanyadors o millors classificats i no sempre consta la procedència del ciclista. No hem inclòs Julián Español ja que, si bé va començar a correr federat al 1921, no va arribar a l'Hospitalet fins al 1929. Malgrat aquestes consideracions, la proporció creiem que és vàlida.

<sup>69</sup> Inscrits, no tots van participar finalment, tot i que la xifra final podria ser del 75% (uns 112).

<sup>70</sup> Les curses de la Unió Ciclista de Hospitalet sempre van tenir una participació més reduïda, però fins i tot dins de la seva modèstia, podem advertir l'augment de participants des dels seus inicis fins als anys trenta.

compte que les capacitats i les ambicions organitzatives dels clubs sospitem que no eren sempre les mateixes. Malgrat aquesta heterogeneïtat, i atenent també les notes que apuntem dins del quadre, creiem que la tendència general cap a l'augment del nombre de ciclistes és vàlida.

I poca cosa més a destacar. Amb l'arribada de la guerra, l'esport s'enfonsà en gran part.

## 1.6. Els pioners

No podem acabar aquesta primera part de l'estudi de la història de la relació entre la bicicleta i l'Hospitalet sense fer un breu repàs dels pioners del ciclisme de competició i dels directius dels clubs.

En aquests primers anys, a nivell competitiu, va destacar per sobre de tots, Julián Español, set vegades campió d'Espanya en pista. Español era aragonès (de Villafranca de Ebro), però va viure a l'Hospitalet des del 1929 fins la seva mort el 1994. Debutà en les curses ciclistes el 3 de novembre de 1921, quan ja tenia 18 anys, per consell d'un gran ex-corredor i aleshores constructor de bicicletes que es deia José Magdalena (campió d'Espanya de fons en carretera els anys 1910 i 1912, en aquesta darrera ocasió el recorregut de la Volta Ciclista a Catalunya va servir també per decidir el campió nacional), tot i que des dels 15 anys Español ja anava en bici. Aquesta primera cursa va ser la Copa Sillín, organitzada per l'Sport Ciclista Català, i la va guanyar ell. Al 1924 ja està a punt de guanyar el campionat d'Espanya de velocitat però una punxada a 150 metres del final fa que només pugui ser segon, entrant a una roda de Llorens. Poc després, el 1925, sí que guanya al velòdrom de Ciudad Lineal, a Madrid, el seu primer títol de campió d'Espanya de velocitat, corrent a la final contra Torres, d'Alacant i Serrano i Telmo Garcia, de Madrid. Segons ell mateix va comentar en una entrevista l'any 1944, «*venci porque estaba mejor preparado, porque atravesaba un gran momento y, en fin, por la poderosa razón de que había sonado mi hora deportiva y hacía mi entrada en el plano superior del ciclismo nacional*». <sup>71</sup> Des d'aleshores va retenir el títol, fins l'any 1932 que el va perdre contra Juan Plans a Saragossa. Al 1926 el va guanyar a Mendizorroza, a Vitòria, en una cursa de desempat contra Llorens, de Vila-real. Aquest ciclista havia caigut en la final disputada a Vallejo i part del públic havia entès que Español havia estat el causant, i es va haver de repetir la cursa en velòdrom neutral. L'any 1927 va disputar la final al mallorquí Taberner, en el famós velòdrom del Tirador, a Palma de Mallorca. Al 1928, parèntesi per fractura

---

<sup>71</sup> Vila, Antonio, *Campeones de ayer. La figura prestigiosa de Julián Español*, dins el programa de festa major de l'Hospitalet de 1944.

de clavícula. Al 1929, victòria a Barcelona. Al 1930, victòria a Saragossa contra l'aragonès Vázquez i al 1931 a Mallorca. També al 1929, 1930 i 1931, victòries al campionat d'Espanya de mig fons darrera moto, especialitat que també va practicar amb asiduïtat. El seu temps en aquesta cursa va ser el millor de l'especialitat fins, com a mínim, l'any 1946. I de curses de dos i tres hores a l'americana, sembla que va aconseguir fins a 127 abans de la guerra.<sup>72</sup> Espanyol va ser un dels pocs ciclistes nacionals que en aquells anys sortien a l'estranger. Segons recorda en diverses entrevistes publicades en premsa, va córrer als principals velòdroms europeus i del nord d'Àfrica (Basilea, Stuttgart, Brusel·les, París, Saint Etienne, Marsella, Lió, Oran, Alger...) i va aconseguir també importants triomfs, com el Campionat de França Open per parelles en pista el 1928 o la prova internacional a l'americana de Saint Etienne el 1931, formant parella amb Claudio Senón, un altre ciclista destacat de l'època. També va ser un dels pocs ciclistes nacionals que va participar en un campionat del món, on va quedar setè. Julián Español va conviure en el temps amb un altre geni del ciclisme nacional, Marià Cañardó: ells van ser dues de les més grans figures del ciclisme a aquest país abans de la guerra. Cañardó es va dirigir més aviat cap al ciclisme en ruta, tot i que també va practicar la pista amb força èxit i, fins i tot, fent parella amb Español, com als Sis dies de Brussel·les. Alguna vegada s'ha dit que allò que Cañardó va significar per al ciclisme en carretera, Español ho va ser a la pista abans de la guerra.

Español també va ser centre d'algunes polèmiques esportives, com la que ja hem indicat que es va produir en la final del campionat d'Espanya de l'any 1926, i que es va haver de repetir en velòdrom neutral ja que *«se promovió un lío enorme al caer Llorens y entender parte del público que yo había provocado la caída»*.<sup>73</sup> A banda d'aquesta, que potser va ser més sonada per donar-se en un campionat d'Espanya, als butlletins de l'UVE es recullen aquells anys algunes polèmiques més amb Español com a protagonista, tot i que no han arribat ni de lluny a tacar el record que d'ell ha quedat en la memòria del ciclisme nacional. En 1924 és desqualificat al campionat d'Espanya de fons en considerar-se que s'havia retirat i que després va entrar a la meta en vint-i-cinquena posició; a final d'aquell any és multat amb 100 pessetes per córrer una cursa simplement per guanyar una prima de la mateixa quantitat en el Gran Premio Peugeot, utilitzant una màquina sense frens i retirant-se després de guanyar la prima. El 17 d'octubre de 1926 participa al campionat de Catalunya, a Reus, i a la darrera volta fa caure un altre ciclista; el 19 de desembre es repeteix la cursa però ell ha estat exclòs. El 1930 se li imposen 50 pessetes de multa *«por haber seguido mezclado con el pelotón de corredores después de haberse retirado de la carrera, llevando a cabo determinadas maniobras que dicen muy poco de la conducta que en manifestaciones deportivas debe observar un campeón de España»*.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Vegeu R.Torres a *El Mundo Deportivo*, 9 de febrer de 1941.

<sup>73</sup> Segons recordava el propi Español a l'entrevista publicada al programa de festa major de 1944.

<sup>74</sup> *Boletín de la UVE*, agost-setembre 1924, febrer 1925, gener-febrer 1927 i juliol-agost-setembre 1930.

El campió havia arribat a Catalunya als 9 anys. Primer va viure a Barcelona i després es va establir a l'Hospitalet, l'any 1929.<sup>75</sup> Al 1930 va obrir una botiga de construcció, reparació i venda de bicicletes. Entre 1933 i 1934 es va retirar del ciclisme en actiu. Segons confessava en una entrevista publicada a *El Mundo Deportivo*, el fet que en aquell moment no hi hagués velòdroms fixos i també el fet que acabava de néixer el seu primer fill li van fer prendre aquesta decisió.<sup>76</sup> Però Español va continuar lligat a l'esport i a la bicicleta tota la seva vida. La seva botiga de bicicletes va ser un dels principals centres d'aquesta faceta a la ciutat i rodalies. Al 1944, s'explicava això de la seva botiga: «*Su taller era, y es, lugar de reunión de los aficionados, donde se comenta con entusiasmo la última carrera... Era, y es, su taller, templo donde se forjan los futuros campeones, al calor y socaire de los sapientísimos consejos de Julián...*»<sup>77</sup>

Español va exercir de constructor de bicicletes, aplicant els coneixements que va aprendre de la seva experiència professional com a ciclista i també del seu treball anterior en el taller Magdalena, i d'entrenador. També va afavorir el ciclisme aficionat de l'Hospitalet i de la comarca, col·laborant en curses com la que va organitzar la Agrupació Ciclista Montjuïc el 1933 i que portà el seu nom. Aquesta cursa per a neòfits es va disputar el sis d'agost del 1933 i tenia la sortida i l'arribada enfront de la botiga d'Español, a l'Hospitalet, «*ciudad que siempre se ha destacado por su afición al ciclismo y que hoy cuenta entre otros valores a Joaquín Tudela, Antonio Andrés Sancho y Juan Arbós*» —segons comentava la premsa de l'època—.<sup>78</sup> Hi van participar 150 corredors neòfits.

Julián Español, però, va tornar al ciclisme de competició després de la guerra. Al 1941, en el Gran Premi Ajuntament de Valls, l'excampió tornava al ciclisme actiu amb 37 anys. I ho feia donant lliçons als ciclistes d'aquell moment i classificant-se quart de la cursa. El llavors reconstituït equip del RCD Español el va fitxar. Eren els temps en què tothom tornava a reparèixer després del parèntesi de la guerra i en què, en ciclisme, es tornaven a formar els equips que abans de la guerra havien mantingut l'Español i el FC Barcelona, traspasant així llur rivalitat des del futbol al camp de les màquines de dues rodes. En una entrevista publicada a *El Mundo Deportivo*,<sup>79</sup> la seva esposa en un incís explicava així les causes de la seva tornada:

«*Es que está loco por la bicicleta, y cuando leyó que Bover le había batido sus records ya no sosegó.*

[...]

---

<sup>75</sup> Entrevista mantinguda amb un dels seus fills, amb motiu de la seva mort, el 1994. Aquesta entrevista va servir per confeccionar l'article que sobre ell apareix al número 2 del periòdic municipal *L'Hospitalet Diari Informatiu*, del 7 de novembre de 1994.

<sup>76</sup> *El Mundo Deportivo*, edició de l'1 de desembre de 1933.

<sup>77</sup> Op. cit. nota 71

<sup>78</sup> Publicat a *El Mundo Deportivo*, edició del 20 de juliol de 1933, amb motiu de l'anunci de la cursa.

<sup>79</sup> *El Mundo Deportivo*, edició del 9 de febrer de 1941.

—Mire, en lo que dice mi esposa hay algo de verdad pero quien de hecho me ha "calentado" de nuevo para salir es este muchacho, Vidal,<sup>80</sup> que también corrió en Valls, vecino mío y con el que salía a menudo de excursión. Naturalmente, si uno ha sido corredor y se ve de nuevo encima de una bicicleta...

—Le entran ganas de correr

—Eso es lo que debió pasarme, hasta que Vidal, corredor formado en Francia y que marcha mucho, me incitaba a demarrages y yo a él, saliéndose al final con su propósito de volverme a hacer correr»

L'edat no va permetre que l'excampió visqués més enllà de dos o tres anys aquesta segona joventut, però després, ja a la categoria de veterans, Julián Español fins i tot encara va guanyar un altre títol de campió d'Espanya, en aquest cas el de ruta, el 1945. Al campió afincat a l'Hospitalet se li havia retret sempre la seva manca d'èxits en ruta i, amb aquest títol, Español va voler demostrar als seus crítics les seves possibilitats en aquesta especialitat, encara que fos quan ja havia superat els 40 anys. A l'entrevista abans esmentada feta a *El Mundo Deportivo* amb motiu del seu retorn, el 1941, el redactor Ramon Torres donava algunes claus del fet que Español no s'hagués dedicat més a la ruta: «Aquí un paréntesis. Español, además de ser un gran "sprinter" pudo haber sido un hombre de fondo como lo demostró por carretera en dos trofeos Vivert y en un Gran Premio de Reus y por pista en carreras de 24 horas y de seis días — Bruselas, Saint Etienne— pero prefirió las carreras cortas porque le decían que malograria sus cualidades de "sprinter" si se dedicaba a las pruebas de gran fondo y así vivió muchos años no decidiéndose, pecado de tantos atletas que se empeñan en desconocer su propio valor».

Español no va deixar mai la bicicleta. Encara després va participar en alguna cursa benèfica, com el Criterium de ases de ayer del 1959 a Montjuïc, a favor dels damnificats d'unes inundacions. Segons ell mateix havia declarat alguna vegada, als 80 anys encara feia excursions de 50 quilòmetres, que afegia als 800.000 (!) que deia haver fet durant la seva vida. Va morir el 26 d'octubre de 1994 als 91 anys. La seva botiga de bicicletes, molt a prop de l'Ajuntament, va seguir funcionant mentre ell va viure. Poc després, el taller i la botiga han desaparegut.

Però els pioners del ciclisme a l'Hospitalet, molt probablement, van ser Joan Salvador Aliart i Joan Pañella Torres. Joan Salvador va néixer a Sants el 17 de maig de 1901, tot i que la seva família es va traslladar a Santa Eulàlia el 1902. Les primeres dades que hem trobat d'ell com a ciclista federat són del 1920, encara que es conserva una foto d'ell amb la seva bicicleta de curses de quan tenia 16 anys (1917). Es conserva també la seva llicència federativa de l'any 1920, amb el número 71 i la categoria d'as-

---

<sup>80</sup> Josep Vidal Julià, ciclista hospitalenc

pirant. Aquell primer any guanyà les dues primeres curses organitzades per Unió Ciclista Hospitalet; quedà en segona posició del campionat de Sants per a corredors novells i de tercera categories, i fou cinquè a la copa Gazelle organitzada pel Grupo Deportivo CVR a Badalona. Els seus millors anys van ser fins al 1925. Va arribar a la segona categoria i va practicar tant la modalitat en ruta com la de pista. Entre 1926 i 1930, malgrat que es conserven les seves llicències federatives, no hem trobat cap rastre seu a la premsa. L'any 1930, però, es voldrà acomiadar participant a la Volta a Catalunya, on farà un paper bastant discret. La seva figura, però, afegeix a aquest valor de ser un dels pioners de la pràctica del ciclisme esportiu a la ciutat, una característica molt més dilatada en el temps: ser durant molts anys de la seva vida directiu dels clubs ciclistes de la ciutat. Durant la dècada dels trenta va estar, com hem vist, a moltes de les juntes d'Unió Ciclista Hospitalet, fins i tot com a president. Després de la guerra, com veurem, va refundar el club i, més endavant, seguirà vinculat a d'altres entitats ciclistes fins pràcticament a la seva mort, l'any 1981. Curiosament, que nosaltres sapiguem, la seva llicència no va ser mai d'un club de la ciutat.

Joan Pañella va néixer l'any 1896 a l'Hospitalet. De jove va ser, junt amb el seu germà, amant de l'esport ja que ell havia practicat la boxa i sobretot el ciclisme a nivell comarcal, mentre que el seu germà, a més d'aquesta afecció al ciclisme, també practicà la natació. Joan Pañella segurament practicava el ciclisme quan tenia uns setze anys ja que es conserva una fotografia junt amb el seu germa que correspon a aquesta edat, és a dir, pels volts de 1912. Es conserven algunes de les copes que va guanyar a finals dels anys deu i principis dels vint, els anys de les curses en les quals va participar i que han quedat també reflectides als periòdics. Joan Pañella va ser un pagès amb recursos i amant de l'esport, president d'un club de futbol —l'Hospitalenc Sport Club— entre 1921 i 1925 (possiblement havia ocupat ja abans altres llocs a la directiva). Després, va estar vinculat a Unió Ciclista Hospitalet, però malgrat que alguns testimonis el vinculen a la direcció del club, no hem trobat cap prova que hi fos de forma oficial. Tot i això, és segur que durant els anys 30, va ser el mecenes de la Unió Ciclista de Hospitalet. Molts ciclistes d'aquells anys el recorden bé. Ramon Jimenez, ciclista del club entre 1934 i 1936, ho descriu així: «...Si t'interessava alguna cosa de la bicicleta o si es feia alguna carrera et juntaves amb els companys per dir a quin puesto anem, aquesta, aquella o l'altre i coses així. [...] En Pañella venia i s'estava allà, mirava quan arribaves a la meta i de vegades et donava alguna cosa per menjar».<sup>81</sup>

Sembla que fins i tot pagava les despeses d'un corredor perquè aquest pogués anar a disputar curses com la Volta (Ramon Jiménez recorda que li va oferir de pagar-li les despeses perquè anés a disputar la Volta a Catalunya). Joan Pañella també va ser, segurament, qui va pagar a alguns corredors de fora de la ciutat perquè corregues-

---

<sup>81</sup> Op. cit. nota 29.

sin amb la Unió Ciclista de Hospitalet ja abans de la guerra. De malhaurada vida personal (va perdre la seva dona després d'un part, dos fills per apendicitis i al seu millor amic —casat amb la seva cunyada— durant una epidèmia de grip l'any 1918), tenia una personalitat molt peculiar i era bastant presumit en el vestir. Es va dedicar a l'explotació agrícola de les seves terres i a l'exportació de les verdures de la Marina. Durant la Guerra Civil va ser perseguit i va haver de fugir a San Sebastián, d'on tornarà cap a principis dels 40. Una de les seves filles es casaria més tard amb un ciclista important, Jordi Clarós, que després de la guerra correria pel reconstituït Unió Ciclista Hospitalet, que de la mà de Joan Salvador i Joan Pañella, entre d'altres, resorgiria durant uns anys.<sup>82</sup>

Hi ha també un altre hospitalenc que practicà el ciclisme com a federadat a la ciutat en aquests primers anys. Es tracta de Gaspar Elvira. Aquest esportista, del qual tenim molt poques dades, ens apareix en una cursa organitzada el setembre de 1920 per la Unió Ciclista de Hospitalet, on va quedar segon. El seu rastre, després d'algunes anotacions no especialment destacades, es perd l'any 1925.

Un altre pioner brillant d'aquests anys 20 va ser Eduard Ratera. Amb un historial relativament important per a la seva categoria (tercera), el seu rastre el trobem l'any 1924, quan obté la llicència número 22 de tercera categoria de la Unió Velocipèdica Espanyola, figurant inscrit com de l'Hospitalet. En aquell any guanya la copa Magdalena-Teixidó per a novells, a Barcelona, i queda entre els nou primers en sis curses més, alguna de les quals amb més de 100 participants. El 1925 guanya la copa Anton per a novells, sobre 43 quilòmetres, una altra cursa organitzada per UC Bordeta sobre 100 quilòmetres i amb 56 participants novells i de tercera categories, i és segon en tres curses més, entre les quals, una disputada a Les Franqueses, en la qual entrà per darrera d'un ciclista poc conegut aleshores que estava començant a fer la seva història, Marià Cañardó. El 1926 apareix inscrit a l'UVE com de Barcelona (potser es va traslladar?) i apareix inscrit a algunes curses pel FC Barcelona. Aquest any participa a la Volta Ciclista a Catalunya, però no acaba la cursa. La temporada també és acceptable. I el 1927, en què figura com de segona categoria, se'n perd el rastre.

També cal destacar Miquel Auladell, una altra de les primeres llicències expedides per a ciclistes de l'Hospitalet. El trobem per primer cop el 1925, amb la llicència número 194 de tercera categoria, i datada a l'Hospitalet. Aquesta temporada guanya un parell de curses a la seva ciutat i aconsegueix bones classificacions a quatre o cinc curses més. El 1925 apareix com a ciclista de la Unió Sportiva Sans, però amb llicència de l'Hospitalet. El 6 de març es setè a la general del gran premi de la Unió Velocipèdica Espanyola i guanya el premi de tercera categoria: *els premis són 50 pessetes durant la*

---

<sup>82</sup> Dades recollides a una entrevista amb la seva filla, al desembre de 1995.

cursa, 100 més per ser el primer classificat de la tercera categoria i la copa Perfumes Astra. Aquell any també guanyarà una cursa a Mataró sobre 70 quilòmetres organitzada per l'SC Mataroní amb 42 rivals. També es classificarà entre els deu primers en set curses més durant aquell any i participarà a la Volta a Catalunya. El 1926 torna a participar a la Volta. Segueix inscrit com de l'Hospitalet, però aviat perdem el seu rastre.

A partir de l'any 1925 els ciclistes de l'Hospitalet són una mica més abundants. D'aquella dècada, hem trobat un tal Figueres (1922), Josep Doménech (1924-26), Josep Basaguñas (1925), Josep Esteban (1925), Ramon Juan (UC Hospitalet, 1925), Antoni Parera (UC Hospitalet, 1925), Ramon Plaza (UC Hospitalet, 1925), Francesc Punsada (UC Hospitalet, 1925), C. Herrero (AC Torrasa, 1926), Pere Reig (AC Torrasa, 1926-27), Gerard Sorribas (AC Torrasa, 1927), Ramon Llagostera (AC Torrasa, 1927), Miquel Santafé (AC Torrasa, 1927), Ramon Martret (AC Torrasa, 1927-29), Joan Borrull (AC Torrasa, 1927-29) i Joan Barrabeix (AC Torrasa, 1927-29).<sup>83</sup>

En aquesta llista dels pioners de la segona meitat dels anys 20 falten tres noms bastant més destacats que volem tractar més àmpliament. El primer és Ramon Benages, de qui tenim constància l'any 1927 i fins al 1936. En un principi va córrer per l'AC Torrasa. Sembla que va ser un bon corredor en pista, tot i que també va córrer en ruta. El 1930 va participar a la cursa d'inauguració del velòdrom de Gavà, i la va guanyar fent equip amb Raventós, de Santa Coloma. Al juny de 1931 va ser segon junt amb Campamà, de Barcelona, al gran premio Abadal, disputat al velòdrom de Sants, per darrera de dos especialistes com Cañardó i Español... L'any 1936 ja tenia la primera categoria i participà al campionat d'Espanya de ciclocross amb el dorsal 18, inscrit per l'AC Montjuïc. Quedarà en dotzena posició.

El segon d'aquests ciclistes és Joaquim Tudela, un dels noms propis importants del ciclisme hospitalenc dels anys 30. Tudela apareix al món del ciclisme federat el 1928. El 1929 guanya la cursa de festa major de l'Hospitalet i el 1930 queda segon en una cursa organitzada per l'Agrupació Ciclista Torrasa en la què van participar 92 corredors principiants i de tercera categories. El 1932 corre la Volta a Levante i també el campionat de Barcelona, on serà cinquè. Participà en diverses ocasions a la Volta, millorant la seva classificació cada vegada. Serà un dels ciclistes més populars a l'Hospitalet aquells anys. No hem trobat gaire més referències d'abans del 1936, i després de la guerra sembla que ja no va tornar a correr, si més no tampoc hem trobat cap referència més.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Gairebé tots han estat localitzats a través de les informacions impreses, bàsicament premsa general i esportiva, local o barcelonina i del *Boletín de la UVE* entre 1910 i 1936.

<sup>84</sup> Dades aconseguides a diferents números del *Boletín de la UVE*, del 1929, a *La Rambla*, 1 de setembre de 1930, 31 d'agost de 1931, 19 de setembre de 1932 i 5 de desembre de 1932, a *El Mundo Deportivo*, 8 i 9 de juny de 1930, 4 de juny de 1933 i 6 d'agost de 1933, i a *As*, 25 de juny de 1934.

El tercer d'aquests noms que volem destacar per sobre de la resta, és un jove que triomfarà després de la guerra civil. L'any 1931 participa en un homenatge als anomenats màrtirs de Jaca, juntament amb Joaquim Tudela,<sup>85</sup> però no trobem les seves primeres referències competitives fins l'any 1933, tot i que ja són prou importants com perquè aquest sigui el seu primer any federat. Sancho va néixer a Haras del Puente (València) però de ben petit ja es va traslladar a l'Hospitalet, on va viure fins després de la guerra, quan es traslladarà fins i tot fora de Catalunya (tot i que després establirà definitivament la seva residència al proper barri de Sants). Durant molts anys la seva llicència estava radicada a l'Hospitalet, on tenia molts admiradors. Va participar a la Volta ja abans de la guerra amb bons resultats (vegi's l'apartat dedicat a la Volta) i ja va ser tercer en el campionat de Catalunya l'any 1935. Tenia molts admiradors a l'Hospitalet, sobretot a la Torrassa, i també a Sants i Esplugues. Però els seus millors triomfs, que farien d'ell un dels millors ciclistes nacionals de la postguerra, vindran en la dècada dels 40 quan arribarà a professional i guanyarà la Volta a Catalunya, com ja explicarem també més endavant. Sancho morí en accident el 1985 i el seu club de sempre, la UE Sants encara avui fa cada any una cursa que porta el seu nom.

## 1.7. La Guerra Civil, progressiu trencament de la vida associativa

La guerra no suposà la desaparició immediata de l'esport a la societat, però sí el seu debilitament progressiu fins a la quasi extinció en els últims mesos del conflicte. En els primers mesos de guerra, però, sí que es viu a Catalunya la desaparició d'un nombre important de plataformes juvenils catòliques, que des de principis de la dècada dels trenta havien fomentat l'esport entre un sector dels joves catòlics. L'any 1931 s'havia format la Federació de Joves Cristians (FJC), que *«atorgà als lligams entre esport i joves catòlics una nova dimensió, a banda de la inflació de practicants i entitats —en general la Federació arribà a controlar uns 14.000 fejecistes—, que es materialitzà en l'organització de competicions específiques com els torneigs de bàsquet de la temporada 34-35, capaços de congregar quaranta-cinc equips de l'òrbita catòlica»*.<sup>86</sup>

Amb l'esclat de la Guerra Civil, aquestes entitats catòliques (entre elles, el Centre Catòlic de l'Hospitalet) seran sovint objectiu de represàlies i això comportarà la incautació de locals i terrenys de joc, la repressió dels seus practicants i la desaparició d'entitats. A partir d'agost del 1936 s'intentarà tornar a la normalitat competitiva, fins al juliol del 1938, en què el front és cada vegada més a prop i la guerra deixarà sentir els seus efectes també a la reraguarda.

---

<sup>85</sup> Segons Camós i Cabeceran, Joan. *L'Hospitalet, la història de tots nosaltres 1930-1936*.

<sup>86</sup> Les següents citacions pertanyen al llibre de Carles Santaçana i Torres, *Victoriosos i derrotats. El franquisme a l'Hospitalet 1939-1951*.

Curiosament, i tal com recull l'historiador Joan Camós, el dia de la insurrecció franquista, el 19 de juliol de 1936, per l'Hospitalet havia de passar una cursa ciclista organitzada per una associació esportiva del Prat de Llobregat.<sup>87</sup> La cursa, suposem, no va tenir lloc aquell dia. Dels anys de guerra queden pocs testimonis sobre l'activitat dels clubs. Que continuaren treballant queda reflectit en alguns actes i curses. Per exemple, la del 21 de febrer de 1937, a favor del Socors Roig Internacional, organitzada per Unió Ciclista Hospitalet, Club Ciclista Hospitalet i Foment de la Sardana. Aquesta no és l'única cursa ciclista benèfica de la qual ens ha quedat constància. Pràcticament un any després, el 6 de març de 1938, les Joventuts Socialistes Unificades organitzaven una cursa també a benefici del Socors Roig Internacional de l'Hospitalet, potser a aquelles alçades de la guerra els clubs ja no funcionaven o no tenien prou poder organitzatiu. El secretari de Cultura i Esports de les Joventuts, segons la firma que consta a la carta de petició de permís a l'Ajuntament, era Josep Vidal.<sup>88</sup> Evidentment, la progressiva marxa del jovent als fronts de guerra i les prioritats que anava imposant el conflicte feren que cap a mitjan 1938, l'activitat esportiva, inclòs segurament el ciclisme, fos gairebé nul·la. Curiosament, la marxa dels joves ciclistes als fronts, generà anècdotes que expliquen bastant bé el que va ser la vida quotidiana durant i després de la guerra civil. La història sobre la bicicleta fabricada al taller de Julián Español que va acabar al front de guerra d'Aragó ens l'explica Ramon Jiménez, nascut a Cornellà i corredor d'Unió Ciclista Hospitalet entre 1934 i 1936: *«T'explico com em vaig emportar la bici: cada 10 dies anava un camió al búnquer i ens portava roba neta i alguna cosa de menjar. Llavors jo vaig aprofitar i com que no fèiem res, jo pensava que si per allà havien carreres de bicicletes jo podia aprofitar i córrer en bicicleta... Li vaig dir al del camió, i vaig escriure a casa meva perquè li donessin la bicicleta a aquell home per portar-me-la allà dalt. A la pròxima setmana em porta la bicicleta, llavors estàvem a Torrente de Cinca, això està cap a Mequinensa, a on desemboca el Segre. Però vaig tenir tanta mala sort que als pocs dies de rebre la bicicleta ens van dir que havíem de marxar d'allà. Llavors jo havia fet amistat amb una família del poble que tenien un fill i una filla (una altra "núvia" meva). Vaig dir a aquella gent si em guardaven la bicicleta i em van dir que sí: els hi vaig deixar la bicicleta, em vaig anar al front i allí la cosa ja va canviar. Un cop acabada la guerra vaig anar a buscar la bicicleta. Agafo el tren fins a Lleida i allí un autocar que anava cap a Fraga i després cap a Torrente, suposo que en un cotxe de línia, a buscar la bicicleta allà. I lo primer que em trobo és la filla i el fill vestits de Falange, i quan els vaig veure em va caure l'ànima als peus, em van dir que els havien pres la bicicleta, però ja no els vaig preguntar qui l'havia pres, vaig pensar "que es quedin la bicicleta aquí". Els vaig dir bon dia, i a agafar el cotxe, o a peu...»*.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> Op. cit. nota 85, pàgina 97.

<sup>88</sup> Carta del 24 de febrer de 1938 «Correspondència de Secretaria». És possible que fos un ciclista, format a França, que abans de la Guerra havia fet algunes bones curses, però que destacaria després del 1939 a la Unió Ciclista Hospitalet. AHLH.

<sup>89</sup> Entrevista enregistrada al seu domicili, el 1995.