

Valladolid sobre ruedas

Conferencia de Joaquín Díaz



Círculo de Recreo de Valladolid
9 de diciembre de 2021

Fundación Joaquín Díaz • 2021

Publicaciones Digitales

www.funjdiaz.net



Valladolid sobre ruedas

Conferencia de Joaquín Díaz

Círculo de Recreo de Valladolid
9 de diciembre de 2021

Esta edición es de libre distribución, siempre que se respete en formato y contenido como conjunto íntegro y se nombre la fuente original, tanto edición como autoría, si se cita en otras publicaciones.

© de los textos y sus imágenes: Joaquín Díaz

© de la edición: Fundación Joaquín Díaz

Fundación Joaquín Díaz • 2021

Publicaciones Digitales

www.funjdiaz.net



Valladolid sobre ruedas



Antes de comenzar quisiera explicar brevemente el significado del título que he puesto a esta conferencia. No se trata -o tal vez sí- de expresar que todo va bien en Valladolid. Pero es que parece que en el último siglo y medio la frase "esto va sobre ruedas" se ha convertido en sinónimo de que los acontecimientos o los negocios se desarrollan adecuadamente. Supongo que la invención de la rueda, a finales del Neolítico, convenció bien pronto al ser humano de la utilidad práctica que podían tener los objetos redondos que se deslizaban por el suelo con cierta facilidad. Sin embargo, no siempre ir sobre ruedas tuvo ese sentido práctico y positivo que ahora le aplicamos. El hecho de que las ruedas tuvieran que desplazarse necesariamente

sobre superficies duras y lisas creó la obligación de arreglar los caminos, de empedrar las carreteras y de adoquinar las calles. Incluso el deterioro de esos caminos por efecto del paso continuado de vehículos, motivó en 1849 la creación de un cuerpo de camineros, todos ellos convenientemente uniformados, que mientras trabajaban en la consolidación de las vías solían deshacerse de la chaqueta para mayor comodidad, lo que dio origen a la famosa frase “trabajas menos que la chaqueta de un peón caminero”, chaqueta que siempre estaba aparcada a la orilla del camino.



Es curioso, pero cuando comencé a seleccionar fotografías para proyectar durante esta conferencia me di cuenta de algo obvio en lo que apenas había reparado antes: es rara la instantánea que no tiene incorporado un vehículo, del tipo que sea, al encuadre.

Un carro, una bicicleta, un coche, un cochecito de niño, un juguete, un camión, una moto, un autobús, un tranvía o un tren aparecen casi siempre unidos a las personas, demostrando que antes del patinete actual o de los triciclos de nuestros abuelos hicimos uso de diferentes modos de desplazamiento, además de la consabida bipedestación que nos ha sido dada por el hecho de tener dos piernas y usarlas alternativamente.

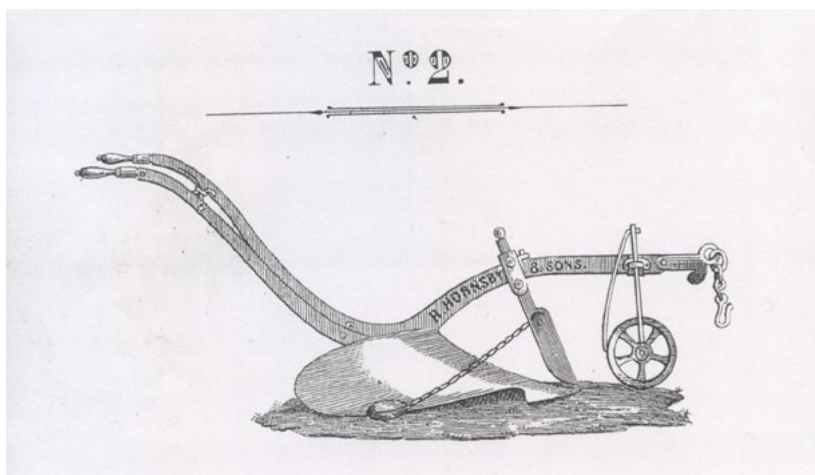


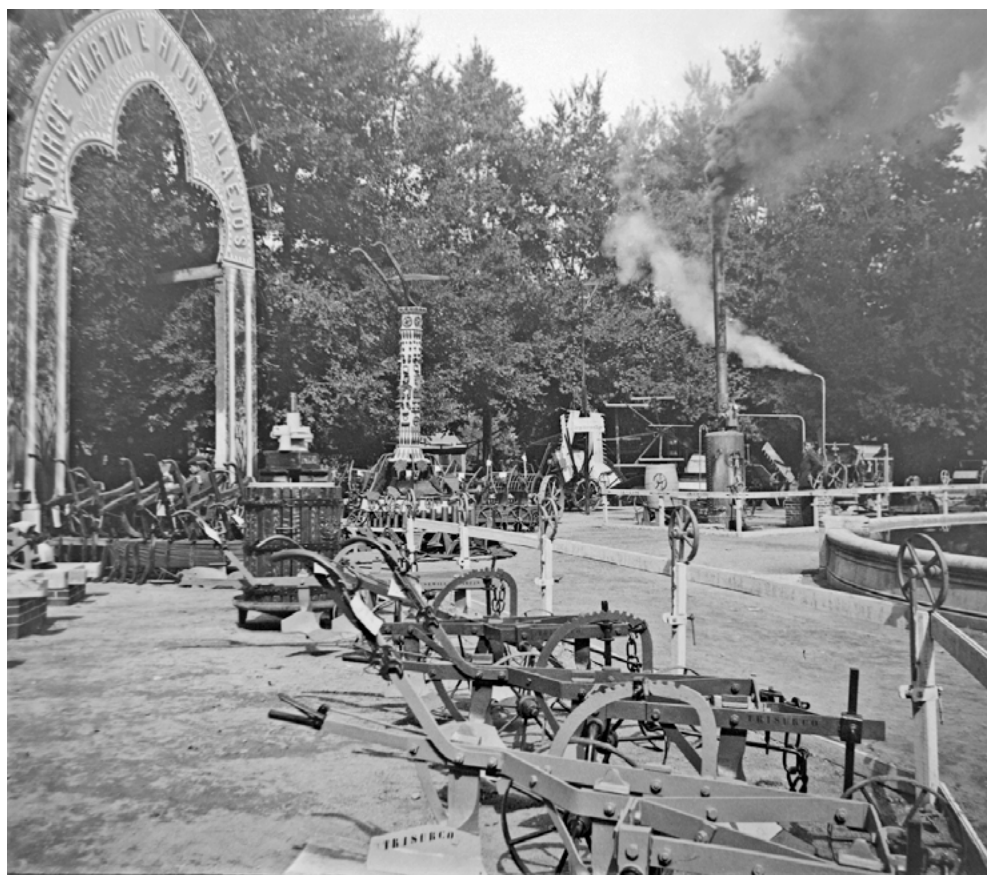


En la época que abarcará la charla, aún era Valladolid una ciudad relacionada con la agricultura y por tanto las máquinas que tenían ruedas, fuesen dentadas o no, se aplicaban cada vez con más frecuencia para la mecanización del campo.

En 1862 la Diputación de Valladolid encarga a una comisión de expertos que, después de recorrer la exposición internacional de Londres visite la hacienda del Barón de Rothschild en Metmore y la Escuela Imperial de Agricultura de Grignon y elija los últimos modelos de arados y locomóviles para incorporarlos a un catálogo de piezas que se habrían de adquirir por la institución provincial. Arados con ruedas y locomóviles a vapor se encuentran entre las nuevas tecnologías que abrirán caminos de futuro para los cultivos y las cosechas prescindiendo de la fuerza de la sangre de mulas y desde luego de bueyes facilitando los desplazamientos y aumentando la rapidez en las faenas.







La harina y el cereal habían creado un entramado productivo que incluía numerosas industrias, y entre ellas algunas fábricas de sacos de yute y de lino. Hilario González y José León -por cierto propietario del Lope de Vega- eran los principales empresarios de un negocio que todavía a finales del siglo XIX no había comenzado a perder fuerza. Bueno, lo que iba perdiendo, al parecer, eran los sacos transportados por los carros, debido al mal estado de las calles.

Se queja un periodista del Norte de Castilla en la última década de ese siglo XIX del desastroso panorama del paseo de Recoletos que lleva a la estación. Dice que la calzada contigua al paseo se halla además llena de baches donde los carros harineros, textualmente, "van perdiendo sacos". Repito que el arreglo de las calles, calzadas, paseos y plazas era obsesión permanente de una sociedad que temía los hoyos, las roderas profundas y los socavones como si fueran los nuevos luciferos de la religión del progreso.



En cualquier caso, fuesen carros de harina, carros de mano, un carro de mano de afilador carromatos, carrozas fúnebres (en concreto por ejemplo los de la funebridad, de la viuda de Galindo, que comienzan a rodar en 1874 y que tenían sus cocheras en cadenas de San Gregorio), carros de la basura o de estiércol,





carros para el famoso y nunca bien estudiado "coso blanco", carritos de helado, carros de mercancías y de reparto con toldo o sin él, armones militares para munición,





cañones, escaleras sobre carros, bombas de agua, coches de bomberos, cochecitos de niño, carruajes para transporte de viajeros desde la estación de ferrocarril a casa, tálburis, cabriolés, landós, o diligencias, todos requerían estabilidad y un firme adecuado a sus ballestas y a sus pretensiones.





A propósito de diligencia, y observando los primeros efectos de la complicación del tráfico, porque aún no se había promulgado el código de circulación y valía todo, leo lo siguiente acerca de la queja de unos heridos por vuelco de diligencia. Escribe un damnificado en la prensa local:

Avistamos un carro a 300 pasos de distancia por lo menos, que llevaba la extrema izquierda dejando libre la derecha, y los que guiaban la diligencia se empeñaron en seguir la misma dirección sin mandar desviar el carro y al aproximarse a éste, como habían de tomar la parte de la derecha que estaba libre, el delantero se tiró con los caballos tomando la izquierda por un ribazo abajo; ni antes, ni en este caso ya, se vio que mayoral, zagal y administrador -que contra lo que previene el reglamento de carruajes iba con otro en la baca- tomasen disposición alguna, buena o mala, que tendiese a evitar lo que no debió suceder: Ni se gritó al carretero, ni se echó mano del torno, ni se hizo por contener el par de lanza; cualquiera de estas cosas bastaba para evitar lo ocurrido y hubo tiempo suficiente para echar mano de todas: pero nada se hizo y la diligencia, al bajar el ribazo con los caballos se precipitó, y varios viajeros estamos sufriendo las graves consecuencias de este vuelco.

No se piense que los accidentes se producían solo por la velocidad de las diligencias. A los pocos días del suceso narrado, la prensa comunica que por el despeñadero de la calle de los Doctrinos se deslizó antes de ayer tarde un carro tirado por dos mulas cayendo al Esgueva.



El gacetillero llama la atención al Sr. Alcalde sobre la conveniencia de arreglar aquel sitio en el que más de una vez han ocurrido contratiempos de este género.

El caos circulatorio y la situación deplorable de los caminos, hacía más apremiante para el municipio la necesidad de arreglar las calles y carreteras, especialmente las de circunvalación y entrada en la capital. Las protestas eran constantes porque el municipio cobraba a la carretería diez céntimos por cada caballería para pasar por las calles y era una vergüenza ver, sobre todo cuando llovía, cómo se martirizaba inútilmente al ganado y se atascaban los carros y camiones como si sus ruedas fuesen cuadradas.



A propósito de ruedas, ya a comienzos del siglo xx se había conseguido que todas las ruedas fuesen redondas. En particular las de los automóviles: salvo cuando se quería dar la sensación en alguna instantánea periodística de que el vehículo alcanzaba tanta velocidad que la parte superior de la rueda superaba a la inferior, salvo en esos casos digo, las rue-

das eran redondas. No era fácil batalla la que había emprendido el coche frente al ferrocarril –la panacea desde mediados del xix para cualquier tipo de desplazamiento, siempre, lógicamente entre estación y estación- y en ese momento a un grupo de hombres de negocios, alentados por una aristocracia todavía fuerte e influyente, se le ocurrió inventar la leyenda del automóvil inalcanzable conducido por héroes ataviados como exploradores en busca de las fuentes de la velocidad. Y no hablamos de aceleraciones ridículas sino de vehículos que, sin demasiada estabilidad ni seguridad, sobrepasaban los 140 kilómetros a la hora.

Para demostrar la bondad del nuevo modo de transporte comenzaron a organizarse recorridos con premio para quien los hiciese en menos tiempo.

Tras las primeras grandes carreras que se celebraron entre capitales europeas (Paris-



Berlín en 1901 y París-Viena en 1902, ganadas respectiva-



mente por François Giraud y por Marcel Renault), los gobiernos de España y Francia se aliaron para preparar un recorrido que incluyera núcleos importantes de población no unidos por la vía férrea, al tiempo que trataron de crear un espectáculo de masas como pocas veces se había visto hasta esa fecha. Por parte española se presupuestaron inmediatamente determinadas partidas pues, aunque no había una

empresa de automóviles nacional que participara en la carrera, se suponía que se mejorarían algunos trazados y que, además de servir de entretenimiento a algunos nobles, proporcionaría numerosos beneficios sociales. Todo esto se basaba en el hecho de que en 1902, las empresas que participaron en la carrera Paris-Viena obtuvieron beneficios de más de 30 millones de francos.

En fin, con estas premisas, la prensa de la época, ya decidida a seguir el acontecimiento, anunció con todo lujo de detalles incluso fotográficos, que la salida de los coches había sido presenciada por más de 40.000 personas, algunas de las cuales partirían inmediatamente en ferrocarril para seguir el circuito y participar de todos los acontecimientos programados. La primera etapa tenía previsto hacer noche en Burdeos el día 25 de mayo y continuar posteriormente hasta Vitoria, para desde allí recorrer Burgos, Valladolid, Ávila, El Escorial y finalmente alcanzar Madrid hacia el día 29 de mayo tras completar 1.311 kilómetros.

No habían recorrido los participantes ni 200 kilómetros cuando sucedió un hecho que trastocó todos los planes del rally y obligó a tomar medidas drásticas: cerca de Vendôme, y como si hubiese sido un accidente preparado a propósito por algún empleado del ferrocarril para que nadie arrebatase su supremacía, el piloto francés Marcel Renault, al tratar de evitar un paso a nivel cerrado, cayó bruscamente en una gran zanja y chocó contra un árbol muriendo instantáneamente.



Aunque la madre de Marcel recibió la noticia telegráficamente y aún no se hablaba de fallecimiento –de hecho algunos diarios hablaban de que el herido llegó a ser atendido en un pueblo cercano-, su reacción tuvo un eco inmediato, pues se escuchó de labios de la Señora Renault la frase: “Tal vez haya muerto uno de mis hijos, pero quiero que el otro continúe la carrera”...

En efecto, Louis Renault llegó a Burdeos en segundo lugar, pero la respuesta de las autoridades ante los accidentes que se produjeron en la primera etapa y las bajas entre los pilotos, que fueron comparadas por algunos periodistas con una “batalla”, obligó a suspender la carrera y a embargar los automóviles en la prefectura de Burdeos. La decisión final, una vez abortado el evento tras los tres primeros fallecimientos, fue que algunos coches continuaran el trayecto hasta Madrid como “turistas”. Así se les fue recibiendo en los pueblos por los que pasaron hasta su llegada a Valladolid, no sin tener que sufrir en un lugar situado en el límite entre las provincias de Burgos y Palencia, una lluvia de estiércol arrojada por los lugareños, probablemente asustados y sobrecogidos ante las consecuencias que pudiesen tener aquellas terribles máquinas. Unos días antes ya había advertido el concejal del Ayuntamiento de Valladolid, señor Gavilán, que “convendría excitar el celo de los guardias municipales y de toda la policía para evitar que alguna mano aleve, arrojase piedras o palos o insultos a los carreristas”, considerando esto impropio de un país civilizado.



Tras almorzar en Venta de Baños, la caravana llegó a Valladolid -obsérvese por qué camino- llevando los vehículos a la Casa del Sol, muy cerca del Colegio de San Gregorio donde se había preparado una cena para más de 200 personas servida por el Café Suizo. No era el Bar Suizo actual sino un establecimiento ubicado en la esquina de Duque de la Victoria con la calle Constitución, propiedad del industrial Severo Mingo San Román.



Algunos de los expedicionarios lamentaron que entre los festejos se hubiera programado también una corrida de novillos -siendo el novillero de la misma Manuel Mejía *Bienvenida*- con caballos, cuyas tripas quedaron desparramadas en el ruedo del coso viejo ante la mirada espantada de algunos franceses que seguramente pensaron para sus adentros, "assez" (o sea, ya vale).

La llegada a Madrid después de tantos avatares, el recibimiento a los expedicionarios y turistas por parte del Alcalde y miembros del Real Automóvil Club con su presidente el Duque de Santo Mauro a la cabeza, los saludos de toda la familia real desde el balcón del Palacio y la apoteosis final, no fueron suficientes para quitar el mal sabor que había dejado en la sociedad una carrera que se denominó durante mucho tiempo "la carrera de la muerte" y que dejó 9 fallecidos, una veintena de heridos -entre ellos el príncipe de Mónaco- y miles de industriales enfurecidos por la suspensión del *match* y su conversión en un paseo turístico descafeinado. Silve-la salió como pudo del paso aduciendo que, en efecto, el gobierno francés había consultado al español la conveniencia de clausurar todos los actos en vista de los accidentes y de la imprevisión de los organizadores, pero el gabinete había decidido mantener la vigilancia en las carreteras y recibir a los pilotos como "particulares".



En la siguiente fotografía, trabajadores de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte se retratan en el depósito de Locomotoras de Valladolid del que vemos ahora una perspectiva desde el aire.

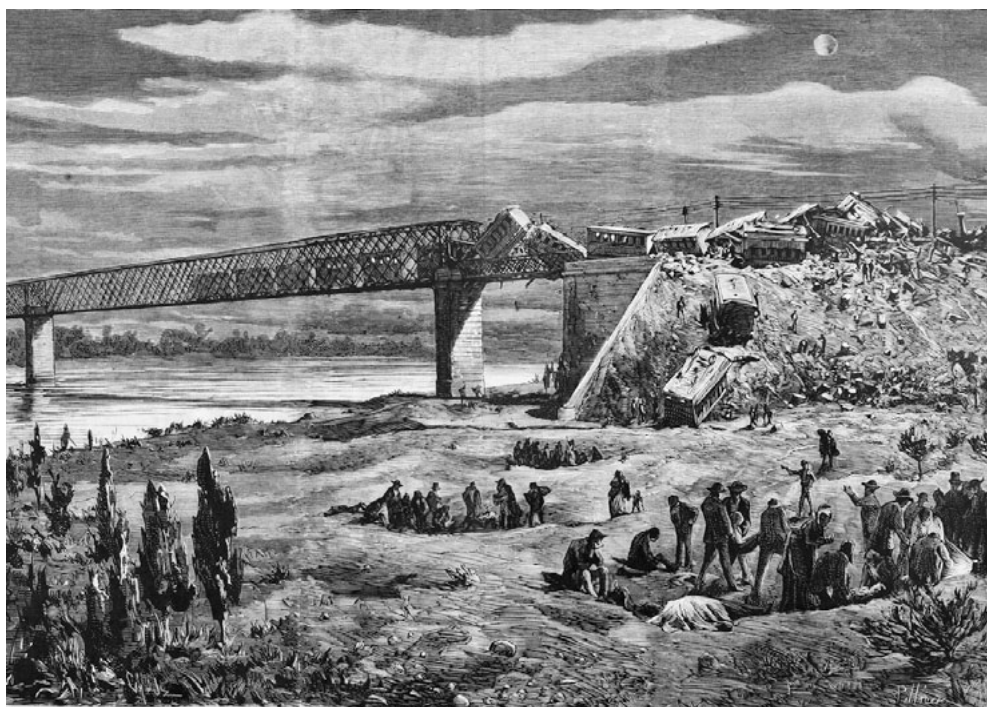


El depósito se ocupaba del mantenimiento y reparaciones del material de tracción. El original edificio era de ladrillo con tejado de pizarra y permitía, gracias a unas plataformas que giraban, que las máquinas pudieran acceder a las distintas cocheras.

Frente a la teoría esgrimida a comienzos de la década de los 60 del siglo XIX de que el tren iba a ser el transporte del futuro e iba a aportar bienestar y calidad de vida, vino la realidad. Las noticias de prensa entre 1860 y 1870 destacan las primeras víctimas: algunas por ignorancia, otras por el peligroso trabajo, otras por viajar en pleno invierno en tercera donde no había cristales ni calefacción y alguna también por exceso de confianza, como le sucedió en Valladolid al notable maquinista inglés señor Colins que se resbaló y cayó de la barandilla cortándole las ruedas ambas piernas y muriendo desangrado.



Se argumentaba en contra también en esos primeros años de desarrollo del ferrocarril, que las labores del campo se habían abandonado porque todo el mundo había ido a trabajar al ferrocarril e incluso se criticaba que las máquinas quemasen algunas mieses, dándose el caso de que los vecinos de Matapozuelos salieron con palos, piedras y herramientas a atacar al tren siguiente al que había provocado el fuego.



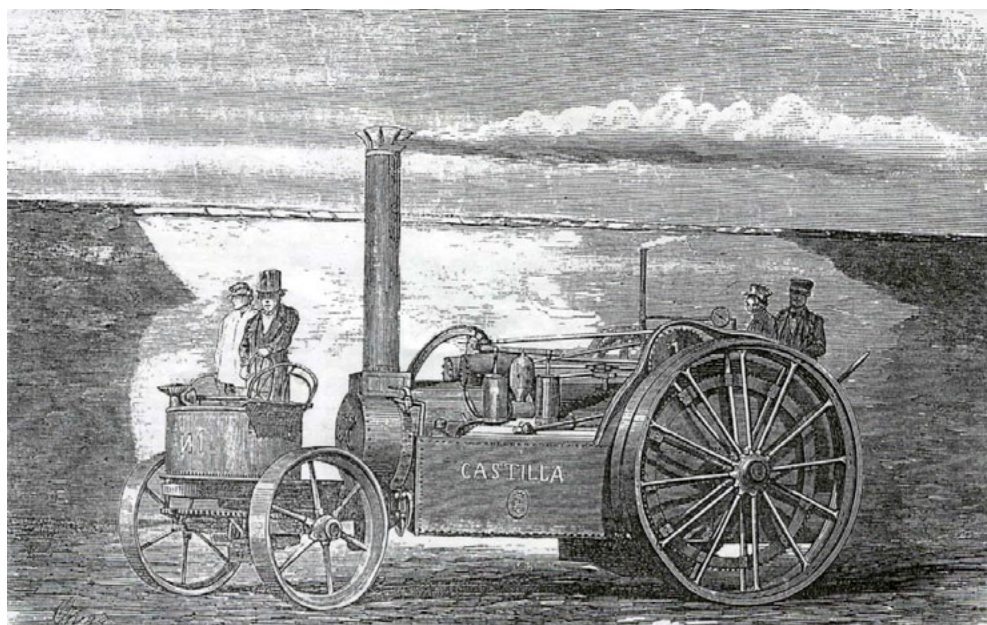
Se lamentaban los retrasos –en alguna gacetilla se comparaba la velocidad del tren con las recuas de los maragatos-, horrorizaban los descarrilamientos –particularmente los de Renedo y Viana que se dan en esa época- y hasta se llegó a acusar a la compañía de ferrocarril de haber negado unos trenes especiales a la romería del Carmen por ser la empresa de capital mayoritariamente francés (todavía regía lo de la “nación impía”). En el extremo contrario, el de las ventajas, se mencionaba

el hecho de que el viaje entre Madrid y Valladolid –que duraba 6 horas y media- se hacía en un suspiro y hay un editorial del Norte de Castilla que se encabeza con el titular “ya no hay Guadarrama” parafraseando el histórico “ya no hay Pirineos”.



El viaje de Valladolid a Madrid debía de ser épico en cualquier medio de transporte. La prensa local recordaba en 1862 las penalidades del recorrido para un coche de caballos y recomendaba no viajar en invierno por las dificultades que ofrecían los puertos, sobre todo el de Guadarrama. Y publicaba: “Ha habido muertos y heridos entre los mayores de diligencias y a uno le tuvieron que meter 10 horas entre el estiércol para que reaccionara por el frío. En la fonda de la Estación de Villalba, para colmo, abusan del viajero cobrándole 6 reales por una taza de café y 15 por un par de huevos fritos y una pierna de gallina asada hace dos semanas”.

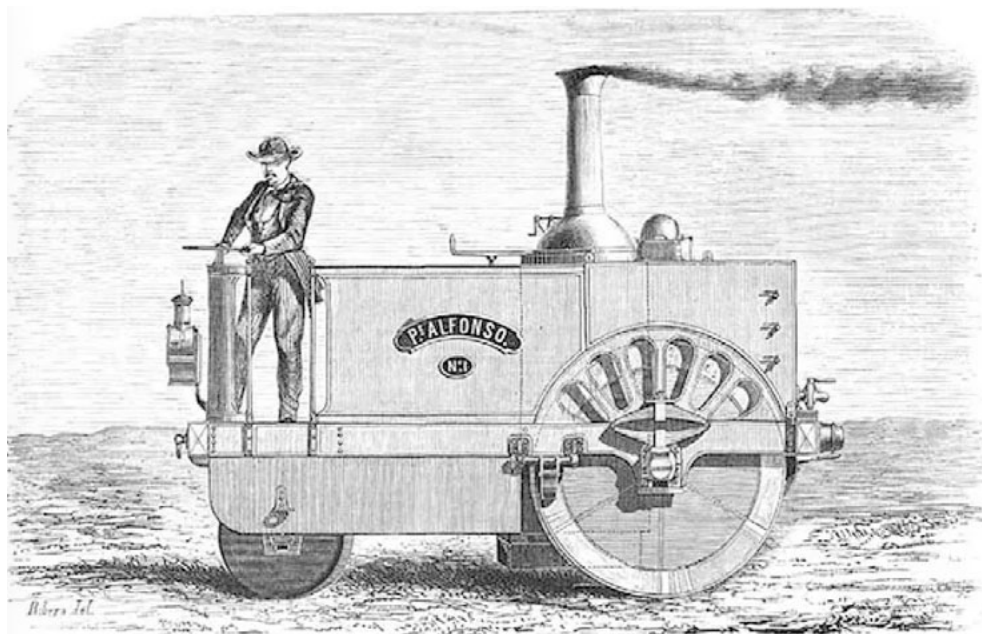
Tan solo un par de años antes se había saludado como la revolución en el transporte la noticia de que llegaría a Valladolid un vehículo que había de significar un cambio total en los medios de conducción hasta ese momento conocidos: “Hoy debe llegar a esta ciudad -publicaba el Norte de Castilla el 10 de octubre de 1860- una locomotora con su correspondiente vagón, que movida por el vapor se aplica con brillantes resultados a las carreteras ordinarias. Viene hasta Valladolid conducida por el ferrocarril, pues aunque su director don Pedro de Ribera pensó armarla en Santander y traerla por el camino Real, desistió de su primitivo proyecto en vista del mal estado en que se halla aquél desde Bárcena a Reinosa, cuyo trecho, sobre ser de una anchura sumamente limitada, está hoy atestado de carruajes a todas horas, puesto que no bajan de 2000 los que diariamente circulan por él”.



Una vez que Ribera tuvo el vehículo armado (y ahí podemos verlo en un dibujo de Ortego) se percató de que faltaban algunas piezas (esto me recuerda que a mi tío Joaquín, cada vez que armaba y desarmaba el motor del viejo Ford T de mi abuelo, le sobraban por lo menos un par de piezas). Pues bien, a pesar de los inconvenientes el locomóvil al que habían bautizado como "Castilla", realizó durante varios días las pruebas deseadas y se preparó para el definitivo viaje a Madrid donde sería estudiado y analizado por las autoridades y el público en general. Tras un accidentado viaje atravesando diversas poblaciones, como Rueda, Medina del Campo o Arévalo, el locomóvil llegó el 18 de noviembre de 1860 a la capital de España y tuvo que ser reparado de las múltiples averías del camino pues atravesó el puerto de Guadarrama por los difíciles caminos de herradura ya mencionados. El Museo Universal publicaba en marzo de 1861:

El lunes último 4, a las cuatro de la tarde, salió de la casa-taller de la compañía que piensa explotar esta, por decirlo así, nueva aplicación del vapor, la locomotora Castilla restaurada de su viaje de Valladolid a esta corte. Sin embargo, de la reserva con que los dueños de este aparato preparaban la sorpresa de presentar su locomotora atravesando por el centro de la capital, una inmensa concurrencia ocupaba todo el trayecto que la máquina debía recorrer, siendo infinitos los que llevaron su entusiasmo o curiosidad hasta ir a verla salir de la referida casa-taller, situada en la plazoleta del puente

de Segovia. Grande hemos dicho que era la curiosidad, pero inmenso fue el entusiasmo que produjo su majestuosa marcha, al par que dócil; pues se la vio obedecer como pudiera haberlo verificado el más maestro caballo de silla a los impulsos que la entendida mano del joven ingeniero español Ribera comunicaba a la rueda que transmite el movimiento directivo a todo el juego delantero.



De Pedro de Ribera se sabe poco más, salvo que hizo otras pruebas en Asturias con un nuevo locomóvil al que bautizó como Príncipe Alfonso (ahí tenemos el modelo dibujado por el propio Ribera) y harto de promesas de industriales que nunca se cumplieron entró en la compañía del ferrocarril del Norte donde hizo una discreta carrera.

Los años 60 del siglo XIX -y yo añadiría que el siglo entero- fueron propicios para los inventos, las patentes, las aventuras y, todo hay que decirlo, la incertidumbre acerca de cuál sería el sistema ideal o definitivo de desplazamiento en una ciudad del futuro. Todavía seguimos esperando, pues de los lujosos y potentes vehículos a motor que llenaron nuestras calles en los años 90 del siglo pasado, hemos regresado al patinete que montaron nuestros abuelos cuando eran mozalbetes o a los velocípedos que defendieron apasionadamente don Narciso Alonso Cortés o don Miguel Delibes. El efímero recorrido de uno de esos medios de transporte -el tran-

vía- comienza en 1868 con una noticia, advirtiendo en el periódico local *El Norte de Castilla*, que el 18 de abril se iba a presentar un proyecto para un “ferrocarril o tranvía” con motor animal desde Rioseco a Toro, Villabrágima, Tordehumos, Villagarcía, Villanueva de los Caballeros, San Pedro de Latarce, Vardemarbán, Pinilla de Toro, Villardondiego y Tagarabuena.

No sabemos muy bien qué tipo de vehículo se proponía concretamente en ese proyecto, pero naturalmente iba a ser arrastrado por caballos o mulas igual que todos los tipos de tranvías que se habían experimentado desde que en 1807 se hicieran las primeras pruebas de tranvías de viajeros, sobre los mismos carriles que se usaban para transporte de mercancías.



A España el tranvía llegaría definitivamente en 1871 y su deslizamiento sobre las calles de la ciudad de Valladolid correría la misma suerte aciaga que el resto de los vehículos anteriores -carretas, carros, carruajes, carromatos, diligencias, landós, tilburis y tantos otros modelos- por causa de los baches de las calzadas.

“Hace días -escribía un poco molesto un periodista del diario mencionado- se llamó la atención al Alcalde por el mal estado en que se encontraban algunos tramos del pavimento que comprende el trayecto del tranvía. Algunos días después vimos que un pequeño número de hombres se ocupaba de arreglar la entrevía de los railes, pero tan sumamente económica ha sido la reforma practicada que no se deja notar el arreglo”.



Los peligros por descuidos o imprudencias también eran similares y preocupantes. Leemos en otra gacetilla: "Antes de ayer fue atropellada por el tranvía una mujer que caminaba sobre un pollino por el estrecho de la calle de Santiago. Está terminantemente prohibido el tránsito de caballerías y carruajes, excepto del tranvía, por dicho sitio (se refiere al tramo que se estrechaba por efecto de la propia fábrica de la iglesia) y un guardia municipal debe prestar servicio en aquel punto permanentemente".

La cosa se complicaba si ese paso se llenaba de gente en determinados momentos como las fiestas del Carnaval: "El tránsito de los carruajes del tranvía por el estrecho de la calle de Santiago puede dar lugar a irreparables contratiempos en estos días en que por dicho trozo de vía discurre numerosa muchedumbre".

Los frecuentes descarrilamientos por el mal estado de la vía repercutían asimismo en el estado y la salud de los animales que se encargaban de arrastrar los carruajes. La prensa local lo ratifica: "Llamamos la atención del Sr. Director de los tranvías interiores para que ordene sea retirado del servicio en público un caballo cuyo estado es verdaderamente lastimoso y que causa repugnancia a cuantas personas tienen la desdicha de verle".



Y eso por las frecuentes salidas del carril que acababa con la resistencia de los animales y con la paciencia de los viajeros: "Dos veces descarriló el tranvía en la Plaza Mayor, viéndose precisados los viajeros a continuar su camino *"pédibus andando"*. La frecuencia con que se repiten estos casos revela el mal estado del trayecto y la empresa no debe descuidar ese servicio en bien de sus propios intereses".

¿Cuál era ese recorrido aparentemente tan calamitoso y deteriorado? Según Pedro Pintado que estudió hace unos años el desarrollo de los tranvías en la ciudad, el primer proyecto lo presentó Enrique Martín Cordero en 1871 y pretendía llevar mercancías y viajeros desde la dársena del Canal al Poniente, donde se bifurcaría el viaje yendo un ramal por María de Molina, Arco de Santiago, Plaza de Zorrilla y Paseo de Recoletos mientras el otro iba por Fuente Dorada, Duque de la Victoria,

Campillo de San Andrés y el descampado donde después se abriría la calle de Gamazo hasta la estación del ferrocarril del Norte. Las condiciones impuestas por el Ayuntamiento no le parecieron bien al peticionario y desistió. El segundo proyecto, casi cinco años más tarde, presentado por Carlos Anglada, tampoco tuvo éxito. El tercero y definitivo vino de la mano de dos empresarios, Antonio Valero y Francisco Morales, quienes lo presentaron al Ayuntamiento con Alejandro Aced como director facultativo. Pronto se dio de baja Valero por enfermedad y Morales inició las obras en agosto de 1880, aunque su proyecto era tan ambicioso y tenía un recorrido tan largo que el Ayuntamiento, a la vista de los incumplimientos, traspasó la concesión en 1881 a Eduardo Barral, otro empresario, que fue más realista y propuso un recorrido sencillo por la Acera de Recoletos, Santiago, Plaza Mayor, Lencería, Lonja, Platerías, Cantarranas y Angustias. Los primeros vagones vendrían de Bélgica y podrían transportar hasta 26 pasajeros, doce en el interior y siete en cada una de las dos plataformas exteriores.

Comenzaba su andadura así, la Sociedad “Tranvías interiores de Valladolid” que duraría hasta la venta de la entidad a la empresa belga de Emilio Cuyllits van Bevaer. Éste, a su vez la traspasó en 1901 a una sociedad que se había creado en Bruselas en 1900 para hacerse con el negocio de los tranvías en Valladolid.



Finalmente, en 1910 Santiago Alba y Basilio Paraíso crearon la nueva sociedad “Tranvías de Valladolid” con un capital de 1.000.000 de pesetas y el proyecto de electrificar las líneas y suprimir la tracción de sangre. La entidad puso sus oficinas en el Paseo de Filipinos y mantuvo seis líneas con casi 5 kilómetros de recorrido que sirvieron para trasladar a los vallisoletanos durante más de veinte años. En 1933 desapareció la compañía después de haber adquirido con grandes dificultades unos tranvías de segunda mano que llegaron desde Cartagena y que no fueron del gusto de los usuarios.



Años atrás había nacido la Sociedad Anónima de Importación y Ventas que había apostado por los autobuses -sustitutos del viejo Omnibus- y que explotaría las líneas del nuevo tipo de vehículos (en muchos casos coincidentes con las de los tranvías). Al no llegar a un acuerdo satisfactorio con el Ayuntamiento fue otra empresa, la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles (propiedad del Conde de Gamazo), la que se comprometería a mantener unas líneas fijas y la que se quedaría finalmente con la concesión al fusionarse con la sociedad de los tranvías en 1932.





Después vendrían los coches de línea que impulsados por gasolina (o por gasógeno después de la guerra) vendrían a hacer más cercana y asequible la ciudad a los habitantes de pequeños pueblos que podían acceder hasta el centro de Valladolid sin portazgo ni pontazgo de ninguna clase.

La sencilla bicicleta, al parecer inventada en el siglo XVIII por el barón Karl Drais, comenzó llamándose velocípedo y siendo un aparato más bien circense. Desde 1870 existía en Madrid un club formado por gente de la aristocracia capitalina que se llamaba Veloz Club. Sus actividades se reducían a los paseos callejeros y alguna atrevida excursión que no llegaba más allá de las fuentes de la

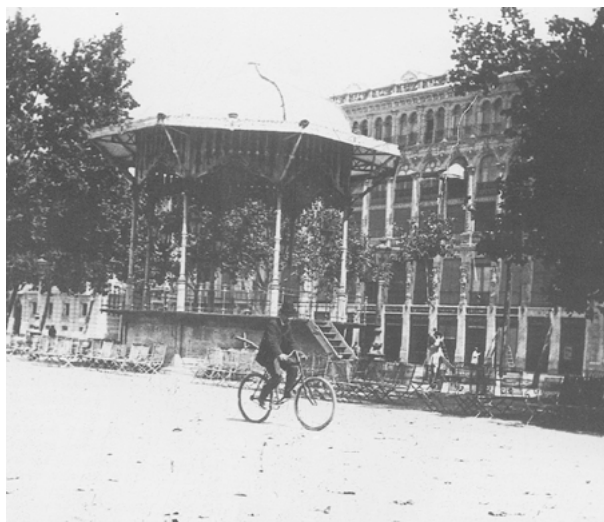
Castellana. La semilla de la afición, sin embargo, estaba ya sembrada y daría pronto frutos.



En 1885 se convoca una carrera San Sebastián Madrid que pasa por nuestra ciudad. Con el seudónimo de "Pedalier" escribe un aficionado en la revista *El deporte velocipédico*: "Grandísimo interés había despertado en Valladolid esta carrera, así que no es de extrañar que multitud de gente esperase la noche del sábado el paso de los corredores. Pero se llevaron chasco, pues el primero que pasó, Orencio Pedrós, llegó al punto de firma a las seis de la mañana del día 15. Cerca de Dueñas le estaban esperando los señores Cilleruelo y Brizuela, que le acompañaron al sitio de firma.



Pedrós venía magníficamente entrenado por un tándem montado por los hermanos Coterilla y por el señor Ribed, alcanzando una velocidad de 20 kilómetros por hora. Después de tomar un vaso de leche y huevos pasados por agua, partió a las seis y cuarto, siendo entrenado hasta Mojados por Don Luis Delibes. A las 7 de la mañana partió para Madrid el conde de Belchite. Todo el trayecto entre el cementerio y la salida de la población se hallaba custodiado por guardias municipales que, por orden del alcalde, se habían colocado para impedir el paso de carruajes y facilitar el paso a los carreristas".



Había entusiasmo y afición, como puede verse. En junio de 1886 se publicaba en El Norte de Castilla en la sección de espectáculos: "Con esa entrada selecta, escogida y numerosa que suele concurrir al magnífico teatro de Calderón las noches de gran solemnidad, dieron el jueves su primera función los artistas que forman la compañía de velocipedistas que con tan justo nombre vienen precedidos por su habilidad

y maestría en el manejo de velocípedos y variados y difíciles equilibrios". No era sencillo mantenerse en un vehículo de esas características y menos si se querían hacer virguerías como parece que realizaban estos "artistas". En cualquier caso, parece que su arte contribuyó a crear adeptos y bien pronto el Ayuntamiento incorporó ya a las fiestas de septiembre las carreras de velocípedos, como se refleja en las Actas del Pleno de septiembre: "En la sesión municipal celebrada el día 9 del corriente la Comisión de Gobierno presentó a la aprobación el programa de festejos para la próxima feria consistentes en músicas, fuegos artificiales, iluminaciones en el templo de la Plaza, dulzainas, cucañas y carreras de velocípedos, y se acordó autorizar a la Comisión para que disponga la ejecución de dichos festejos".

En la prensa se publica el programa del concurso de grandes carreras de velocípedos organizadas por el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid con la colaboración de la Sociedad de Velocipedistas de Madrid y Valladolid y que se ha de celebrar en el paseo del Campo Grande el mes de Septiembre. El día 10 de Septiembre se cierra el plazo para la admisión de solicitudes de participación.

Se añade que "A las cuatro de la tarde del día 28 del corriente tendrán lugar en los paseos del Campo Grande carreras de velocípedos, cuyos detalles se anunciarán oportunamente en programas especiales. Será éste uno de los festejos que más han de agradecer en la temporada de ferias".

La reflexión de quien desde la prensa no era partidario del vehículo de dos ruedas no se hace esperar, acompañada de una advertencia:

Se ha desarrollado tal afición en esta Capital a los velocípedos que son muchas las personas que les usan y se pasean en ellos por todos los sitios sin reparar en la incomodidad que ocasionan al que lo hace a pie. En el salón del Campo Grande hay algunas tardes cuatro o seis que son la alarma constante de las madres que tienen a sus pequeñuelos jugando en este lugar. Para evitar pues cualquier percance, el gacetillero ruega a la autoridad municipal encargue a sus dependientes prohíban la circulación de velocípedos por paseos tan concurridos como el que nos ocupa.

Conveniente sería que el señor Alcalde adoptase una determinación prohibiendo el tránsito de velocípedos por los paseos del Campo Grande. Los aficionados a ese género de locomoción fácilmente pueden elegir otro sitio donde ejercitar sus facultades, y de ese modo no se verán expuestas a sufrir deplorables accidentes las personas que transitan dichos paseos.

Una vez creado el club de velocípedos Veloz, que se uniría a los de Madrid, Cádiz, Barbastro, Santander, Sevilla, Pamplona y Zaragoza, se publica un nuevo anuncio:

“Grandes carreras de velocípedos iniciadas por el Excmo. Ayuntamiento y organizadas por el Veloz-Club de Valladolid que se han de celebrar el 24 de Septiembre a las tres y media de la tarde con arreglo al programa que publica el periódico. NOTAS: Para tomar parte en las carreras es obligatorio el traje de velocipedista. Los que hayan de tomar parte en las carreras, mandarán antes del 15 del corriente nota de su nombre o pseudónimo, colores de traje, peso, altura y sistema de su máquina”. Sin embargo de este anuncio, que ya daba por hecha la celebración del evento a cargo del Veloz-Club, parece que había otra asociación, denominada Pedal Vallisoletano, que tuvo unas diferencias con el consistorio que a punto estuvieron de dejar a los vallisoletanos sin las preciosistas y anheladas carreras. Leemos en la revista semanal *El Deporte velocipédico* de finales de septiembre de 1886: “La Sociedad Pedal vallisoletano, en virtud de la plancha que se llevó al decir el Ayuntamiento que no regía el programa que dicha sociedad había confeccionado por sí y ante sí, sin autorización de nadie y atribuyéndose facultades que nadie le había conferido, se ha retirado del solemne compromiso que tenía contraído con el Ayuntamiento de organizar las carreras junto con una comisión del Veloz-Club de Valladolid, quedando incumplimentados así cuantos ofrecimientos hicieron a la comisión de festejos. En tal concepto, y para que las carreras se pudiesen llevar a cabo, continúa organizándolas solo la Sociedad Veloz Vallisoletana, la cual está sumamente agradecida a la comisión de festejos por las facilidades dadas por ésta para el mejor éxito de las carreras”.

Solucionado el problema tuvieron lugar los actos en los que el jurado estaba Presidido honoríficamente por el Excmo. Ayuntamiento, siendo presidentes efectivos Don Eladio García Amado y Don Teodosio Infante Paniagua, dos ilustres abogados; Juez de tiempo Don Victoriano Ledesma; Juez de salida y llegada Don Narciso Alonso Cortés y handicapers (sic) Don Pablo Cilleruelo y Don Mariano Santervás.



Vemos, por ejemplo, en el *Barcelona Sport* de abril de 1897 el siguiente chiste en el que un ciclista comenta: "Quiero dejar firmado mi testamento porque tengo que ir a Alcalá por la carretera y supongo no lograré llegar vivo, por cómo está la carretera y por cómo son los carreteros". Y a continuación, ya como noticia se escribe: "No es necesario abandonar la ciudad para ser objeto de brutales agresiones. Sirva como muestra la agresión que un grupo de ciclistas vallisoletanos sufre cuando, de regreso de su excursión al inmediato pueblo de Simancas y ya en la ciudad, fueron acometidos por un sinnúmero de chiquillos y mujeres, provistos de piedras y ladrillos, a los que se sumaron posteriormente los hombres ante la respuesta de los ciclistas. La llegada de la policía evitó desgracias mayores porque en el fragor de la lucha ya había sonado un disparo, seguramente procedente de uno de los ciclistas, ya que se ha recomendado que en las excursiones se fuera provisto de pistola".



En los terrenos del Veloz Club de Madrid, adquiridos por los socios del Casino y situados en Alcalá 15, se edificaría el nuevo Casino madrileño que dejaría sin sede a los "gomosos", como les llamaba el padre Luis Coloma en su novela *Pequeñeces*. Muchos de esos gomosos eran gente de la aristocracia española como el Duque de T'Serclaes, el Marqués de Casa Alta o el mencionado Conde de Belchite. Un chiste de época lo refleja: "Sé que destrozo tu corazón, Ani-

ceta, pero tienes que renunciar a mi amor; y no lo hago por privarte de mis encantos físicos, pero voy a hacerme ciclista y necesito que la mujer que yo ame sea marquesa por lo menos". Tratando de reflejar Coloma el ambiente que se respiraba en la época previa a la restauración borbónica recuerda un incidente singular en el que los ciclistas daban algo más que pedaladas:

Pavoroso era el cuadro que el marqués dibujaba... Aislado el pobre rey, miraba sin cesar hacia la frontera, esperando la contestación a su discurso del 3 de abril que aún no había obtenido respuesta el 21 de junio. Sucediáanse las crisis ministeriales, frecuentes, periódicas, como calenturas de terciana, hasta engendrar un ministerio llamado de Santa Rita, por ser esta Santa abogada de imposibles. Sublevábanse en las provincias tropas y paisanos; los tenderos se amotinaban en Madrid y daban una pedrada al alcalde; y cinco días antes, el 18 de junio, un populacho soez recorría las calles apedreando los cristales, y rompiendo los faroles de la iluminación con que celebraban muchos el aniversario del pontificado de Pío IX, mientras un gentío inmenso, de todos los colores y matices, aplaudía en los jardines del Retiro El Príncipe Lila, grotesca sátira en que designaban al monarca reinante con el nombre de Macarroni I. Varios gomosos del Veloz-Club, de los cuales era uno Paco Vélez, habían pagado a tres saboyanitos para que, escondidos en un palco proskenio del teatro a que asistía don Amadeo, interrumpiesen de repente la función, cantando al son de sus violines y arpas el conocido estribillo:

*Cicirinella tenía un gallo
E tutta la notte montava a caballo,
Montava la notte bella
¡Viva il gallo de Cicirinella!*

Divertía esto mucho a las damas, porque claro está que ello había de allanar el camino de la Restauración por la que ansiosas trabajaban; pero lo temible, lo negro -y el marqués acentuaba los pavorosos tintes de su rostro, enarcando las pieles de sus cejas- era que los carlistas comenzaban a removerse en el norte, y los republicanos en todas partes, y hacíase difícil defender de tanta boca abierta la única y apetecida tajada.



Los difíciles comienzos de la bicicleta se irían posteriormente allanando y empezaría a tomar interés por el invento un comercio especializado y valiente que encabezarían algunos empresarios vallisoletanos, como Justiniano Manuel, a pesar de las bromas que siguieron existiendo sobre los peligros de la popular bici, como demuestra esta fotografía, o a pesar de la competencia que le hacían los coches de punto, como en esta otra.



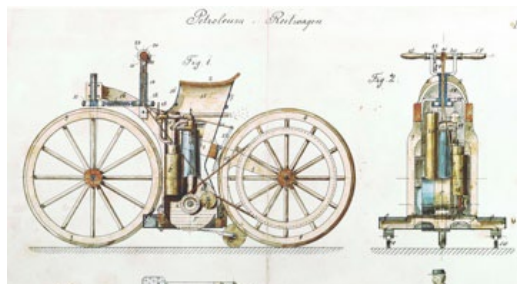
En cualquier caso, la bicicleta, que había tenido en su origen un uso casi aristocrático fue descendiendo en la escala social hasta quedar reducida al entorno de los horteros de las tiendas y los obreros de las fábricas, que acudían a su trabajo sobre estas nuevas mulas mecánicas aunque soñasen con otras máquinas más potentes y elegantes.



En la época en que yo estudiaba bachillerato todavía se podía escuchar un chiste que describía aquellos humanos delirios de grandeza con certera crueldad. Lo resumo: un hombre entra en un bar haciendo ostentación de un llavero que tiene la clásica estrella de tres puntas de la marca de coches Mercedes Benz. Cuando se acerca a la barra, el camarero le susurra discretamente al oído que se quite las pinzas de la ropa con que los habituales usuarios de la bici se protegían los bajos de sus pantalones de la grasa de la cadena...En fin, que hasta la posterior llegada de los éxitos españoles en el Tour de Francia, magistralmente narrados por Án-

gel María de Pablos, y que devolverían la bicicleta al esplendor de sus orígenes, la bici fue sinónimo solamente de los honrados trabajadores y de los recaderos. Aquí vemos a algunos, atravesando un puente de Isabel la Católica o del Cubo recién inaugurado y todavía desierto y a un botijero que parece que se está despidiendo de su compañero de viaje para tomar la bicicleta y salir disparado en dirección contraria

Un tipo intermedio de vehículo entre el velocípedo y el automóvil fue la motocicleta.



El invento, patentado en 1887 por Gottlieb Daimler, se fabricó unos años más tarde, en serie ya, gracias a las mejoras de Hildebrand y Wolfmüller alcanzando velocidades de

vértigo de la época, entre 40 y 45 kilómetros por hora. Unos años más tarde, antes de cruzar el umbral del siglo xx, apareció el compañero inseparable -o algo menos- de la motocicleta que se denominó sidecar y que patentó un inglés, W. J. Graham.

Algunas de las marcas españolas, como Sanglas, lo incorporaron, no así (o mucho menos) otras marcas menores como OSSA, Guzzi Hispania, Lube o Bultaco, que fabricaban más modelos de competición o de cross que de paseo. OSSA fue una patente de la familia Giró, catalana, que empezó fabricando proyectores de cine -de ahí el acrónimo Orpheo Sincronic Sociedad Anónima- y finalmente se dedicó a las motos de competición.



Guzzi, empresa italiana fundada por Vittorio y Giorgio Parodi, y Carlo Guzzi, llegó a implantarse en España gracias a un

acuerdo entre Oscar Ravá, un judío italiano que había abandonado su país ante el avance del racismo y que montó en Barcelona en 1942 Motorhispania (una empresa de talleres de reparación de automóviles) y la marca de Carlo Guzzi. La Guzzi Hispania fue la motocicleta más vendida en nuestro país durante mucho tiempo.

La moto Lube, inventada y patentada por Luis Bejarano, fue muy popular también, sobre todo con el modelo A99 (aunque por las siglas Lube, fue conocida como la última birra española). Al asociarse con la empresa alemana NSU mejoró y perfeccionó sus motores. Por último, la marca Bultaco, fundada por Francisco Bultó en 1958 solo fabricó un modelo, el 155, al que se le podía añadir un sidecar, aunque no tuvo mucho éxito. El modelo más corriente y vendido, sin duda, fue el que ofrecía la marca Vespa, o sea avispa, que ofrecieron al mundo el ingeniero Corradino D'Ascanio y el empresario Enrico Piaggio.



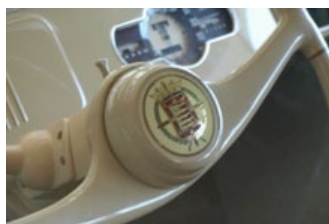
La vespa -luego llegaría también la Lambretta de Ferdinando Innocenti- era la compañera inseparable de algunos estudiantes con posibles que, además de pasear a sus novias, podían aprovechar para darse una vuelta por la ciudad disfrazados, como estos futuros médicos que iban a participar en el festival anual a beneficio de los niños escrofulosos.



De nuevo una instantánea de época -podríamos decir los años 60 del pasado siglo- con los familiares seiscientos, cuatro-cuatos, dauphines y seats 1400, nos hace reflexionar sobre el paso del tiempo y la evolución de los modelos de automóviles.



El primer Renault fabricado en Valladolid, por cierto, llevaba el escudo de la ciudad en el claxon. Se decía claxon de la palabra inglesa Klaxon, nombre que le puso el primer fabricante de la bocina eléctrica que sustituyó a la primitiva bocina de pera. Dicen que tomó ese nombre del verbo griego klaxein, que era exactamente el ruido producido por el graznido o chillido de las águilas.



Francisco de Cossío escribía en sus Confesiones que el primer coche de Valladolid con motor de explosión fue un armatoste alto y ruidoso que infundía pavor a perros, ovejas y gallinas, así que no es de extrañar la etimología. Era el Martini (coche fabricado en Suiza) propiedad de Alberto María de Borbón y d'Ast, duque de Santa Elena, que lo matriculó el 28 de enero de 1908, siendo teniente del Regimiento de Lanceros de Farnesio. Pero el primer automóvil en ser retratado fue el matriculado con el número 2, y lo fue con motivo de una gymkhana que tuvo lugar en la Acera de Recoletos en octubre de 1908. Las gymkhanas, tan abundantes como las competiciones de velocípedos en su momento, tomaron su nombre del hindi, idioma en el que solía denominar los lugares en que se reunía la gente y que los anglo-indios amplificaron al campo en que se tenían todo tipo de competiciones.



A ese número 2, seguirían en imagen el 14, de la familia Rodríguez Zarracina-Jalón, con la clásica manivela y la matrícula todavía pintada sobre el capó, modelo al que muy pronto se incorporaría una larga lista de marcas.



Hoy se ha puesto de moda el tunear los coches pero en determinadas épocas los automóviles no necesitaban ser tuneados para destacar. Bastaba con ver quién iba dentro para despertar curiosidad, envidia, odio o simpatía. Algunos de esos automóviles estarían ligados a personajes y formarían parte de la historia de la ciudad. Solo mencionaré como ejemplos el auto del arzobispo (al que llamaban el Auto Sacramental), el Amílcar amarillo de Francisco Mengotti, el Panhard 24 sobreornamentado del famoso abogado Taladriz, el Graham del doctor Leopoldo Morales, el deportivo de Ramón Pradera Orihuela con ahitepudras, el Austin con licencia número 5 del taxista Vaca que paraba en la Plaza Mayor y que tenía transportines y capacidad para 8 personas, la furgoneta DKW del coñac Fundador sobre la que se desplazaba por Valladolid Paco Lesmes, el Iso Rivolta de José Luis Pérez Pellón o los modelos que incorporaban ya el célebre carburador IRZ, inventado por Isidro Rodríguez Zarracina a quien vemos aquí en el salón de Barcelona del automóvil en 1919, mostrando un Hispano Suiza a Alfonso XIII de quien tomaría el nombre del modelo.



Finalmente diré que en la década de los 50 aparecieron e hicieron furor entre los repartidores de tiendas los famosos Isocarros, especie de centauros mitad motos mitad carros que fabricaba Renzo Rivolta desde 1951 además de muchos otros vehículos similares. Estos pequeños artefactos, junto con las furgonetas, se utilizaron para portes de mediano peso, sustituyendo en muchos casos a los camiones, más difíciles de conducir y más incómodos para la ciudad, aunque no tuviese todavía demasiado tráfico.



En fin, y concluyendo, los vehículos -del tipo que sean- han dado o reflejado a lo largo del tiempo la personalidad de los vallisoletanos, destacando su oficio, manifestando sus gustos, subrayando sus preferencias y mostrando sus recursos o acaso sus presunciones.

Desde el humilde biscuter, que ya predicaba el quiero y no puedo refiriéndose en su propia denominación a un tipo de coche que tenía como mucho la fuerza de dos motos, hasta los utilitarios de los años 60 y 70 que llenaron de alegría, ruido y polución nuestras calles, secundados por los demás vehículos de motor, la historia de las ruedas acompaña a la historia de Valladolid.

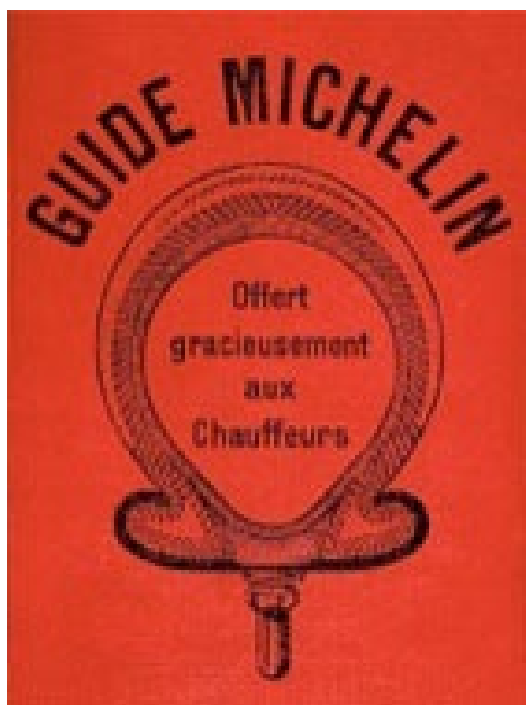
Más aún desde que Michelin, fabricante de neumáticos en Francia a partir de 1894, eligió esta ciudad para instalar su cuarta factoría en nuestro país.

Desde entonces, o incluso antes porque las guías Michelin fueron siempre un recurso para cualquier automovilista, el famoso muñeco Bibendum de los hermanos Michelin se nos hizo popular y casi familiar. El muñeco creado por el publicista francés Marius Rosillon con un lema que sugería efectividad (el neumático Michelin brinda y se bebe los obstáculos) fue cotidiano



acompañante en todas las secciones de publicidad de los medios de comunicación haciendo buena la frase de que una imagen vale más que mil palabras.

Nombres como los de Manuel Jiménez Alfaro, Santiago López o Francisco Scrimieri estarán desde los años 50 del pasado siglo detrás del nacimiento de una eficaz industria automovilística que vio crecer grandes fábricas como Fasa (Renault España), Fada (fábrica de artículos de aluminio, que fabricó motocarros) o Sava (furgonetas y camiones) y que dejó en la prensa noticias sin cuento y sucesos para todos los gustos, de los que este conferenciante ha dejado para ustedes solo un escueto resumen que promete completar para disfrute de todos.



Valladolid sobre ruedas

Conferencia de Joaquín Díaz

Círculo de Recreo de Valladolid
9 de diciembre de 2021

Fundación Joaquín Díaz • 2021

Publicaciones Digitales

www.funjdiaz.net

