

TRANSPORTS

DEL TRANSPORTE AL DEPORTE
DU TRANSPORT AU SPORT
GARRAIOTIK KIROLARA

Pau-Bayonne-Donostia/San Sebastián-Pamplona/Iruña-Huesca
2018-2019



Introducción • Introduction • Sarrera

La exposición TRANSports es un ejemplo de trabajo en común entre archivos de 4 territorios de ambos lados de los Pirineos: Gipuzkoa, Huesca, Navarra y Pirineos Atlánticos. Supone una colaboración inédita hasta ahora en el campo de la puesta en valor de las fuentes documentales conservadas en el Archivo General de Gipuzkoa, el Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, el Archivo de la Diputación Provincial de Huesca, la Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca, el Archivo Histórico Provincial de Huesca, el Archivo Real y General de Navarra y los Archivos Departamentales de los Pirineos Atlánticos.

El proyecto presenta como tema conductor el relato de cómo algunos medios de transporte se transformaron en actividades deportivas en el tránsito del siglo XIX al XX. Un fenómeno que tuvo lugar cuando la tracción humana pasó a valorarse como esfuerzo físico con el que disputar desafíos competitivos; cuando la tracción animal utilizada hasta entonces en las tareas agrícolas dio paso a su exaltación en los hipódromos y cuando la tracción mecánica evolucionó de avance tecnológico para el transporte a puro espectáculo de velocidad, habilidad y elegancia. Metamorfosis todas ellas que conforman también una narración sobre la evolución misma de la sociedad entre el siglo XIX y la primera mitad del XX.

Los archivos de estos 4 territorios muestran un patrimonio documental, tanto textual como iconográfico y audiovisual, que, con particularidades y diferencias, narra una historia común.

L'exposition TRANSports est l'un des exemples d'une collaboration entre des services d'archives de 4 territoires de part et d'autre des Pyrénées: Guipuzcoa, Huesca, Navarre et Pyrénées-Atlantiques. C'est un véritable partenariat inédit dans le domaine de la valorisation des sources archivistiques conservées aux Archives générales de Guipuzcoa, aux Archives historiques notariales de Guipuzcoa, aux Archives de la Députation de Huesca, à la Photothèque de la Députation provinciale de Huesca, aux Archives historiques provinciales de Huesca, aux Archives royales et générales de Navarre et aux Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques.

Le projet met en scène un thème fédérateur représentatif de cette coopération, celui de la «Transformation des modes de transports, en activités sportives». Quand la traction humaine se révèle effort physique soumis aux défis; la traction animale, d'aide agricole s'expose à l'exaltation des champs de courses; la traction motrice, de la modernité du déplacement se transforme en attraction de vitesse ou d'élégance... de ces métamorphoses naît tout un discours sur l'évolution d'une société, entre le XIXe et la première moitié du XXe siècle.

Les services d'archives de ces territoires dévoilent leurs richesses. Qu'elles soient écrites, iconographiques ou audiovisuelles, elles racontent une histoire commune, forte de ses différences.

TRANSports erakusketa Pirinioen bi aldeetara dauden 4 lurralde hauetako artxiboen arteko elkarlanaren ondorio da: Gipuzkoa, Huesca, Nafarroa eta Pirinio Atlantikoak. Artxibo hauetan guztietan kontserbatutako iturri dokumentalen balioa nabarmentzea xede duen lankidetzaren inoiz ikusi gabekoa: Gipuzkoako Artxibo Orokorra, Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa, Huescako Diputazio Probintzialeko Artxiboa, Huescako Diputazio Probintzialeko Fototeka, Huescako Artxibo Historikoa Probintziala, Nafarroako Errege Artxibo Nagusia, eta Pirinio Atlantikoetako departamenduetako artxiboak.

XIX. mendetik XX. mendera igarotzean, zenbait garraibide kirol bilakatu ziren, eta bilakaera horren narrazioa da proiektu honen hari gidaria. Fenomeno hori gertatu zen giza traxzioa esfortzu fisiko gisa baloratzearen ekin zitzaionean, kirol erronkarako bide eman zezakeela ikusi zenean; ordura arte nekazaritzarako soilik erabili zen animalia traxzioa hipodromoetan txalotua izatera igaro zenean; eta traxzio mekanikoa ere garraiorako aurrerapen teknologiko izatetik abiadura, abilezia eta dotoretasuna jokoan jartzen dituen ikuskizun izatera pasa zenean. Metamorfosi horiek guztiek kontatzen digute, baita ere, zer bilakaera izan zuen gizarteak berak, XIX. mendetik XX. mendearen lehenengo erdialdera.

4 lurraldeetako artxiboek ondare dokumental bat erakusten dute, bai testuala, bai ikonografiko eta ikus-entzunezkoa; ondare dokumental horrek, berezitasunak berezitasun eta diferentziak diferentzia, historia komun bat kontatzen digu.

ATLETISMO • ATHLÉTISME • ATLETISMORAINO

De los andarines y korrikalaris al atletismo deportivo

La palabra andarín designaba a la persona que de manera rápida se encargaba de llevar recados, cartas y otros efectos de un lugar a otro utilizando únicamente la fuerza humana. Este oficio, muy extendido en el Antiguo Régimen, acabó desapareciendo con la llegada del ferrocarril y con la generalización del resto de los modernos medios de transporte que convirtieron en ineficaz el trabajo de los andarines. Sin embargo, y de forma paradójica, a medida que el oficio se hacía innecesario, la carreras a pie atrajeron la atención del público en una dimensión de puro espectáculo lúdico que avanzado el siglo XX dará paso al atletismo como disciplina deportiva.

De este modo, durante el siglo XIX las carreras a pie de andarines, también denominados korrikalaris en algunos lugares, se hicieron muy populares en las fiestas de las localidades de nuestros territorios. En origen, estas carreras consistían en competiciones sobre la capacidad de completar en el menor tiempo recorridos de largas distancias que podían llegar hasta a los 200 kilómetros. Sin embargo, en un segundo momento, y ante el éxito de público de las carreras pedestres, las competiciones pasaron a celebrarse en grandes espacios como las plazas de toros o las plazas mayores de los pueblos. Esta consolidación de las carreras de andarines como espectáculo popular propició a su vez que también surgieran otras modalidades de competición, frecuentemente vinculadas a apuestas, como los retos entre corredores e incluso desafíos extravagantes como las carreras hombre-caballo u hombre-automóvil. De esta última modalidad se dio un ejemplo en 1897 en Navarra cuando dos habitantes del valle de Baztán apostaron sobre quién podía completar antes el recorrido entre Pamplona y Baztán, si uno de ellos corriendo a pie, o el otro en automóvil, venciendo el primero a causa de que el vehículo utilizado por el segundo tuvo que detenerse por un sobrecalentamiento del motor.

Des « andarines » et « korrikalaris » à l'athlétisme

Le mot « andarín » désigne la personne qui était chargée de porter rapidement des messages, des lettres et autres effets d'un lieu à un autre en utilisant uniquement la force humaine. Ce métier, très répandu sous l'Ancien Régime, a fini par disparaître avec l'arrivée du chemin de fer et la généralisation du reste des moyens de transports modernes, qui ont ôté toute utilité au travail des andarines. Cependant et paradoxalement, à mesure que le métier tendait à disparaître, les courses à pied ont attiré l'attention du public en acquérant une dimension de spectacle purement ludique.

Ainsi, au cours du XIXe siècle, les courses à pied d'andarines, également dénommées korrikalaris dans certains endroits, sont devenues très populaires lors des fêtes locales de nos territoires. À l'origine, ces courses étaient des compétitions qui avaient pour but de réaliser dans un temps record des parcours de longue distance pouvant atteindre jusqu'à 200 km. Cependant, dans une seconde phase et vu le succès remporté auprès du public, ces compétitions ont été peu à peu organisées dans de grands espaces publics tels que les arènes de Huesca et de Pampelune ou sur les grandes places des villages. Cette mise en place des courses d'andarín comme spectacle populaire a conduit à son tour à l'apparition d'autres modes de compétitions, souvent liés à des paris, comme les défis entre coureurs ou d'autres plus extravagants, tels que les courses homme-cheval ou homme-automobile. Un exemple de ces courses a eu lieu en Navarre, en 1897 : deux habitants de la vallée du Baztán ont parié sur celui qui terminerait le premier le parcours Pampe-lune-Baztán, l'un faisant la course à pied et l'autre en automobile ; c'est le coureur à pied qui a gagné car le véhicule a dû s'arrêter en raison d'une surchauffe du moteur.

Ibiltari laster eta korrikalarietatik kirol atletismoraino

Ibiltari lasterra leku batetik bestera mandatuak, eskutitzak eta bestelako zerak leku batetik bestera giza indarra bakarrik erabiliz bizkor eramaten zituen pertsona zen. Antzinako Erregimenean oso hedaturik zegoen lanbide hori desagertu egin zen trenbidearen etorrerarekin eta garraibide modernoak zabaltzearekin, zeinek eraginik gabe utzi zuten ibiltari lasterren lana. Hala ere, era paradoxikoan, lanbidea ez-beharrezko bihurtu ahala, oinezkoen lasterketek jendearen arreta erakarri zuten ikuskizun ludiko huts gisa eta, XX. mendea aurrera joanik, horrek kirol diziplina izango zen atletismoari bide eman zion.

Hala, XIX. mendean ibiltari lasterren edo korrikalarien oinezko lasterketak oso ezagunak egin ziren gure lurraldeetako herrietako jaietan. Hasieran, lasterketa horiek distantzia luzeak, 200 kilometroira irits zitezkeenak, ahalik eta denbora gutxienean ibiltzea zuten helburu. Dena den, bigarren une batean, oinezko lasterketek jende ugari biltzen zuten, lehiaketak gune handietan jokatzera pasa ziren, hala nola zezen plazak edo herrietako plaza nagusiak. Korrikalarien lasterketak herri ikuskizun gisa sendotzeak bestelako lehiaketa motak ekarri zituen, maiz askotan apustuekin loturik zeudenak, hala nola lasterkarien arteko erronkak eta are desafio bitxiak, gizonaren eta zaldiaren edo gizonaren eta automobilaren arteko lasterketak kasu. Azken modalitate horren adibide bat da 1897an Nafarroan Baztango bi biztanlek gauzatu zutena: Baztandik Iruñerako ibilbidea zeinek lasterrago egin, bata oinez korrika edo bestea automobilez. Lehenbizikoak irabazi zuen bigarrenak erabilitako ibilgailuaren motorra gehiegi berotu eta gelditu behar izan zuelako.



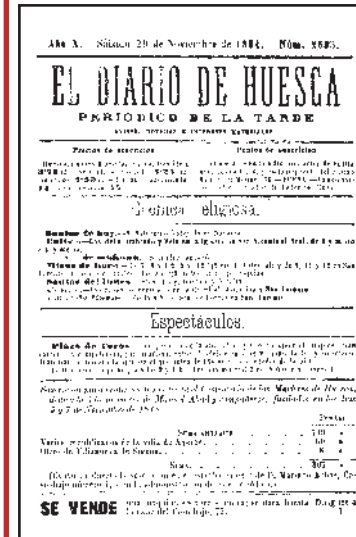
El cambio de siglo entre el XIX y el XX supuso la edad de oro del pedestrismo de andarines y korrikalaris, por lo que es un momento en el que son abundantes las noticias sobre competiciones que trascienden el ámbito local y enfrentan corredores de regiones vecinas o, incluso, de grandes estrellas internacionales que hacen giras por distintos países.

Entre los andarines más famosos se encuentran los integrantes de la saga de los Juanagorris que arranca con Juan Bautista Igarabide, correo del general Zumalacáregui, uno de los principales mandos militares de la Primera Guerra Carlista (1833-1839) y termina con su descendiente Antonio, fallecido en 1953. En Aragón el andarín más destacado y afamado es Mariano Bielsa "Chistavín".

En el norte de Navarra los korrikalaris más conocidos surgieron en el entorno de la Sierra de Aralar, teniendo-se noticia de la celebración de carreras Tolosa-Pamplona, de la subida pedestre al puerto de Azpiroz, y también de la disputa de desafíos entre andarines en la plaza de toros de Pamplona.

En Aragón, además de los desafíos entre grandes corredores, estuvieron muy extendidas hasta la Guerra Civil Española (1936-1939) las "carreras de pollos" de las fiestas de los pueblos. Estas competiciones se corrían normalmente por las plazas mayores de las localidades y el premio como su nombre indica era un pollo de corral que, con el tiempo, fue complementándose también con cantidades en metálico.

Paralelamente a la popularización de las carreras y competiciones pedestres se produjo también en nuestros territorios el surgimiento de clubes y de federaciones deportivas enfocados, a veces de manera exclusiva, en otros casos de forma conjunta con otros deportes, a la práctica atlética. Entre ellos se cuentan el Irún Sporting Club, constituido en 1907, Béarn Sporting Club, fundado en Pau en 1922 o la Federación



▲ 1884
Anuncio de retos de andarines en la plaza de toros de Huesca.
Ibiltarien desafioen iragarkia Huescako zezen plazan.
Annonce de concours d'andarines dans les arènes de Huesca.

IEA. El Diario de Huesca. 29 de noviembre de 1884

◀ ca.1905
Corredores del país en Alsasua.
Bertako korrikalariak Altsasun.
Coureurs locaux à Alsasua.

AGN. Postales Echagüe 9

XIX. mendetik XX. erako igaroadia oinezko ibiltari eta korrikalarien lasterketen erre aroa izan zen. Hala, lehiaketei buruzko albiste ugari uinea da, batzuetan tokiko esparrua gainditu eta auzo eskualdeetako lasterkariak lehiatzen baitira eta are nazioarteko izarrak ere, zeinek birak egiten dituzten hainbat herrialdetan zehar.

Ibiltari entzutetsuenen artean Juanagorritarren leinua dago. Juan Bautista Igarabiderekin abiatu zen, Lehenengo Gerra Karlistako (1833-1839) agintari militar nagusietako bat izan zen Zumalakarregi jeneralaren mezularia eta Antonio, haren ondorengorekin bukatu zen, 1953an zendua. Aragoi, Mariano Bielsa "Chistavín" izan zen korrikalari nabarmenena eta famatuena.

Nafarroako iparraldean, korrikalari ezagunenak Aralar mendialdean agertu ziren. Tolosa-Iruñea lasterketei buruzko berriak daude, baita Azpiroz mendaterako igoeraz eta Iruñeko zezen plazan korrikalarien artean jokaturiko desfioez ere.

Aragoi, lasterkari handien arteko desfioez gainera, Espainiako Gerra Zibilera arte (1936-1939) "oilasko lasterketak" oso hedaturik egon ziren herrietako jaietan. Norgehiagoka horiek herrietako plaza nagusietan jokatzen ziren eta, izanak aditzera ematen duenez, oilasko bat zen saria, nahiz denborarekin hori eskudituarekin osatuz joan zen.

de Atletismo de Aragón, de 1923. La aparición de clubes y federaciones supuso un cambio sustancial en la práctica pedestre. Y así, las competiciones pasaron a estar más formalizadas y reglamentadas, teniendo como escenario preferente lugares expresamente destinados a la práctica atlética como pistas y estadios de los que es buen ejemplo el campo de Atocha de San Sebastián.

La charnière du XIXe-XXe siècle représente l'âge d'or de la course à pied des andarines et des korrikalaris. On retrouve beaucoup d'articles de presse sur ces compétitions qui dépassent les frontières locales et lors desquelles s'affrontent des coureurs de régions voisines, voire de grandes étoiles internationales qui font des tournées dans plusieurs pays.

Parmi les andarines les plus célèbres figurent les membres de clans des Juanagorris dont le premier d'entre eux était Juan Bautista Igarabide, coursier du général Zumalacáregui, un des premiers commandants militaires de la Première guerre carliste (1833-1839) et le dernier, son descendant Antonio, décédé en 1953. En Aragon, l'andarín le plus connu est Mariano Bielsa dit « Chistavín ».

En Navarre, les korrikalaris les plus doués apparaissent dans les environs de la Sierra de Aralar. On retrouve des informations sur l'organisation de courses Tolosa-Pampelune, l'ascension pedestre du Col d'Azpiroz et des défis que se lançaient les andarines dans les arènes de Pampelune.

En Aragon, outre les défis entre grands coureurs, il y a eu, jusqu'à la Guerre civile d'Espagne (1936-1939), un grand nombre de « courses de poulets » pendant les fêtes de villages. Ces compétitions avaient normalement lieu sur les places principales des villages et le 1er prix était, comme son nom l'indique, un poulet de basse-cour puis, avec le temps, on a rajouté des sommes d'argent.

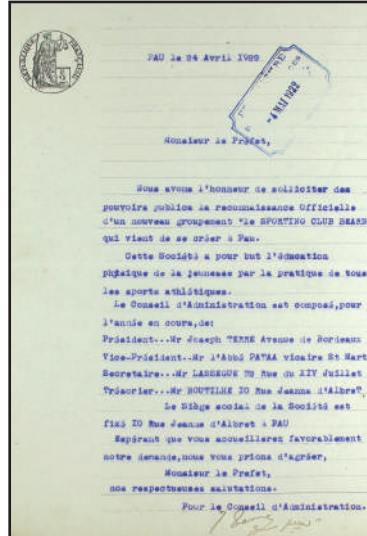
Parallèlement à la popularisation des courses et des compétitions pedestres, on a vu également fleurir sur nos territoires des clubs et des fédérations sportives. Parmi eux figurent l'Irun Sporting Club, créé en 1907, le Béarn Sporting Club, fondé à Pau en 1922, ou la Federación de Atletismo de Aragón en 1923. L'apparition de clubs et de fédérations a provoqué un changement conséquent de la pratique pedestre, les compétitions étant devenues plus formelles et plus règlementées, choisissant de préférence des lieux expressément destinés à la pratique athlétique comme des pistes et des stades tel le stade d'Atocha à Saint-Sébastien.

Oinarrizko lasterketa eta lehiaketak jendartean zabaltzearekin batera, gure lurraldeetan, halaber, klubak eta kirol federazioak sortzen hasi ziren, jarduera atletikora guztiz emanak batzuetan edo beste zenbait kirolekin batera bestetan. Horien artean, ondokoak: Irún Sporting Club, 1907an sortua; Béarn Sporting Club, 1922an Pauen sortua edo Aragoiko Atletismo Federazioa, 1923koa. Klubak eta federazioak agertzeak aldatuta garrantzitsua ekarri zuen oinezko lasterketa praktikan. Hala, lehiaketak formaldagoak eta aratuagoak izatera pasa ziren eta lehiaketak gehienbat atletismoaren praktikarako berriaz prestatuturiko pistak eta estadioak gauzaten ziren; alor honetan, Donostiako Atotxako zelaia adibide ona dugu.

1922 ▶

Comunicación al Prefecto de la constitución de la asociación Béarn Sporting Club en Pau.
Paueko Béarn Sporting Club elkartearen eraketaren komunikazioa Prefetari.
Lettre au préfet relative à la constitution de l'association Béarn Sporting Club à Pau

AD64. Fonds de la préfecture. 4 M 123



◀ 1933

Corredor de carrera pedestre llegando a la meta en la Plaza del Castillo de Pamplona.
Oinezko lasterketa bateko lasterkaria Iruñeko Gaztelu Plazara iristean.
Coureur d'une course pedestre à l'arrivée sur la place del Castillo de Pampelune.

AGN. José Galle. A-101

Este nuevo enfoque deportivista patrocinado por clubes y federaciones puso el acento en la práctica atlética como medio de mejora de la salud física y también moral. Por ello, se vinculó frecuentemente la disciplina atlética a campañas en favor de la vida sana y se tendió también a rechazar las competiciones pedestres tradicionales de andarines por su componente de espectáculo comercial. Muy ejemplificador de este rechazo es una comunicación dirigida por la Federación Atlética Guipuzcoana a la Diputación en 1917 en la que afirmaba como uno de sus propósitos *estirpar una plaga que los corroe y hace desaparecer de ellos la simpatía de todo buen sportman: el profesionalismo con su séquito de tontos, trampas y beneficios de empresarios poco escrupulosos, el pedestrista de plazas de toros.*

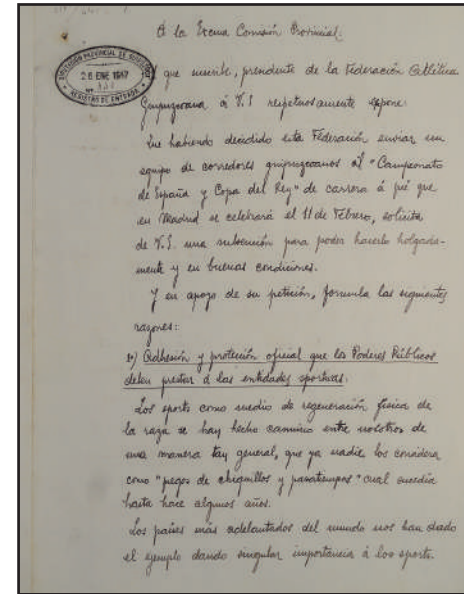
Cette nouvelle spécialité sportive placée sous l'égide de clubs et de fédérations a mis l'accent sur la pratique de l'athlétisme comme moyen d'améliorer la santé physique et mentale. Ainsi, cette discipline a figuré dans des campagnes en faveur d'une vie saine. Les compétitions pedestres traditionnelles d'andarines ont été progressivement écartées en raison de leur aspect commercial et de leur lien avec les paris. Un très bel exemple de cette mise à l'écart est une lettre adressée par la Fédération Atlética de Guipúzcoa à la Députation en 1917, dans laquelle elle se fixait comme objectif d' *éradiquer un fléau qui les corrompait et qui faisait disparaître chez eux la sympathie générée par tout bon sportif : le professionnalisme avec son cortège de tromperies, de pièges et de bénéfices d'entrepreneur peu scrupuleux, la course à pied des arènes.*

Klubek eta federazioek aldezen zuten ikuspegi kirolzale berri honen arabera, atletismo jarduera osasun fisiko eta morala hobetzeko bidea zen. Horregatik, maiz bizitza osasuntsuaren aldeko kanpainekin loturik agertu zen diziplina atletikoa eta, era berean, ibiltarien oinezko lehiaketak arbuiztatera jo zuen, haiek zuten ikuskizun komertzialaren alderdiagatik. Hala, arbuio horren adibide dugu Gipuzkoako Federazio Atletikoak 1917an Aldundiari helarazitako komunikazio bat non bere asmoetako bat agertzen zuen: *barrena jaten dion eta kirolzale zintzo guztien haiekiko sinpatia desagerrarazten duen izurritea eraztea: profesionalismoa, horrek daramatzan iruzurrak, tranpak, eta eskrupulo gutxiko enpresarioek ateratzen dituzten onurak, zezen plazetako oinezko lasterketak.*

◀ 1917

Solicitud de subvención de la Federación Atlética Guipuzcoana a la Diputación para concurrir al Campeonato de España y Copa del Rey de Carrera a Pie.
Demande de subvention de la Federación Atlética Guipuzcoana à la Députation pour participer au championnat d'Espagne de courses à pied et à la Copa del Rey.
Gipuzkoako Federazio Atletikoak Aldundiari egindako dirulaguntza eskaera Espainiako Oinezko Lasterketa Txapelketan eta Errege Kopan parte hartzeko.

AGG-GAO JDIT1517/8209



▼ 1957

Cartel anunciador del IV Campeonato Nacional de España de Pedestrismo.
Espainiako Oinarrizko Lasterketaren IV. Txapelketa iragartzeko kartela.
Annonce du IV^e championnat d'Espagne de courses à pied.

AHPHU. SS_00130

El nuevo modelo de la práctica pedestre institucionalizada basado en los clubes y federaciones de atletismo, tras convivir inicialmente con el de los andarines y korrikalaris terminó desplazando definitivamente a este último. De este modo, tras la Guerra Civil Española (1936-1939) el espectáculo de los andarines cayó en completa decadencia siendo sustituido por el atletismo como disciplina deportiva reglada.

Le nouveau modèle de la pratique pedestre institutionnalisée et placée sous l'égide des clubs et des fédérations d'athlétisme, après avoir tout d'abord cohabité avec le modèle des andarines et des korrikalaris, a finalement complètement détrôné ce dernier. Ainsi, après la Guerre civile d'Espagne (1936-1939), le spectacle des andarines est tombé en complète désuétude et a été remplacé par l'athlétisme comme discipline sportive réglementée.

Hasieran bi ereduak, klub eta federazioetan oinarrituriko oinezko lasterketa molde instituzionalizatu berria eta ibiltari eta korrikalariena, elkarrekin bizi ondoren, azken hori lehenak erabat bazterturik gertatu zen. Era horretara, Espainiako Gerra Zibilaren ondoren (1936-1939), ibiltarien ikuskizuna bertan behera gelditu zen eta atletismoak ordezkatu zuen, jadanik araturiko kirol diziplina gisa.



AUTOMOVILISMO · L'AUTOMOBILE · AUTOMOBILA

La historia del automóvil, es decir, el vehículo con ruedas y propulsado por un motor, comenzó con la segunda revolución industrial y la consiguiente transformación del mundo moderno alcanzada mediante el desarrollo de la tecnología, de la producción y de las comunicaciones gracias a su vez al uso del gas, de la electricidad y del petróleo. El automóvil, surgido en Europa entre 1870 y 1880, ha sido un invento fundamental que paulatinamente se ha impuesto como nuestro principal medio de transporte.

La primera estandarización y producción en serie de automóviles tuvo lugar en 1913 en Estados Unidos en la factoría Ford. Por su parte, en Europa, la I Guerra Mundial (1914-1918) trajo consigo el desarrollo y la reconversión de fábricas para ser empleadas en la producción de armamento. Por ello, una vez finalizada la guerra, el sistema fabril de producción en serie no tuvo problemas para implantarse definitivamente en la industria automovilística, impulsada por una ya importante demanda y necesidad de automóviles. De este modo, las primeras carreras de automóviles en Europa tuvieron lugar ya en este periodo de entreguerras.

En este contexto de innovación tecnológica surgieron tempranamente los automóvil-club como asociaciones integradas por apasionados de la mecánica que, además, disponían de los medios económicos necesarios para adquirir unos vehículos todavía poco generalizados. Estos clubes fueron los organizadores en Europa de las primeras pruebas automovilísticas por carretera, concebidas más que como certámenes competitivos, como verdaderos circuitos turísticos. Así, en 1893 tuvo lugar la primera prueba automovilística Paris-Ruán y en 1899 el Automobile-Club Basco-Béarnais organizó la primera carrera entre Pau y Bayona. Este último club, al igual que otros muchos clubes de Europa, participó en lo sucesivo en los diversos eventos automovilísticos que tuvieron lugar a principios del siglo XX.

L'histoire de l'automobile, véhicule à roues propulsé par un moteur, prend naissance pendant la deuxième révolution industrielle : la transformation du monde moderne s'accomplit avec le développement de la technique, de la production et des communications, grâce notamment à l'utilisation du gaz, de l'électricité et du pétrole. L'automobile, apparue entre 1870 et 1880 en Europe, est une invention technologique majeure, s'étant progressivement imposée comme notre principal mode de transport.

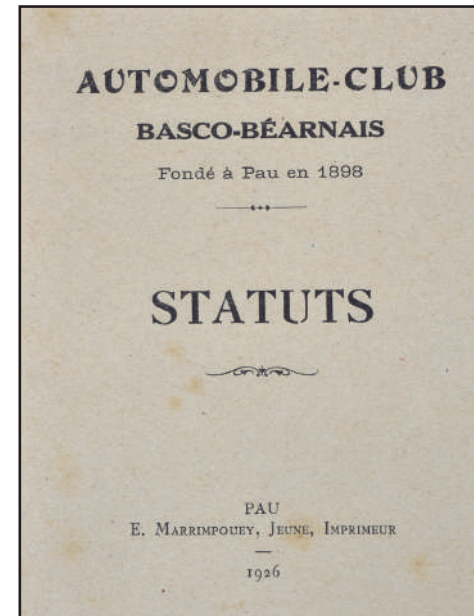
La première standardisation et production de masse de voitures automobiles est réalisée aux Etats-Unis, chez Ford, avant 1913. En Europe, la Première guerre mondiale a imposé la reconversion et le développement d'usines liées à l'armement. Par conséquent, une fois la paix revenue, le schéma de production de masse ne va avoir aucun mal à s'implanter, accéléré par les besoins en automobile devenus considérables. Les premières courses automobiles européennes verront le jour dans cette période de l'entre-deux-guerres.

Dans ce contexte d'incroyables innovations technologiques, les automobiles-clubs voient le jour, composés de membres passionnés de mécanique et disposant des moyens financiers nécessaires pour acquérir des véhicules encore peu utilisés. Ces clubs organisent en Europe les premières épreuves routières, véritables circuits touristiques. Ainsi, en 1893, a lieu la première compétition automobile Paris-Rouen. L'automobile-club basco-béarnais organise la première course entre Pau et Bayonne en 1899. À l'instar de nombreux automobiles-clubs créés en Europe, il participera aux différentes manifestations automobiles du début du XXe siècle.

Motor batek bulkaturiko gurpildun ibilgailua dugu automobila, eta horren historia bigarren industria iraultzan abiatu zen: mundu modernoaren eraldatzea teknikaren, produkzioaren eta komunikazioen garapenaren bidez gauzatu zen, bereziki gas, elektrizitate eta petrolioaren erabilerari esker. Automobila, Europan 1870-1880 bitartean agertu zena, asmakari teknologiko handia izan zen, eta progresiboki gure garraibide nagusi bilakatu da.

Automobilien lehenengo estandarizazioa eta masako produkzioa Estatu Batuetan gauzatu zen, Ford enpresan, 1913 urtea aurretik. Europan, Lehenengo Mundu Gerrak armamentuari zerikusia zuten fabrikak birmoldatzea eta garatzea ekarri zuen. Hala, behin berriro bakea itzuli eta, masako produkzioaren eskema aise ezarri zen, automobilien beharra areagotzeak hartaraturik. Europan lehenengo automobil lasterketak aldi horretakoak dira, bi gerren arteko garaioak.

Berrikuntza teknologiko sinesgaitzen testuinguru horretan sortu ziren automobil klubak. Horietako kideak mekanika zale porrokatuak ziren eta ibilgailuak erosteko dirua nahikoa zutenak, artean gutxi erabiliak baitziren. Klub horiek lehenengo errepideko lasterketak antolatu zituzten Europan, benetako zirkuitu turistikoak zirenak. Hala, 1893an, lehenengo Paris-Rouen automobil lehiaketa egin zen. Automobiler-club basco-béarnais elkarteak Pau eta Baiona arteko lehenengo lasterketa antolatu zuen 1899an. Europan sorturiko automobil klub askoren antzera, klub horrek XX. mendearen hasierako hainbat agerralditan parte hartu zuen.



◀ 1926

Estatutos del Automobile-Club Basco-Béarnais fundado en 1898.
1898an sorturiko Automobile-Club Basco Béarnais izenekoaren estatutuak.
Statuts de l'Automobile-Club Basco Béarnais fondé en 1898.

AD64. Fonds de la préfecture. 4 M 123

▼ 1912

Primer Rally Biarritz-San Sebastián.
Miarritze-Donostia arteko lehenengo rally-a.
Premier rallye Biarritz-Saint-Sébastien.

AD64. Fonds communal de Biarritz. E-dépôt Biarritz 63ph87



Fue en septiembre de 1912 cuando tuvo lugar el primer evento internacional de este tipo con numerosas capitales y ciudades de Europa como punto de partida y San Sebastián como punto de llegada. Se trató del Rally de San Sebastián en el que participaron muchas personalidades de la aristocracia más dedicada a la vida social. Fueron sesenta los automóviles que llegaron a la meta de San Sebastián, algunos de ellos como Rolls-Royce o Delage conducidos por su propio dueño. Se trataba de eventos de auténtico turismo automovilístico que terminaban generalmente con un certamen de elegancia, así como con desfile de moda y carrocería.

En septembre 1912, a lieu la première épreuve internationale, ayant pour point de départ de nombreuses capitales ou villes d'Europe pour une arrivée à Saint-Sébastien, en Guipuzcoa. Il s'agit du Rallye de Saint-Sébastien, auquel participent de nombreuses personnalités de l'aristocratie mondaine. Une soixantaine de voitures atteindront l'arrivée à Saint-Sébastien, dont certaines conduites par leur propriétaire tel Rolls-Royce ou Delage. Ces épreuves d'auto-tourisme se terminent généralement par un concours d'élégance, défilé de mode et de carrosserie.

1912ko irailean, Europako hainbat hiritan abiapuntu eta helmuga Donostian zuen lehen nazioarteko lasterketa egin zen. Rallye de Saint-Sébastien izeneko proba hartan goi gizarteko eta aristokraziako kide ugari parte hartu zuen. Hirurogeiren bat automobil iritsi ziren Donostiako helmugara, horietako zenbait, Rolls-Royce edo Delage esaterako, beren jabeek gidaturik. Automobil eta turismo proba horiek gehienetan dotorezia lehiaketa batez amaitzen zen, moda eta karrozeria erakusketa izan ohi zena.

En paralelo a estas exhibiciones, surgieron también otro tipo de pruebas de carácter mucho más competitivo o técnico. En esta línea, aparecen los primeros circuitos automovilísticos como los de San Sebastián o Pau.

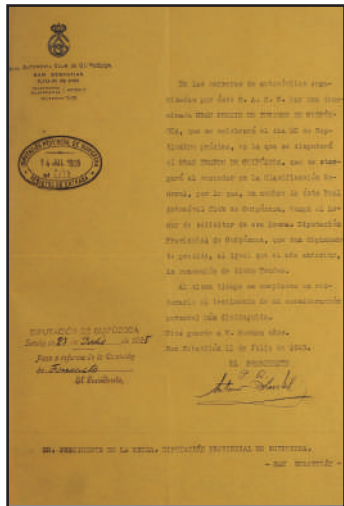
El Circuito Automovilista de San Sebastián se creó en 1923 en Lasarte, en aquel momento todavía parte de la periferia rural de San Sebastián, con un recorrido de casi 18 kilómetros. Esta competición fue organizada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa e incluyó tres pruebas distintas: el Gran Premio de San Sebastián, el Criterium de las 12 Horas y el Gran Premio de España.

Parallèlement à ces manifestations de parade, d'autres épreuves beaucoup plus techniques voient le jour. Ainsi, les premiers circuits automobiles apparaissent tel celui de Saint-Sébastien ou de Pau.

Le Circuit Automobiliste de San Sebastian est une course automobile créée à partir de 1923 dans la zone encore très rurale de la périphérie donostiarra de Lasarte sur une longueur totale de 18 km. Cette compétition est organisée par le Real Automóvil Club de Guipúzcoa pour la première fois en 1923. Elle comprend trois épreuves distinctes : le Grand prix de Saint-Sébastien, le Criterium des XII heures et le Grand Prix d'Espagne.

Erakusketa agerraldi horiekin batera, beste proba askoz teknikoago batzuk abiatu ziren. Hala, automobilentzako lehenengo zirkuituak agertu ziren, hala nola Donostiakoa edo Pauekoa.

Circuito Automovilista de San Sebastian izeneko automobil lasterketa Donostiako aldirietan, orduan oraindik oso baserri girokoa zen Lasarten gauzatu zen, guztira 18 km luze. Norgehiagoka hori Real Automóvil Club de Guipúzcoa antolatu zuen 1923an lehenengo aldiz. Hiru proba desberdinez osaturik zegoen: Donostiako Sari Handia, Hamabi orduko Criteriuma eta Espainiako Sari Handia.



◀ 1925

Solicitud de subvención formulada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa a la Diputación.
Real Automóvil Club de Guipúzcoa
Gipuzkoako Aldundiari egindako dirulaguntza eskaria.
Demande de subvention faite par le Real Automóvil Club de Guipúzcoa à la Diputation de Guipuzcoa.

AGG-GAO JDIT1517/8170

◀ 1927

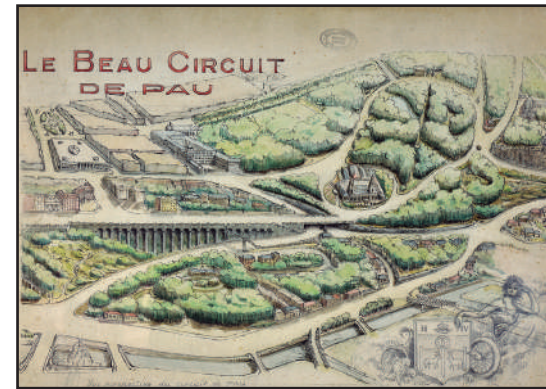
Cartel del V Circuito Automovilista de San Sebastián, diseñado por M. A. Aguirreche.
Donostiako V. Automobil Zirkuituaren kartela. Egilea: M.A. Aguirreche.
Affiche du Ve circuit automobile de Saint-Sébastien par M.A. Aguirreche.

KMK. CTL 1531

Por su parte, el Grand Prix de Pau, aunque inicialmente con recorrido en la zona rural, se disputó desde 1933 por el centro de la ciudad, con un primer trazado urbano alrededor del Palacio de Invierno y del Parque Beaumont. Su organización corrió a cargo del Automobile-Club Basco-Béarnais y contó con la participación de las grandes marcas automovilistas como Bugatti, Maserati y Alfa Romeo.

Le Grand prix de Pau, d'abord aménagé en campagne, est finalement situé au cœur de la ville de Pau, dès 1933, suivant un premier tracé autour du Palais d'Hiver et du Parc Beaumont. Son organisation est assurée par l'Automobile-club basco-béarnais. Il accueille les plus grandes marques, Bugatti, puis Maserati et Alfa Romeo.

Paueko Sari Handia, hasieran landa aldean antolatu zena, azkenean, 1933tik aurrera, Paueko hirigunera eramán zuten, Neguko Jauregiaren eta Beaumont Parkearen inguruko trazatu baten arabera. Automobi-club basco-béarnais elkarte arduratu zen haren antolaketaz. Marka handienak hartu zituen, hala nola Bugatti eta gero Maserati eta Alfa Romeo.



▲ 1933

Dibujo representando el trazado del circuito automovilístico de Pau.
Paueko automobil zirkuituaren trazatua irudikatzen duen marrazkia.
Dessin représentant le tracé du circuit automobile de Pau.

AD64, Fonds privé. 1 J 1725



▲ 1933-1937

Carrera automovilística en el Circuito de Pau.
Automobil lasterketa. Paueko zirkuitua.
Course automobile. Circuit de Pau.

Fototeca DPHU. Fondo Hermanos Viñuales.
HNOS_VINUALES_01494

Avanzado el siglo XX, los acontecimientos bélicos ocasionaron la desaparición o la interrupción de los eventos automovilísticos del periodo de entreguerras en nuestros territorios. Así, en San Sebastián las últimas vueltas al circuito de Lasarte se dieron en 1935, ya que después de la Guerra Civil Española (1936-1939) se canceló definitivamente.

En el caso de Pau, por su parte, la prueba automovilística dejó de celebrarse entre 1938 y 1946, aunque en este caso resurgió con fuerza en 1947 con la introducción en el circuito de las carreras de motos y la aparición de la Fórmula 1.

Tras la II Guerra Mundial (1939-1945) apareció otra modalidad de carrera. Los nuevos vehículos jeep americanos habían causado furor en Europa desde el mismo momento del desembarco en el continente. Este nuevo tipo de vehículo utilizado por el ejército estadounidense desde 1940 era ligero, robusto y fiable, y permitía recorrer terrenos de todo tipo. Por ello, con la popularización de este nuevo modelo de automóvil se vuelven a organizar rallyes cuyos itinerarios se trazan tanto por rutas pavimentadas, como por caminos de montaña. En paralelo, el acceso y participación en las pruebas automovilísticas se popularizó enormemente y los participantes procedían ya de todo tipo de colectivos: aficionados, aventureros o profesionales.

En este contexto se creó en 1951 en Soule, Pirineos Atlánticos, el Rally de las Cimas, con el objetivo de poner en el mapa el valle entre Mauleón y Licq-Athérey. Sus participantes fueron españoles, austriacos, suizos, italianos y franceses.

Mais la guerre va venir porter un coup d'arrêt ou un frein aux divertissements automobiles de l'entre-deux-guerres. À Saint-Sébastien, les derniers tours du circuit de Lasarte ont lieu en 1935. La guerre civile provoquera l'arrêt définitif de la compétition.

À Pau, la course automobile est à l'arrêt, de 1938 à 1946 mais reviendra en force en 1947 avec l'introduction de courses de motos dans le circuit et l'apparition de la Formule 1.

Après la Seconde Guerre mondiale, un autre type de course automobile voit le jour. Les nouvelles jeep américaines ont fait sensation en Europe lors du débarquement. Ce nouveau type de véhicule commandé par l'armée américaine en 1940 est léger, robuste, fiable et permet d'évoluer sur tout type de terrain accidenté. Avec ce type de véhicule, de nouveaux rallyes sont organisés, utilisant des itinéraires empierrés ou même de montagne. L'accès à la compétition automobile s'est largement popularisé, et les participants viennent de tous horizons, passionnés, baroudeurs ou professionnels. Ainsi apparaît le rallye des cimes en 1951 en Soule; son but est de désenclaver la vallée entre Licq-Athérey et Mauléon. Les participants sont espagnols, autrichiens, suisses, italiens ou français.

Gerrak, alabaina, geldiarazi egingo zituen bi gerren arteko automobil jolasak. Donostian, Lasarteko zirkuituko azken itzuliak 1935ekoak izan ziren. Izan ere, gerra zibilak lehiaketa behin betiko geldiarazi zuen. Pauen, automobil lasterketa 1938tik 1946ra gelditu zen, baina 1947an indarberiturik azaldu zen: motoak sartu ziren zirkuituan eta 1 Formula agertu zen.

Bigarren Mundu Gerraren ondoren, bestelako automobil lasterketa mota abiatu zen. Estatu Batuetako jeep berriek txundimena eragin zuten lehorratzekoan. 1940an amerikar armadak agindu zuen ibilgailu mota berri hura arina, sendoa, fidagarria izateaz gainera, era guztietako eremu gorabeheratsuetan mugitzen ahal zen. Ibilgailu mota horren inguruan rally berriak antolatu ziren, eta hartarako eremu harritsuak eta are menditsuak erabili ziren. Automobil lehiaketa asko zabaldu zen jendartean eta parte hartzaileak etorki guztietatik zetozen, zale amorratuak, borrokalaria edo profesionalak izan zitezkeelarik. Hala, 1951n gailurretako rally-a antolatu zen Zuberoan; helburua Licq-Athérey eta Maule arteko ibarra mundura zabaltzea zen. Bertan, Espainia, Austria, Suitza, Italia eta Frantziako pilotuak elkarretaratu ziren.

1968 ▶

Itinerario del IX Rallye Internacional Vasco-Navarro.
IX Rallye Vasco-Navarro izenekoaren ibilbidea.
Itinéraire du IXe Rallye international basco-navarrais.

AGN. DFN, Caj.39802/1



A finales de la década de 1950 se organizaron los primeros rallyes vasco-navarros. Estas competiciones, organizadas por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa por carreteras de Navarra y Gipuzkoa, llegaron a extender su recorrido hasta el País Vasco Francés convirtiendo así, por ejemplo, la edición de 1968 en un evento internacional.

De même à la fin des années 1950, les premiers rallyes basco-navarrais s'organisent. Ces compétitions organisées par le Real Automóvil Club de Guipúzcoa traversent les routes de Navarre et Guipuzcoa et tentent un crochet jusqu'en Iparralde faisant de cette manifestation de 1968 un événement international.

Hala berean, 50eko urteen amaieran, lehenengo Rallye Vasco-Navarro direlakoak antolatu ziren. Lehiaketa horien antolatzailea Real Automóvil Club de Guipúzcoa zen eta Nafarroa eta Gipuzkoako errepideak zehar-katzen zituzten; 1968an, Iparraldean saiatu ziren eta agerraldi hura nazioarteko gertaera bilakatu zen.

AVIACIÓN · L'AVIATION · ABIAZIOA

La aparición del aeroplano o avión, es decir, de la aeronave que propulsada a motor es capaz de transportar personas y cargamentos por el aire, se produjo, tras algunas iniciativas anteriores de carácter anecdótico, a principios del siglo XX. Tradicional es la consideración a este respecto del vuelo protagonizado por los Hermanos Wright en 1903 como el primero de un aeroplano.

Tras la Primera Guerra Mundial (1914-1918), en donde el interés militar por la aviación dio un nuevo impulso a su desarrollo, los avances técnicos en el diseño de los aviones permitieron abrir la posibilidad de comunicar y transportar personas y mercancías entre lugares cada vez más distantes entre sí. De este modo, durante el siglo XX el pleno desarrollo de la aviación comercial terminó por revolucionar los medios de transporte de carácter intercontinental y de larga distancia hasta asignar en este ámbito al avión un papel protagonista que hoy en día mantiene.

L'apparition de l'avion, c'est à dire de l'aéronef qui, propulsé par un moteur, est capable de transporter des personnes et des charges par air, s'est produit au début du XXe siècle. On considère le vol des frères Wright en 1903 comme le premier vol d'un aéroplane.

Après la Première guerre mondiale (1914-1918), au cours de laquelle l'intérêt militaire pour l'aviation a donné une nouvelle impulsion à son développement, les avancées techniques en matière de conception des avions ont rendu possible la communication et le transport de personnes et de marchandises entre des lieux de plus en plus éloignés les uns des autres. C'est ainsi que, durant le XXe siècle, le développement général de l'aviation commerciale a fini par révolutionner les moyens de transport de type intercontinental et de longue distance, jusqu'à conférer à l'aviation un rôle prépondérant dans ce domaine, rôle qu'il conserve toujours actuellement.

Aireplanoa edo hegazkina, hau da, airetik pertsonak eta kargak garraiatzeko ahalmena duen motorrak bulkaturiko aireontzia XX. mendearen hasieran agertu zen, aurretik gerturiko ekimen anekdotiko batzuen ondoren. Alor honi dagokionez, Wright anaiek 1903an protagonizatu zuten hegaldia hegazkin batek egindako lehenengotzat hartu ohi da.

Lehenengo Mundu Gerraren ondoren (1914-1918), militarrek abiazioaz agerturiko interesaren ondorioz, haren garapenak bultzada berria hartu zuen; hegazkinen diseinuaren mailako aurrerabide teknikoek beren artean gero eta urrunago zeuden lekuak komunikatu eta pertsonak zein salgaiak garraiatzeko bide eman zuten. Era horretara, XX. mendean, abiazio komertzialaren garapen beteak iraultza eragin zuen kontinente arteko eta distantzia luzeko garraio bideetan, alor horretan hegazkinari protagonista eginkizuna esleitzeraino, gaur egun ere mantentzen duena.



◀ 1930

Piloto en el festival de aviación de los Sanfermines.
1930ko San Ferminetako abiazio jaialdiko pilotua.
Pilote lors du meeting aérien des fêtes de San Fermin.

AGN. AP_JOSÉ GALLE. B-265

No obstante, junto a esta condición del avión como medio de transporte, el componente de especial vistosidad que tenía el vuelo de las primeras aeronaves, el espectáculo que suponía contemplar desde tierra su movimiento, unido además a la particular y especial pericia necesaria para pilotarlas, hizo que casi desde su nacimiento surgiera también un interés de carácter puramente recreativo y deportivo por la aviación. Este interés también se extendió a la modalidad de pilotaje de planeadores, es decir, de aeronaves sin motor cuyo movimiento y avance se realiza aprovechando únicamente las corrientes de aire y cuya invención había tenido lugar apenas unos años antes que el avión.

Este desarrollo de la aviación deportiva propició a su vez la aparición de aeroclubes o clubes de aficionados a la aviación que tenían como fines la promoción de la práctica deportiva de la aviación y el agrupar a los seguidores de las actividades aeronáuticas. De estos clubes son ejemplo en nuestros territorios el Huesca Aero Club, el Aéro-Club Basco-Béarnais y la Sección de Vuelos sin Motor de la Peña Denak Bat de Pamplona.

Así mismo, en paralelo a la popularización de la aviación deportiva y unido también en ocasiones a las necesidades de la aviación militar, tuvo lugar ya en los primeros años del siglo XX la habilitación de los primeros campos de aterrizaje y práctica de aeronaves, los aeródromos, de los que son ejemplo el de Loreto en Huesca o el de Parme en Biarritz. Unas instalaciones que en muchos casos dieron con el tiempo paso o fueron reconvertidos como aeropuertos comerciales.

Outre cette propension de l'avion à devenir un moyen de transport, le côté spectaculaire que revêtait le vol des premiers aéronefs ainsi que la grande adresse requise pour leur pilotage ont conféré dès l'origine un caractère purement récréatif et sportif au pilotage des avions. Cet intérêt allait également s'étendre au mode de pilotage des planeurs, c'est-à-dire des aéronefs sans moteur qui exploitaient uniquement des flux d'air pour se déplacer (planeurs qui avaient été inventés quelques années à peine avant l'avion lui-même).

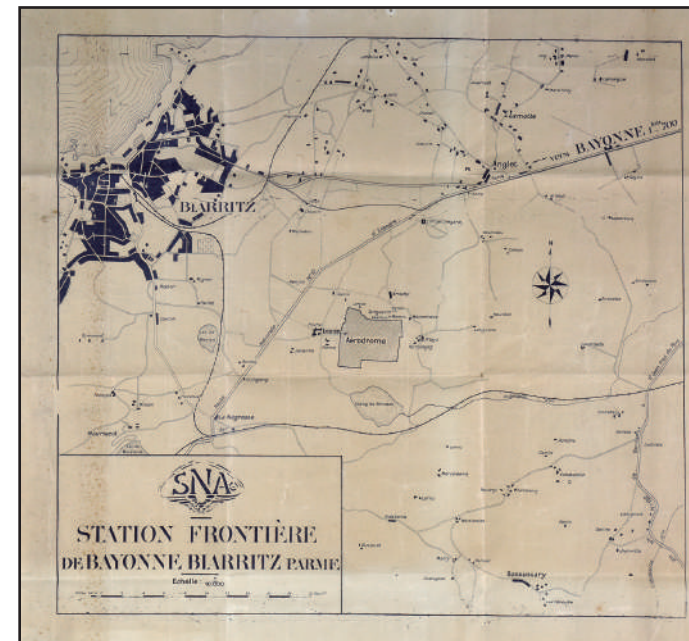
Le développement de l'aviation sportive a favorisé à son tour l'apparition d'aéroclubs ou de clubs d'amateurs comme le Huesca Aero-club, l'Aéro-club Basco-Béarnais et la section de vols sans moteur de la Peña Denak Bat de Pampelune.

Dès les premières années du XXe siècle, la popularisation de l'aviation sportive et, parfois aussi, les besoins de l'aviation militaire ont donné lieu à l'habilitation des premiers terrains d'atterrissage et de pratique d'aéronefs ou aérodromes comme celui de Loreto à Huesca ou de Parme à Biarritz. Ces installations ont souvent évolué avec le temps vers la construction ou la reconversion en aéroports commerciaux.

Dena den, hegazkinaren garraiobide izaera horren ondoan, lehen aireontzien hegaldiak zuen ikusgarritasun bereziaren osagaia, lurretik haien mugimendua begiestea zen ikuskizuna, haien pilotatzeko beharrezkoa den trebetasun partikular-berezia zirela eta, era berean ia hasieratik bertatik abiazioarekiko aisia eta kirol interes hutsa piztu zen. Interes hori zabaldu egin zen planeatzaileak, hau da, motorgabeko hegazkinak pilotatzeko modalitateak, horiek soilik haize lasterrak aprobetxatuz mugitu eta aurrera egiten dutelarik, eta hegazkina baino urte batzuk lehentxeago asmatuak zirelarik.

Kirol abiazioaren garapen horrek, bere aldetik, aeroklubak edo zaleen klubak garatzea ekarri zuen, zeinek abiazioaren kirol praktika sustatzea eta aeronautika jardueren jarraitzaileak biltzea zuten helburu. Gure lurraldeetan, klub horien adibide gisa ondokoak aipa ditzakegu: Huesca Aero Club, Aéro-Club Basco-Béarnais eta Iruñeko Denak Bat Peñaren Sección de Vuelos sin Motor.

Era berean, kirol abiazioaren jendartean zabaltzearekin batera eta batzuetan, era berean, abiazio militarren premiei loturik, jadanik XX. mendearen lehen urteetan aireontziak lurreratzeko eta praktiketarako lehenengo zelaiak, hots, aerodromoak egokitu ziren, horien adibideak ditugu Loretokoa Huescan eta Parmakoa Biarritzen. Halako instalazioek denborarekin bide eman zieten merkataritza aireportuei edo horiek izateko birmoldatu zituzten.



Plano del emplazamiento del aeródromo de la estación fronteriza Bayona-Biarritz-Parme. Sin fecha. Baiona-Miarritze-Parme mugaldeko aerodromoaren kokalekuaren planoak. Datarik gabea. Plan du site de l'aérodrome du poste frontière Bayonne-Biarritz-Parme. [s.d.].

AD64. Fonds communal de Biarritz. E dépôt Biarritz 1 | 61

Las noticias sobre la celebración a partir de 1910 de un buen número de espectáculos y festivales de aviación en ciudades como Biarritz, Huesca y Pamplona muestran el interés y capacidad de atracción que había alcanzado ya para esa fecha la aviación deportiva. Algo que resulta relativamente paradójico, ya que por las propias características y coste de fabricación de los aviones, el pilotaje de aeronaves no estaba al alcance de cualquiera.

En algunos casos estos festivales tenían lugar coincidiendo con festividades locales como pasó con los concursos y exhibiciones de aviación que se programaron repetidamente en Pamplona durante los Sanfermines o en Huesca con ocasión de la celebración de los Sanlorenzos. La participación en estos espectáculos de afamados pilotos, españoles como Gregorio Campaña, o venidos del otro lado de los Pirineos como Jules Védrières o Gaston Bourgeois es muestra de la notoriedad y eco que alcanzaron estos eventos.

Les informations relatives à la célébration, dès 1910, d'un grand nombre de spectacles et de meetings aériens dans des villes comme Biarritz, Huesca et Pampelune montrent l'intérêt et la capacité d'attraction qu'avait déjà atteint à cette date l'aviation sportive ; ceci, en dépit du fait que le pilotage en tant que tel n'était pas à la portée de tout un chacun, en raison des caractéristiques propres aux avions et de leur coût de fabrication.

Dans certains cas, ces meetings aériens coïncidaient avec des festivités locales, comme c'était le cas pour les spectacles et les concours d'aviation programmés à plusieurs reprises à Pampelune, durant les fêtes de la San Fermin, ou à Huesca, lors de la célébration des fêtes de San Lorenzo. La participation à ces spectacles de pilotes réputés, qu'ils soient espagnols comme Gregorio Campaña ou venus de l'autre côté des Pyrénées comme Jules Védrières ou Gaston Bourgeois, donne une idée de la notoriété et de l'écho retentissant de ces événements.

1910etik aurrera, Miarritze, Huesca eta Iruñea bezalako hirietan egindako hainbat ikuskizun eta jaialdiren buruzko berriek garbi erakusten dute data hartarako jadanik kirol abiazioak piztua zuen interesa eta erakarmena. Nahiz hori paradoxiko samarra den, ezen, hegazkinen ezaugarriengatik berengatik eta fabrikazio kostuagatik, aireontziak pilotatzea ez zegoen normahiren esku.

Batzuetan, jaialdi horiek tokiko jaiekin batera egiten ziren, hala nola Iruñean Sanferminetan edo Huescan Sanlorentzotan behin eta berriro programatu zituzten lehiaketak eta erakustaldiak. Ikuskizun haietan pilotu famatuak, espainiarrek, Gregorio Campaña bezala, edo Pirinioen bestaldetik etorritakoak, hala nola Jules Védrières edo Gaston Bourgeois, parte hartu izanak garbi erakusten du gertaera haien entzutea eta oihartzuna.

1911 ▶

Monoplano tipo Blériot XI del piloto Gregorio Campaña.
Gregorio Campaña pilotuaren planobakarra,
Blériot XI motakoa.
Monoplan de type Bériot XI du pilote
Gregorio Campaña.

Fototeca DPHU. Fondo Rodolfo Albasini. R_ALBASINI_0059



▲ 1919

Avión del piloto Gastón Bourgeois tras el accidente en las fiestas de la aviación de Huesca. Gaston Bourgeois pilotuaren hegazkina Huescako abiazio jaietan izandako istripuaren ondoren. Avion du pilote Gaston Bourgeois après son accident lors des fêtes de l'aviation de Huesca.

Fototeca DPHU. Fondo Hermanos Viñuales. HNOS_VINUALES_00820



▲ 1930

Aviones del festival de aviación de los Sanfermines. 1930eko Sanferminetako abiazio jaialdiko hegazkinak. Avions du festival d'aviation des fêtes de San Fermin.

AGN. AP_GALLE-B-298

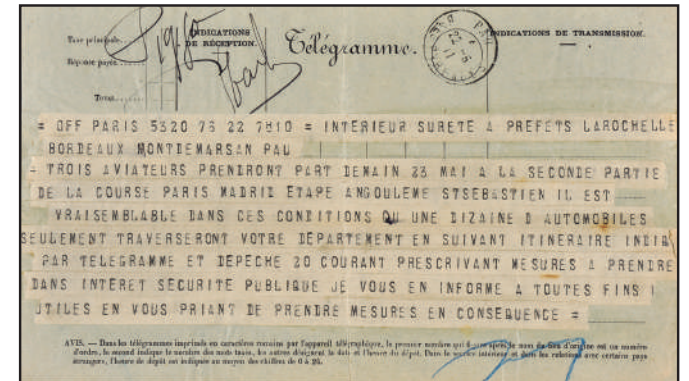
Sin embargo, junto a estos festivales destinados principalmente a exhibir ante el público el manejo acrobático de las aeronaves, la capacidad de aterrizarlas, la habilidad para mantenerse en el aire en vuelo sin motor o de lograr ascender con ellos a la mayor altitud, la organización de auténticas y puras competiciones o rallies aéreos por etapas también acompañó el desarrollo de la aviación deportiva desde muy pronto. Son ejemplo de estas carreras aéreas la celebrada entre París y Madrid en 1911, una de cuyas etapas finalizó en San Sebastián, o la Vuelta Aérea a España en cuya segunda edición celebrada en 1932 Huesca fue también destino final de etapa.

Ces meetings aériens étaient destinés principalement à exhiber devant le public le maniement acrobatique des aéronefs, la capacité à les faire atterrir, l'habileté à se maintenir dans l'air en vol sans moteur ou à parvenir à atteindre avec eux les plus hautes altitudes. L'organisation de compétitions pures et authentiques ou rallies aériens par étapes a également accompagné le développement de l'aviation sportive dès ses débuts. À titre d'exemple de ces compétitions aériennes, on peut citer la course Paris - Madrid en 1911, dont l'une des étapes s'achevait à Saint-Sébastien, ou la Vuelta Aérea d'Espagne, Huesca étant l'arrivée d'une étape de la deuxième édition en 1932.

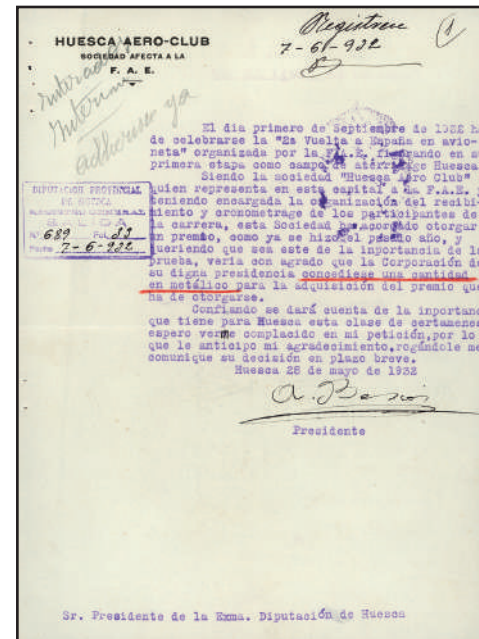
Jaialdi horiek, nolanihi ere, bereziki aireontzien erabilera akrobatikoa, haiek lurreratzeko gaitasuna, motorrik gabe airean mantentzeko edo haiekin ahalik eta garaiarik handienera igotzeko trebetasuna jendeari erakustea zuten helburu; horien ondoan, benetako etapakako aire lehiaketa edo rally-en antolaketak lagun egin zion kirol abiazioaren garapenari oso goizetik. Aireko lasterketa horien adibidea Parisen eta Madrilen artean 1911n egindakoa dugu, horren etapa bat Donostian amaitu zena, edo Espainiako Vuelta Aérea delakoaren bigarren gertaldia, 1932koa, Huesca ere etapa amaiera izan zuena.

1911 ▶

Telegrama del Ministerio del Interior a los prefectos de La Rochelle, Burdeos, Mont-de-Marsan y Pau solicitando medidas de seguridad para la celebración de la carrera aérea Paris-Madrid. Barne Ministerioaren telegrama Arroxela, Bordele, Mont-de-Marsan eta Paueko prefetei segurtasun neurriak eskatzeko Paris-Madril aireko lasterketaren kariaz. Télégramme du Ministère de l'Intérieur aux préfets de La Rochelle, Bordeaux, Mont-de-Marsan et Pau en leur demandant de prévoir des mesures de sécurité dans le cadre de la course aérienne Paris - Madrid.



AD64. Fonds de la préfecture de Pau. 4 M 161



◀ 1932

Petición del Huesca Aero-Club a la Diputación Provincial de Huesca de una ayuda para entregar un premio en la primera etapa de la II Vuelta a España en Avioneta. Huescako Aero-Clubak Probintziako Diputazioari egindako dirulaguntza eskaera sari bat hornitzeko II Vuelta a España en Avionetaren lehenengo etapari. Demande du Huesca Aero-Club à la Députation provinciale de Huesca d'une subvention pour le 1er prix de la première étape de la II Vuelta a España en avion.

ADPHU. 00030/014

En el caso de Huesca la vinculación con los deportes aeronáuticos adquirió una intensidad superior a la de otros lugares de nuestros territorios al ser elegido el pueblo oscense de Monflorite en 1940 para instalar una escuela de vuelo sin motor. Este centro puso a disposición de los aficionados a la aviación deportiva en planeadores la posibilidad de adquirir el adiestramiento básico aviador, contribuyendo de esta manera a la popularización en las décadas posteriores de los deportes aeronáuticos en el entorno.

Dans le cas de Huesca, le développement des sports aéronautiques a été plus important que sur le reste de notre territoire : le village de Monflorite dans la province de Huesca a été choisi en 1940 pour installer une école de planeurs. Ce centre a permis aux amateurs de l'aviation sportive sur aéronefs sans moteur d'acquiescer la dextérité de base d'un aviateur. Au cours des décennies suivantes, ce centre a ainsi contribué à démocratiser les sports aéronautiques dans la région.

Huescari dagokionez, kirol aeronautikoekiko lotura gure lurraldeetako beste tokietan baino handiagoa gertatu zen, Huescako Monflorite herria 1940 urtean aukeratu baitzuten motorrik gabeko hegaldi eskola bat instalatzeko. Zentro horrek kirol hegazkinlariaren oinarriko trebakuntza jasotzeko aukera jarri zuen abiazioaren zaleen esku eta, era horretara, ondoko hamarkadetan ingurune horretan kirol aeronautikoak jendarteazabaltzen lagundu zuen.

REMO · L'AVIRON · ARRAUNA

El remo y las regatas de traineras

A lo largo de la historia, los habitantes de la costa y de las riberas de los ríos han utilizado la fuerza de sus brazos para propulsar embarcaciones a remo que permitieran utilizarlas tanto para las actividades pesqueras, como para el transporte marítimo y fluvial de personas y mercancías.

Algunos de estos usos de embarcaciones a remo tuvieron ya desde el principio un claro componente competitivo que propició que, cuando los avances técnicos hicieron que los pequeños navíos accionados a remo perdieran utilidad para la pesca y el transporte, mantuvieran en cambio un uso de carácter lúdico que, con el tiempo, convertiría al remo en disciplina deportiva.

De este modo, desde antiguo las chalupas, embarcaciones empleadas en la pesca ballenera en el Golfo de Vizcaya, competían entre sí por alcanzar la ballena en primer lugar, ya que la chalupa que primero arponeaba al cetáceo obtenía mayor beneficio en el reparto de las ganancias. Así mismo, se tiene constancia también de que en el puerto guipuzcoano de Pasaia las lanchas de ataje, es decir, aquellas pequeñas embarcaciones encargadas de remolcar a los buques a vela para permitir su entrada en el puerto, pugnaban entre ellas por llegar las primeras y así conseguir el servicio.

L'aviron et les régates de chaloupes

Tout au long de l'histoire, les habitants de la côte et des rives des fleuves ont utilisé la force de leurs bras pour propulser des embarcations à rames qui pouvaient être utilisées aussi bien pour les activités de pêche que pour le transport maritime et fluvial des personnes et des marchandises.

Certaines de ces utilisations incluaient déjà une composante très nette de compétition. Face aux avancées de la technique, les petites embarcations actionnées à la rame ont perdu de leur utilité pour la pêche et le transport ; elles ont toutefois conservé un caractère ludique qui, au fil du temps, allait permettre d'intégrer l'aviron comme discipline sportive.

C'est ainsi que depuis très longtemps, les chaloupes, ces embarcations utilisées pour la chasse à la baleine dans le golfe de Gascogne, concouraient entre elles à celle qui atteindrait la baleine la première, car l'embarcation de celui qui était le premier à harponner le cétacé tirait un plus grand bénéfice au moment de la répartition des gains. Il est ainsi attesté que, dans le port de Pasaia en Guipúzcoa, les « lanchas de ataje » c'est-à-dire ces petits canots chargés de remorquer les bateaux à voile pour leur permettre d'entrer au port, se livraient bataille pour arriver les premiers afin de se faire attribuer ce service.

Arrauna eta traineru estropadak

Historian zehar, kostaldeko eta ibaiertzetako biztanleek beren besoen indarra erabili dute arraunontziak bultzatzeko, hala arrantza jardueretan nola itsas zein ibai garraioan, bai pertsonak bai salgaiak eramanez.

Arraunontzien erabilera horietako batzuek lehiaketa osagai garbia izan zuten hasieratik bertatik eta horrek bideratu zuen arranez abiarazten ziren ontzi txikiak, arrantzarako eta garraiorako baliagarritasuna galdutakoan ere, jolas izaerako erabilera mantentzea. Era horretara, denborarekin arrauna kirol diziplina bihurtuko zen.

Hala, txalupak, antzina Bizkaiko Golkoan balearen arrantzan erabilitako ontziak, lehian ibiltzen ziren beren artean balea zeinek lehenbizi atzeman, ezen zetazeoa arpoiaz aurrenik jotzen zuenak onura handiagoa biltzen zuten irabazien banaketan edo partilan. Lekukotasunen arabera, badakigu, halaber, Gipuzkoako Pasaiaiko portuan sartzeko belaontziak ataian eramaten zituzten txalupak lehian aritzen zirela beren artean, lehenak iritsi eta zerbitzua bereganatu beharrez.

Lámina de homenaje a la trainera de San Sebastián que venció a Ondarroa en la famosa regata de 1890. Donostiako traineruaren omenezko orria, 1890eko estropada sonatua Ondarroakoari irabazi zionekoa. Affiche en hommage à la chaloupe de Saint-Sébastien qui a remporté à Ondarroa la fameuse régate de 1890.

UM-MN. 3677UM



▲ 1809

Plano de los terrenos del amojonamiento de Lezo, Hondarribia y Pasaia en la que se observa la chalupa de ataje. Autor: Errazquin. Lezo, Hondarribia et Pasaiaiko mugari lurren planoak, atoi txalupa ikusgai duena. Egilea: Errazquin. Plan des terrains de bornage de Lezo, Hondarribia et Pasaia, où l'on observe la chaloupe de remorquage. Auteur: Errazquin.

AHPG-GPAH 3/1725,A:139r

Cuando durante los siglos XVIII y XIX el uso de las embarcaciones de remo decayó en nuestros territorios a causa de la paulatina desaparición de la pesca de la ballena en el mar Cantábrico, así como por la generalización de nuevos diseños de embarcaciones no tan dependientes de la fuerza humana, las pugnanzas y desafíos competitivos entre traineras de distintas localidades perduraron como actividad lúdica y festiva. En 1890, traineras de San Sebastián y del municipio vizcaíno de Ondarroa tomaron parte en un desafío del que resultó vencedora la trainera donostiarra capitaneada por el afamado patrón Luis Carril.

Con el tiempo estas competiciones de desafío entre traineras, fueron haciéndose menos esporádicas, adquiriendo en cambio un nitido carácter deportivo tanto en la costa cantábrica, como en el litoral labortano.

En el caso del ámbito guipuzcoano, las primeras regatas que empezaron a realizarse anualmente a modo de competición formalizada fueron las disputadas en la bahía de la Concha de San Sebastián.

Au cours des XVIIIe et XIXe siècles, l'utilisation des embarcations à rames a décliné dans nos territoires en raison de la disparition progressive de la chasse à la baleine en Mer Cantabrique, et de nouveaux concepts d'embarcations moins dépendants de la force humaine se sont progressivement généralisés. De ce fait, les luttes et les défis compétitifs entre des chaloupes de diverses localités ont perduré comme activité ludique et festive. C'est ainsi qu'en 1890, les chaloupes de Saint-Sébastien et de la commune d'Ondarroa en Biscaye se lancèrent un défi remporté par la chaloupe de Saint-Sébastien, pilotée par le célèbre Luis Carril.

Avec le temps, ces compétitions de défis entre chaloupes sont devenues plus fréquentes et ont même acquis un véritable caractère sportif, tant sur la côte cantabrique que sur le littoral labourdin.

En Guipúzcoa, les concours dans la baie de Saint-Sébastien furent les premières régates organisées annuellement sous forme de compétitions réglementées.

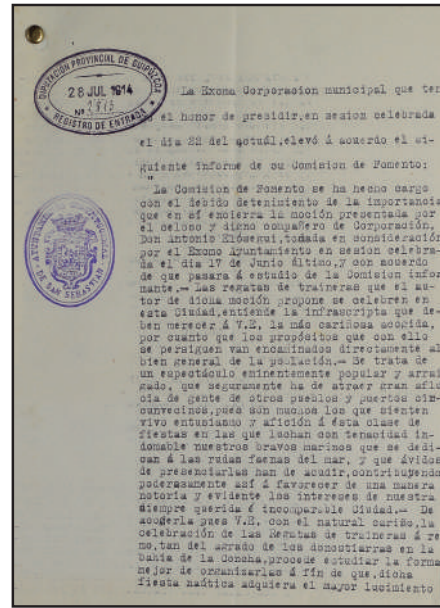
Hala bada, XVIII. eta XIX. mendeetan, arraunontzien erabilera gainbehera egin zuen gure lurraldeetan, Kantauri itsasoan balearen arrantza apurka-apurka desagertu zen eta giza indarra hain beharrezkoa ez zen ontzi diseinu berriak zabalduz joan ziren, baina hainbat herritako traineruen arteko lehia eta desafioek iraun zuten jolas eta festa jarduerak gisa. Adibidez, garai aski berankorreen, 1890ean, Donostiako eta Ondarroa bizkaitar udalerriko traineruek parte hartu zuten desafio batean; harako hartan, Donostiako trainerua irabazle suertatu zen, Luis Carril patroï ospetsua buru zelarik.



Denborarekin traineruen arteko erronka norgehiagoka horiek ez ziren hain esporadikoak gertatu eta kirol izaera garbia hartuz joan ziren, hala Kantauriko kostaldean nola Lapurdiko itsasertzean.

Gipuzkoa aldean, urtero lehiaketa arautu moduan egiten hasi ziren lehenengo estropadak Donostian, Kontxako Badian jokaturikoak izan ziren.

Al parecer el origen de estas regatas está en una apuesta realizada entre las tripulaciones de las localidades guipuzcoanas de Hondarribia y Pasaia en 1871. La expectación que levantó la celebración de aquella competición llevó al ayuntamiento de San Sebastián a organizar en el primer domingo de septiembre de 1879 la regata Bandera de la Concha, concibiéndola como un gran espectáculo deportivo para veraneantes al que se invitó a participar a las tripulaciones de las mencionadas Pasaia y Hondarribia. Aunque en un principio las traineras utilizadas para las competiciones eran las propias traineras de pesca, a partir de 1916 se empezaron a construir embarcaciones expresamente para la competición de regatas.



Il semblerait que l'origine de ces régates remonte à un pari entre les équipages des localités de Hondarribia et de Pasaia, en Guipúzcoa, en 1871. L'attente générée par cette compétition a conduit la mairie de Saint-Sébastien à organiser le premier dimanche de septembre 1879, la régata Bandera de la Concha, en la concevant comme un grand spectacle sportif pour les touristes et à laquelle ont été invités à participer les équipages des villes en question, à savoir Pasaia et Hondarribia. Au départ, les chaloupes utilisées pour les compétitions étaient celles utilisées pour la pêche. A partir de 1916, on a commencé à construire des embarcations spécialement destinées aux régates.

Antza denez, estropada horien jatorria Hondarribia eta Pasaia gipuzkoar herrien artean 1871n egindako apustua da. Norgehiagoka hark eragin zuen ikusmin handiak bultzatu zuen Donostiako udala Kontxako Bandera estropada antolatzea 1879ko irailean lehenengo igandean, udatiarrentzako kirol ikuskizun handi baten gisa pentsatua, eta hartara gonbidatu zituen aipaturiko Pasaia eta Hondarribiko eskifaiak. Hasieran lehiaketetan erabiltzen zituzten traineruak arrantza traineruak berak baziren ere, 1916tik aurrera berariaz estropadetarako egindako ontziak erabiltzen hasi ziren.



▲ 1919
 Trainera de Orio en la Bandera de la Concha.
 Orioko trainerua 1919ko Kontxako Banderan.
 Traînière de Orio lors de la Bandera de La Concha.

KUTXATEKA. Colección Fotocar. 43944309

El paso de los años afianzó la fama e importancia de las regatas de la Bandera de la Concha hasta convertirlas en las de mayor prestigio del Cantábrico.

Avec les années, les régates de la Bandera de La Concha ont pris de l'ampleur jusqu'à devenir l'une des plus prestigieuses de toute la Cantabrie.

Urteen joanak sendotu egin zuen Kontxako Banderako traineru estropaden sona eta garrantzia, harik eta Kantauri itsasoko ospetsuenak izatera iritsi arte.

◀ 1914

Solicitud del Ayuntamiento de San Sebastián a la Comisión Provincial de la Diputación de Gipuzkoa de una subvención para dotar el premio de las regatas de la Bahía de la Concha. Donostiako Udalak Gipuzkoako Aldundiko Probintziako Batzordeari helarazitako dirulaguntza eskaera Kontxako Badiako estropadetarako saria hornitzearren. Demande de subvention de la mairie de Saint-Sébastien à la Commission provinciale de la Députation de Guipuzcoa pour le prix des régates de la baie de Saint-Sébastien.

AGG-GAO JDIT1517/8169

1930 ▶

Cartel de las regatas de la Bandera de la Concha.
 Kontxako Banderako estropaden kartela.
 Affiche des régates de la Bandera de La Concha.

UM-MN. 661UM



Por lo que se refiere al litoral labortano la celebración de regatas de traineras está atestiguada ya desde mediados del siglo XIX.

Así, en fecha tan temprana como 1853, Bayona organizó la celebración de regatas en el estuario del río Adur. En la competición tomaron parte cuatro tripulaciones francesas contra tres traineras venidas de las localidades guipuzcoanas de San Sebastián, Pasaia y Hondarribia.

La fundación en 1875 de la Société Nautique de Bayonne supuso la definitiva consolidación de la práctica deportiva del remo bayonés, encargándose de promover desde entonces la celebración en Bayona de regatas internacionales tanto de vela como de remo, así como de enviar tripulaciones a competir en las que se organizaban en otros lugares.

En ce qui concerne le littoral labourdien, il existe de nombreux documents relatifs à l'organisation des régates de chaloupes dès le milieu du XIXe siècle.

Ainsi, dès 1853, Bayonne a organisé la tenue de régates dans l'estuaire de l'Adour. Quatre équipages français ont pris part à la compétition contre trois chaloupes venues des localités de Saint-Sébastien, Pasaia et Hondarribia, en Guipúzcoa.

Le développement de la pratique sportive de l'aviron et le succès des régates de chaloupes à Bayonne a favorisé la création, en 1875, de la Société nautique de Bayonne. Depuis, cette association sportive s'est chargée de promouvoir l'organisation à Bayonne de régates internationales, tant de voiles que d'avirons, et a également envoyé des équipes concourir lors de régates organisées ailleurs.

Lapurdiko itsasertzari dagokionez, jadanik XIX. mendearen erdialdetik badaude traineru estropadei buruzko lekukotasunak.

Hala, 1853 urte goiztiarrean, Baionak estropadak antolatu zituen Aturi ibaiaren estuarioan. Lehiaketan zazpi eskifaiak esku hartu zuten, Frantziako lau eta Gipuzkoatik etorritako beste hiru (Donostia, Pasaia eta Hondarribia).

1875ean Société Nautique de Bayonne elkarte eratzek baionar arraunaren kirol praktika behin betiko sendotzea ekarri zuen, harrezkero elkarte hori arduratu baitzen Baionako nazioarteko estropaden antolaketaz, hala belaontziei nola arraunontziei zegozkienak, baita bertako eskifaiak beste lekuetan antolaturiko estropadetan parte har zezaten bere gain hartu ere.

Por su parte, la pujanza que alcanzó Biarritz en el último tercio del siglo XIX como una de las localidades más turísticas de la costa francesa a causa de la popularización de los baños de olas, también motivó que la ciudad fuera escenario de la celebración de regatas de traineras. En este sentido, este ayuntamiento organizó durante varios años fiestas náuticas en las que estas regatas formaban parte de su programa de actos.

Y así mismo, la bahía de San Juan de Luz, así como las aguas de la desembocadura del río Bidasoa en Hendaya también se convirtieron repetidamente en campos de regatas durante las décadas finales del siglo XIX.

La ville de Biarritz s'est considérablement développée au cours du dernier tiers du XIXe siècle, devenant l'une des localités les plus touristiques de la côte française. Elle doit cet engouement notamment grâce aux bains de mer ; cette ville est également devenue le cadre de célébration de régates de chaloupes. C'est ainsi que la mairie de cette commune a organisé plusieurs années de suite des fêtes nautiques où les régates de chaloupes étaient inscrites au programme.

Par ailleurs, la baie de Saint-Jean-de-Luz ainsi que les eaux de l'estuaire de la Bidassoa à Hendaye ont servi à plusieurs reprises de cadre à des régates durant les dernières décennies du XIXe siècle.

Bere aldetik, uhin bainuak jendartean izugarri zabaldu zirela eta, Miarritze frantses kostaldeko leku turistikoenetako bat bihurtu zen XIX. mendearen azken herenean. Era horretara hartu zuen indarrak ekarri zuen hiri hori ere traineru estropaden gertalekua izatea. Horren haritik, Miarritzeko udalak itsas jaiak antolatu zituen zenbait urtez, eta traineru estropadak ekitaldien programaren osagai bat izan ziren.

Eta era berean, Donibane Lohizuneko badia, baita Bidasoa ibai bokala, Hendaian, estropada gune izan ziren behin eta berriro XIX. mendearen azkeneko hamarkadetan.



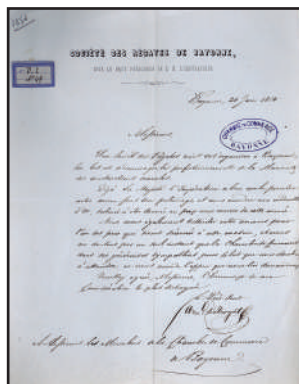
Regatas internacionales en la Bahía de San Juan de Luz. Nazioarteko estropadak Donibane Lohizuneko badian. Datarik gabea. Régates internationales de la baie de Saint-Jean-de-Luz.

AD64. Fonds communal de Saint-Jean-de-Luz. E dépôt Saint-Jean-de-Luz 3 R 3

En paralelo al florecimiento de clubes deportivos dedicados al remo y al incremento en la celebración de traineras, se produjo también la institucionalización definitiva del remo como disciplina deportiva. De este modo, ya en 1892 se creó la Federación Internacional de Sociedades de Remo y, en un proceso paulatino, las regatas de traineras de nuestros territorios fueron integrándose en campeonatos y ligas nacionales de remo.

La multiplication de clubs sportifs dédiés à l'aviron a favorisé très tôt les premières tentatives d'institutionnalisation de ce nouveau sport, comme en témoigne la création, en 1892, de la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron et l'intégration progressive des régates locales de chaloupes dans les championnats et les ligues nationales d'aviron.

Arrauaz arduratzen diren kirol klubuen loratzearekin eta traineru estropaden gorakadarekin batera, arrauna kirol diziplina gisa behin betiko instituzionalizatzea gertatu zen. Hala, jadanik 1892an Arraun Elkartearen Nazioarteko Federazioa sortu zen eta, apurka-apurka garatu zen prozesuan, gure lurraldeetako traineru estropadak arraun txapelketa eta liga nazionaletan integratzen joan ziren.



▲ 1853
Carta de la Société de régates de Bayonne para la organización de regatas en el Adur en agosto. 1853. Société de régates de Bayonne elkartearen gutuna Aturrin abuztuan estropadak antolatzeko. 1853. Lettre de la Société de régates de Bayonne pour l'organisation de régates sur l'Adour, en août 1853.

AD64. Fonds de la Chambre de Commerce de Bayonne. 2 ETP 1/117

ESQUÍ · SKI · ESKIA

El esquí como sistema de transporte surgió para facilitar la comunicación entre los pueblos. Sin embargo, a mediados del siglo XIX se empezó a generalizar un uso de carácter deportivo del esquí en los países nórdicos y en las estaciones de montaña de los Alpes, concretamente, en torno a la estación de Chamonix realizándose en 1903 la primera travesía Chamonix-Zermatt.

Como actividad deportiva, el esquí tardó algo más en llegar a los Pirineos y no fue hasta 1908 en que se organizó el Primer Concurso Internacional de Ski de los Pirineos en Payolle, en Hautes-Pyrénées. Al año siguiente, la segunda edición del concurso se celebró ya en el departamento de Pirineos Atlánticos, concretamente en Eaux-Bonnes, en el valle de Ossau. La competición, además de con esquiadores locales, contó también con la participación de catorce esquiadores del Ski Club Tolosano, así como con la asistencia del rey Alfonso XIII de España. La presencia de estos esquiadores guipuzcoanos en Eaux-Bonnes muestra el carácter de nexo de unión que adquirirá desde el principio el esquí entre las dos vertientes de la cordillera pirenaica.

Le ski en tant que moyen de transport est né pour faciliter la communication dans les zones de montagnes en période hivernale. Ce n'est que vers le milieu du XIXe siècle que son caractère sportif s'est généralisé dans les pays nordiques et dans les stations de montagne des Alpes comme celle de Chamonix. C'est en 1903 qu'a eu lieu la première traversée Chamonix-Zermatt.

En tant qu'activité sportive, le ski a tardé à gagner les Pyrénées et ce n'est qu'en 1908 qu'a été organisé le 1er Concours international de ski des Pyrénées à Payolle, dans les Hautes Pyrénées. L'année suivante, la deuxième édition de ce concours s'est tenue dans le département des Basses-Pyrénées, aux Eaux-Bonnes dans la Vallée d'Ossau. La compétition rassemblait, non seulement des skieurs locaux, mais également quatorze skieurs du Ski Club Tolosano et fut honorée de la présence du Roi Alfonso XIII d'Espagne. La participation des skieurs du Guipuzcoa démontre bien le trait-d'union, symbolisé par la pratique du ski, entre les deux versants de la chaîne des Pyrénées.

Eskia garraibide gisa herrien arteko komunikazio errazteko sortu zen. Nolanahi ere, XIX. mendearen erdialdean eskiaren kirol erabilera erabat zabaltzen hasi zen eskandinaviar herrialdeetan eta Alpeetako eskiguneetan, zehazki, Chamonix-eko estazioaren inguruan. 1903an Chamonix-Zermatt I. zeharkaldia gauzatu zen.

Kirol jarduera gisa, eskiak denbora gehiago behar izan zuen Pirinioetara iristeko eta 1908 arte ez zen Pirinioetako Lehenengo Nazioarteko Eski Lehiaketa egin, Payolle-n, Pirinio Garaiak frantses departamenduan. Ondoko urtean, lehiaketaren bigarren edizioa egin zen, jadanik Pirinio Atlantikoak departamenduan, zehazki Eaux-Bonnes-en, Ossauko haranean. Norgehiagoka hartan, tokiko eskiatzaileez gainera, Ski Club Tolosano-ko hamalau eskiatzaileek parte hartu zuten, Espainiako Alfonso XII.a ere bertaratu zelarik. Gipuzkoako eskiatzaileak Eaux-Bonnes-en egoteak garbi erakusten du eskiak Piriniar mendilerroaren bi aldean artean elkarbide izaera izan zuen hasieratik.



◀ 1909
Alfonso XIII en el Concurso Internacional de Esquí en Eaux-Bonnes. Alfonso XIII.a Pirinioetako Nazioarteko Lehiaketan, Eaux-Bonnes. Alphonse XIII au Concours international de ski aux Eaux-Bonnes.

AD64. Fonds de cartes postales. 8FI600_00599

La temprana aparición de un club de esquí en Tolosa que evidencia la participación guipuzcoana en el concurso de Eaux-Bonnes tiene su origen en la influencia que tuvo en aquella localidad la llegada de empleados noruegos para trabajar en la fábrica que la firma Mustad instaló en Tolosa en 1906.

L'apparition, dès cette époque, d'un club de ski à Tolosa tire son origine de l'influence qu'a eue, dans cette ville, l'arrivée d'employés norvégiens venus travailler dans l'usine que la société norvégienne Mustad y avait installée en 1906.

Eaux-Bonnes-eko lehiaketan jadanik gipuzkoarrek parte hartzeak Tolosako eski klub goiztiarraren existentzia agerrarazten digu. Horren jatorrian Mustad etxeak 1906an Tolosan ezarri zuen fabrikari lan egiteko ekarri zituen langile norvegiarren eragina dago.

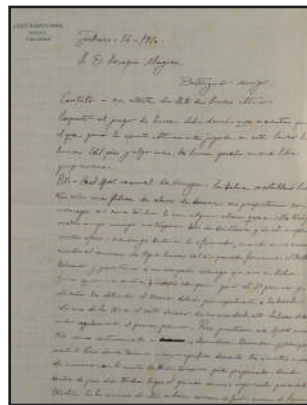
En los valles del Pirineo Aragonés, en cambio, la afición a este deporte se extendió lentamente a partir de pequeños círculos minoritarios. Así, se cuenta que los primeros esquís que llegaron al valle de Tena, fueron el regalo que un párroco francés hizo en 1905 a un joven de 15 años de la localidad oscense de Sallent de Gállego llamado Antonio Fanlo. Según relataron sus hijos, en los años siguientes los carpinteros y herreros del pueblo copiaron el modelo y consiguieron construir esquís artesanales de madera de fresno para todas las casas del pueblo.

Por lo que se refiere al valle de Benasque, la introducción del esquí se atribuye a Lorenzo Almarza, militar, fotógrafo y montañero que ya los usaba en torno a 1915 y que también fue quien introdujo el nuevo deporte en el valle del Aragón cuando en 1928 fue destinado a la localidad de Jaca. Precisamente, con la participación entre otros de Lorenzo Almarza nacería en 1929 la sociedad Montañeros de Aragón. Una confluencia de factores hizo que desde esta primera etapa fuera el mencionado valle del Aragón el que se consolidase como el centro de los deportes de invierno en España. A ello contribuyó el que en ese mismo año 1928 se inaugurase el ferrocarril internacional de Canfranc, a los mismos pies de lo que será poco después, la estación de Candanchú, facilitando de ese modo el acceso a la nieve de multitud de esquiadores de la ciudad de Zaragoza.

En revanche, dans les vallées des Pyrénées aragonaises, le goût pour ce sport s'est progressivement développé à partir de petits cercles minoritaires. On raconte ainsi que les premiers skis arrivés dans la vallée de Tena étaient un cadeau qu'un prêtre français avait fait en 1905 à un jeune de 15 ans de la localité de Sallent de Gallego, un certain Antonio Fanlo. D'après ses fils, les menuisiers et les ferronniers du village ont, au cours des années suivantes, copié ce modèle et réussi à fabriquer des skis artisanaux en bois de frêne pour tous les foyers du village.

En ce qui concerne la vallée de Benasque, l'introduction du ski est attribuée à Lorenzo Almarza, un militaire, photographe et montagnard qui le pratiquait déjà aux environs de 1915. Il a également introduit ce nouveau sport en vallée d'Aragon lorsque, en 1928, il a été affecté dans la localité de Jaca. C'est précisément grâce à Lorenzo Almarza qu'est née, en 1929, la Sociedad Montañeros de Aragon. A partir de ces premières expériences, cette vallée d'Aragon s'est imposée en tant que centre de sports d'hiver en Espagne. Cette même année 1928, le chemin de fer international de Canfranc a été inauguré au pied de ce qui allait peu après devenir la station de Candanchú, facilitant ainsi l'accès à la neige d'une multitude de skieurs de la ville de Saragosse.

Aragoiko Pirinioetako haranetan, ordea, kirol honekiko zaletasuna astiro-astiro hedatu zen zirkulu minoritario txiki batzuetatik abiatu. Hala, Tenako haranera iritsi omen ziren lehenengo eskiak frantses parroko batek Huescako Sallent de Gállegoko gazte bati, 15 urteko Antonio Fanlo izenekoari, egindako oparia izan ziren. Horren ondorengoek ondoko urteetan azaldu zuten, herriko zurginek eta arotzek eredu kopiatu eta eskuz egindako lizar zurezko eskiak moldatu zituzten herriko etxe guztientzat.



▲ 1910

Carta de José Eizaguirre a Serapio Múgica sobre la afición al esquí en Tolosa y la creación del Ski Club Tolosano.

José Eizaguirrek Serapio Múgicari bidalitako gutuna Tolosako eski zaletasunaz eta Ski Club Tolosano elkartearen sorreraz.

Lettre de José Eizaguirre à Serapio Múgica évoquant l'engouement pour le ski à Tolosa et la création du Ski Club Tolosano. 14 février 1910.

AGG-GAO
JDSM041,13

Benasqueko haranari dagokionez, eskiaren sarrera Lorenzo Almarzaren gainean ezarri ohi da; militar, argazkilaria eta mendizale horrek jadanik 1915 urte inguruan erabiltzen zituen eskiak eta, era berean, berak sartu zuen kirol berria Aragón haranean, 1928an Jacara destinatatu zutelarik. Hain zuzen ere, mendizale multzo baten eskutik, Lorenzo Almarza haien artekoa zela, Montañeros de Aragón elkarte sortu zen 1929an. Lehenengo aldi horretatik, hainbat faktore zirela eta, esandako Aragón haran hori sendotu egin zen Espainiako neguko kirolen gune gisa. Horretan lagundu zuen 1928 urte hartan bertan Canfranc-eko nazioarteko trenbidea inauguratzeak, geroxeago Candanchú eskigunea izango zenaren oinean, era horretara errazten zelarik elurretaraino iristea Zaragoza hiriko eskiatzaile ugariantzat.



◀ ca. 1927

Fotografía de grupo de esquiadores con Lorenzo Almarza y Fades. Eskiatzaile talde baten argazkia, Lorenzo Almarza y Fades tartean dagoela. Photographie d'un groupe de skieurs avec Lorenzo Almarza et Fades.

Fototeca DPHU. Fondo Lorenzo Almarza. L_ALMARZA_00407

En el caso de Navarra, las primeras noticias sobre la práctica deportiva del esquí son más tardías que en los demás territorios e indican que empezó a practicarse de forma esporádica como actividad complementaria a las salidas montaÑeras de los clubes alpinistas navarros. Los puertos de Huici, Ibañeta, Aralar y Velate fueron escenario de estas primeras prácticas en territorio navarro de un rudimentario esquí.

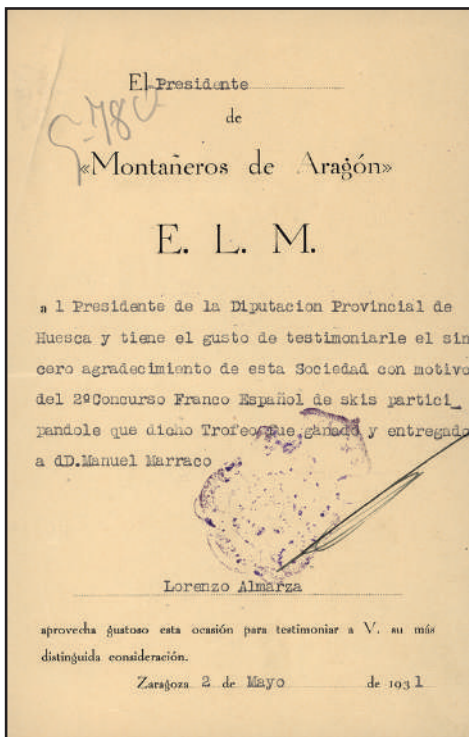
Tras estas primeras experiencias, la estación de Candanchú se consolidó como el escenario de los concursos franco-españoles de esquí (1930-1935) y también fue el lugar donde se proyectaron los primeros refugios y hoteles promovidos por clubes deportivos como Montañeros de Aragón y el Ski Club Tolosano, así como el cable aéreo eléctrico para transportar esquiadores.

Dans le cas de la Navarre, les premières mentions relatives à la pratique sportive du ski sont plus tardives que sur les autres territoires. Cela indique que le ski a commencé à être pratiqué de manière sporadique comme activité complémentaire aux sorties en montagne des clubs alpinistes navarrais. Les cols de Huici, Ibañeta, Aralar et Velate ont servi de cadre à ces premières pratiques d'un ski rudimentaire.

Après ces premières expériences, la station de Candanchú s'est affirmée comme le cadre des compétitions franco-espagnoles (1930-1935). C'est également là qu'ont été planifiés les premiers refuges et les premiers hôtels à l'initiative de clubs sportifs comme les Montañeros de Aragon et le Ski Club Tolosano, ainsi que le téléphérique pour transporter les skieurs.

Nafarroari dagokionez, eskiaren kirol jarduerari buruzko lehen albisteak gainerako lurraldeetakoak baino geroagoak dira eta, horiek aditzera ematen dutenez, noizbehinka praktikatzan hasi zen nafar mendizale klubetan mendi irteeren jarduera osagarri gisa. Huizi, Ibañeta, Aralar eta Belateko mendateak izan ziren nafar lurraldean gauzatu ziren lehen eski praktika horien gertaleku.

Aurreneko esperientzia horien guztien ondoren, Candanchúko estazioa sendotu egin zen Frantziaren eta Espainiaren arteko eski lehiaketan gertaleku gisa (1930-1935) eta, halaber, bertan proiektatu zituzten kirol klubek, hala nola Montañeros de Aragón eta Ski Club Tolosano, lehenengo aterpeak eta hotelak, baita eskiatzaileak garraiatzeko aireko kable elektrikoa ere.

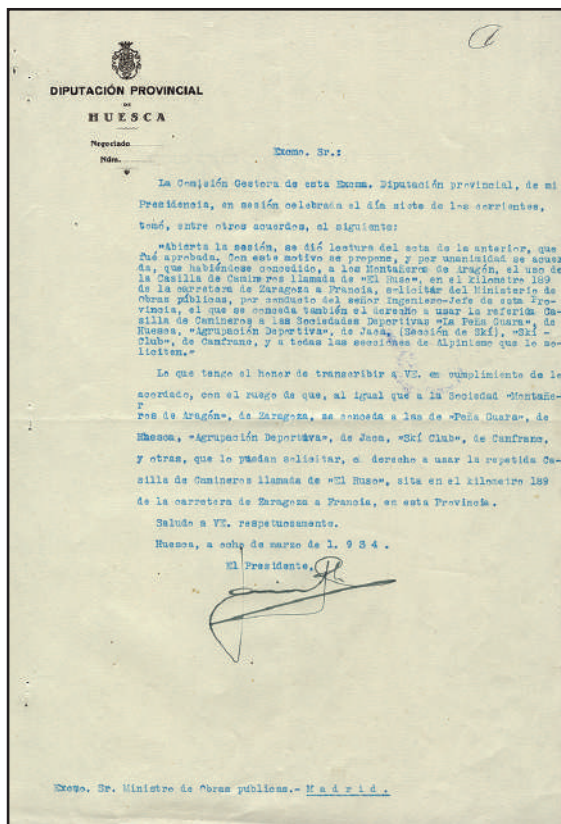


▲ 1933
Campeonato de esquí en Candanchú.
Eski txapelketa Candanchún.
Championnat de ski à Candanchú.

Fototeca DPHU. Fondo Hermanos Viñuales. A_VIÑUALES_02183

◀ 1931
Agradecimiento de la Sociedad Montañeros de Aragón a la Diputación Provincial de Huesca por el trofeo entregado para el Segundo Campeonato Franco-Español de Ski. Sociedad Montañeros de Aragón elkartearen esker ematea Huescako Probintziako Diputazioari Bigarren Eski Txapelketa Franko-Espainiarerako emandako garaikurrarengatik. Remerciement de la Société Montañeros de Aragón à la Députation provinciale de Huesca pour le trophée remis lors du IIe Championnat Franco-Espagnol de ski.

ADPHU. 00022/054



1934 ▶

Solicitud de autorización de la Diputación Provincial de Huesca al Ministerio de Obras Públicas del uso de la casilla de camineros denominada "El Ruso" por varias sociedades deportivas. Huescako Probintziako Diputazioak Herri Lanetako Ministerioari egindako baimen eskaera "El Ruso" esaten zioten bidezainen etxola kirol elkarte batzuek erabili ahal izateko. Demande d'autorisation de la Députation provinciale de Huesca au Ministère des Travaux Publics pour l'utilisation du refuge des randonneurs dénommé «El Ruso» par plusieurs sociétés sportives.

ADPHU. 00038/068

1933 ▼

Proyecto de refugio-hotel en Candanchú.
Aterpe-hotelaren proiektua Candanchún.
Projet de refuge-hôtel à Candanchú.

AHPHU. OP_00830_0004_03_0001



En la vertiente francesa, Gourette, en el valle de Osseau, será la estación que adquiera más popularidad y fama.

En paralelo a esta consolidación de las infraestructuras para la práctica del esquí, van surgiendo nuevos clubes deportivos especializados en el nuevo deporte como el Formigal Ski Club, o el Ski Club de Canfranc, ambos de la provincia de Huesca.

Después de la Guerra Civil Española (1936-1939) y de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), las estaciones de Candanchú y Gourette mantuvieron su condición de principales centros del esquí en el Pirineo occidental, siendo en concreto la estación de Candanchú sede habitual de los campeonatos de España de esquí.

Posteriormente, a partir de la década de 1960 la práctica del esquí se popularizó definitivamente en nuestros territorios abriéndose nuevas estaciones en el Alto Aragón (Panticosa, Formigal, Astún y Cerler), Navarra (Belagua) y Pirineos Atlánticos (Artouste y La-Pierre-Saint-Martin).

Sur le versant français, dans la vallée d'Ossau, c'est Gourette qui deviendra la station la plus populaire et la plus célèbre.

Parallèlement à cette consolidation des infrastructures pour la pratique du ski sur nos territoires, on verra surgir de nouveaux clubs sportifs comme le Formigal Ski Club ou le Ski Club de Canfranc.

Après la Guerre civile d'Espagne (1936-1939) et la Seconde guerre mondiale (1939-1945), les stations de Candanchú et de Gourette sont devenues les principaux centres de ski en Pyrénées occidentales, la station de Candanchú devenant le siège habituel des championnats d'Espagne.

A partir de 1960, la pratique du ski s'est encore étendue sur nos territoires avec l'ouverture de nouvelles stations dans le Haut Aragon (Panticosa, Formigal, Astun et Cerler), en Navarre (Belagua) et dans les Pyrénées-Atlantiques (Artouste et La Pierre-Saint-Martin).

Frantziako isurialdean, Gourette izan zen (Ossauko harana) ezagunena eta ospe handiena bildu zuen eskilekua.

Eskia praktikatzeko azpiegituren sendotze horrekin batera, kirol berrian espezializaturiko klub berriak sortzen hasi ziren, hala nola Formigal Ski Club edo Ski Club de Canfranc, Huesca probintziakoak biak.

Espainiako Gerra Zibilaren (1936-1939) eta Bigarren Mundu Gerraren ondoren (1939-1945), Candanchú eta Gouretteko estazioek mendebaldeko Pirinioetako eskileku nagusiak izaten jarraitu zuten. Hala, Candanchúko eskilekua Espainiako txapelketen ohiko egoitza izan zen.

Geroago, 1960ko hamarkadatik aurrera, eskiaren praktika jendartearen zabaldu zen behin betiko gure lurraldeetan eta estazio berriak ireki ziren Aragoi Garaian (Panticosa, Formigal, Astún eta Cerler), Nafarroan (Belagua) eta Pirinio Atlantikoetan (Artouste eta La-Pierre-Saint-Martin).

1959 ▶

Banderines del Campeonato Nacional de Esquí en Candanchú.
1959ko Espainiako Eski Txapelketa Banderatxoak.
Banderoles du Championnat national de ski. Candanchú.

AHPHU. SS_001301



HÍPICA · HIPPISE · ZALDIKETA

«La más noble conquista del hombre», es así como se suele aludir al caballo. Este animal salvaje será domesticado ya en la Antigüedad, primeramente en Eurasia, fundamentalmente para ser utilizado en tareas agrícolas (caballo de tiro), militares (unidades de caballería), comerciales (transporte de mercancías), para montarlos (transporte de personas), pero también para fines de ocio (para carreras de cuadrigas en Grecia y Roma; y para jugar al polo en el caso de Persia). Estas distintas utilizaciones del caballo van a perdurar durante muchos siglos por todo el mundo, si bien cada territorio tuvo usos específicos.

En el siglo XIX, con la llegada de los modernos medios de transporte modernos (ferrocarril, vehículos a motor, tractores) la utilización militar, agrícola y comercial del caballo descendió a favor de un uso genuinamente lúdico. De este modo, florecieron los hipódromos y las carreras de caballos, tanto de jinetes como de vehículos de tiro, que atrajeron el interés de multitudes de personas. Además, a ambos lados de los Pirineos la mejora de la raza equina se convirtió en una preocupación que propició la aparición de entidades como las sociedades para el fomento para la mejora de las razas equinas (1833), en Francia, o la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España (1841). Estas asociaciones aparecieron para acreditar la pureza de los linajes equinos y, por otro lado, también se encargaron de la organización de carreras hípicas.

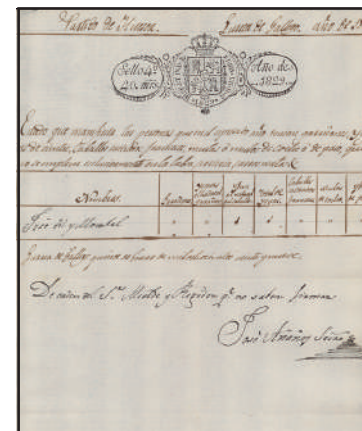
«La plus noble conquête de l'homme», c'est ainsi que l'on nomme le cheval. Animal sauvage, il sera domestiqué dès l'Antiquité, d'abord en Eurasie, majoritairement pour une utilisation agricole (cheval de trait), militaire (armée montée), commerciale (marchandises), de selle (transport d'hommes), mais également de loisirs (courses de chars, principalement chez les Grecs et les Romains ; polo chez les Perses). Ces différentes fonctions vont perdurer durant de nombreux siècles à travers tout le globe, balisant chaque territoire par des utilisations bien spécifiques.

Au XIXe siècle, les cavaliers de guerre, agricoles ou marchands cèdent nettement leurs places aux cavaliers de loisirs avec l'arrivée des moyens modernes de transport (chemin de fer, transports motorisés, tracteurs à moteur). Les hippodromes se développent. Les courses de chevaux, montés ou attelés attirent de nombreuses foules. Des deux côtés des Pyrénées, l'amélioration de la race chevaline devient une préoccupation constante qui a pour conséquence la création de structures telles que, en France, les Sociétés d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux (1833), ou en Espagne, la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España (1841). Elles apparaissent d'une part, comme les cautions des lignées des espèces et sont en charge, d'autre part, de l'organisation des courses de chevaux.

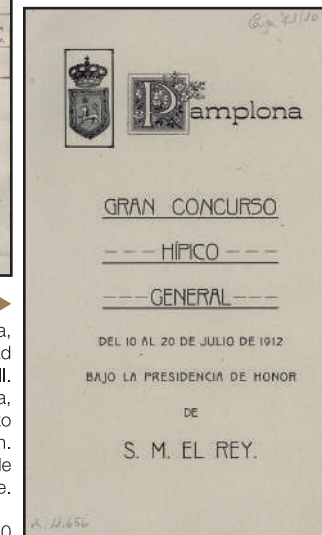
«Gizakiaren konkistarik nobleena», horrela esaten zaio zaldiari. Animalia basa izanik, Antzinateetik etxekotu zuten, Eurasiar lehenbizi batez ere nekazaritza lanetan jarduteko (tiraketa zaldia), militarra (zalditeria), komertziala (salgaien garraioa) eta gizakiak garraiatzekoa, baina baita aisialdiarako ere (zalgurdi lasterketak, batez ere greziarren eta erromatarren artean; poloa persiarren artean). Funtzio desberdin horiek mende askotan zehar mantendu ziren lur osoan barrena, lurralde bakoitzean erabilera guztiz berezietarako mugak jartzen zirela.

XIX. mendean, garraibide modernoekin batera (trenbidea, motordun garraibideak, motordun traktoreak), gerrako zaldunek, nekazariak edo merkatariek aisialdiako zaldunen esku utzi zuten zaldia. Hipodromoak garatu egin ziren. Zaldi lasterketek, dela zaldunekin dela gurdiekin, jende parrasta erakartzen zuten. Pirinioen bi aldietan, zaldi arrazen hobekuntza etengabeko kezka bilakatu zen eta, horren ondorioz, zenbait egitura sortu ziren, hala nola Frantziako Sociétés d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux (1833, Zaldien arrazen hobekuntza bultzatzeko elkarteak), eta Espainiako Sociedad de Fomento de la Cría Caballar (1841, Zaldi hazkuntza sustatzeko elkarteak). Horiek, alde batetik leinuen berme gisa agertu ziren eta, bestalde, zaldi lasterketen antolaketa arduratzen ziren.

En paralelo, desde el ámbito público, en Francia durante el Imperio (1804-1805) Napoleón I restauró la cría caballar y reguló la organización de carreras hípicas. Lo mismo sucedió en España donde el gobierno llevó a cabo, con propósitos estadísticos, pero también destinados a fomentar la cría caballar como recurso de la riqueza nacional, distintos estudios sobre la cabaña equina existente en el país y el uso que se le daba.



◀ 1829
Censo de caballos.
Zaldien errolda.
Recensement de chevaux.
AHPHU. J_001345



▶ 1912
Gran concurso hípico general de Pamplona, bajo la presidencia de honor de su Majestad del Rey Alfonso XIII. Iruñeko Zaldi Lehiaketa Orokor Handia, Alfonso XII.a erregearen ohorezko lehendakaritza. Grand concours hippique général de Pampelune.
AGN. Biblioteca. Folletos. Caja 71/10

Tras unos primeros años de puesta en marcha de experiencias en este sentido, el siglo XX conoció el apogeo de los grandes premios y concursos hípicos, gracias al apoyo y a la presencia en ellos, ya desde sus inicios, de las clases altas de la sociedad y las grandes personalidades.

Entre estas figuras destacadas estuvo Alfonso XIII, rey de España y apasionado de los caballos. El monarca llegó a inaugurar durante su reinado 4 hipódromos: los de Los Juncuales (1907) y Lasarte (1916), en San Sebastián; el de Bellavista (1917), en Santander, y el de Legamarejo (1917), en Aranjuez. El rey fue además hasta su fallecimiento presidente de honor de la Société d'Encouragement Bayonne-Biarritz.

Además, en 1922 se disputó en el hipódromo de Lasarte el mayor premio hípico a nivel mundial (500.000 pesetas) que llevó precisamente como título el de Gran Premio Alfonso XIII.

Au niveau des pouvoirs publics, en France, sous le Premier Empire (1804-1815), Napoléon Ier restaure l'élevage du cheval et régularise la pratique des courses. Il en est de même en Espagne où le gouvernement fait procéder à des enquêtes sur les cheptels chevalins et leurs différentes utilisations dans un but statistique mais aussi de promotion d'un produit qui contribue à la richesse nationale.

Passées les années de mises en route, le XXe siècle voit l'apogée des Grands prix et concours hippiques, soutenus et fréquentés dès l'origine, par les populations aisées et les grands de ce monde.

Parmi eux, Alphonse XIII, roi d'Espagne, passionné de chevaux. Durant son règne (1886-1931), il inaugure avec ferveur 4 hippodromes : Los Juncuales (1907) et Lasarte (1916) à Saint-Sébastien ; Bella Vista (1917) à Santander et Legamarejo (1917) à Aranjuez. Il fut également et jusqu'à sa mort, Président d'honneur de la Société d'encouragement Bayonne-Biarritz. En 1922, le plus grand prix hippique mondial a lieu à l'hippodrome de Lasarte (500 000 pesetas), il s'agit du Grand prix Alphonse XIII.

Botere publikoei dagokienez, Frantziar, Lehenengo Inperioaren garaian (1804-1815), Napoleón I.ak zaldiaren hazkuntza lehengoratu eta lasterketa jarduera arautu zuen. Berdin gertatu zen Espainian non gobernuak zaldi aziendei eta haien erabilera desberdinei buruzko inkestei ekin zien estatistika xedetan, baina baita aberastar nazionalaren osagaia den produktu bat sustatzeko helburuarekin ere.

Abiaturuko urteen ondoren, XX. mendeak zaldi lasterketen sari eta lehiaketa handien une gorena ekarri zuen, hasieratik beraietara bildu ohi ziren aberats jendearen eta mundu honetako handikien sostengua izan zutelarik.

Haien artean, Alfonso XIII.a, Espainiako erregea, zaldi zale amorratua. Bere erregealdian (1886-1931), lau hipodromo inauguratu zituen gogo biziz: Los Juncuales (1907) eta Lasarte (1916) Donostian; Bella Vista (1917) Santanderren eta Legamarejo (1917) Aranjuezen. Ildo beretik, Société d'encouragement Bayonne-Biarritz delakoaren ohorezko lehendakaria izan zen hil arte. 1922an, garaiko munduko zaldiketa sari handiena (500 000 pezeta) Lasarteko hipodromoan gertatu zen: Alfonso XIII.a sari handia.



▲ 1916

Carreras inaugurales del hipódromo de Lasarte (San Sebastián). Lasarteko (Donostia) hipodromoaren inaugurazio lasterketak. Courses inaugurales de l'hippodrome de Lasarte (Saint-Sébastien).

AGG-GAO JDIT3577a

Siendo que todo juego o competición se ha prestado siempre a generar un componente financiero, las apuestas en las carreras hípcas surgieron casi de manera natural con el desarrollo de la propia práctica deportiva. Aunque generalmente fueron apuestas controladas (apuestas de tipo mutuo en las que los apostantes perdedores retribuyen con su dinero a los ganadores), no siempre estuvieron exentas de desviaciones o abusos.

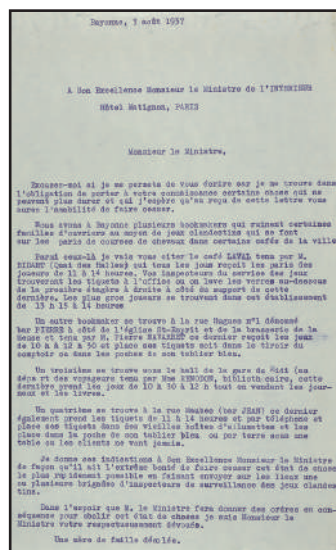
Tout jeu générant une partie financière, les paris sur les courses hippiques sont chose naturelle. Bien que contrôlés, (paris mutuels où les perdants remboursent les gagnants), ils n'échappent pas à certaines dérives.

Joko guztiek diru alderdia berekin eraman ohi dutenez, zaldi lasterketetan apustuak berezkoak gertatzen dira. Kontrolatuak badira ere (elkarrekiko apustuak dira non galtzaileek dirua itzultzen die irabazleei), zenbait desbideratze gerta daitezke.

1937 ▶

Carta de una madre de familia de Bayona al Ministerio del Interior denunciando las apuestas clandestinas en Bayona. Baionako ama batek Barne Ministroari idatzitako eskutitza Baionako apustu klandestinoak salatzeko. Lettre d'une mère de famille bayonnaise au Ministre de l'Intérieur pour dénoncer les paris clandestins à Bayonne.

AD64. Fonds de la préfecture. 4 M 86



Estos grandes eventos deportivos hípicas fueron afectados de forma importante por los conflictos bélicos que a mediados del siglo XX reclamaron para las operaciones militares tanto a jinetes como a caballos y que, además, provocaron la destrucción de algunas infraestructuras hípcas. En este sentido, la Guerra Civil Española (1936-1939) privó a los equipos de polo de Biarritz de buena parte de sus jugadores, los cuales fueron obligados a volver a España para participar en el conflicto. Por su parte, la II Guerra Mundial (1939-1945) ocasionó la destrucción del hipódromo de La Barre en Bayona.

Ces grandes manifestations sportives seront fortement impactées par les différents conflits mondiaux qui mobiliseront les hommes et leurs montures mais provoqueront également la destruction de certaines pistes de sports hippiques. Aussi, la Guerre civile d'Espagne (1936-1939) va-t-elle priver les équipes de polo de Biarritz de nombreux joueurs, contraints de rejoindre l'Espagne pour prendre part au conflit quand la Seconde guerre mondiale va dévaster le terrain de l'hippodrome de la Barre à Bayonne.

Kirol agerraldi handi horiek gogor jasan zuten munduko gatazken eragina. Izan ere, gizonak eta beren abereak mobilizatu egin zituzten eta, bestalde, zaldi kiroletako pista batzuk sunsiturik gertatu ziren. Era berean, Espainiako Gerra zibilaren (1936-1939) ondorioz, Miarritzeko polo taldeek jokalaririk asko galdu zituzten Espainiara itzuli behar izan baitzuten gatazkan parte hartzeko. Bigarren Mundu Gerrak, bestalde, Baionako La Barre hipodromoko zelaia txikitu zuen.



1943 ▶

Lista de caballos a presentar en tiempos de guerra para su incautación. Gerra garaian konfiskatzeko aurkeztu beharreko zaldien zerrenda. Liste des chevaux à présenter en temps de guerre, pour réquisition.

AD64. Fonds communal de Saint-Palais. E dépôt Saint-Palais 2 H 4

Aunque fueron actividades recreativas reservadas durante mucho tiempo a las ciudades, las carreras hípcas también han estado presentes en las zonas rurales, donde el uso del animal había sido fundamentalmente agrícola. De este modo, aunque ciertos colectivos de este ámbito rural mostraron su determinación de mantener el uso del caballo en prácticas tradicionales, no se impidió el desarrollo de la equitación y la formación de jinetes. Por ello, las carreras hípcas también han formado parte, junto con otras pruebas deportivas, de los programas de fiestas de múltiples pueblos.

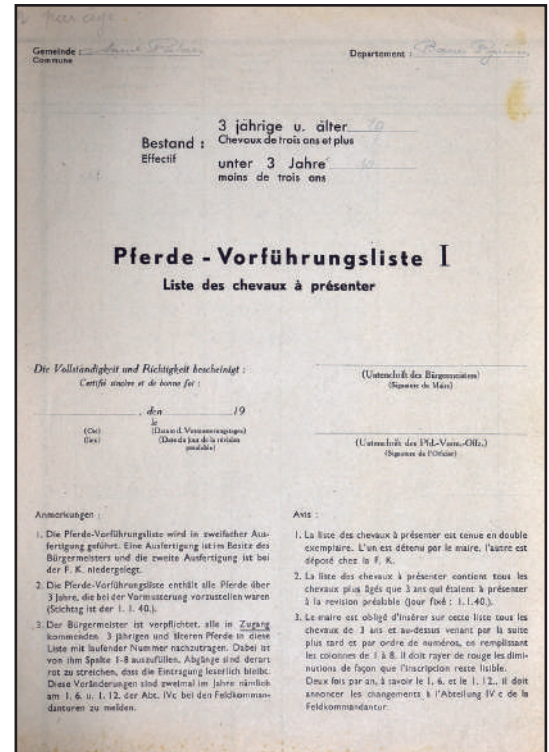
Loisirs pendant longtemps réservés aux villes, les courses de chevaux se développent tout de même dans les milieux ruraux où l'utilisation de l'animal est essentiellement agricole. Bien que certains esprits tiennent à maintenir les pratiques traditionnelles telle que la traction hippomobile, ils n'écartent pas la volonté de favoriser la formation de cavaliers et la pratique de l'équitation. C'est ainsi que les courses de chevaux sont au programme, avec d'autres épreuves sportives, de bien des réjouissances de villages.

Zaldi lasterketak, denbora luzean hirietako aisialdirako erreserbatuak egonik ere, landa munduan garatu egin ziren orobat, hots, aberearen erabilera funtsean nekazaritza alorrekoa zen giroan. Batzuk praktika tradizionalak, hala nola zaldien tiraketa, mantentzearen aldekoak baziren ere, ez zuten zaldunen prestakuntza edo zaldiketaren praktika baztertzten. Era horretara, zaldi lasterketak, beste kirol proba batzuekin, hainbat herritako jaien programan agertzen ziren.

1938 ▶

Estatutos de la Société hippique rurale de Orthez, con mención sobre la voluntad de utilizar el caballo en lugar del motor. Société Hippique Rurale d'Orthez izenekoaren estatutuak, batez ere zaldia motorraren ordean erabiltzeko asmoa agertzen dutenak. Statuts de la Société hippique rurale d'Orthez, notamment sur la volonté d'utiliser le cheval à la place du moteur.

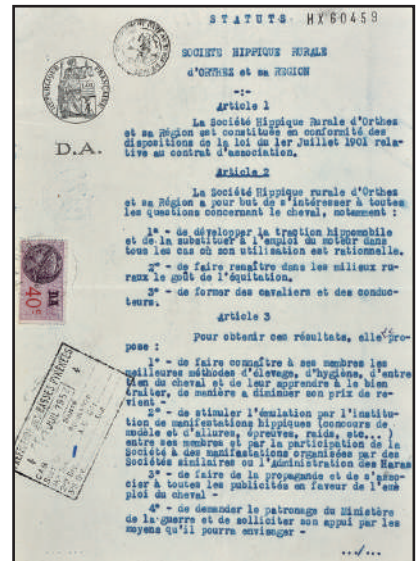
AD64. Fonds de la préfecture. 4 M 119



◀ 1936

Plano del campo de polo en la Cité des Fleurs en Biarritz. Miarritzeko Cité des Fleurs-eko polo zelaiaaren planoa. Plan du terrain de polo à la Cité des Fleurs de Biarritz.

AD64. Fonds communal de Biarritz. E dépôt Biarritz 3 R 60



MONTAÑISMO · ALPINISME · MENDIZALETASUNA

Las montañas han sido espacios humanizados desde épocas remotas tanto por su condición de fronteras naturales, como de áreas de explotación de recursos o espacios para la espiritualidad. Así mismo, también han sido lugares de paso vinculados al transporte y conexión entre distintos puntos, puesto que determinadas vías de comunicación transcurrían por cimas o pasos de montaña. Sin embargo, el montañismo o alpinismo, es decir, la ascensión de cumbres por un mero interés lúdico y deportivo es un fenómeno relativamente reciente cuyos orígenes se remontan a mediados del siglo XIX.

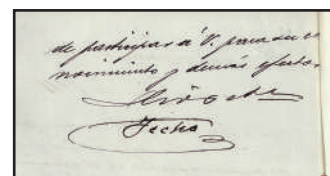
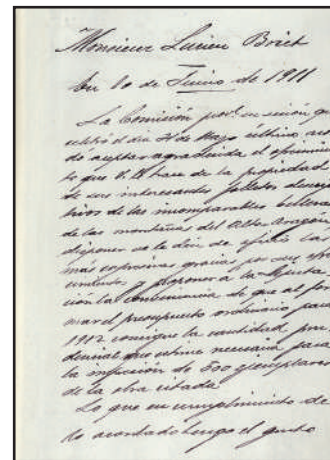
En un primer momento, nuestras montañas y, singularmente, las de los Pirineos, atrajeron la atención de múltiples geólogos, geógrafos y naturalistas. La actividad de estos primitivos montañeros permitió incluso el que se generalizara la denominación de pirineísmo para designar a la actividad montañera desarrollada en el espacio de la cordillera pirenaica. Una de las figuras más relevantes es la de Lucien Briet, quien exploró y difundió los valores del Pirineo oscense y, en especial del valle de Ordesa, mediante la realización de expediciones metódicas en las que anotó minuciosamente observaciones barométricas y fotografió paisajes, casas, pueblos y gentes.

Le peuplement des montagnes remonte à des époques très anciennes, tant en raison de leurs caractéristiques de frontières naturelles que de zones d'exploitation de ressources ou d'espaces de spiritualité. De même, les montagnes ont également été des lieux de passages liés au transport et à la connexion entre différents points, car certaines voies de communications passaient par des cimes ou des cols. En revanche, l'alpinisme, c'est-à-dire l'ascension de sommets par simple intérêt ludique et sportif, est un phénomène relativement récent dont les origines remontent au milieu du XIXe siècle.

Dans un premier temps, les montagnes de nos territoires et, particulièrement, celles des Pyrénées, ont attiré l'attention de très nombreux géologues, géographes et autres naturalistes. L'activité de ces alpinistes originels a même permis de généraliser la dénomination de « pyrénéisme » pour désigner l'activité d'alpinisme développée sur l'espace de la chaîne pyrénéenne. Lucien Briet, l'un des principaux représentants de ces premiers pyrénéistes, a exploré et diffusé les valeurs des Pyrénées de Huesca et, en particulier, de la vallée d'Ordesa. Lors de ses expéditions méthodiques, il notait minutieusement des observations barométriques et photographiait des paysages, des maisons, des villages et des gens.

Mendiak antzina-antzinatik humanizaturiko espazioak dira, hala haien berezko muga izaeragatik, nola baliabideak ustiatzeko lekuak edo espiritualitate guneak izan direlako. Mendiak, halaber, eta hainbat tokiren arteko garraioarekin eta harremanekin loturiko igarobideak izan dira, zenbait komunikabide gailurretatik edo mende-teetatik pasatzen baitziren. Hala eta guztiz, mendizaleatasuna edo alpinismoa, hau da, kirol interes ludi-ko soilagatik gailurretara igotzea fenomeno aski berria da, XIX. mendearen erdialdean jatorria duena.

Lehenik, gure lurraldeetako mendiek eta, bereziki, Priinioetakoeak, geologo, geografo eta naturalista askoren arreta erakarri zuten. Hasierako mendizale haien jarduerak bide eman zion pirineismo hitza zabal erabiltzeari, piriniar mendikatearen eremuan gauzatzen zen mendiko jarduera izendatzeko. Hasierako pirineista haien eredu egokienetako bat Lucien Briet dugu, zeinak Huescako Pirinioen balioak esploratu eta zabaldu zituen, batez ere Ordesako haranari dagozkionak, espedizio metodikoak gauzatu, zeinetan barometriari buruzko ohar zehatzak hartu eta paisaiak, etxeak, herriak eta jendea fotografiatu zituen.



▲ 1911

Propuesta a la Comisión Provincial de la Diputación de Huesca de la edición de 500 ejemplares del libro Bellezas del Alto Aragón de Lucien Briet.

Lucien Briet-en Bellezas del Alto Aragón liburuaren 500 ale argitaratzeko Huescako Diputazioko Probintzia Batzordeari egindako proposamena. Proposition à la Commission provinciale de Huesca de la Députation provinciale de Huesca d'édition de 500 exemplaires du livre Bellezas del Alto Aragón de Lucien Briet.

ADPHU. 01742/009

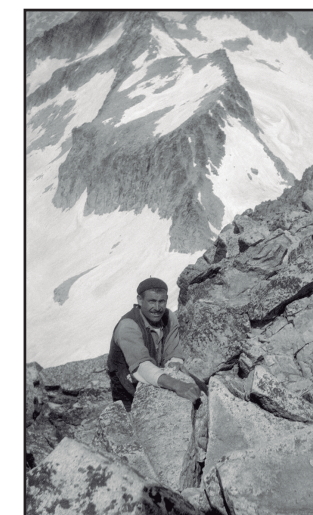
En tout état de cause, durant cette première période, les activités liées à l'alpinisme ne présentaient qu'un caractère sporadique et ne touchaient qu'un public restreint, principalement composé d'individus appartenant aux classes les plus aisées, c'est-à-dire celles qui pouvaient se payer des voyages, des équipements, des séjours et embaucher des guides de montagne.

Nolanahi ere, lehenbiziko garai hartan mendizaleatasun jarduerak noizbehinkakoak ziren erabat eta jende kopuru oso mugatura iristen zen, funtsean klase aberatsen arteko jendeak osatua, hau da, bidaiak, tresneria, egonaldia ordaindu ahal zituztenak, mendi gidariak kontratatzea barne.

► 1926

El guía José Cereza, Fades, en el paso de Mahoma hacia el pico Aneto. 24 de julio de 1926. José Cereza, Fades, gidaria, Paso de Mahoma-n Aneto tontorrearantz. 1926ko uztailaren 24a. Le guide José Cereza, Fades, au pas de Mahomet, en direction du pic d'Aneto. 24 juillet 1926.

Fototeca DPHU. Fondo Lorenzo Almarza. L_ALMARZA_02886



Con el tránsito del siglo XIX al XX tuvo lugar la popularización progresiva del montañismo en nuestros territorios, y la aparición de múltiples clubes deportivos alpinistas y de asociaciones de montañeros que fueron democratizando esta disciplina deportiva.

Así, en 1898 se creó en Bayona la Section Basque du Club Alpin Français (CAF), en tanto que en 1912 se constituyó el Club Deportivo Bilbao que será el principal impulsor de la fundación de la Federación Vasco-Navarra de Alpinismo en la localidad guipuzcoana de Elgeta en 1924.

En la misma década y como sección del Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón, surge en 1929 Montañeros de Aragón. La entidad inició sus actividades de difusión del montañismo organizando ya en ese mismo año la Gran Semana Pirineísta Internacional durante la que tuvieron lugar ascensiones a las principales cumbres pirenaicas. Apenas unos años después, en 1932, nació en Huesca la asociación Peña Guara, llamada a tener gran notoriedad en la actividad alpinista oscense posterior.

También en 1932, la ciudad de Pau vio por su parte la fundación de la asociación Les Amis de la Montagne y, un año más tarde, la constitución del Groupe Pyrénéiste de Haute Montagne.

Du XIXe au XXe siècle, nos territoires ont connu la popularisation progressive de l'alpinisme et l'apparition de nombreux clubs sportifs alpins et d'associations d'alpinistes qui ont démocratisé cette discipline sportive.

C'est ainsi qu'est créée, en 1898 à Bayonne, la section basque du Club Alpin Français (CAF). Le Club sportif Bilbao a, quant à lui, vu le jour en 1912. Il deviendra à son tour le fer de lance de la création, en 1924 à Elgeta en Guipuzcoa, de la Federación Vasco-Navarra de Alpinismo.

Au cours de cette même décennie, on a assisté à la naissance, comme section du Syndicat d'Initiative et de Propagande d'Aragon, des Montañeros de Aragon, un organisme qui a débuté ses activités de promotion de l'alpinisme en organisant, dès cette même année, la grande semaine pyrénéiste internationale lors de laquelle ont eu lieu les ascensions des principaux sommets pyrénéens. Et, à peine quelques années plus tard, en 1932, a été créée à Huesca l'association Peña Guara qui devait être appelée à connaître une grande notoriété en matière d'alpinisme dans la région de Huesca au cours des années qui ont suivi.

La ville de Pau, quant à elle, a connu la création, en 1932, de l'association Les Amis de la Montagne et, un an plus tard, la constitution du Groupe Pyrénéiste de Haute Montagne.



▲ 1920-1940

Excursión de Alberto Oficialdegui y otros sacerdotes a la Peña de los Canteros, Sierra de Sarbil.

Alberto Oficialdegui eta beste apaiz batzuk Sarbil mendilerroko "Harginen Hari"ra egindako txangoan.

Excursion d'Alberto Oficialdegui et d'autres prêtres à la Peña de los Canteros, Sierra de Sarbil.

AGN-FOT-OFFICIALDEGUI-N.88

Gure lurraldeetan, XIX. mendetik XX.era igarotzearekin batera mendizaletasuna jendartean zabalduz joan zen gero eta gehiago, eta azaldu ziren alpinisten kirol klub eta mendizale elkarte ugarien ondorioz, kirol diziplina hori demokratizatuz joan zen.

Hala, Baionan Club Alpin Français-eko (CAF) Section Basque delakoa sortu zen 1898an eta 1912an Club Deportivo Bilbao eratu zen, zeina 1924an Gipuzkoako Elgetan Federación Vasco-Navarra de Alpinismo izenekoaren (gaurko Euskal Mendizale Federazioa) sorreraren bultzatzaile nagusia izan zen.

Hamarkada berean eta Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón delakoaren sail gisa, 1929an Montañeros de Aragón sortu zen. Entitate horrek urte hartan berean abiarazi zuen mendizaletasuna zabaltzeko jarduera, Gran Semana Pirineísta Internacional delakoa antolatuz eta Pirinioetako gailur nagusietarako igoerak gauzatu. Urte gutxi batzuk geroago, 1932an, Huescan Peña Guara elkarte sortu zen, ondoren sona handia izango zuena Hueskako jarduera alpinistan.

Paueko hiria, bere aldetik, 1932an Les Amis de la Montagne klubaren sorlekua izan zen eta, urtebete geroago, Groupe Pyrénéiste de Haute Montagne eratu zen bertan.

▼ 1928

Concentración de los montañeros en la III Asamblea de la Federación Vasco-Navarra de Alpinismo en la Plaza del Alpinismo de Elgeta. Fotografía de Indalecio Ojangueren. Mendizaleen elkarretaraztea Federación Vasco-Navarra de Alpinismoaren (Euskal Mendizale Federazioa) III. Batzarrean, Elgetako Mendizaleen Plazan. Indalecio Ojanguerren argazkia. Concentration d'alpinistes lors de la IIIe assemblée de la Federación Vasco-Navarra de Alpinismo sur la place de l'alpinisme à Elgeta. Photographie d'Indalecio Ojangueren.

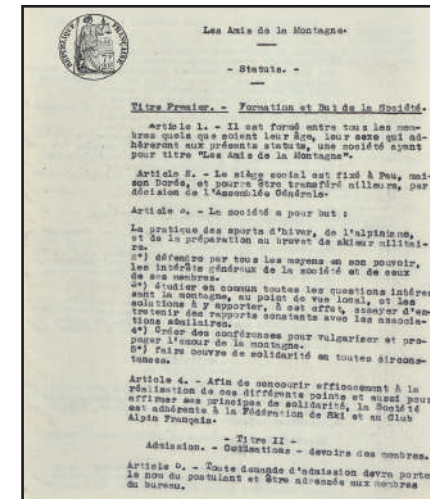
AGG-GAO OA05447



▼ 1932

Estatutos de la Association des Amis de la Montagne. Association des Amis de la Montagne ekartearen estatutuak. Association des Amis de la Montagne : statuts.

AD64. Fonds de la préfecture. 4 M 122



La efervescencia de la actividad montañera durante este primer tercio del siglo XX se manifestó en la paulatina aparición en los montes de nuestros territorios de infraestructuras e instalaciones destinadas a facilitar la práctica alpinista. De este modo, se asistió a la construcción y acondicionamiento de refugios de montaña, el balzamiento de itinerarios y recorridos montañeros, así como la instalación de buzones en las cumbres como medio de dejar constancia de los ascensos.

L'effervescence de l'alpinisme au cours de ce premier tiers du XXe siècle s'est également manifestée par l'apparition progressive dans les montagnes de nos territoires d'infrastructures et d'installations destinées à faciliter sa pratique. Parallèlement à la démocratisation sportive de l'ascension de sommets, la construction et l'aménagement de refuges de montagnes, le balisage d'itinéraires et de parcours d'alpinisme se sont développés, ainsi que l'installation de boîtes aux lettres sur les sommets pour permettre de laisser une attestation des ascensions.

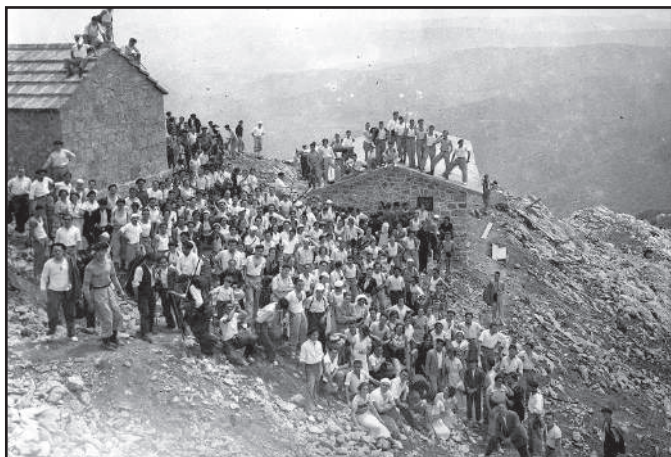
XX. mendearren lehen hereneko mendizaletasun jardueraren goraldi hori, era berean, gure lurraldeetako mendietan, mendizale praktika erraztearren, apurka-apurka azalduz joan ziren azpiegiturretan eta instalazioetan nabarmendu zen. Era horretara, hainbat jarduera burutu ziren: aterpeak erakitzea eta prestatzea, mendi ibilbideak balizatzea, baita buzoiak gailurretan instalatzea ere, igoeren lekukotasuna uzteko bitarteko gisa.



▲ 1923

Colocación de clavijas para facilitar la ascensión al Salto de Roldán. Roldanen Jauzirako igoera errazteko litzeak jartzen. Pose de pitons pour faciliter l'ascension de Salto de Roldán.

Fototeca DPHU. Fondo Idefonso San Agustín. I_SAN_AGUSTIN_00060N



1934 ►

Inauguración del refugio de Aizkorri en 1934. Fotografía de Indalecio Ojanguren. Aizkorriko aterpearen inaugurazioa 1934an. Indalecio Ojangurenen argazkia. Inauguration du refuge d'Aizkorri en 1934. Photographie d'Indalecio Ojanguren.

AGG-GAO OA03675

La consolidación de un amplio elenco de clubes y asociaciones alpinistas con un volumen importante de socios, facilitó el que surgieran competiciones deportivas montaÑeras como el Concurso de los 15 Montes, creado por el Club Deportivo Bilbao, o el Concurso de 100 Montes, organizado por la Federación Vasco-Navarra de Alpinismo. Así mismo, la popularización del montañismo como disciplina deportiva permitió la institucionalización en el calendario de jornadas y concentraciones montaÑeras como la marcha de Tolosa a la cima navarra de San Miguel de Aralar o las reuniones anuales de montaÑeros celebradas en las campas guipuzcoanas de Urbia.

La Guerra Civil Española (1936-1939) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), con el posterior cierre de la frontera hispanofrancesa, supusieron un importante freno a la práctica y el desarrollo del alpinismo en nuestros territorios. Este parón sólo comenzará a ser superado a partir de la década de 1950 cuando se constituyó el Comité Hispano-Francés Pirineísta, se reactivó la actividad de clubes y federaciones de montañismo y, en paralelo, se reacondicionaron nuevamente refugios de montaña.

Par ailleurs, le renforcement de tout un éventail de clubs et associations d'alpinistes avec un grand nombre d'adhérents a entraîné l'apparition de compétitions sportives comme le Concurso de los 15 montes créé par le Club Deportivo Bilbao ou le Concurso de los 100 Montes organisé par la Federación Vasco-Navarra de Alpinismo. De même la démocratisation de l'alpinisme comme discipline sportive a permis d'inscrire au calendrier des journées et des rencontres comme la marche de Tolosa jusqu'au sommet navarrais de San Miguel de Aralar ou les réunions annuelles d'alpinistes organisées dans les alpages d'Urbia en Guipúzcoa.

La Guerre civile d'Espagne (1936-1939) et la Seconde guerre mondiale (1939-1945), avec comme conséquence, la fermeture de la frontière franco-espagnole, ont constitué un frein important à la pratique et au développement de l'alpinisme sur nos territoires. Ce blocage n'a commencé à céder qu'à partir des années 50, lorsque s'est constitué le Comité Hispano-Français Pyrénéiste qui a relancé l'activité des clubs et des fédérations d'alpinistes et, parallèlement, le réaménagement des refuges de montagne.

Mendizaleen klub eta elkarte multzo zabala sendotzeak, bazkide bolumen nabaria bildurik, kirol lehiaketak sortzea erraztu zuen, hala nola Club Deportivo Bilbaok sorturiko 15 Mendien Lehiaketa edo 100 Mendien Lehiaketa, Euskal Mendizale Federazioak antolatua. Era berean, kirol diziplina gisa jendartean zabaldurik, mendizaletasunak elkarretaratzte eta jardunaldien egutegiaren instituzionalizatzea ahalbidetu zuen, horien artekoak ziren Tolosatik Nafarroako Aralarko San Migelerako martxa edo mendizaleen urteko bilerak, Gipuzkoako Urbiako zelaietan.

Espainiako Gerra Zibilak (1936-1939), Bigarren Mundu Gerrak (1939-1945) eta ondoko Espainia eta Frantzia arteko muga ixteak galga nabarmena ezarri ziren mendizaletasunaren praktikari eta garapenari gure lurraldeetan. Etenaldi hori 1950eko hamarkadatik gainditzen hasi zen, orduan Comité Hispano-Francés Pirineísta izenekoa sortu zen eta mendizale klubak eta federazioen jarduerak berrabiatu zen eta, era paraleloan, aterpeak berregokitzen hasi ziren.

CICLISMO · CYCLISME · TXIRRINDULARITZA

La bicicleta y el ciclismo

Aunque se tienen noticias de diseños y usos de artilugios similares con anterioridad, la bicicleta, entendida como el vehículo de dos ruedas propulsado por tracción humana mediante un sistema de pedales, fue inventada en la primera mitad del siglo XIX. A partir de entonces, la bicicleta se convirtió de forma paulatina en el velocípedo por antonomasia, en el más popular y generalizado.

Allí donde no existían otras alternativas, la bicicleta fue utilizada como un flexible medio de transporte para las personas, así como también para el desplazamiento de un lugar a otro de mercancías de pequeño porte.

En este sentido, la popularización de la bicicleta como medio de locomoción se debió sobre todo a las ventajas que aportaba al suponer un medio de transporte más barato que los basados en la tracción animal, como el caballo.

Sin embargo, ya desde el propio siglo XIX la bicicleta fue objeto también de un uso lúdico como actividad de esparcimiento y también fue utilizada en demostraciones competitivas sobre la capacidad física y la destreza que se era capaz de desempeñar montado en ella. La creciente generalización de este uso recreativo y competitivo, así como su popularización como espectáculo de atracción del interés del público, hicieron que el ciclismo se configurara pronto como una nueva y floreciente disciplina deportiva en su doble modalidad de ciclismo en pista y ciclismo en ruta.

Esta deportización del uso de la bicicleta originó por su parte el surgimiento de los primeros clubes de aficionados al ciclismo en nuestros territorios. Ejemplo de ellos son el Ciclismo Oscense, el Club Ciclista de San Sebastián, el Veloz Club Pamplonés, el Sporting Club Navarro o Le Guidon Bayonnais.

La bicyclette et le cyclisme

Bien que l'on ait connaissance de dessins et de l'utilisation d'instruments similaires antérieurs, la bicyclette en tant que véhicule à deux roues propulsé par traction humaine par un système de pédales, a été inventée durant la première moitié du XIXe siècle. Dès lors, la bicyclette est peu à peu devenue « vélocipède » par antonomase, plus populaire et plus généralisée.

Là où il n'y avait pas d'autre alternative, le vélo a été utilisé comme un moyen de transport plus souple de personnes et de marchandises de petites dimensions. Cette utilisation a plus ou moins perduré jusqu'à présent.

A cet égard, la démocratisation du vélo comme moyen de locomotion est principalement dû à son coût moins élevé que celui de la traction animale, le cheval.

Cependant, au XIXe siècle, la bicyclette a également été un objet d'utilisation ludique pratiqué lors de compétitions valorisant la forme physique et la dextérité. La généralisation croissante de cette utilisation ludique et compétitive, ainsi que sa popularisation comme spectacle d'attraction ont conduit le cyclisme à devenir rapidement une discipline sportive nouvelle et florissante à travers les deux spécialités que sont le cyclisme sur piste et le cyclisme sur route.

Cette conversion sportive de l'utilisation du vélo a généré l'apparition des premiers clubs d'amateurs sur nos territoires. À titre d'exemple, le Ciclismo Oscense, le Club Ciclista de San Sebastián, le Veloz Club Pamplonés, le Sporting Club Navarro et le Guidon Bayonnais.

Bizikleta eta txirrindularitza

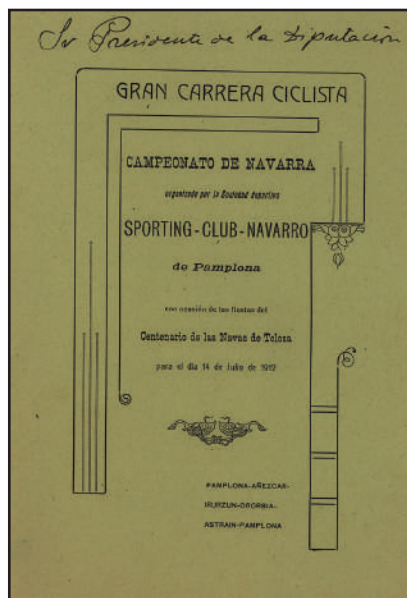
Antzeko tramankuluen diseinu eta erabileren berri badugu ere, oraingo bizikleta, hau da, bi gurpil dituen ibilgailua, gizakiak pedal sistema baten bidez higiarazten duena, XIX. mendearen lehen erdialdeko asmakaria da. Orduetik aurrera, bizikleta pixkanaka belozipedoen artean nagusi gertatu zen, erabiliena eta hedatuena.

Beste aukerarik ez zegoen lekuetan, bizikleta pertsonentzako garraio bide malgu gisa erabili zen, baita tamaina txikiko salgaiak toki batetik bestera eramateko ere.

Illo horretatik, bizikleta lokomozio bide gisa jendartearen hainbeste zabaldu izanaren arrazoia, batez ere, zekartzan abantailatan bilatu behar da. Izan ere, abereek, hala nola zaldiek, tiratutako ibilgailuen aldean askoz merkeagoa zen.

Nolanahi ere, jadanik XIX. mendetik beretik bizikletak erabilera ludikoa izan zuen, aisialdiko jarduerak bezala; aldi berean, tresnaren gaineko gaitasun fisikoa eta trebetasuna azaltzeko lehiaketa-erakustaldiak egiten hasi ziren. Jolas eta kirol erabilera gero eta handiago hori zela eta, jendearen interesa erakartzeko ikuskizun gisa zabaltzearekin batera, txirrindularitza laster gora zihonoan kirol diziplina berri gisa egituratu zen, bere bi modalitateetan pistako txirrindularitza eta errepideko txirrindularitza.

Bizikletaren erabileraren kiroltze horrek, bere aldetik, txirrindularitza zaleen lehenengo klubak sortzea ekarri zuen gure lurraldeetan. Hainbat klub ditugu horren adibide: Ciclismo Oscense, Club Ciclista de San Sebastián, Veloz Club Pamplonés, Sporting Club Navarro edo Le Guidon Bayonnais.



1912

Programa de la carrera ciclista organizada con motivo del VII Centenario de la Batalla de las Navas de Tolosa. Navas de Tolosako Guduaren VII. Mendurrenaren kariatz antolatutako txirrintu lasterketaren programa. Programme de la course cycliste organisée dans le cadre du VIIe Centenaire de la Bataille de las Navas de Tolosa.

AGN. Biblioteca. Folletos. Caja 71/8

Así mismo, la popularización del ciclismo en pista a uno y otro lado de los Pirineos está acreditada también por la inauguración en 1897 del velódromo de Huesca, así como por la actividad ciclista desarrollada también desde finales del siglo XIX en el Velódromo de Atocha de San Sebastián y en los dos primeros velódromos con los que contó Bayona, el Vélodrome Boyer y el Vélodrome des Glacis.

La popularisation du cyclisme sur piste de chaque côté des Pyrénées est confirmée par l'inauguration, en 1897, du vélodrome de Huesca ainsi que par l'activité cycliste du vélodrome de Atocha de Saint-Sébastien. Pour sa part, Bayonne a d'abord disposé d'un premier vélodrome privé, le vélodrome Boyer puis, ultérieurement, du vélodrome des Glacis.

Era berean, pistako txirrindularitza Pirinioen alde batean zein bestean jendartearen nola zabaldu zen egiaztatu digu 1897an Huescako belodromoaren inaugurazioak, baita bestetan XIX. mendearen amaieratik gauzaturiko txirrindularitza jarduerak ere, hala nola Donostiako Atotxako Belodromoan eta Baionan izan ziren lehenengo bietan, hots, Vélodrome Boyer eta Vélodrome des Glacis.



1910

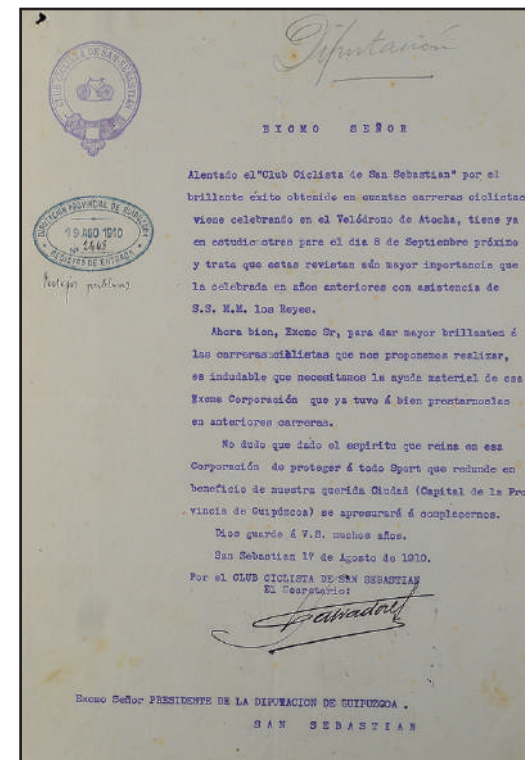
Solicitud de ayuda económica del Club Ciclista de San Sebastián a la Diputación Provincial de Guipúzcoa para organizar carreras en el Velódromo de Atocha. Gipuzkoako Probintzia Aldundiari Club Ciclista de San Sebastián elkartearen dirulaguntza eskaera Atotxako Belodromoan lasterketak antolatzeko. Demande de subvention du Club Ciclista de San Sebastián à la Députation provinciale de Guipúzcoa pour l'organisation de courses au Vélodrome d'Atocha.

AGG-GAO JDIT1517/8182

1897

Anuncio de carreras ciclistas en el Velódromo de la Alameda. Alamedako Belodromoko txirrintu lasterketen iragarria. Annonce de courses cyclistes au Vélodrome de la Alameda.

IEA. El Diario de Huesca 13 de agosto de 1897



Del interés por el ciclismo en ruta son buena muestra los documentos conservados en relación a la disputa de múltiples pruebas y carreras ciclistas durante el primer tercio del siglo XX. En algunos casos estas competiciones fueron programadas como espectáculo dentro de otras celebraciones, como así ocurrió en 1912 con la prueba ciclista celebrada en Pamplona con motivo de los festejos por el VII Centenario de la Batalla de las Navas de Tolosa (1212). Sin embargo, en otras ocasiones estas carreras se promovieron por clubes deportivos y otras entidades como celebraciones puramente centradas en el ciclismo. Entre estas últimas pueden contarse el Circuit des Vêtements Lapasserie en Pau, la Vuelta a Guipúzcoa, el Gran Premio de la República en Eibar, el Gran Premio de San Lorenzo Ciudad de Huesca o la Vuelta Ciclista al País Vasco.

Les documents qui ont été conservés et qui traitent de multiples épreuves et courses cyclistes au cours du premier tiers du XXe siècle sont autant de preuves de l'intérêt suscité par le cyclisme sur route dans nos territoires. Dans certains cas, ces compétitions étaient programmées comme un spectacle parmi d'autres célébrations, comme ce fut le cas en 1912, avec l'épreuve cycliste qui s'est tenue à Pamplune dans le cadre du VIIe Centenaire de la bataille de las Navas de Tolosa. Dans d'autres cas, ces courses étaient directement prises en charge par des clubs sportifs et d'autres organismes. Parmi celles-ci, on peut citer le Circuit des Vêtements Lapasserie à Pau, la Vuelta a Guipúzcoa, le Grand prix de la République à Eibar, le Grand prix de San Lorenzo Ciudad de Huesca ou la Vuelta Ciclista al País Vasco.

Errepideko txirrindularitzaren arrakastaren berri argia ematen digute XX. mendearen lehen herenean jokaturiko hainbat txirrindularitza probak eta lasterketari buruz kontserbatu diren dokumentuek. Batzuetan, lehiaketa horiek ikuskizun gisa programatu ziren beste ospakizun batzuen barnean, hala nola Iruñean 1912an izandako txirrindularitza proba, Navas de Tolosa Guduaren (1212) VII. Mendeurreneko jaien kariaz egindakoa. Nolanahi ere, bestetan lasterketa horiek kirol klubek eta bestelako entitateek eragindakoak ziren, txirrindularitza beste helbururik ez zuten ospakizun gisa. Ondokoak azken horietarik ziren: Circuit des Vêtements Lapasserie Pauen, Vuelta a Guipúzcoa, Gran Premio de la República Eibarren, Gran Premio de San Lorenzo Ciudad de Huesca edo Vuelta Ciclista al País Vasco izenekoak.



▲ 1930

Equipo Styl en la VII Vuelta Ciclista al País Vasco.
Styl taldea VII. Euskal Herriko Itzulian.
Equipe Styl lors de la VIIe Vuelta Ciclista al País Vasco.

AGN. AP_GALLE-B-179



1930 ►

Circuit des vêtements Lapasserie.

AD64. FRAD064019_7Fi0204

La definitiva extensión popular del ciclismo vino dada por el éxito y capacidad de atracción de las grandes carreras anuales de ciclismo en ruta por etapas como son el Tour de Francia y la Vuelta Ciclista a España. La prueba francesa tuvo su primera edición ya en 1903 con un formato reducido que en siguientes ediciones se ampliaría. Por su parte, la primera Vuelta Ciclista a España tuvo su edición inaugural en 1935. Tanto una como otra han programado etapas de forma recurrente por el espacio pirenaico.

En paralelo a este éxito, el ciclismo asistió a una creciente oficialización y normativización de su práctica a través del nacimiento y consolidación de federaciones nacionales e internacionales de esta disciplina deportiva y su inclusión en el catálogo de deportes olímpicos.

Le cyclisme a définitivement acquis une notoriété populaire grâce au succès de grandes courses annuelles sur route par étapes telles que le Tour de France et la Vuelta Ciclista a España. L'épreuve française a connu sa première édition dès 1903, avec un circuit réduit qui allait s'étendre lors des éditions suivantes. Pour sa part, la première Vuelta Ciclista a España a été inaugurée en 1935. Les deux épreuves ont organisé de manière récurrente des étapes dans l'espace pyrénéen.

Parallèlement à ce succès, le cyclisme s'est progressivement institutionnalisé. La pratique du cyclisme a été réglementée, favorisée par la création et la mise en place de fédérations nationales et internationales. De même, le cyclisme, tant sur piste que sur route, y compris la spécialité plus récente de cyclisme de montagne, figure au catalogue des sports olympiques.

Frantziako Tour-a eta Espainiako Vuelta bezalako urtean behingo errepideko txirrindularitza lasterketa handien arrakastak eta erakarpen ahalmenak txirrindularitzaren behin betiko jendarteko arrakasta ekarri zuten. Frantziako proba 1903an jokatu zen lehen aldiz, nahiz formatu mugatuan, ondoko urteetan zabalduko zena. Lehenengo Espainiako Vuelta 1935ekoa da. Batak zein besteak hainbat etapa programatu dute behin eta berriro piriniar eremuan.

Arrakasta horrekin batera, txirrindularitzaren praktika ofizialduz eta arautuz joan zen kirol diziplina horren federazio nazionalak eta nazioartekoak sortu eta sendotu ahala eta kirol olimpikoen katalogoan sartzeren ondorioz.



◀ 1954

Tour de Francia de 1954. Etapas Bayona-Pau y Pau-Luchon: etapa de montaña.
Frantziako Tourra. Baiona-Paue eta Paue-Luchon etapak: mendiko etapa.
Tour de France. Étapes Bayonne-Pau et Pau-Luchon : étape de montagne.

AD64. FRAD064009_10Fi00424

La historia de la popularización y conversión del uso de la bicicleta en disciplina deportiva propulsó consiguientemente la demanda de fabricación de velocípedos de dos ruedas. En este ámbito, tras una primera etapa en la que la producción de bicicletas siguió parámetros artesanales, la actividad se industrializó dando lugar a la aparición de talleres y empresas dedicadas a la industria de la bicicleta. Un campo éste en el que adquirió y conserva en la actualidad notoriedad la ciudad de Eibar que durante el primer tercio del siglo XX y a raíz de la nueva legislación que restringió en España la posesión de armas por particulares, reconvirtió parte de lo que había sido su afamada industria armera, a la fabricación de bicicletas.

Ces démocratisation et transformation de l'utilisation du vélo en discipline sportive ont évidemment intensifié la demande de fabrication de vélocipèdes à deux roues. Dans ce contexte, après une première étape au cours de laquelle la production répondait à des paramètres artisanaux, l'activité s'est industrialisée pour donner naissance à des ateliers et entreprises consacrées à l'industrie du vélo. C'est un domaine dans lequel la ville d'Eibar a acquis et possède toujours une grande notoriété. En effet, au cours du premier tiers du XXe siècle et à la suite de la nouvelle législation qui a restreint en Espagne la possession d'armes par des particuliers, la ville a reconverti une partie de ce qui avait été sa célèbre usine d'armes en fabrication de vélos.

Bizikletaren erabileraren jendarteratze eta kirol diziplina bilakatzearen historiak, ondorioz, bi gurpileko belozipeden fabrikazioaren eskaera bultzatu zuen. Esparru horretan, artisautza parametroetan oinarrituriko lehen aldiko bizikleta produkzioaren ondoren, jarduera hori industrializatu zen, bizikletaren industriari ekiten zioten tailerrak eta enpresak azaltzeko bidea emanez. Alor honetan Eibarko hiriak ospe ona lortu zuen eta oraindik kontserbatzen du; izan ere, XX. mendearen lehen herenean eta Espainian pertsona pribatuek armak izatea murriztu zuen legeria berriaren ondorioz, Eibarko armagintza ospetsua izan zenaren zati bat bizikleten fabrikaziora egokitu zen.



▲ 1933

Circuit des vêtements Lapasserie.

AD64. FRAD064019_7FI0204

Edición / Edizioa / Édition

Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques
Diputación Provincial de Huesca
Gipuzkoako Foru Aldundia, Diputación Foral de Gipuzkoa,
Gobierno de Aragón, Departamento de Educación, Cultura y Deporte
Gobierno de Navarra, Nafarroako Gobernua

Selección de documentos y redacción de textos / Dokumentuen aukeraketa eta testuak idaztea / Sélection de documents et rédaction de textes

George-André Banguio-Mendibil
Beatriz Buesa
Tere Garcia-Larrache
Juan José Generelo
Valle Piedrafita
Diego Val
Gabriela Vives

Procedencia de los documentos / Dokumentuen jatorria / Lieu de conservation des documents

Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques (AD64)
Archivo y Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca (ADPHU y Fototeca DPHU)
Instituto de Estudios Altoaragoneses (IEA)
Archivo General de Gipuzkoa, Gipuzkoako Artxibo Orokorra (AGG-GAO)
Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa-Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa (AHPG-GPAH)
Untzi Museoa-Museo Naval (UM-MN)
Archivo Histórico Provincial de Huesca (AHPHU)
Archivo Real y General de Navarra (AGN)

Traducciones / Itzulpenak / Traductions

Cabinet d'interprétation CMB
TISA (Luis Manterola)

Diseño editorial / Diseinu editoriala / Conception éditoriale

Raster Digital

Impresión / Inprimatu / Impression

Gráficas Arga

ISBN 978-84-235-3504-0

D.L. NA 2920-2018

Pau
Bayonne
Donostia/San Sebastián
Pamplona/Iruña
Huesca

2018-2019