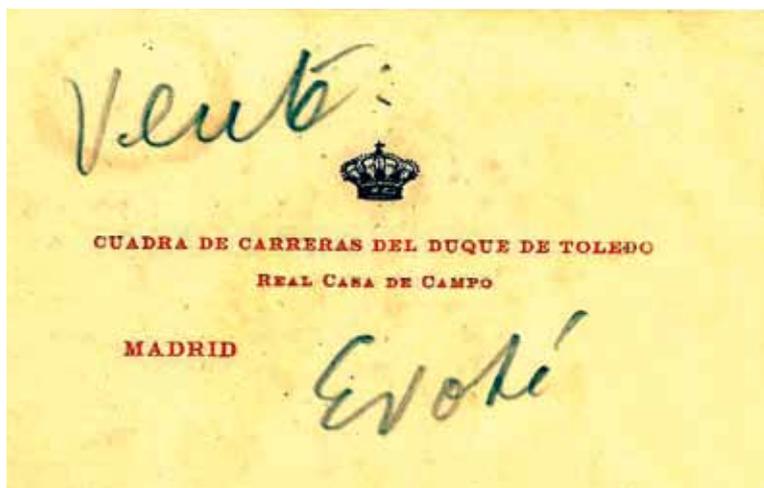


UNA TARJETA DE *REAL PRESENCIA*

La Europa del turf sabe que el primer domingo de octubre todas las miradas convergen en el escenario de Longchamp, porque allí se corre el Arco de Triunfo, la carrera que enfrenta a los mejores caballos del continente de 3 y más años sobre 2.400 metros. En España en otro domingo de octubre, para evitar la coincidencia, se celebra una réplica a nuestra escala de esa carrera, que los no habituales de nuestro hipódromo puede que no alcancen a interpretar el significado pleno de su instauración. Entenderán, sí, que es un homenaje, pero no la exacta justificación en cuanto a los méritos de la personalidad a la que se honra cuando en esa otoñal jornada de octubre, se esté celebrando el Memorial Duque de Toledo.

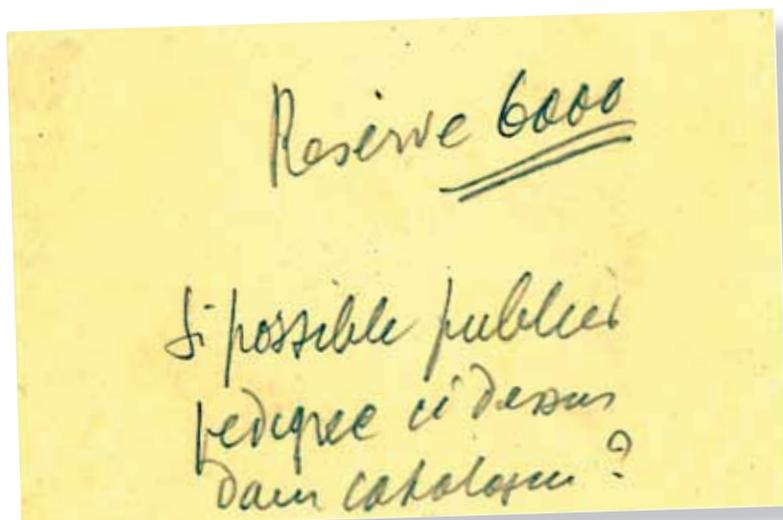


Por Francisco **SALAS**

EL OTRO PRIMER HIPÓDROMO DE SAN SEBASTIÁN

Era en San Sebastián y el Rey don Alfonso XIII procedía a inaugurar el primero de los 4 hipódromos que su imparable afición le impulsaría a promover durante el tiempo del que pudo disponer para ello. Había cumplido 21 años y corría el día 16 de agosto de 1907... En absoluto es que hayamos bailado las fechas por que lo cierto es que en ese día el Rey inauguraba el hipódromo de Los Juncas, situado al pie de las primeras estribaciones del Monte Igueldo, bajo lo que actualmente es el restaurante Recondo y muy próximo a las Marismas de Ondarreta lugar donde en 1903, en una manifestación más de la cercanía del monarca hacia todo lo hípico, asistiría al concurso hípico de saltos organizado por primera vez el año anterior y del que será Presidente en el siguiente.

En esas Marismas cercanas estarán los inicios del Club Hípico Loyola, del que también se constituirá en muy especial puntal. Aquella primera temporada promovida por la Sociedad San Sebastián Turf-Club que presidió el conde de Tovar, se ciñó a 3 jornadas los días 16, 20 y 21 de agosto celebradas en ese hipódromo que tuvo desde el primer día la condición de provisional y en las que se disputaron 5 carreras por jornada, una de ellas en la modalidad de steeple-chasse, siendo el Gran Premio de San Sebastián la prueba mejor dotada con 10.000 pesetas de la que resultó ganador un



En el reverso de la tarjeta, nota de puño y letra de S.M. El Rey Alfonso XIII para su entrenador Adolphe De Neuter.



Alfonso XIII y Ruban portada ABC por su triunfo en el Gran Premio de Madrid.

caballo que no guardando relación con el famoso hijo de Doncaster compartiendo el nombre de Bend'or.

LASARTE, FELIZ REALIDAD

Los terrenos sobre los que estaban cimentados Los Juncales demostrarán lo que ya se sabía en cuanto a lo poco adecuados que eran para el uso de la actividad pretendida, razón por la que no prosperará su continuidad. Pero la idea había germinado y la búsqueda del emplazamiento idóneo continúa hasta que en 1913 entre un ramillete de posibles es seleccionado el que se considera más apropiado, que se localiza en la Vega de Lasarte. Dado ese paso no avances visibles hasta que conociendo el Rey Alfonso XIII la suspensión que desde ese 1915 está pesando sobre la organización de carreras en Francia, decidida en tiempos del ministro francés de el partido Republicano Socialista, Rene Viviani, a resultas de la intervención de su país en la I Guerra Mundial, nuestro monarca interpreta que tiene forzosamente que existir una demanda de los propietarios que compiten en Francia por mantener una continuidad en seguir compitiendo y seleccionando a sus caballos y que por razones de cercanía a su frontera, puede perfectamente ser San Sebastián el punto de encuentro que sirva para culminar tal objetivo.

Ese convencimiento del rey anima a las fuerzas vivas de la ciudad a emprender la difícil empresa de una construcción, que arrancando en enero,

tenga una fecha obligada de terminación que en ningún caso pueda sobrepasar el mes de julio de ese mismo año de 1916. Los plazos más que un reto parecen una quimera, no digamos nada si en nuestros días lo comparásemos con las obras recientes de La Zarzuela y los medios técnicos de una y otra época. Para todo este proyecto el rey consigue que la responsabilidad recaiga en el fundador del Gran Casino, el acaudalado belga George Marquet que tendrá una determinante contribución en que la empresa se llevara a efecto, concluyéndola puntualmente para la inauguración



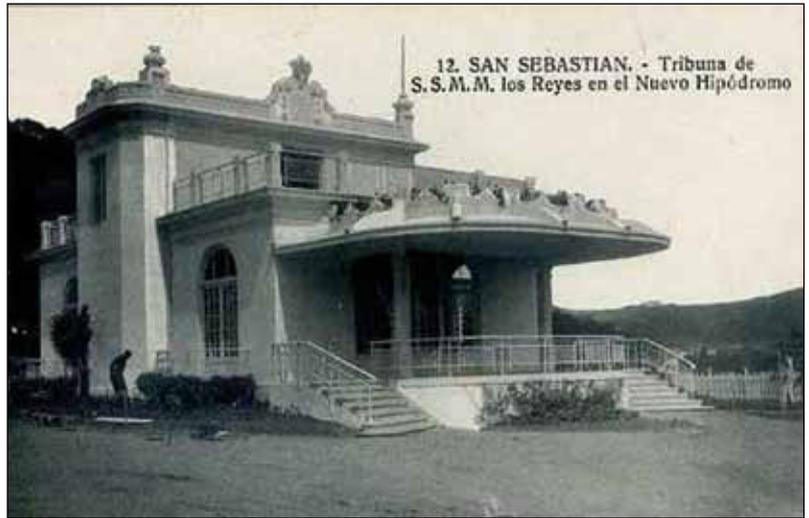
Inauguración en 1907 del hipódromo de los Juncales.

→ REPORTAJE

en la fecha prevista del 2 de julio, con la lógica asistencia en pleno de la familia real.

Sobre lo que había sido tierra pantanosa levantar un hipódromo y concluirlo en poco más de 100 días se antoja como una proeza titánica, que llevó a término la concesionaria Olasagasti y Cia. (Con el asesoramiento técnico del propio Marquet y Adolphe de Neuter en lo que compete al área específica de carreras), y más cuando entre el 1 de marzo y mediados de mayo apenas hubo día en que no lloviera torrencialmente. Con esa incertidumbre irían muchos de las personas que terminado el concierto en el bulevard y tomado el aperitivo, caminaban hacia la estación de Amara para tomar el tren de las 15,10, que 16 minutos después les situaría en el hipódromo por la única vía de acceso que no quedó colapsada.

Y allí, para asombro de incrédulos, ante la pista oval trazada a la americana de 1.525 metros de cuerda y una recta de 1.000 cubierto todo de una arena obscura traída de Deba en 800 vagones de tren o los 3 kilómetros de alcantarillado necesarios, y frente a su recta de meta, alzado, estaban la tribuna regia; el graderío de dos plantas con escaleras de mármol y capacidad para 2.000 personas; los 20.000 curiosos espectadores, que pese a la tarde desapacible (que según alguna crónica devino en su transcurso en segunda edición del diluvio universal), trazaban todos con una imaginaria rúbrica, la frase que bien pudo ser la constante de toda esta peripecia: Prueba superada; Allí también estaban presentes los principales propietarios europeos: Vanderbilt, Cohn, Tourne, los condes de Estournel y el de Castelbajac, Thorne, Say o Negropontes. ¿Quién ante estas personas podía otorgar credibilidad a un proyecto de tan inverosímil consecución?, quién pocos días antes convocaría a los Cohn, Vanderbilt y compañía, para a pie de obra despertar en ellos un entusiasmo tal como para que reservaran 80 y 35 boxes, de los 100 construidos en el propio recinto y 250 en los alrededores; y con todo aquello los protagonistas máximos: los caballos, y a la cabeza de ellos el que



Vista delantera de la tribuna real.

esa tarde inaugural ganaría el Gran Premio de San Sebastián, que en el correr de los años sería uno de los 5 pilares modernos de la raza: Teddy. La prensa internacional fue categórica ante estos hechos: San Sebastián galopaba velozmente para situarse como el primer destino playístico del mundo.

Don Alfonso ha visto claro como su iniciativa en San Sebastián ha cumplido con todos los objetivos que la principiaron, de la misma manera que el acierto de responsabilizar a Marquet en todo aquel proyecto no había podido deparar mejores resultados. Con la fotografía en que son mostradas las Guías de Carreras del 16 al 19 y las de años precedentes, la mayoría de inexistente edición, se establece una casi grosera metáfora entre el antes y el después de su contribución a nuestras carreras. Incluso desde la perspectiva actual nos puede causar entre mezcla de vértigo y asombro el que de los meses que van de julio a mediados de octubre, en aquel recinto levantado, como suele decirse de un día para otro, a ritmo de tres reuniones por semana, se pudieran organizar en ese plazo 41 jornadas de carreras. Al abrigo de tal éxito era casi obligatorio que de aquel milagro se gestase algún nuevo proyecto.

Llegados a este punto y para mejor interpretar el momento y las situaciones en que se inicia la estrecha y fructífera relación fraguada en torno a dos objetivos que son de gran trascendencia para el monarca, es considerado de interesante saber cómo se conocieron estas dos personalidades tan relevantes en sus respectivos ámbitos, que sincronizados en un casi perfecto tándem tuvieron la posibilidad de llevar a término verdaderos megaproyectos en plazos de tiempo insignificantes y que tan provechosas consecuencias tendrían para la materia de nuestro interés. Marquet tenía en propiedad, amén de una fábrica de coches en Bélgica, diversos hoteles por Europa, entre ellos uno en Deauville y allí en sus cercanías, concretamente en el hipódromo de Le Touques, parece que fue donde se conocieron, a finales de 1910.

Por ello cuando tras el de Lasarte deciden promover inmediatamente para el año siguiente la

Vista posterior a la tribuna.





creación de otro nuevo hipódromo en Santander, la pretensión que aparenta ser totalmente descabellada para muchos santanderinos, resulta totalmente fundamentada conociendo los sólidos avales que portaban sus promotores, que fijan su construcción para pocos meses después en las proximidades del Faro del Cabo Mayor de la capital cántabra, justo en el barrio residencial inglés de Buena Vista donde residían los técnicos de la empresa que explotaba las minas de Río Tinto.

SANTANDER-BELLA VISTA EL CUARTO HIPÓDROMO

Santander y San Sebastián eran las dos ciudades del Cantábrico donde la familia real compatibiliza sus vacaciones estivales y muy probablemente por esta coincidencia se repetiría el 2 de septiembre de 1917 una parecida celebración en esta ciudad a la acontecida en San Sebastián año anterior y como entonces, con la presencia de la Familia Real y George Marquet, como primeros factórum de la idea, son inauguradas en esa fecha las carreras en el hipódromo de Bella Vista, sobre unos terrenos que serán cedidos por el ayuntamiento.

Allí coincidirán también destacadas cuadras europeas; a la cabeza la escuadra de Cohn. Pese a tanta importante oposición deportiva el Duque de Toledo, con Urania, ganaba en la carrera inaugural. La prueba de obstáculos fue para el insigne jinete Adolfo Botín a lomos de Epsilon. Al año siguiente se programan 12 reuniones que comenzarán el 30 de junio. En esta segunda temporada en 1918 participa un potro del americano Vanderbilt, de nombre Tchad que al año siguiente terminada la contienda y ya con los caballos corriendo en sus países de procedencia, será el ganador en el Derby francés. La vida de ese hipódromo será efímera pero no así las construcciones ligadas a su bucle impulsor: el Gran Casino, el Hotel Real o el Palacio de la Magdalena. En este último por deseo del monarca se construye un campo de polo ya operativo desde 1918 en el que dará continuidad a este deporte que personalmente venía practicando y del que fue ferviente introductor en España. Estando reconocido como el primer monarca europeo que

Desde la tribuna real, vista lateral de la tribuna preferente.

lo practicó, incluso en partidos abiertos a pública asistencia.

Primero recuperando el antiguo existente en la Casa de Campo, actualmente conocido como Club de Campo Villa de Madrid y costeadando otro en La Granja en 1910 y después inaugurar en 1915 el del Club Puerta de Hierro y al tiempo, animando a los jinetes a iniciarse en su participación al juego, sobre todo entre los miembros del estamento militar. No debiendo ser precisamente poca su influencia para que en España se pasara de una incipiente práctica en este deporte del polo, a ganar sendas medallas de plata y bronce en los Juegos Olímpicos de 1920 y 1924.

De todo lo recogido se interpreta que el rey Alfonso XIII por encima de la modalidad en que interviniese, era un apasionado del caballo en grado superlativo y que no muy a la zaga va su entusiasmo hacia el turismo visto como una perspectiva de progreso para España, y como todas sus iniciativas en favor de lo primero están también apuntando positivamente a lo segundo. Así, cuando dando respuesta a un encargo recibido en 1910, impulsado por el rey, el marqués de la Vega Inclán toma la dirección de la Comisión Regia de Turismo, institución que representará el poner la primera piedra a la Red de Paradores Nacionales, y aunque no llegará hasta 1926 el momento en que se plantea construir un alberge para excursionistas en la sierra de Gredos, el rey abraza personalmente la tarea de localizar sobre el terreno el lugar concreto de su ubicación. Para sentar debidamente el perfil de su interés hacia lo turístico, es de notorio conocimiento que preocupado el monarca por la carencia en Madrid de una instalación hotelera del rango que la capital entiende que merece y precisa, en 1908 promoverá la construcción del que concluido en 1910 será ese Hotel Ritz. Sin embargo en 1911 George Marquet animado por el rey intentó

Alfonso XIII con el Marqués de San Miguel y George Marquet de espaldas.



Su Majestad Alfonso XIII fue un gran entusiasta del juego del polo, el cual fomentó y ayudó a difundir.



comprar el Hotel Ritz, pero como su propuesta no fue aceptada por el conjunto de accionistas, frente aquel edificio tras sólo 18 meses, 8 en su parte constructiva (para la que ya se empleará el hormigón armado), levantará el belga el Hotel Palace en 1912. Corriendo el tiempo en 1926 conseguirá la propiedad de ambos hoteles, que será mantenida por sus descendientes hasta que decidan su venta en 1978.

Reabiertos los hipódromos franceses una vez terminada la contienda, las dos ciudades del Cantábrico verán reducido el potencial de sus carreras, pero tanto para San Sebastián como para Santander quedará el provecho subyacente de lo cons-

truido y una perdurable estela cosmopolita ligada a la historia de esas dos ciudades y sus gentes. Todo ese impulso dado en pro de las carreras españolas tenía llegado el momento que repercutir en la capital del reino. Alfonso XIII trasladará a Madrid todo el equipo creado para la competición en 1916. Así durante 15 años el jockey americano Lucien Lyne culminará multitud de triunfos en La Castellana, formando perfecto tándem con su suegro, el preparador de origen belga Adolphe de Neuter, que compatibilizaba estas funciones con la de ilustrado cronista divulgador de sus experiencias sobre el turf internacional que ira resumiendo desde 1898 en diez tomos sucesivos recopilados bajo el título *Memoire d'un entraîneur*, deteniéndose en ilustrativos capítulos de diverso enfoque que convertirían su obra en una de las más singulares salidas de la pluma de un profesional y en la que por lógica deducción era esperable encontrar testimonios de su periplo español, sobre todo cuando el primer tomo publicado por la editorial belga Knapp vio la luz en 1925 para concretar su décima y última entrega en 1932, época que encaja casi de pleno con su estancia en España.

Sin embargo son tan mínimas las referencias en este sentido, que de prácticamente nada nos han servido a la hora de recopilar información para este trabajo.

LEGAMAREJO ARANJUEZ

Por respetar el hilo conductor se ha enlazado La-sarte con Buena Vista pero cronológicamente el tercer hipódromo auspiciado por el monarca no será el de la capital santanderina sino el de Aranjuez, pues allí el 24 de mayo 1917 se procedió a la apertura del recinto que fue construido en terrenos

Victorias del Duque de Toledo

Año	Victorias	V. ext.	Ganancias	Puesto	1º en la Estadística anual
1916	30	1	154.400	2º	J.D. Cohn
1917	48	1	172.575	2º	Marqués de Villamejor
1918	42		174.850	3º	Marqués de Villamejor
1919	64		238.625	2º	Cimera-Martorell
1920	25		300.462	1º	Duque de Toledo
1921	27		216.922	2º	Joseph Lieux
1922	37		624.730	1º	Duque de Toledo
1923	13		101.940	3º	Conde de la Cimera
1924	10	6	133.760	3º	Conde de la Cimera
1925	10	1	182.900	4º	Barón de Velasco
1926	19		99.050	3º	Conde de la Cimera
1927	25		112.340	2º	Conde de la Cimera
1928	23	2	130.470	2º	Conde de la Cimera
1929	18	5	195.802	2º	Conde de la Cimera
1930	22	16	107.502	2º	Conde de la Cimera
	413	16			



der. Hipódromo de Bella-Vista, S. M. la Reina paseando.

del Real Patrimonio a instancias, una vez más, del esfuerzo pecuniario del monarca. Para favorecer la llegada de aficionados 3 kms. antes de la parada en Aranjuez se construye un apeadero que facilitara el rápido acceso a Legamarejo, nombre que toma de Soto de Legamarejo, paraje donde en un marco natural impresionante se localizará este hipódromo de rectas de 500 metros y pista de hierba, las tribunas son de madera de La Granja formando al decir de los habituales, un conjunto perfecto con el entorno circundante, obra toda ella que fue confiada al caballero mayor Marqués de

Viana apoyado en la logística que es propia del turf, en las recomendaciones al respecto hechas por De Neuter. Circuló ese mismo año 17 el rumor de que Legamarejo se creaba con intención de sustituir a La Castellana, lo que siendo un rumor sin fundamento terminaría indeseablemente por cumplirse a medias 15 años después.

Como deportista que ejercía con verdadero espíritu competitivo en variadas disciplinas, la contribución del soberano, con ser ya mucha, no podía quedarse en aunar voluntades o servir de relevante avalista al proyecto. En coherencia con su activa



Paddock de Legamarejo.



El hipódromo de Legamarejo el día de su inauguración.

naturaleza, desde el principio se aplicó en equipar convenientemente de caballos que pudieran defender los colores morados con la cruz de borgoña encarnada de su cuadra, para la que abrazó la denominación de uno de sus títulos nobiliarios: Duque de Toledo.

Para cubrir este importante aspecto en los años siguientes ira constituyendo su cuadra con sucesivas compras. La primera procederá de la venta de un nutrido lote perteneciente al preparador Jean Lieux y de ella provienen ejemplares entre los que sobresale Antivari, que luego destacará como semental y los Boticelli, Inkermen o al año siguiente, Baccara, Zorobabel o Urania, que cada año tendrán continuidad con nuevas y numerosas incorporaciones, así en 1919 el conde de St Phalle le venderá un lote entre los que están Brabant, Menthe, Roman y Ronce. Pese a ello y porque la competencia es dura su primera victoria en la estadística no la logrará hasta 1922, año al triunfo de Rubán en el Gran Premio de San Sebastián que sería conocida en todo el orbe turfístico como la carrera del Medio Millón, pues nunca antes dicen que se había repartido en el mundo premio de semejante volumen (aunque esto sea francamente dudoso), que sólo pudo salir de las arcas reales; aunque tampoco se descarta la efectiva contribución de Marquet. Era tal el nivel de los 16 participantes, entre ellos Franklin, flamante ganador de la reciente Coronación Cup de ese año y al que el soberano pretendió comprar porque la victoria de Ruban, pese



a venir de ganar el Villamejor y el Nouvel An, era como indicaba su cotización de 40/1, poco probable. Sin embargo una estratégica monta de Lyne en punta, cambiándose en la recta del exterior a los palos, le permitió alcanzar el sonado triunfo. La nómina de importados continuará creciendo hasta que van naciendo sus primeros nacionales, caso de Souvenir de Bayonne y especialmente Bolívar, un hijo de Antivari con el que ganará grandes premios durante los 4 años que van de 1924 a 1927 hasta vencer en un total de 24 ocasiones. Con caballos criados por él como Boldi o Toison d'Or o Antigone y posteriores importaciones, tales como Centaure, Tatler, Edipe Roi, Mauriac, Tombeur y St. Bai, mantendrá su cuadra en un primer plano hasta que a finales de 1930 donde presagiando las extremas situaciones que pudieran acontecer, toma la que debió ser dura decisión de disolver su cuadra.

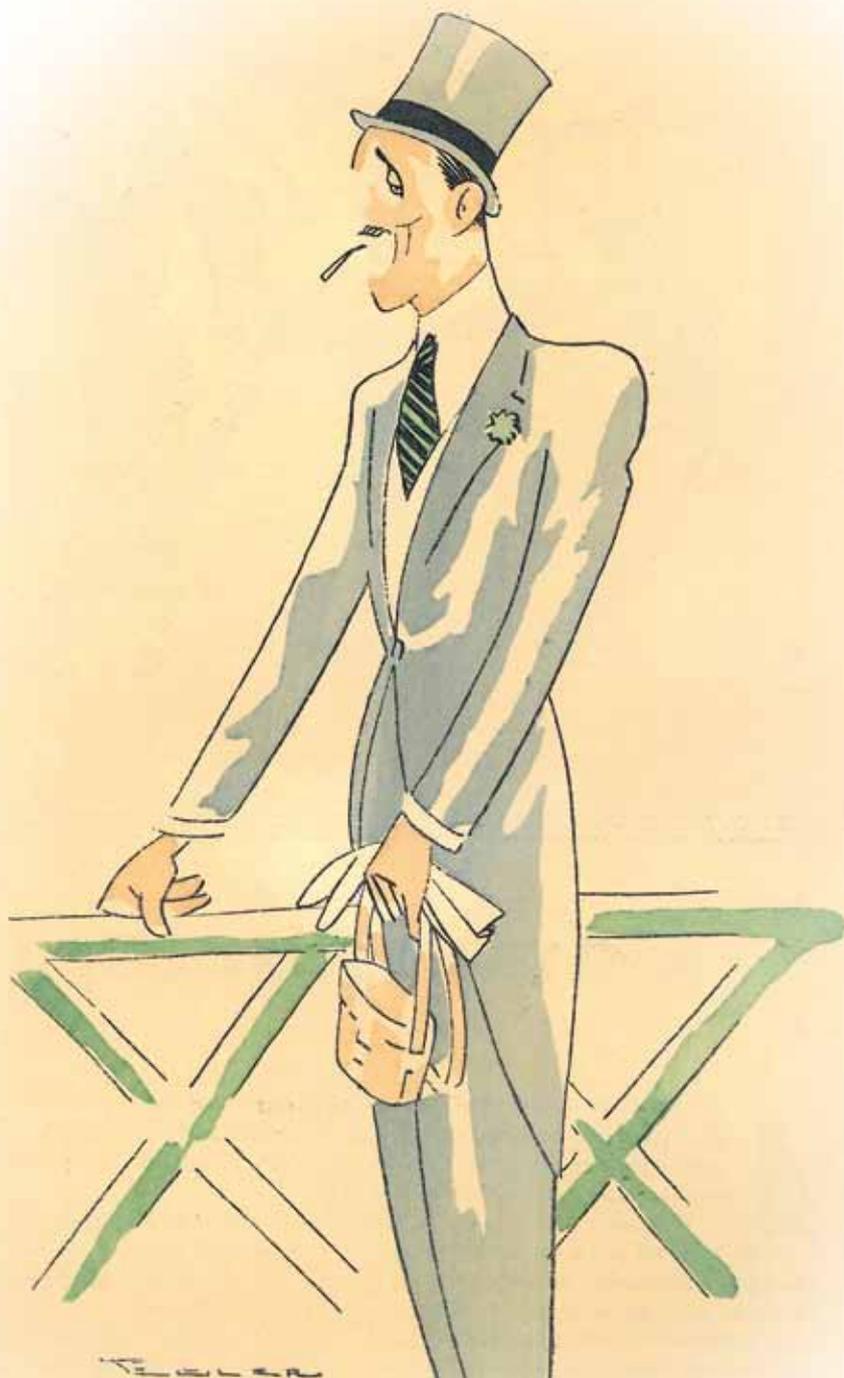
Consecuencia del empeño puesto en armar una potente cuadra serán sus excelentes clasificaciones en las estadísticas de propietarios donde en 1916 irrumpe con una 2ª posición tras el inasequible Cohn. En las dos siguientes se verá superado por el Marqués de Villamejor y en la de 1919 por la Asociación Cimera - Martorell, para conseguir por primera vez el entorchado en 1920 doblegando a la coalición ganadora el año anterior. Joseph Leixu le superará al siguiente pero en el 22 conquistará clamorosamente su segunda estadística con la significativa aportación de Ruban. Los cuatro años comprendidos entre 1923 y 1926 representarán un pequeño bache al ocupar terceras plazas, para repuntar en los tres siguientes obteniendo la segunda posición en todos ellos tras el conde de la Cimera.

Su última victoria tuvo lugar el 23 de noviembre en premio Teddy con The Barth y la última carrera con sus colores en pista fue justo una semana después en la carrera que cerraba la jornada de clausura de la temporada, con Sceptre d'Or no colocándose en el Go and Win. A la siguiente temporada sus colores ya no participarán.

Eso es tan historia como lo es la más retrotraída de sus primeras adquisiciones que como es fácil imaginar, portaban una genealogía notabilísima, que pensando en su potencial reproductor era lógicamente obligado el someter a prueba; aunque una elevada proporción de lo importado la constituyesen machos. Para tal fin el monarca no duda lo más mínimo y ya en el año 1916 adquiere tres fincas limítrofes al hipódromo, de nombres Amasorrain, El Olló y Lore-Toki, que unidas representan unas 40 hectáreas; extensión claramente desorbitada para servir simplemente de alojamiento para una cuadra de carreras, por muy numerosa que esta fuera. En esa compra

prima la consideración de que esa zona es muy apropiada para criar purasangres, pues no debe olvidarse que en Aranjuez y desde su infancia el monarca viene manteniendo en plena actividad y con significativa presencia de una sección que de ejemplares de esta raza (que también procede a reinstalar allí en 1917), la que en esos momentos era la segunda yeguada en activo más antigua de Europa. Aquella compra de terrenos no llevaría inducida que muchos de los ejemplares allí criados fueran el baluarte de su cuadra de carreras; aunque sí contribuiría de forma capital en favor de la cría española cuando a partir de los años 40, precisamente decidido el asentamiento en aquellas praderas de la Yeguada Militar, justo de ese establecimiento renacerían las esperanzas en que todavía era posible una cría nacional competitiva. Quedémonos en que nada es perdurable, ni tampoco enteramente destructible. Que existe tránsito, memoria y un incierto vaivén.

**Caricatura del Rey,
por Pellicer.**



**Colores de la chaquetilla
del Duque de Toledo.**