

BARCELONA, PACO GODIA I EL MOTOR

Una ciutat i un pilot,
agermanats per una
passió comuna



Fundació Barcelona Olímpica

FUNDACIÓN
FRANCISCO
GODIA





BARCELONA, PACO GODIA I EL MOTOR

Una ciutat i un pilot,
agermanats per una
passió comuna

Autor:
Valentí Fradera i Pérez

2024



Fundació Barcelona Olímpica

FUNDACIÓN
FRANCISCO
GODIA

Editat: Fundació Barcelona Olímpica (FBO) i Fundación Francisco Godia.

© BARCELONA, PACO GODIA I EL MOTOR. UNA CIUTAT I UN PILOT, AGERMANATS PER UNA PASSIÓ COMUNA.

Fradera i Pérez, Valentí. 1a edició – Barcelona, Espanya: 2024.

La Fundació Barcelona Olímpica (FBO) és l'editora d'aquest volum. El lector ha de ser conscient que hi ha part de la documentació continguda en el volum (imatges, gràfics, textos) subjecta a drets d'autor. En aquest sentit, el lector haurà de complir les següents normes:

- El lector no podrà reproduir ni obtenir còpies dels textos, gràfics o imatges del volum sense el consentiment previ i formalitzat per escrit de l'FBO.
- Per sol·licitar una autorització per reproduir, distribuir i/o comunicar al públic textos, gràfics o imatges del volum ha d'enviar un correu electrònic a ceosamaranch@fbolimpica.es. Només s'autoritzaran usos permesos per la legislació vigent tenint present la titularitat dels drets d'explotació de cada contingut. En cas que l'FBO autoritzi la divulgació de textos, gràfics i/o imatges del volum, indicarà al lector la manera de citar la documentació.
- La utilització dels textos, gràfics o imatges del volum serà exclusivament per compte i risc del lector qui, en cas d'ús inadequat que provoqués perjudicis a tercers, haurà de respondre davant les reclamacions dels perjudicats, exonerant a aquest efecte l'FBO.

Instruccions especials i altres notes:

- Gràfics: Jotalab / Flores, Jaime.
- Tipografies:
 - Títol: Abolition Regular.
 - Subtítol: Acumin Variable Concept / Condensed Semibold.
 - Paràgraf: Acumin Variable Concept / Condensed.
- Disseny gràfic i maquetació: Jotalab / Flores, Jaime.
- Coordinació editorial: Fradera, Valentí i FBO / Sánchez, Luis i Vázquez, Raül.
- Revisió de textos: textos[hub] i Tick Translations Group S.L.
- Coordinació d'imatges: Fradera, Valentí i FBO / Herrera, Cristian i Clavijo, M. Salomé.
- Coordinació de documentació: Fradera, Valentí i FBO / Sánchez, Luis i Vázquez, Raül.

Dipòsit legal: B 19645-2024

ISBN: 978-84-09-65984-5

Imprimeix: Kaizen Producciones Publicitarias - Katana Comunicación S.L.

Imprès a Espanya.

ÍNDEX

Pròleg	4
Introducció	6
Capítol 1: Els pioners	8
Capítol 2: L'estrena de Montjuïc	24
Capítol 3: Pedralbes, la troballa de la postguerra	36
Capítol 4: El Campionat del Món a Barcelona	50
Capítol 5: El retorn de Montjuïc	68
Capítol 6: La resistència a Montjuïc	86
Capítol 7: La Fórmula 1 a Montjuïc	108
Capítol 8: El trist comiat	128
Epíleg	138
Agraïments	144
Referències bibliogràfiques	146
Crèdits imatges	148

PRÒLEG

La Fundació Barcelona Olímpica, amb la col·laboració de la Fundación Francisco Godia i de Valentí Fradera, aficionat i periodista especialitzat en esports de motor, han fet possible aquesta publicació que és el resultat d'un exhaustiu treball d'investigació i recerca, tant pel que fa als continguts com a les imatges.

Des de la seva fundació, un dels principals objectius del Centre d'Estudis Olímpics i de l'Esport Joan Antoni Samaranch, entitat gestionada per la Fundació Barcelona Olímpica, ha estat recuperar la memòria històrica de l'esport barceloní, incloent-hi les entitats, els dirigents, els esportistes i els esdeveniments que han tingut com a escenari la nostra ciutat.

L'esport forma part de l'ADN de Barcelona i, en particular, el vincle amb el món del motor té el seu origen a finals del segle XIX, els anys dels anomenats *sportmen*. El 1899, amb motiu de les festes de la Mercè, es va celebrar una cursa al parc de la Ciutadella. Aquells *sportmen* van obrir el camí per a tot el que va venir després.

Cal destacar que Barcelona pot dir amb orgull que posseeix una singularitat única al món del motor. La ciutat ha estat escenari de dos circuits urbans històrics de Gran Premi: Pedralbes i Montjuïc.

Aquest llibre pretén deixar constància de l'activitat automobilística a Barcelona i subratllar la importància de Francisco Godia, un *gentleman driver*, el primer pilot espanyol que va disputar un Gran Premi del Campionat del Món, i que va tenir un paper clau en la construcció del Circuit de Barcelona-Catalunya. Per tot això, la figura de Francisco Godia és un dels fils conductor d'aquesta publicació.

Una bona mostra de l'estreta relació entre Barcelona i el motor va ser l'exhibició de cotxes de Fórmula 1 que va tenir lloc als carrers centrals de la ciutat el 2024, un esdeveniment inèdit i que va provocar una gran expectació.

Per acabar, les barcelonines i els barcelonins ens sentim orgullosos de la nostra ciutat per molts motius, i l'esport i el món del motor en són un exemple excel·lent.

David Escudé i Rodríguez

Regidor d'Esports de l'Ajuntament de Barcelona i president de la Fundació Barcelona Olímpica

INTRODUCCIÓ

Barcelona és una ciutat esportiva, de molt abans que s'hi organitzessin els reeixits Jocs Olímpics de Barcelona'92. Igualment, és una ciutat amant de l'automobilisme i el motociclisme de fa dècades; molt abans, també, que fos inaugurat el Circuit de Barcelona-Catalunya (el Circuit; tothom identifica aquest nom, amb majúscula inicial i sense cap més afegitó, amb el complex ubicat a Montmeló). Curiosament, els preparatius i la culminació de totes dues fites van coincidir en el temps. La segona meitat dels anys vuitanta i principis dels noranta del segle passat foren uns anys daurats de l'esport a Barcelona.

Igual com la passió per l'esport que va desembocar en els Jocs de Barcelona no va sorgir del no-res, la fal·lera per les curses també té arrels profundes; tan profundes, que l'anhel d'un circuit permanent del màxim nivell mundial a Barcelona va esdevenir un projecte de país d'ençà dels anys seixanta. El Circuit fou el fruit d'una llarga tradició esportiva, industrial, organitzadora... Fou el resultat de la contribució de moltes entitats i molts personatges. Una acumulació de petits granets de sorra que, sumats, van alçar una muntanya majestuosa. Entitats com Penya Rhin i el RACC, i personatges com Paco Godia, l'arquetipus del *gentleman driver* pur, el pilot amateur que competia pel simple plaer de córrer.

La feina d'aquestes entitats i l'entusiasme d'aquests personatges es van conjuminar per fer de Barcelona un cas únic al món. La ciutat ha estat l'escenari de dos circuits de Gran Premi urbans, dins dels seus carrers: Pedralbes, a la part alta de l'avinguda Diagonal, i Montjuïc, un traçat dibuixat al parc de la muntanya màgica. Cap altra ciutat del món pot presumir d'haver tingut dos circuits urbans diferents que han acollit Grans Premis puntuables per al Campionat del Món de Conductors; és a dir, de Fórmula 1. Dos circuits, a més, de característiques diametralment oposades. L'un, ampli i ràpid; l'altre, revirat i selectiu.

Paco Godia va ser un protagonista actiu de la història de tots dos circuits, i el seu suport en l'ombra també fou decisiu per encarrilar el projecte del Circuit. Godia va disputar curses del Campionat del Món a Pedralbes i va cloure la seva carrera esportiva amb una victòria esclatant a Montjuïc, al costat del seu deixeble i pluricampió de curses de muntanya Joan Fernández. Per tant, la figura de Godia serà un dels fils conductors d'aquest relat, que vol deixar constància de l'activitat esportiva automobilística (en circuit) a Barcelona, dins del context de l'època.

Retrat de Paco Godia, al seu estimat Montjuïc durant els anys setanta, exercint de comissari esportiu en un dels Grans Premis de Fórmula 1. No hi falta la característica cigarreta a la comissura dels llavis.

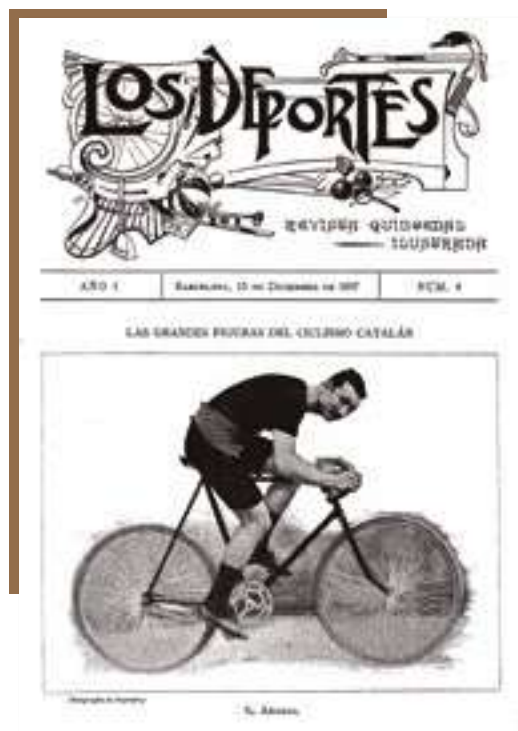


ELS PIONERS

El vincle de Barcelona amb els esports de motor té arrels profundes. A la darreria del segle XIX, les societats urbanes emergents són un terreny adobat per al desenvolupament de nous esports. Aleshores aquest afany competitiu només està a l'abast de les classes benestants, les que tenen prou temps i diners per dedicar-s'hi. En endavant, és clar, la pràctica esportiva es democratitzarà i esdevindrà un fenomen de gran impacte social; de retruc, naixerà l'esport com a espectacle de masses. Però, en els temps pioners, l'esport encara s'anomena *sport*, i la persona que el practica és l'*sportman*.¹

Els *sportmen* practiquen ciclisme, entre d'altres, i quan apareixen els primers automòbils abracen amb entusiasme la nova afició. El denominador comú entre totes dues pràctiques, entre tots dos esports, és que els ginyes respectius tenen una utilitat pràctica, més enllà de ser mers mitjans per a l'exercici esportiu, com una pilota qualsevol.

Aquesta afirmació no és una conclusió derivada d'un estudi històric actual. Ja ho escrivia el periodista Pierre Giffard el 1892, al diari francès *Le Petit Journal*. Així doncs, el que diferencia esports com el ciclisme d'altres de més prosaics, com el tennis o el futbol,



Amb vint-i-dos anys, Paco Abadal era una «gran figura» del ciclisme, com proclama la portada d'un dels primers números de *Los Deportes*, de 1897. Fou un referent a Barcelona en la comercialització de vehicles i la fabricació de carrosseries, i el 1913 fins i tot creà una marca pròpia, Abadal i cia.

¹ Pernau (2008), p. 10.

és que no és «solament» un esport —escriu Giffard, citat per Gabriel Pernau²— sinó un «bé social». És una afirmació que podem fer extensiva a l'automobilisme. En tots dos casos, el bé social és la difusió de la mobilitat personal. Resoldre l'equació de la mobilitat personal fou una conquesta de llibertat per a l'home. I l'home —la humanitat— difícilment podrà renunciar-hi mai.

Per tant, el pas de la pràctica del ciclisme a l'automobilisme fou espontani per a molts *sportmen* pioners. Francesc Serramalera Abadal en fou un dels més representatius. Més conegut com a Paco Abadal, aquest manresà establert a Barcelona fou un dels pioners del ciclisme a Catalunya, a la darreria del segle XIX. Compaginà aquesta pràctica esportiva amb la representació de marques de motocicletes i d'automòbils, de manera que protagonitzà una transició fluida cap a les curses amb vehicles de motor.

El contacte estret amb la veïna França i l'emprenedoria característica de la burgesia catalana convertí Barcelona en un bressol del ciclisme i, de retruc, dels nous esports motoritzats. Encara no havíem encetat el segle XX i la Ciutat Comtal ja va viure una cursa pionera. Se celebrà el 1899 amb motiu de les festes de la Mercè. L'escenari fou el parc de la Ciutadella, on el 1888 s'havia celebrat l'Exposició Universal de Barcelona. A més de curses de bicicletes, la matinal esportiva incloïa sengles proves de motocicletes i de cotxes. Abadal fou un dels tres participants en la de motos, amb una Clément (n'era el representant a Barcelona).

El traçat dins del parc constava bàsicament de rectes i revolts de 90 graus, i amb prou feines tenia un quilòmetre i mig de llargària. Així doncs, la cursa d'autos, programada a vuit voltes, tenia una distància d'uns dotze quilòmetres. Fou una prova pionera, perquè aleshores les curses en *circuit* eren a les beceroles. La competició automobilística havia nascut feia cinc anys encara no, a França, i el format era de ciutat a ciutat, en carretera oberta.

L'inefable Pierre Giffard havia aconseguit que *Le Petit Journal* patrocinés el 1894 la París-Rouen, un *Concurs per a vehicles sense cavalls*. La iniciativa va aplegar una vintena llarga de vehicles, però els historiadors no es posen d'acord sobre si es pot

² Pernau (2003), p. 23.

considerar la primera cursa de la història, perquè la velocitat no fou el criteri principal per a determinar-ne el guanyador. En canvi, la París-Bordeus-París de 1895 ja fou una cursa de velocitat pura. Les curses entre ciutats formen el que l'historiador Javier del Arco denomina «la prehistòria de l'automobilisme».³ Tingueren el seu apogeu entre el 1897 i el 1902, i s'acabaren de cop i volta arran de la París-Madrid de 1903, que va haver de ser interrompuda definitivament a Bordeus, després d'un tràgic reguitzell d'accidents.

En comparació, la cursa del 1899 a Barcelona va ser una modesta exhibició, amb tot just quatre cotxes en la graella de sortida. Del format que tingué, en deriva la rellevància històrica: fou una cursa urbana en circuit, com les que dècades més tard s'havien de celebrar a Pedralbes i a Montjuïc, també a Barcelona.

L'aiguabarreig en aquesta època pionera entre bicicletes, motocicletes i automòbils fa avinent que no es pot parlar d'un començament cartesià de cadascuna de les diferents activitats. Tot plegat fou fruit d'una evolució, que despertà l'entusiasme dels mateixos protagonistes. El desdibuixament de les fronteres entre aquests nous esports també es fa palès en les denominacions emprades per la premsa de l'època. Així, al tombant del segle, les poques motocicletes existents s'anomenen *bicicletes*, i els motociclistes, *ciclistes*. I el terme *motorista* —derivat de *motor*, no de *moto*—, tant pot fer referència al conductor d'un tricicle o una motocicleta, com al d'un automòbil.⁴

Les curses al parc de la Ciutadella es van repetir el 1903 i el 1904. Llavors, però, ja no van ser curses en grup, sinó que els vehicles sortien d'un en un per fer-hi dues voltes (3.600 metres), com si el recorregut fos el tram cronometrat d'un ral·li modern. Amb un automòbil Clément, Abadal en fou el vencedor el 1904, amb un temps de vora quatre minuts. Culinà així la trajectòria de l'*sportman* de l'època, captivat primer per la bicicleta i després pels ginys de motor. Per a deixar-ne constància, el dia de Sant Joan de 1905 se celebrà un quilòmetre llançat a la Gran Via de les Corts Catalanes, entre els carrers d'Entença i Muntaner. La prova estava inclosa en les Festes Sportives de l'Ajuntament,⁵ un detall que referma que els conductors pioners eren *sportmen*, per definició.

³ Del Arco (2004), p. 15.

⁴ Saura (2024), p. 22-23.

⁵ Del Arco (1990), p. 15.

Si hagués nascut quaranta anys abans, tal vegada Paco Godia hauria estat un d'aquests *sportmen*. De segur que hauria rebut amb els braços ben oberts la difusió dels primers vehicles de motor a la seva ciutat. Si més no, li haurien estalviat haver de pedalar!

Un cop encetat el segle xx, el progrés de l'automòbil es va accelerar. El 1904 es creà la reconeguda marca catalana Hispano-Suiza i el 1906 es fundà el RACC, llavors anomenat Reial Automòbil Club de Barcelona (el 1910 amplià l'àrea d'influència a tot el Principat i la B de Barcelona es canvià per la C de Catalunya). Aquest mateix any, el 1906, se celebrà a França el primer Gran Premi de la història, en un triangle de carreteres a tocar de Le Mans, de 103 quilòmetres de perímetre (s'hi havien de fer dotze voltes... en dues jornades).



La portada del primer número de *El Mundo Deportivo* posa en relleu la tirada de l'automobilisme i el ciclisme entre els esports. Observeu la publicitat d'Hispano-Suiza, casa representada pel reconegut *sportman* Paco Abadal.

Sabies que...

La denominació de *Gran Premi* procedia de les competicions hípiques. S'havia fet servir per primer cop per a una cursa d'automòbils celebrada a Pau, al Pirineu occidental francès, en el tombant dels segles xix i xx. La nova tipologia de curses, que substituïen les proves *prehistòriques* de ciutat a ciutat, es disputava en un traçat tancat unint diferents carreteres.



Aquestes competicions van arribar a Catalunya el 1908, quan el RACC organitzà la Copa Catalunya, en el circuit del Baix Penedès. També era una mena de triangle de carreteres, de 28 quilòmetres, que unia les poblacions de Sitges, Sant Pere de Ribes, Canyelles i Vilanova i la Geltrú.

La recta de tribunes durant la Copa Catalunya de 1909, al circuit del Baix Penedès. Observeu la pissarra de velocitats en cada volta a l'esquerra de la imatge.

La iniciativa del RACC anava molt més enllà del mer repte esportiu, puix que la celebració de la cursa també va contribuir a estimular la millora de les vies públiques —llavors, el paviment encara era de terra—, un dels objectius fundacionals de l'entitat, al costat de la promoció de l'esport. A diferència d'aquella cursa pionera al parc de la Ciutadella, la Copa Catalunya fou una prova internacional, la primera en circuit celebrada a l'Estat espanyol, per a vehicles de la categoria Voiturettes (cotxes petits). L'equip oficial Lion-Peugeot va dominar amb el pilot italià Giosuè Giuppone... i en la cinquena posició va entrar Paco Abadal, ara com a pilot automobilístic, també amb un Lion-Peugeot.



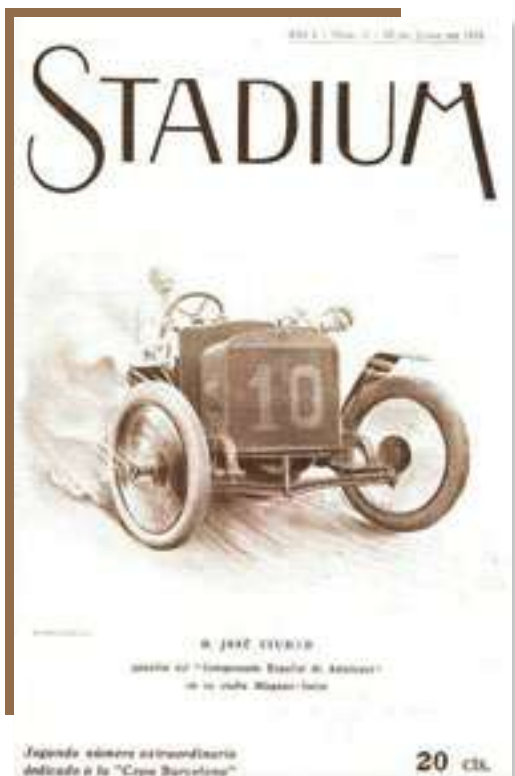
Distinció, emoció, velocitat.
Les curses dels temps pioners eren esdeveniments socials i esportius d'alta volada, com traspua aquesta portada del programa de la Copa Catalunya.

De la Copa Catalunya, se'n van fer tres edicions, entre el 1908 i el 1910. Les dues primeres, al circuit del Baix Penedès; la tercera, al circuit de Llevant, per carreteres que unien Mataró amb Argentona i Vilassar de Mar. El format de la Copa Catalunya era de tipus *challenge*; és a dir, la copa se l'havia d'endur qui guanyés dos cops la prova. El pilot de Lion-Peugeot Jules Goux en va vèncer les dues últimes edicions i va tenir l'honor de quedar-se el trofeu en propietat. Val a dir que Goux no ho va tenir gens fàcil; a banda del seu company d'equip Georges Boillot, també va haver de doblegar la competència d'Hispano-Suiza, que va debutar en la competició internacional en la Copa Catalunya de 1909.



L'Hispano-Suiza d'Augusto Chassaigne pren un revolt durant la Copa Catalunya de 1910, prop d'Agell, un veïnat de Cabrera de Mar.

Els dos anys següents, el 1911 i el 1912, el RACC va continuar organitzant proves al circuit de Llevant. La primera d'aquestes reunions inclogué un Campionat Espanyol d'Amateurs, amb doblet dels Hispano-Suiza de Josep Ciudad i Paco Abadal. Com veiem, la competició automobilística encara posava l'accent en el component d'aficionats dels participants. Anys a venir, quan l'automobilisme ja es va haver professionalitzat, infinitat de pilots continuaven competint simplement pel plaer de competir, seguint fil per randa la màxima olímpica verbalitzada, entre d'altres, pel president del COI Avery Brandage: «L'esport, o és amateur o no és esport. (...) L'esportista professional no és més que un esclau de la seva professió».⁶



La victòria de Josep Ciudad en el Campionat Espanyol d'Amateurs de 1911 il·lustrava un dels primers números de la revista *Stadium*. L'espectacular fotografia de F. S. de Gabilondo transmet tota l'emoció de l'automobilisme pioner.

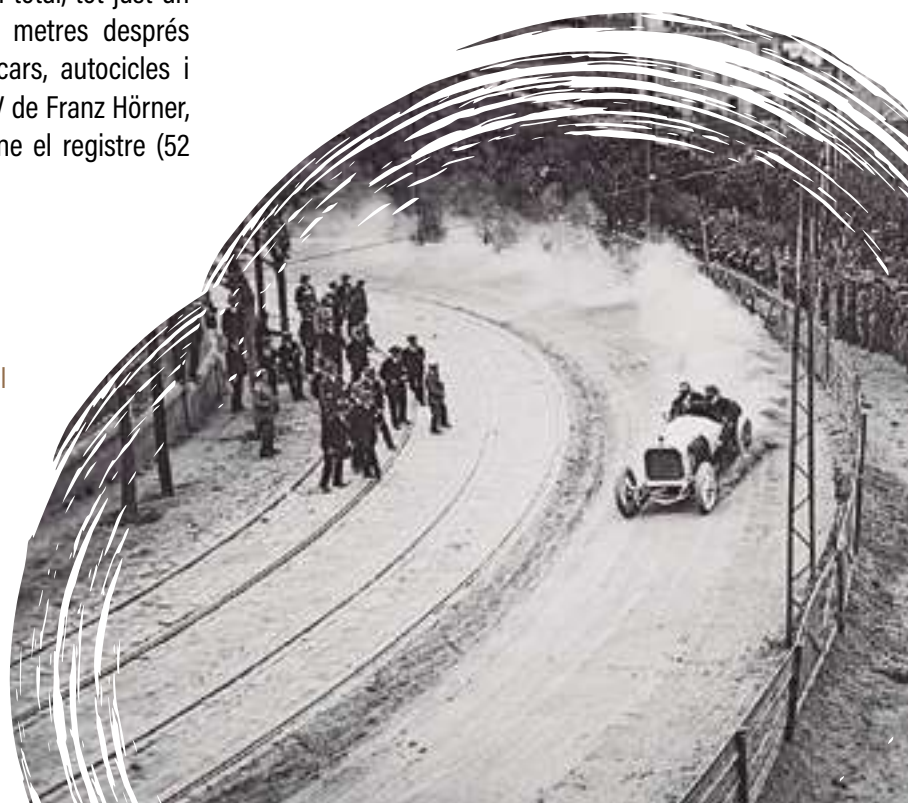


El RACC va batejar amb el nom de Copa Barcelona la reunió d'àmbit nacional que organitzà el 1911 al circuit de Llevant, a Mataró. L'escut de la ciutat fa evident la col·laboració de l'Ajuntament. Més endavant, Penya Rhin va recuperar aquest nom per als seus Grans Premis a Montjuïc i Pedralbes.

Josep Maria Armangué, al volant de l'autocicle David, acaba de travessar la línia de meta de la Copa Tibidabo de 1914 i arriba a la plaça inferior del funicular, envoltada de tribunes i llotges. Com a teló de fons, la muntanya del Tibidabo, curulla d'espectadors.

Més endavant, el 1914, se celebrà una prova que tornava a refermar el vincle entre Barcelona i el motor: la Copa Tibidabo, organitzada pel RACC, amb la col·laboració del RMCC (Reial Moto Club de Catalunya, llavors encara anomenat Moto Club Deportivo de Barcelona). No fou una cursa en circuit sinó una pujada: se sortia de l'encreuament de l'avinguda del Tibidabo amb el passeig de Sant Gervasi, i l'arribada estava just abans de l'estació inferior del funicular. En total, tot just un quilòmetre cronometrat, atès que la sortida era llançada, 221 metres després del començament de l'avinguda. Hi van participar motos, sidecars, autocicles i automòbils. El vencedor absolut fou l'espectacular Benz de 200 CV de Franz Hörner, tot i que el veterà Clément-Bayard de Grúa, de 1907, va igualar-ne el registre (52 segons i 4 dècimes, a 68 km/h).

L'automòbil Benz del vencedor, Franz Hörner, en el punt més crític de la pujada per l'avinguda del Tibidabo, un llarg revolt de dretes de 180 graus, a l'altura de l'actual carrer de Teodor Roviralta.



La recta de tribunes del Gran Premi Penya Rhin de 1922, a Vilafranca del Penedès. L'auto número 2 és el Talbot Darracq del vencedor, Kenelm Lee Guinness. Rere seu, l'auto bessó de Jean Chassagne i l'M.A. (#3) de Jesús Batlló.



Només se'n celebrà una edició, però la Copa Tibidabo fou tot un esdeveniment esportiu, social i ciutadà. La clau de volta era que, en comptes d'obligar els aficionats a desplaçar-se per assistir a la competició, era la cursa la que s'acostava al públic. Era la mateixa recepta que havia de fonamentar l'èxit dels circuits urbans barcelonins de Montjuïc i Pedralbes. A més a més, s'evitaven els entrebancs de tota mena a l'hora de muntar curses en circuits de carretera. Anys a venir, Barcelona va veure néixer unes altres curses de muntanya, disputades pràcticament dins de la ciutat. La més famosa fou la pujada a la Rabassada, que, com veurem, resultà fonamental per tal que el parc de Montjuïc esdevingués l'escenari d'un circuit de curses.

Enmig d'aquest ambient entusiasta, s'esdevé una fita fonamental en la història d'amor de Barcelona amb la competició del motor: la fundació de Penya Rhin, que anys a venir havia de dur els Grans Premis Internacionals a Montjuïc i a Pedralbes. Eren una penya d'amics que van adoptar el nom del cafè on es reunien d'ençà del 1914, el desaparegut Rhin, a la plaça de Catalunya. Un bon dia del 1916, una de les tertúlies girà al voltant de les prestacions de les motocicletes dels presents, i es decidí d'organitzar una cursa per passar de les paraules als fets.

L'escenari fou el circuit del Baix Penedès, on el RACC ja havia organitzat les primeres Copes Catalunya. Se'n van fer quatre, d'aquestes curses Penya Rhin, amb la participació de motocicletes, sidecars i autocicles. El 1920 se'n va fer una cinquena, però en un indret nou, el circuit de Cardedeu, i només per a motos i sidecars. El fet extraordinari és que, el 1921, Penya Rhin va fer un salt qualitatiu i va passar d'aquestes curses, diguem-ne, *socials*, a l'organització del primer Gran Premi Penya Rhin, una Cursa Internacional de Voiturettes que, ara sí, recollia el testimoni de les Copes Catalunya del RACC.



Organitzar una cursa internacional és una empresa complexa, i els socis de Penya Rhin es multiplicaven per abastar-ne tots els aspectes. Antoni García Gutiérrez no només formava part de les comissions organitzadores, sinó que, per la seva afició a la pintura, fou l'autor dels cartells de gairebé tots els Grans Premis Penya Rhin, incloent-hi el primer. Vegeu el «Sabies que...» del capítol 5 per descobrir un detall curiós de l'Antoni.



El circuit escollit era el de Vilafranca del Penedès, un altre triangle de carreteres, que passava per la Múnia i els Monjos, de 14,8 quilòmetres. El tercer i últim Gran Premi Peña Rhin a Vilafranca, el 1923, va passar a la història per la participació d'un pilot aleshores desconegut, Tazio Nuvolari. Considerat per molts historiadors com el pilot més gran de la història de l'automobilisme, aquesta fou la seva primera cursa fora d'Itàlia, i l'inici del seu idil·li amb l'afició catalana, que no va trigar gens a adoptar-lo com el seu pilot preferit. La dècada següent, quan Peña Rhin va reprendre el seu Gran Premi a Montjuïc, ja dins de Barcelona, *Il mantovano volante*⁷ sempre va fer mans i mànigues per córrer-hi.

Nuvolari va entrar cinquè, al volant d'un Chiribiri, després de quedar relegat a l'últim lloc per una avaria i d'engegar una remuntada espectacular. La setmana següent, el pilot italià també va participar en la reunió que va servir per inaugurar l'autòdrom de Terramar. Hi va disputar dues curses, una de motos, en què va haver de plegar, i una d'autos, en què va protagonitzar una altra remuntada fins al quart lloc, després d'haver-se hagut d'aturar a boxs.⁸

El Chiribiri de Maurizio Ramassotto, en el primer revolt del circuit de Vilafranca del Penedès, després de la recta de tribunes, el 1922.

⁷ Tazio Nuvolari va néixer el 1892 a Casteldario.

⁸ Els boxs són els recintes d'un circuit que serveixen per a procurar assistència als autos participants en una cursa.



Un grup de *down-cars* (cotxes de descens) preparat per llançar-se pendent avall, en una imatge datada el 1914. Per no haver d'empènyer-los amunt, alguns entusiastes, com Josep Maria Armangué, hi van acoblar un motor i els convertiren en autocicles.

La construcció de l'autòdrom, a Sant Pere de Ribes, a tocar de Sitges, va ser tota una fita. Era tot just el tercer circuit permanent d'Europa, després de l'anglès de Brooklands i l'italià de Monza. Era un traçat oval de dos quilòmetres de corda, fet de formigó, amb dues corbes peraltades i dues rectes que, en realitat, eren revolts molt suaus. Malauradament, la pista va iniciar un declivi ràpid a partir de 1924, pels problemes econòmics de la societat propietària i perquè de seguida va quedar obsolet. Per si no fos prou, estava lluny de Barcelona, tot i que s'hi va construir un abaixador de tren.⁹

En paral·lel amb els primers Grans Premis Penya Rhin, hi hagué un segon intent d'organitzar curses en circuits de carretera, el Trofeu Armangué. L'organitzà el RMCC, també entre el 1921 i el 1923. En aquest cas, les curses eren per a autocicles i el circuit era el de Tarragona, de 30,3 quilòmetres, per les carreteres que unien Tarragona, la Secuita i Vallmoll. La cursa estava dedicada a la memòria de Josep Maria Armangué, el creador de l'autocicle David,¹⁰ que s'havia mort el 1917, en un accident d'aviació.

⁹ La construcció de l'autòdrom de Terramar va costar quatre milions de pessetes; com si ensumessin que la llunyania del cap i casal era, certament, un entrebanc, el programa de la reunió inaugural assegurava, a tall de justificació, que fer-lo més a prop hauria costat entre deu i dotze milions més.

¹⁰ Els anys vint, David s'introduí en el sector del taxi i, entre el 1928 i el 1931, construí una fàbrica i aparcament al carrer d'Aribau, 230-240. Els anys seixanta, l'edifici David passà a ser un aparcament i avui dia en conserva el nom, reconvertit en edifici d'oficines i locals comercials.

Sabies que...

L'origen de la marca David és ben curiós, i ens trasllada a aquella època d'ebullició dels esports a Barcelona. Armangué, els seus germans i uns altres entusiastes, com Josep Maria Moré, van construir a Barcelona els primers *down-cars* (ho podríem traduir com a 'cotxes de descens'). Eren autocicles sense motor, amb els quals es llançaven carretera avall. Un dels seus escenaris era l'avinguda del Tibidabo. El problema és que, en acabar, calia empènyer el vehicle amunt, o remolcar-lo. Per això se'ls va acudir d'acoblar-hi un motor, i el 1914 va néixer la marca David (cal pronunciar-la com *dàvid*), just a temps perquè Armangué disputés la Copa Tibidabo.

En el programa de la segona edició del Trofeu Armangué, el 1922, Narcís Masferrer (degà de la premsa esportiva al país) elogià la figura d'Armangué. Les seves paraules semblen una definició dels *sportmen* que havien dut tanta vitalitat a l'ambient esportiu barceloní. Personatges com Armangué van deixar un pòsit sobre el qual, anys a venir, van créixer figures tallades pel mateix patró, com ara el mateix Paco Godia. Casualitat o no, Godia va néixer el 1921, l'any del primer Trofeu Armangué. Escriví Masferrer:¹¹

L'Armangué, seguint les petjades marcades per la fama del seu pare, es feu metge, però ses aficions el llençaren vers el camp del deport, i llavors es convertí en un entusiasta de tots ells, mes el vèrtig de la velocitat el dominava, i, jove encara, inventà un joc que li permetés lliscar, ficat dins un caixó amb quatre rodes, a gran velocitat, pendent avall, i això motivà que, mercès a sa poderosa intel·ligència, tracés els plànols del primer autocicle espanyol.

L'Armangué entrà modestament, i sense cap mena de recomanacions, al món automobilista, i al poc temps és un dels leaders del M. C., estimat i admirat de tothom.

(...)

Crea el «David», i del no-res en treu una fàbrica, llença el producte de sa poderosa intel·ligència al mercat, i la joguina d'antany es converteix en el vehicle de l'aristocràcia del motociclisme. Amb el seu autocicle obrí l'Armangué, d'una manera aparentment insensible, les portes de l'automobilisme a centenars d'adeptes a ses doctrines.

Portat de son ímpetu avassallador, es llença en mala hora pels aires, i mor com els herois, abraçat a la creu del deport, que ell adorava, bojament, febrament, entusiàsticament.

Un dels seus germans, el també pilot Frederic Armangué, *Frick*, fou el director de l'autòdrom de Terramar. Tanmateix, tal com hem esmentat, l'autòdrom aviat es va revelar inviable. A més a més, l'organització de curses en els circuits de carretera plantejava dificultats considerables, com també hem esmentat. El tancament i l'adequació d'aquests circuits tan llargs, per fer-los servir un sol dia, era un maldecap; el mal estat del ferm i l'orografia del terreny ja no s'adeien amb el rendiment creixent dels vehicles, i acostar el públic potencial a l'escenari de la cursa tampoc era bufar i fer ampolles. Per aquesta raó, el RACC va engegar la Volta a Catalunya el 1916.



El Reial Moto Club de Catalunya dedicà la seva cursa d'autocicles a la memòria del desaparegut Josep Maria Armangué («l'ànima del moviment autociclista a la nostra terra», el lloava el programa del «segon any»). Observeu la il·lustració que glossa la cursa (obra de l'artista Francisco de Cidón), amb un auto a tota velocitat mentre un altre és atès al voral. La duresa i la longitud dels circuits de l'època feia habitual aquesta imatge, raó per la qual calia dur al costat un mecànic acompanyant.

¹¹ Programa Trofeu Armangué 1922, p. 5.

Era una prova de l'estil d'un ral·li actual, per a cotxes de turisme, que volia mirar d'estimular la millora de les carreteres i, de retruc, dels hotels i les fondes.¹²

Tot plegat va fer que els organitzadors de curses de velocitat tornessin a posar els ulls a Barcelona. Penya Rhin va celebrar la primera edició de la pujada a la Rabassada el 1922, l'any següent del primer Gran Premi a Vilafranca del Penedès. Era una cursa de muntanya, de 4,9 quilòmetres, en el primer tram de la carretera de Gràcia a Manresa, entre els punts quilomètrics u i sis, pràcticament dins de Barcelona. Tan endins que, fins al 1961, les vies del tramvia en vorejaven els 4.900 metres de corda. En l'àlbum editat per Penya Rhin el 1953, l'entitat raona el perquè de l'èxit de la prova:¹³

Si algun encert pot catalogar-se entre els rotunds i definitius en l'història de Penya Rhin, no hi ha cap mena de dubte que correspon a la implantació d'aquesta prova, notable per les múltiples característiques, i l'èxit i el relleu de la qual no ha fet més que incrementar-se amb els anys.

Per les dates d'aquella primera edició, venen les proves del motor acusant un període de letargia des de les proves de Tarragona. Els circuits havien de triar-se allunyats de la gran afició que hi havia a Barcelona, i el motorisme, malgrat les caravanes que arrossegava, dels trens que omplia i, fins i tot, dels vaixells que noliejava per a traslladar les masses fins a l'escenari de les curses, no podia ufanejar-se de ser un esport eminentment popular.

La cursa de la Rabassada vingué a omplir magníficament aquest objectiu.

En la pujada emplaçada en les mateixes vores de Barcelona, el públic va accedir-hi amb enorme facilitat i va travar contacte íntim amb les figures i les proeses, emocionants i espectaculars, d'aquest gran esport.

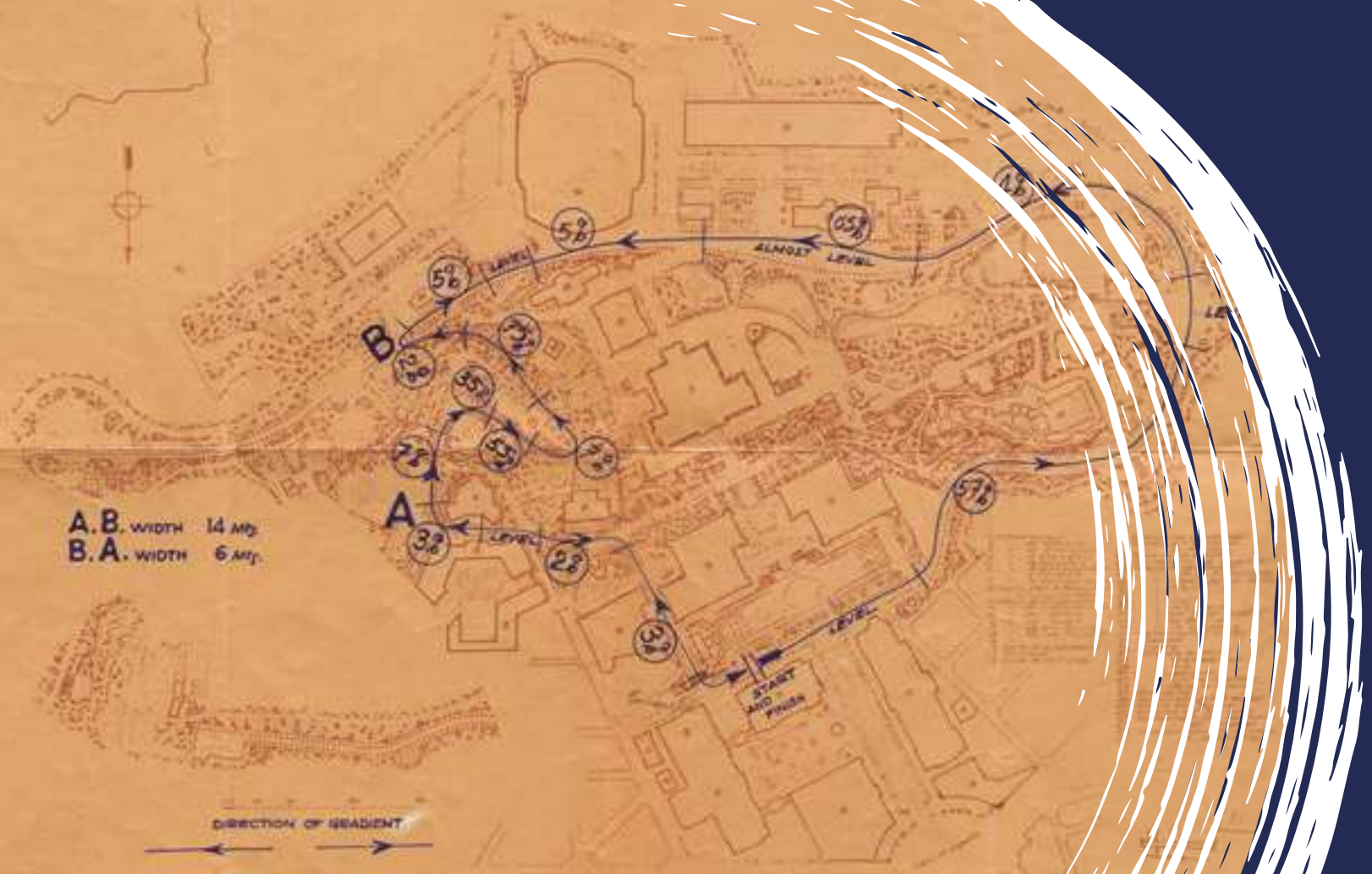
Abans de gaire, la Rabassada esdevingué una cursa clàssica, que aplegava milers d'espectadors. La prova fou internacional ben aviat, i el 1931 Penya Rhin aconseguí d'enlairar-la fins al prestigiós Campionat d'Europa de Muntanya. Aquest fet fou decisiu per al naixement del circuit de Montjuïc.

¹² Les primeres edicions de la Volta a Catalunya les van guanyar els automòbils Elizalde, una altra gran indústria barcelonina de l'automoció i l'aeronàutica, que tenia la fàbrica al passeig de Sant Joan, a l'illa entre els carrers de Còrsega i Rosselló.

¹³ Penya Rhin (1953), p. 16.

Plànol del circuit de Montjuïc el 1933, al voltant de les instal·lacions de l'Exposició Internacional del 29. Observeu com d'estreta era la pista entre l'angle de Miramar (al final de la recta de l'Estadi) i el revolt del Teatre Grec, tot just sis metres entre els punts B i A del mapa. La calçada es va eixamplar amb vista a l'edició de 1934.

PLAN OF THE CIRCVIT



L'ESTRENA DE MONTJUÏC

La inclusió de la pujada a la Rabassada en el Campionat d'Europa de Muntanya, esmentada en el capítol anterior, va atreure la participació d'un dels asos de l'automobilisme dels anys trenta, el gran pilot alemany Rudolf Caracciola, *Rudi*.¹⁴ Al volant d'un imponent Mercedes-Benz SSKL, Rudi va vèncer la cursa, per bé que amb prou feines va esgarrapar un grapat de segons a Esteban Tort i Juan Zanelli, que pilotaven els Nacional Pescara, una efímera marca barcelonina.

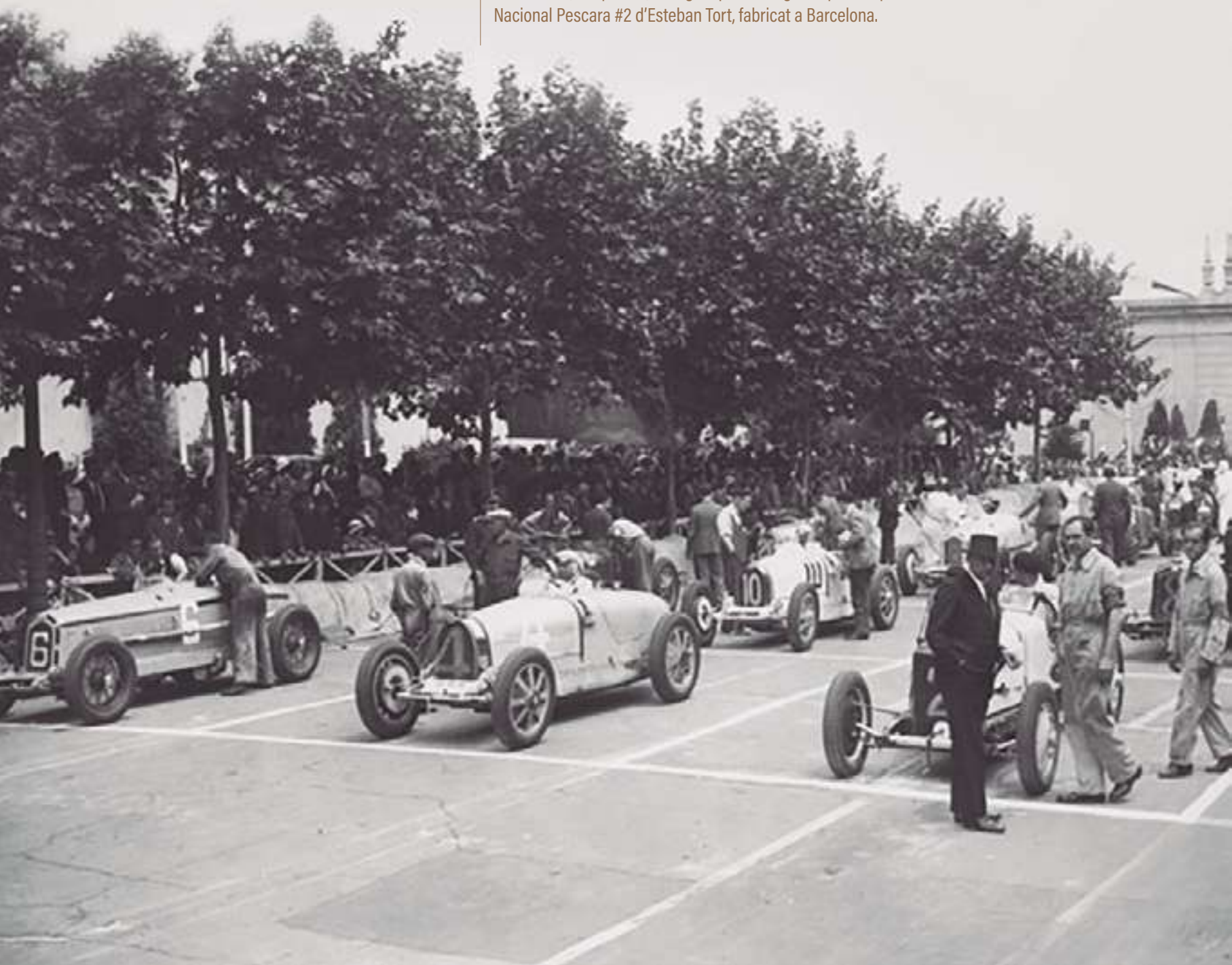
El fet transcendent per a la nostra història és que un membre de Penya Rhin, Fernando de Vizcaya, va dur el flamant vencedor a visitar el recinte de l'Exposició Internacional que s'havia celebrat a Barcelona el 1929. Fernando de Vizcaya era un pilot francoespanyol establert a Barcelona. Havia guanyat diverses edicions de la Rabassada i era el germà gran de Pierre de Vizcaya, que el 1921 havia guanyat el primer Gran Premi Penya Rhin, a Vilafranca del Penedès.

I va ser passejant per Montjuïc que Caracciola suggerí que aquelles avingudes podrien esdevenir un circuit tan espectacular com el de Mònaco, que tot just s'havia estrenat un parell d'anys abans (i continua essent un popular escenari de curses automobilístiques). No debades, gràcies a l'exposició del 1929 s'havia urbanitzat bona part de la muntanya i la calçada s'havia obert al trànsit rodat. «Els pocs cotxes que aleshores existien podien circular per tota la zona on abans només hi havia camps i barraques. (...) La muntanya domesticada s'havia convertit en un circuit automobilístic.»¹⁵

¹⁴ Entre el 1935 i el 1939, Rudolf Caracciola (1901-1959) va guanyar tres cops el campionat d'Europa, el més semblant al futur mundial d'F1 abans de la Segona Guerra Mundial.

¹⁵ Aisa (2014), p. 144.

La graella de sortida del primer Gran Premi a Montjuïc, el 1933, a l'avinguda de Rius i Taulet. Observeu que la graella s'endrecava per l'ordre dels números dels autos (tots parells), atorgats per sorteig. A la posició preferent, el Nacional Pescara #2 d'Esteban Tort, fabricat a Barcelona.



La idea de Caracciola no va caure en sac foradat, ans al contrari. Feia vora deu anys que Penya Rhin havia deixat d'organitzar el Gran Premi a Vilafranca, però ara havia trobat un escenari adient per reprendre'l. A més a més, dins de Barcelona, cosa que alleujava bona part dels destorbs dels antics circuits de carretera. Així doncs, el quart Gran Premi Penya Rhin se celebrà el juny de 1933.¹⁶ Ara bé, sis mesos abans, el desembre de 1932, ja s'hi havien disputat els Campionats Motociclistes de Catalunya en Carretera (per distingir-los dels de «pista», que, a empentes i rodolons, algun any encara aconseguien tirar endavant a l'autòdrom de Terramar).¹⁷

Val a dir, però, que ni l'una ni l'altra van ser les primeres curses disputades a Montjuïc. El 1929, amb motiu de l'Exposició Internacional, el RACC organitzà el Gran Ral·li Internacional Exposició de Barcelona. Com ja es feia en el ral·li de Montecarlo, els equips participants van sortir de dinou ciutats europees per arribar al cap de cinc dies a la recta de les Fonts Màgiques de Montjuïc. Allà se celebrà la pujada de l'Exposició, sobre un tram de dos quilòmetres que anava des de la Pèrgola fins a l'Estadi, una part del futur traçat del circuit. Era una prova complementària de caràcter voluntari per als supervivents del ral·li (obligatòria només per als que haguessin acabat igualats, per tal de desfer l'empat). El RACC imaginava aquesta cursa des de la primeria de la dècada, però no s'havia pogut concretar fins llavors, un cop enllestides totes les obres en el ferm.

Havien passat vora vint anys d'ençà de les primeres reunions d'aquella penya d'amics. Els quadres directius continuaven essent els mateixos, encapçalats per l'entusiasta president Joaquim Molins, que ho era des del 1921. Amb molt poc temps de marge, el primer cop de l'organització fou assegurar el concurs de Tazio Nuvolari, que aleshores ja era tota una estrella. En aquella època, els promotors de les curses havien de negociar la participació dels equips i els pilots. Dit d'una altra manera, els pilots corrien allà on els pagaven, una manera de fer que s'allargà fins als anys setanta, quan Bernie Ecclestone (en el cas de la Fórmula 1) s'arrogà el rol de representant dels equips i començà a negociar una prima conjunta en nom de tots.



L'Exposició Internacional de 1929 va engregar la urbanització de Montjuïc i, de retruc, en va dissenyar el circuit. El ral·li de l'Exposició de 1929 va culminar amb una cursa de muntanya en un tram del futur circuit.

¹⁶ Malauradament, Fernando de Vizcaya no va ser a temps de veure'l, perquè es va morir el setembre de 1932. En honor seu, la pujada a la Rabassada de 1933, l'última edició organitzada per Penya Rhin, duqué el títol de Trofeu Fernando de Vizcaya.

¹⁷ Del Arco (2000), p. 18.

Així doncs, el primer cap de setmana de juny, tres setmanes abans de la cursa, un grup de *penya-rhinistes* (així els denominà el periodista J. Torrens Font a *El Mundo Deportivo*, abans d'afegir que ell mateix n'era un) es dirigí a Nimes, on se celebrava un Gran Premi. La missió era «procurar, en principi, inscripcions de qualitat per a la I Copa Barcelona, que així és com s'anomenarà la pròxima manifestació de velocitat pura de Penya Rhin».¹⁸

Nuvolari era pilot de la Scuderia Ferrari, que llavors encara no fabricava els seus propis autos, sinó que feia córrer vehicles d'Alfa Romeo. El pilot va rebre amb delit la invitació de Penya Rhin per córrer a Montjuïc, però va afegir que no depenia de la seva voluntat, sinó que era Ferrari qui havia de donar el vistiplau. No debades, aleshores la Scuderia Ferrari era l'equip privat més important del món, i planificava les seves participacions al començament del curs. «Si no hi ha compromís, jo aniria de grat a córrer la vostra cursa. I si hi anés, faria els possibles per a col·locar el meu nom en el palmarès de la I Copa Barcelona, que porta també el nom de IV Gran Premi Penya Rhin, per fer honor a totes les atencions i amabilitats que van tenir els esportistes catalans quan jo no era ningú o gairebé ningú.»

Tazio Nuvolari, en el viratge de la Tècnica, el 1933. El revolt es coneixia popularment com a *Vies* perquè, com veiem, fins al 1950 hi passava el tramvia.



Ferrari s'hi devia posar bé, perquè desplaçà a Barcelona un auto per a Nuvolari, el pilot de més anomenada entre els tretze corredors participants. En l'estrena automobilística de Montjuïc («el magnífic circuit que ens llegà l'Exposició Internacional», segons esmentava el programa de la cursa), el circuit ja presentava el traçat que es va mantenir pràcticament idèntic al llarg de quaranta anys (cinquanta per a les motos). Només va haver-hi alguna variació en curses de motocicletes, però els autos sempre van competir sobre els 3,790 quilòmetres del traçat original. Ara bé, els primers anys, la sortida es feia des de la recta de les Fonts (l'avinguda de Rius i Taulet). Als anys cinquanta, l'expansió de la Fira de Barcelona va empènyer la sortida cap a la recta de l'Estadi.

¹⁸ *El Mundo Deportivo*, 7-6-1933, p. 1.

La diferència més significativa és que, en el Gran Premi Penya Rhin de 1933, el tram que unia aquestes dues rectes, la de dalt i la de baix, era molt estret, perquè la calçada estava dividida en dues parts, entre els revolts de la Rosaleda i la Font del Gat, l'una per als vehicles i l'altra per als vianants. Deixant de banda aquesta inconveniència, que es va resoldre amb vista a l'edició següent, el traçat històric de Montjuïc sempre va encadenar els mateixos revolts: l'angle de Miramar, la *cega*, la Rosaleda, la Font del Gat, el Teatre Grec, el viratge de la Tècnica (o *Vies*, perquè hi passava el tramvia), el viratge de la Premsa (per l'edifici on durant l'Exposició Internacional de 1929 hi hagué el centre de premsa, anomenat *viratge de la Guàrdia Urbana* a partir de la postguerra), la recta de les Fonts (avinguda de Rius i Taulet), la Pèrgola, el Poble Espanyol, Sant Jordi i la recta de l'Estadi (en realitat, un revolt de radi ampli). Curiosament, la Rosaleda no es va dir mai *roserar*, i Font del Gat sempre es va dir així, en català.

Abans del Gran Premi de 1933, Montjuïc fou l'escenari de la revenja ciclista de la Volta a Catalunya. A la imatge, l'as automobilista Tazio Nuvolari saluda el seu compatriota Alfredo Bovet, vencedor de la prova amb una bicicleta Lázaro.



Tot i que n'era la superfigura i el gran favorit, Nuvolari no va guanyar la cursa... però va fer una actuació marca de la casa. Aleshores les posicions de la graella es decidien per sorteig, i a Tazio li va tocar arrencar quart, mentre que la sort de la posició preferent¹⁹ va somriure al Nacional Pescara d'Esteban Tort. El mes anterior, el pilot local havia batut el rècord de Caracciola en la Rabassada, amb el mateix Nacional Pescara (ara amb xassís curt i motor amb compressor). Fou l'última edició de la Rabassada, fins que la Penya Motorista Barcelona en va reprendre l'organització el 1949. Curiosament, el vencedor de la primera edició de la postguerra fou Joan Ramírez, també amb un dels antics Nacional Pescara, i en la segona posició trobem un jove i entusiasta Paco Godia, amb un Fiat 1100 Mille Miglia.

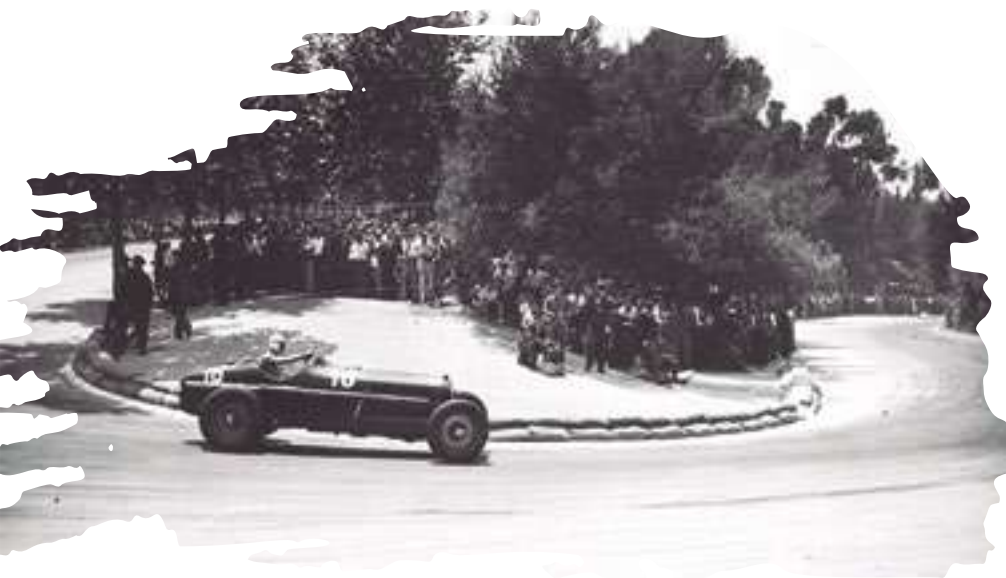
¹⁹ La posició preferent (anomenada *pole position* en anglès) és el primer lloc d'una graella de sortida, que normalment ocupa el pilot que ha aconseguit el millor temps en els entrenaments qualificatius.

Tornant a Montjuïc, Nuvolari encapçalava la cursa a punt d'arribar a l'equador de les quaranta voltes (151 km), quan es va haver d'aturar a boxs perquè el carburador s'havia negat. Va estar-s'hi onze minuts, mentre li canviaven les bugies. Tot seguit va iniciar una de les seves remuntades, i va aconseguir un cinquè lloc heroic. El vencedor va ser el xilè Juan Zanelli, al volant del seu Alfa Romeo Monza particular, similar a la unitat semioficial de Nuvolari. Amb l'abandonament primerenc del *poleman*, Tort, el millor pilot espanyol fou Joaquín Palacio, que entrà quart, per davant de Tazio, amb un Bugatti 35. S'endugué per aquest fet un premi especial de mil pessetes.



El president de la Generalitat de Catalunya, Francesc Macià, felicita el vencedor del primer Gran Premi a Montjuïc, Juan Zanelli. Entre tots dos, el president de Penya Rhin, Joaquim Molins.

Després del reeixit assaig de 1933, la distància del V Gran Premi Penya Rhin - II Copa Barcelona s'amplià a setanta voltes (265 km). El 1934, el circuit havia millorat força amb l'ampliació de la calçada en la baixada per la Rosaleda i la Font del Gat. Un cop enllestides les obres, la pista feia nou metres d'ampla en aquest tram, i s'hi havien peraltat els revolts.



L'Alfa Romeo P3 d'Achille Varzi, vencedor el 1934, en l'angle de Miramar, després de la recta de l'Estadi. Observeu la calçada ampliada en la baixada cap al revolt de la Rosaleda.

La vigília de la cursa, després dels entrenaments del Gran Premi, Montjuïc fou l'escenari de la sortida de la Volta a Catalunya de ciclisme. «Cal assenyalar el gest dels organitzadors de tots dos grans esdeveniments esportius, que, així, reuneixen en un magnífic acte una demostració de les grans possibilitats organitzadores de Catalunya», destacava *El Mundo Deportivo*.²⁰ Un gest que agermanava el deix visionari i l'entusiasme d'aquells *sportmen* del tombant del segle.

La cursa nouvinguda de l'any anterior ja era una prova reconeguda en el calendari internacional. Ho palesa el fet que la Scuderia Ferrari, que el 1933 havia enviat a contrarcor un sol cotxe a Barcelona, per a Nuvolari, ara hi aterrava amb tots els efectius i un equip de tres cotxes, els flamants Alfa Romeo P3 Monoposto.

Els pilots dels P3 eren Achille Varzi, Louis Chiron i Marcel Lehoux, mentre que Nuvolari havia deixat la Scuderia Ferrari i aquell any pilotava principalment un Maserati privat. A mitjans d'abril, dos mesos abans de Montjuïc, s'havia trencat una cama al circuit italià d'Alessandria. Havia reaparegut quinze dies abans, a l'Eifelrennen alemanya, però s'havia hagut de retirar pel dolor. No obstant això, va venir igualment a Barcelona.



Sabies que...

L'Alfa Romeo Tipo B, més conegut com a P3 Monoposto, fou el primer auto de Gran Premi de la història dissenyat específicament com a monoplaça. Fins al 1925, era obligatòria la presència d'un mecànic acompanyant, de manera que els cotxes de curses eren biplaça; els de resistència (com els que competeixen en les 24 Hores de Le Mans) ho van continuar essent i, sobre el paper, encara ho són.

²⁰ *El Mundo Deportivo*, 16-6-1934, p. 2.

L'angle de Miramar, vist de l'interior del revolt estant, també el 1934. L'Alfa Romeo P3 de Marcel Lehoux precedeix l'antic Alfa Romeo Monza de Juan Zanelli, vencedor l'any anterior. Certament, Zanelli s'hi podia haver escarrassat més, a l'hora de pintar el número 6 que el sorteig va adjudicar al seu auto.

La gran novetat d'aquella temporada fou l'entrada en vigor d'una nova *fórmula* internacional. Coneguda com a fórmula dels 750 quilos, estipulava aquest pes màxim (sense els pneumàtics) per als monoplaques. El raonament dels funcionaris de l'AIACR²¹ era que, si havien de respectar aquest pes, els constructors no podrien dissenyar autos gaire agosarats i les prestacions es mantindrien sota control. Fou un error de càlcul clamorós, que donà el tret de sortida a l'era dels Titans,²² interrompuda sobtadament per la Segona Guerra Mundial.

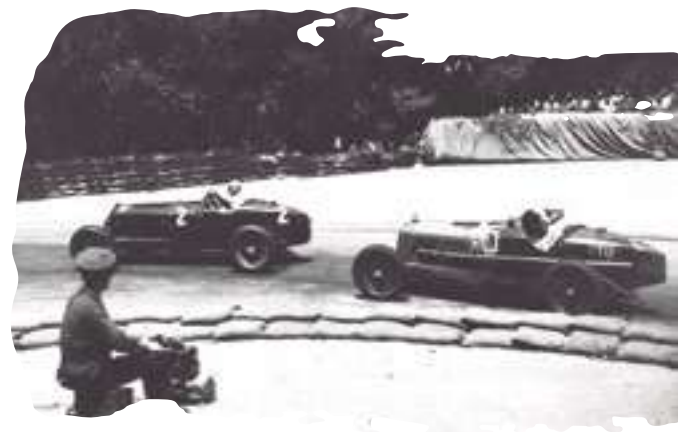
La clau de volta de l'escalada tecnològica fou el concurs de les marques alemanyes Mercedes i Auto Union, que van desplegar uns mitjans inaudits com a eina de propaganda del règim nazi. Tanmateix, pels volts del Gran Premi Penya Rhin el projecte de totes dues marques encara era a les beceroles. Amb prou feines havien disputat la seva primera cursa ensems quinze dies abans, l'Eifelrennen (la mateixa on havia reaparegut Nuvolari). Encara no estaven ben preparades, i no es van desplaçar a Barcelona.

Així doncs, la cursa del 1934 a Montjuïc fou una passejada de la Scuderia Ferrari, amb el triplet de Varzi, Chiron i Lehoux. Nuvolari fou l'únic capaç de plantar-los cara, però es va haver de retirar abans de mitjan cursa, encara amb la cama adolorida. El vencedor del 1933, Zanelli, va entrar quart, per davant de Joaquín Palacio. El pilot espanyol havia muntat l'Escuderia Vival amb José María de Villapadierna,²³ amb sengles Maserati. Fou un tempteig del que havia de ser l'Escuderia Corsa, l'equip espanyol de curses que havia de fundar Paco Godia a la darrereria dels anys quaranta, al costat de Joan Jover, Salvador Fàbregas, César Apezteguía i Enrique Tintoré.

²¹ Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus, predecessora de l'actual Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), que es fundà en la postguerra mundial.

²² L'era dels Titans és el nom amb el qual s'identifiquen les curses de Gran Premi de la segona meitat dels anys trenta. Els *títans* eren els autos platejats de Mercedes i Auto Union, que assoliren nivells de potència que no es van arribar a igualar fins a la darrereria dels anys seixanta (en categories sense limitacions tècniques com la Can-Am nord-americana, no pas encara en l'F1).

²³ El nom Vival és un acrònim dels cognoms respectius.



Per si els Mercedes W25 no fossin prou competitius, el 1935 la sort va adjudicar la posició preferent al de Rudolf Caracciola (#2). Uns instants després de la sortida, a l'avinguda de Rius i Taulet, el seu company i futur vencedor, Luigi Fagioli, gairebé s'hi emparella, tot i haver arrencat cinquè. Tots dos deixen enrere els Alfa Romeo de Tazio Nuvolari (#4) i Antonio Brivio (#8). En el pont i marcador que travessa la recta es llegeix «Gran Premi de Barcelona», encara que aquest no és pas el nom oficial de la prova.



Per fi, el 1935 els Mercedes es van inscriure a Montjuïc. També els Auto Union, però aquests últims van ser baixa per la falta de competitivitat del monoplaça dels quatre anells. El cap de files de les *fletxes de plata* era Rudolf Caracciola, que tingué així l'oportunitat de córrer en el circuit que ell mateix havia *descobert* feia encara no quatre anys. Nuvolari tornava a córrer amb la Scuderia Ferrari, però l'Alfa Romeo P3 no era rival per al Mercedes W25B; l'un entregava 430 CV de potència, l'altre amb prou feines arribava als 265 CV.

Amb tot, Nuvolari va ser el pilot més ràpid en pista, el que més voltes va fer en dos minuts i dos segons, un registre que els Mercedes van igualar, però no rebaixar (llavors, el cronometratge era a la dècima, cosa que afavoria els empats a l'hora d'establir la millor volta d'una cursa). Tanmateix, no va poder anar més enllà del tercer lloc. Per la seva banda, Caracciola es va haver de conformar amb la segona posició, rere l'altre Mercedes, de Luigi Fagioli. En una aturada a boxs, va perdre temps per una roda clavada i ja no va poder empaitar el seu company.

El de 1936 havia de ser l'últim Gran Premi Penya Rhin d'abans de la guerra. Fou una cursa inoblidable, un enfrontament èpic entre Caracciola i Nuvolari. Per primer cop, Auto Union venia a competir a Montjuïc, però l'auto va resultar que no era gens adequat per al traçat selectiu de Montjuïc (per no dir-ne entremaliat), fins al punt que el seu pilot estrella, Achille Varzi, va fer mutis i el va haver de substituir el reserva, Ernst von Delius.



El cartell del Gran Premi Penya Rhin de 1935 agermana la silueta de l'entorn urbà de la muntanya de Montjuïc amb un dels nous Mercedes de curses. No en sabem l'autor, però no és Antoni García.

La sort va atorgar la posició preferent a l'Auto Union de Bernd Rosemeyer, però la cursa va ser cosa de Caracciola i Nuvolari. El pilot italià continuava amb la Scuderia Ferrari, i estrenava a Montjuïc l'Alfa Romeo 12C/36, de 370 CV. Encara lluny dels 450 CV que ara entregava el Mercedes de Rudi, però més a prop que l'any anterior. Tot i això, la lògica deia que la cursa hauria de ser per a un Mercedes —Louis Chiron era el company de Caracciola— i que Tazio ja en faria prou si deixava enrere Rosemeyer en la lluita pel tercer graó del podi.

Tanmateix, l'emoció de l'esport és precisament que s'escapa a la lògica. La mateixa configuració natural de Montjuïc, que va deixar fora de joc els grossos Auto Union, va fer possible que Nuvolari plantés cara a Caracciola. L'Alfa va avançar el Mercedes per primer cop en la cinquena volta (de vuitanta, més de tres-cents quilòmetres). Quan en faltaven vint, després de les aturades a boxs dels dos protagonistes per fer benzina i canviar les rodes, l'italià avantatjava l'alemany de vint-i-sis segons. El llegendari director esportiu de Mercedes, Alfred Neubauer,²⁴ estava convençut que Nuvolari hauria de tornar a aturar-se. Quan s'adonà que no ho pensava pas, ordenà a Rudi que tibés.

L'avantatge de Tazio s'anava desfent, com un terròs de sucre. En la volta setanta, era de divuit segons; en la setanta-sis, catorze; en la setanta-vuit, deu; en la penúltima, encara eren nou... El motor de l'Alfa feia la guitza, l'auto ja no tenia goma en els pneumàtics (s'hi veien les teles interiors), els carburadors xuclaven les últimes gotes de combustible. Baixant per la Font del Gat, Caracciola l'empaita; en l'últim revolt abans de la meta, en la recta de les Fonts, l'Alfa derrapa, però travessa la meta encara amb tres segons de marge, després de dues hores i tres quarts de cursa.



«Nuvolari triomfa a Budapest!», crida als quatre vents aquesta portada del butlletí de la Scuderia Ferrari, de 1936. Però la fotografia és del Gran Premi Penya Rhin, celebrat a Montjuïc dues setmanes abans. L'auto és un Alfa Romeo, però ja llueix el famós escut del *cavallino rampante* que Ferrari farà servir quan fundi la seva pròpia marca en la postguerra.

²⁴ El maig de 1922, Alfred Neubauer havia vingut a Tarragona per córrer el Trofeu Armangué, amb un Austro-Daimler Sascha. N'era el líder quan la cursa es va haver d'interrompre de resultes d'un accident i s'ajornà fins a l'octubre. En la nova data, ja s'havia posat fi al programa esportiu dels Sascha i Neubauer no va poder tornar-hi.

Montjuïc havia estat testimoni d'una d'aquelles curses en què el vencedor no havia de guanyar... però va guanyar. I Nuvolari va veure recompensada la seva fidelitat a Barcelona, a Peña Rhin i al circuit de la muntanya màgica amb un triomf digne de la seva fama de lluitador. El desembre de 1935, el butlletí que editava la Scuderia Ferrari havia fet una glossa de Nuvolari que sembla escrita pensant en l'actuació que havia d'oferir en aquest Gran Premi Peña Rhin i en l'estima que li tenia el públic català:²⁵

És el pilot d'automòbils de curses més popular que hagi existit mai al món. El seu nom és sinònim d'empreses llegendàries, que commouen i entusiasmen el públic esportiu. I és igual d'admirat a Itàlia i a l'estranger, sense distinció de fronteres. El seu vestit de curses: la generositat, l'audàcia, la combativitat. L'experiència de tres lustres d'activitat ininterrompuda no l'ha transformat en un dosificador avar d'energies i riscos. Només l'ha fet el pilot més fort que hagi existit mai i el competidor més irreductible.

Malauradament, quaranta dies després de la cursa es produí el cop d'estat que havia de desfermar la Guerra Civil espanyola. La rebel·lió va frustrar l'Olimpíada Popular que s'havia d'inaugurar a Barcelona l'endemà del cop. Volia ser el contrapunt dels Jocs previstos a Berlín, que el règim nazi havia de fer servir com a eina de propaganda,²⁶ igual que feia amb les victòries de les *fletxes de plata* (quan Nuvolari no s'hi interposava). Abans de l'aturada definitiva de l'activitat esportiva, però, a mitjan novembre Montjuïc fou l'escenari d'unes curses organitzades pel Socors Roig Internacional. Fou el primer cop que a Montjuïc s'hi van fer curses de cotxes purament amateurs. La jornada palesava que Montjuïc també podia ser un circuit *popular*, com ho havia de ser en la postguerra.

²⁵ *La Scuderia Ferrari*, any VI, núm. 1, 5-12-1935, p. 9.

²⁶ Sánchez (2021), p. 9.

Aquesta vista aèria permet distingir les dues variants que tingué el circuit de Pedralbes: la curta era el triangle superior, en què l'avinguda de Pedralbes empalmava directament amb la Diagonal; la llarga tombava a l'esquerra pel passeig de Manuel Girona i baixava cap a la Diagonal pel carrer de Numància. El sentit de gir també era diferent, d'entrada a Barcelona i de sortida, respectivament.



PEDRALBES, LA TROBALLA DE LA POSTGUERRA

Les dues guerres, l'espanyola i la mundial, van obrir un llarg parèntesi en les iniciatives esportives, culturals i socials al país. El circuit de Montjuïc havia sobreviscut intacte, i el maig de 1940 havia estat l'escenari de l'última etapa de la Volta a Catalunya, vuit voltes al traçat com a fi de la festa ciclista.²⁷ Però pensar a fer-hi curses, enmig de les restriccions de tota mena en la disponibilitat de vehicles, combustibles i pneumàtics, eren figures d'un altre paner.

La fi de la Segona Guerra Mundial va deixar entreveure la llum al final del túnel. El 1946, el RMCC organitzà la segona edició de la pujada a Vallvidrera;²⁸ a Montjuïc se celebrà una jornada de curses per a turismes, organitzada pel RACC, i Penya Rhin reprenia la celebració del seu Gran Premi a Barcelona. Però no a Montjuïc, sinó a Pedralbes, un nou circuit a la part alta de l'avinguda Diagonal, aleshores als afores de la ciutat. L'entusiasta entitat iniciava així la tercera i última etapa del seu Gran Premi Internacional, en un escenari nou.

²⁷ *El Mundo Deportivo*, 13-5-1940, p. 1.

²⁸ La primera s'havia aconseguit tirar endavant el 1940; hi figurava inscrit un jove Paco Godia, de dinou anys acabats de fer, però no hi ha constància que disputés la cursa. Val a dir, però, que la pujada a Vallvidrera havia tingut una primera etapa, entre el 1929 i el 1931, amb l'organització del Motorista Club Barcelona (oberta als autos només el tercer any).



Vet aquí un avantatge evident de Pedralbes en comparació amb Montjuïc: una capacitat infinitament superior. Fileres inacabables d'espectadors s'amunteguen arran de l'avinguda Diagonal el 1946.

La decisió estava ben meditada i feia anys que feia xup-xup en les converses dels *penya-rhinistes*. D'una banda, en la segona meitat dels anys trenta les prestacions dels autos havien fet un salt endavant espectacular, i Montjuïc amb prou feines permetia de treure'n tot el suc; d'una altra banda, el parc barceloní tenia limitacions evidents quant a la cabuda. El nou circuit de Pedralbes resolia tots dos inconvenients d'una revolada. Seria el «circuit urbà més ràpid d'Europa», amb una capacitat gairebé il·limitada.

Penya Rhin tenia ben clar que Pedralbes era un circuit «d'amplitud, traçat i espectacularitat únics a Europa». I ho justificava així:²⁹

Les exigències creixents dels bòlids moderns reclamaven unes condicions, per a les quals, l'escenari, fins ara clàssic, de Montjuïc, es mostrava insuficient i precari. Tan sols amb la troballa i l'adopció d'aquest circuit, enclavat dins mateix de la contextura urbana de Barcelona, n'hi hauria prou per marcar com un èxit aquesta VIII edició del Gran Premi de Penya Rhin.

Val a dir que, si la malaurada rebel·lió del 1936 no s'hagués produït, tal vegada el Gran Premi Penya Rhin de 1937 ja s'hauria traslladat a Pedralbes. Ara bé, el traçat hauria estat diferent del que vam conèixer, perquè la Diagonal encara no estava oberta del tot. Així, el primer circuit proposat s'endinsava més a Barcelona i arribava fins a la plaça de Francesc Macià. Per fi, el 1943 es completà l'allargament de l'avinguda Diagonal fins a empalmar amb la carretera d'Esplugues. D'aquesta manera, el traçat de Pedralbes va quedar dibuixat de manera natural; gairebé tan natural com la successió de plans urbanístics que havia configurat el traçat veí de Montjuïc.



Amb tot, el Gran Premi Penya Rhin de 1946 no va ser la primera *competició automobilística* a trepitjar la Diagonal. El febrer de 1929, se celebrà la *cursa infantil de petits automòbils*, organitzada per la revista *Stadium*, a l'altura del Palau Reial.³⁰ Hi podien participar infants de quatre a deu anys, al volant «d'automobilets moguts a pedal, acumulador³¹ o motor». Corrien separats per categories i edats, és clar, amb una distància de 150 metres, els de pedals; el doble, els altres. Els autos havien de ser «de sèrie» i no s'hi admetien els «trucatges».

Aquesta prova anecdòtica³² palesa la vitalitat esportiva de la ciutat de Barcelona i l'atracció del motor (o el pedal!) entre els més petits, com a element competitiu. Entre els autos elèctrics va guanyar Casimir Molins,³³ fill del president de Penya Rhin Joaquim Molins. Va ser llavors quan l'empresari barceloní va començar a imaginar un futur circuit amb l'avinguda Diagonal com a recta principal? Si de cas, va ser a l'inrevés: la cursa infantil es degué programar quan l'avinguda Diagonal ja s'havia plantejat com a recta d'un possible circuit urbà. A la primeria de 1927, *El Mundo Deportivo* feia esment de les gestions de Penya Rhin per tal de reprendre el Gran Premi en un circuit «que, per la seva amplada uniforme en tot el recorregut, per estar situat a les portes de Barcelona, i fins i tot amb un part del mateix dins de la ciutat, i pel seu desenvolupament i traçat, podria considerar-se esportiva i espectacularment ideal».³⁴

Enmig d'una gran expectació, una avinguda Diagonal encara a les beceroles fou l'escenari d'una cursa automobilística infantil el 1929. El futur circuit de Pedralbes seguí les petjades dels petits campions i els seus autos de pedals.

³⁰ *Stadium*, núm. 527, 15-1-1929, p. 29.

³¹ És a dir, elèctrics.

³² Tingué una segona i última edició a mitjans del juny de 1930, per bé que ja no l'organitzà la revista *Stadium*. La històrica capçalera dels *sports* es deixà de publicar a la darrerria de 1930.

³³ *Stadium*, núm. 529, 13-2-1929, p. 10.

³⁴ *El Mundo Deportivo*, 28-1-1927, p. 1.

La mateixa notícia informava que Penya Rhin també havia d'organitzar una reunió de curses motociclistes i automobilistes a l'autòdrom de Terramar. Tanmateix, el fet que per recuperar el Gran Premi es pensés en un circuit «encara inexistent» fa avinent que la pista oval, encara no amb quatre anys de vida, ja no era gens adequada per a una prova del màxim nivell internacional.³⁵

La següent entitat a imaginar el futur circuit de Pedralbes fou el Reial Moto Club de Catalunya, com a escenari del Gran Premi d'Europa de motociclisme de 1929. El club fins i tot obrí un concurs per a la construcció del tram de 735 metres que encara estava per fer, la connexió entre l'avinguda Diagonal i la carretera d'Esplugues. Com hem vist, però, l'obra no es va dur a terme fins a la primeria dels anys quaranta, de manera que el RMCC va haver de celebrar el Gran Premi motociclista de 1929 al circuit de l'Ametlla del Vallès.³⁶

Per fi, en la postguerra aquest circuit barceloní es va fer realitat. En la seva primera configuració, era un triangle de 4,465 quilòmetres, que unia l'avinguda Diagonal (en sentit d'entrada a Barcelona), l'avinguda de Pedralbes i la carretera d'Esplugues. D'ençà del Gran Premi Penya Rhin de 1936, a Montjuïc, l'entitat barcelonina no havia pogut organitzar cap cursa.³⁷ Però, tan bon punt la conjuntura europea ho permeté, Penya Rhin reprengué l'activitat on l'havia deixada, amb un Gran Premi Internacional. Al mateix temps que França i Itàlia, sense anar més lluny.

Tanmateix, la participació fou minsas; tot just onze cotxes. En bona part, perquè França havia tancat la frontera amb Espanya, de manera que els pilots francesos (també el monegasc Louis Chiron i l'anglès resident a França Taso Mathieson) es van haver de quedar a casa. No obstant això, no poder comptar amb Tazio Nuvolari va ser el cop més dur per a l'organització; si més no, en el vessant sentimental, que era un motor important de la seva activitat. A punt de fer cinquanta-quatre anys, *Il mantovano volante* estava delicat de salut i, per les dates del Gran Premi Penya Rhin, ja havia donat per finalitzat el curs de 1946. En endavant, ja només havia de córrer esporàdicament, fins que es retirà al final de la dècada. Va morir el 1953, emmalaltit, a seixanta anys.



Sabies que...

Els cinc Grans Premis Penya Rhin a Pedralbes es van celebrar l'últim diumenge d'octubre. Casualitat? I ara! El president de l'entitat, Joaquim Molins, havia preguntat al servei meteorològic de l'exèrcit en quin diumenge d'octubre havia plogut menys a Barcelona, mirant enrere. Li respongueren que, des que en tenien dades, en l'últim no havia plogut mai.³⁸ Penya Rhin era un grup d'entusiastes que muntava curses per amor a l'art —mai més ben dit—, però que ho fessin per afició no vol pas dir que no miressin de ser tan professionals com fos possible.

³⁵ Campos (2011), p. 16-17.

³⁶ El RMCC va reprendre el Gran Premi motociclista a partir de 1933, ja a Montjuïc.

³⁷ L'estrena de Pedralbes havia de ser la 29a reunió organitzada per Penya Rhin.

³⁸ Gimeno (2013), p. 132.

Nuvolari hauria corregut amb un Maserati de la Scuderia Milan, l'equip més fort desplaçat a Pedralbes. L'havien fundat els germans Aialdo i Emilio Ruggeri, que durant la guerra havien pogut amagar i salvar alguns monoplaces Maserati. Aialdo n'havia de pilotar un, al costat de Luigi Villoresi, Giorgio Pelassa i Nello Pagani. Villoresi era el pilot de més anomenada i conduïa el Maserati més competitiu, de tres litres i sobrealimentat. Però va haver de plegar i Pelassa va heretar el primer lloc i la victòria, després de vuitanta voltes al traçat (357 quilòmetres).



Giorgio Pelassa fou el primer vencedor a Pedralbes, el 1946. Pilotava un Maserati 4CL, dissenyat el 1939 (és a dir, abans de la Segona Guerra Mundial, com tots els altres autos disponibles). A la imatge, enfila cap a l'avinguda Diagonal, en sentit d'entrada a Barcelona, després de la cruïlla amb la carretera d'Esplugues.

Dels onze participants, dos eren espanyols: el basc Joaquín Palacio (que ja havia corregut a Montjuïc) i el barceloní Alberto Puig Palau.³⁹ Aquest últim era tot un personatge de l'escena bohèmia i alternativa barcelonina. Dos mesos abans del Gran Premi havia corregut la cursa de turismes del RACC a Montjuïc⁴⁰ i, amb aquesta experiència més aviat minsa, llogà un d'aquells Maserati a la Scuderia Milan per córrer a Pedralbes. Va sortir l'últim, perquè la graella es formava per l'ordre d'inscripció. Només quatre autos van completar la cursa, i Puig Palau va entrar tercer, a quinze voltes del vencedor i havent compartit el volant del Maserati amb Joan Jover.⁴¹

³⁹ Alberto Puig Palau (1908-1986) fou l'avi d'Alberto Puig de la Rosa, expilot motociclista i director de l'equip Honda HRC de MotoGP.

⁴⁰ Compartí graella amb Paco Godia, entre d'altres.

⁴¹ Fins al 1957, els pilots podien compartir el volant en les curses de Gran Premi. Si eren puntuables per al Campionat del Món, es repartien els punts.

Pedralbes havia tingut una bona estrena. L'èxit de públic fou esclatant —«xifres indescriptibles», exaltà la premsa⁴²— i les velocitats, «de vertigen». Tanmateix, a pesar que Penya Rhin assegurava que el traçat s'havia revelat «perfecte», també reconeixia que l'estat del ferm —«circumstancialment amb certes irregularitats»— havia resultat «esgotador» per a les mecàniques. «A les velocitats actuals, [els autos] demanen autèntiques pistes».⁴³ Mirant de justificar l'escabetsxada, el periodista Paco Gibert parlava de «l'efecte demolidor d'aquesta pista, enganyosament fàcil.»⁴⁴

En una curta carrera automobilística, Alberto Puig Palau va competir en el Gran Premi Penya Rhin de 1946 i va pujar al podi, amb un Maserati força vell. El seu exemple va inspirar Joan Jover a muntar un equip espanyol amb vista al Gran Premi de 1948, al costat de Paco Godia, entre altres.



Alberto Puig Palau, a punt de superar el petit, però modern, Cisitalia de Francesco Carena per col·locar-se tercer, el 1946. Acaben de recórrer l'avinguda Diagonal i enfilen cap a la de Pedralbes.

⁴² *El Mundo Deportivo*, 28-10-1946, p. 1.

⁴³ *Penya Rhin* (1953), p. 81.

⁴⁴ *El Mundo Deportivo*, 28-10-1946, p. 1.



La cursa després de la cursa. Un mar de cotxes a la Diagonal, en el mateix indret de la fotografia anterior.

El problema era que l'avinguda Diagonal s'havia anat formant a trossos, al llarg de molts anys, i la calçada estava salpebrada de sots i desnivells. Per tant, Penya Rhin va demanar a l'Ajuntament de Barcelona que posés fil a l'agulla. El ferm va ser reparat, però no es va arribar a temps per al 1947, de manera que el IX Gran Premi Penya Rhin - VI Copa Barcelona se celebrà el 31 d'octubre de 1948.⁴⁵

El traçat era el mateix de l'anterior edició, però la llista d'inscrits era de vint-i-set autos, vora el triple que el 1946, i el doble que en qualsevol altre Gran Premi Penya Rhin d'abans de les guerres. A banda de l'arranjament del circuit, el canvi principal era que el món de l'automobilisme europeu havia iniciat una reeixida reconversió en la postguerra. L'AIACR havia esdevingut la FIA.⁴⁶ I, sobretot, havia nascut la Fórmula 1 com a categoria reina de l'automobilisme, per bé que el Campionat del Món no es va convocar fins al 1950.



Antoni García fou l'autor de tots els cartells dels Grans Premis Penya Rhin celebrats a Pedralbes, tret del de 1946, el primer. Aquest és el de 1948, que, com és habitual en les seves obres, traspuja una sensació intensa de velocitat.

⁴⁵ Curiosament, la primera data anunciada a la premsa per al Gran Premi de 1947 era al mes de juny, no pas a l'octubre.

⁴⁶ Fédération Internationale de l'Automobile. Com que França havia estat el bressol de l'automobilisme, la llengua franca de la legislació automobilística va ser durant molts anys el francès, abans de deixar pas a l'anglès en el segle XXI.

Entre els concursants,⁴⁷ sobresortia la Scuderia Ferrari. Era l'equip amb el qual Nuvolari havia guanyat el Gran Premi Penya Rhin del 1936. Però aleshores feia córrer cotxes de la marca Alfa Romeo, mentre que ara era el fabricant dels seus propis autos. Pedralbes fou la primera cursa fora d'Itàlia dels nous monoplaques d'F1 de l'equip italià. Els dos punters de Ferrari,⁴⁸ Nino Farina i B. Bira (el príncep Bira de Siam), van haver de plegar, però aquest últim va tenir temps d'encapçalar la dotzena volta. Era el primer cop que un Ferrari liderava una cursa declarada d'F1; una fita poc coneguda que pertany a Pedralbes.⁴⁹



Birabongse Bhanudej Bhanubandh, més conegut com a B. Bira, fou un dels pilots de Ferrari a Pedralbes el 1948, on tingué l'honor d'encapçalar la primera volta de la nova marca italiana en una cursa declarada de Fórmula 1.

Aquest va ser el primer Gran Premi Penya Rhin que va disputar Paco Godia, que, en endavant, en fou un participant fix. El pilot barceloní, amb una experiència encara limitada, va ser un dels corredors de casa que van ajuntar forces per mirar de fer el millor paper possible en la cursa de Pedralbes. El grup, format per Joan Jover, Salvador Fàbregas,⁵⁰ César Apezteguía, Enrique Tintoré i Godia, va crear així el primer equip espanyol d'F1, amb Maseratis llogats a la Scuderia Milan. El balanç fou decebedor per la fiabilitat pèssima dels autos.

⁴⁷ En l'argot automobilístic, un *concursant* és una marca, equip o escuderia que participa en una cursa, amb un o més vehicles. El concursant també pot ser un pilot a títol individual.

⁴⁸ Raymond Sommer havia de pilotar el tercer Ferrari, però va ser baixa i l'auto el llogà Julio González-Pola, un pilot desconegut que esdevingué així el primer espanyol al volant d'un Ferrari d'F1.

⁴⁹ Harvey (2017), p. 35.

⁵⁰ Salvador Fàbregas (1907-1985) fou president del RACC entre el 1957 i el 1985.

Per tal d'arribar ben preparats al Gran Premi Penya Rhin de 1948, a Pedralbes, els pilots de l'Escuderia Corsa van disputar algunes curses europees abans. D'esquerra a dreta, en l'estrena al circuit francès d'Albi, Enrique Tintoré (al costat de la roda davantera), Paco Godia i Salvador Fàbregas (amb casquet de tela i ulleres de corredor), i Joan Jover, assegut en el Maserati que havia de pilotar Godia.



Però el fet important anava més enllà del resultat. Vora mig segle de desenvolupament de l'esport del motor a Barcelona —d'ençà d'aquella cursa d'exhibició al parc de la Ciutadella, en el tombant del segle— es traduïa en un equip que mirava sense complexos cap a Europa. L'esforç d'entitats com Penya Rhin, el RACC i el RMCC en l'organització de competicions; l'existència de dos circuits urbans i complementaris a Barcelona, a banda d'una munió de curses de muntanya pràcticament dins de la ciutat o ben a la vora, i l'afició i l'entusiasme d'uns esportistes amateurs que seguien les passes dels pioners Abadal i Armangué, entre d'altres, donava fruit.

El grup de pilots catalans no es va limitar a inscriure's sense més ni més a Pedralbes; van córrer també algunes curses prèvies a França i Itàlia, com una mena de pretemporada per tal d'arribar ben preparats a la cita de casa. D'aquí va sortir la primera anècdota de l'equip. El debut es va programar en el Gran Premi d'Albi, a la darrera d'agost. La inscripció la va tramitar directament l'arrendador dels autos, Arialdo Ruggeri, i hi va fer constar el nom Scuderia Automobilistica Spagnola da Corsa, en italià, en comptes del que els pilots havien previst, Equip Espanyol de Curses. A la pràctica, l'equip va passar a ser conegut com a Escuderia Corsa.⁵¹

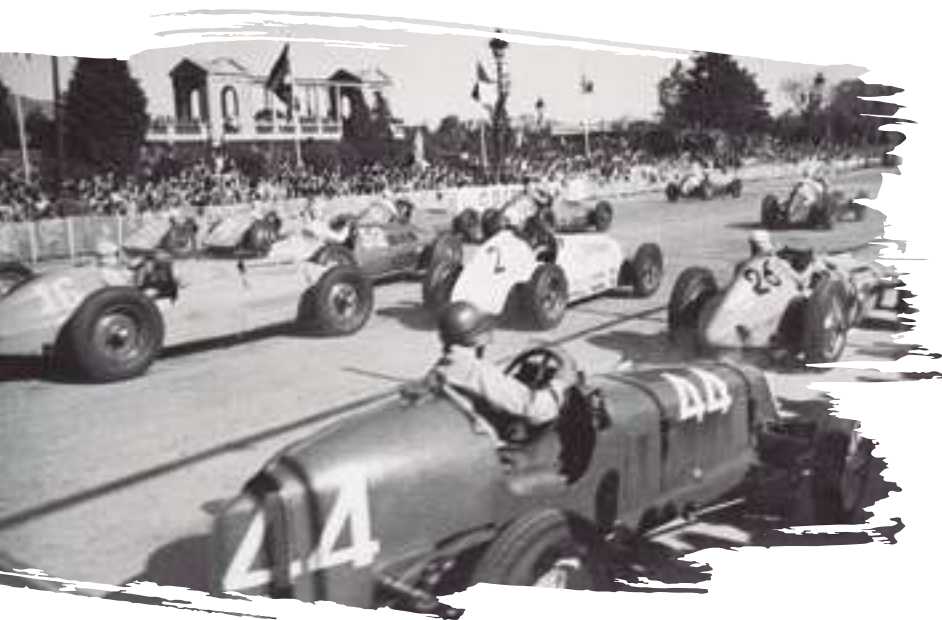
Joan Jover era el pilot més experimentat del grup (ja havia corregut un Trofeu Armangué els anys vint i, en el primer Gran Premi a Pedralbes, havia compartit l'auto d'Alberto Puig Palau), i va ser qui negocià les condicions del lloguer amb la Scuderia Milan. El cap de files de l'equip espanyol explicava així la moguda al voltant del nom al periodista Paco Gibert:⁵²

Ens l'hem trobat fet, aquesta és la veritat. Vam tenir la sorpresa de veure'ns batejats amb una traducció dolenta de la nostra inscripció. Ens van anomenar Scuderia de curses espanyola, però en italià *cursa* s'escriu *corsa*, i els organitzadors van pensar que era un nom específic i ens el van encolomar, i hi hem seguit... Per què l'hauríem de canviar? Tothom sap que no en tenim res, de *corsos*...

⁵¹ Vergés (2014), p. 58.

⁵² *El Mundo Deportivo*, 27-10-1948, p. 4.

Amb pilots diversos, l'Escuderia Corsa va córrer a Albi, Torí i Montlhéry (prop de París), però les avaries mecàniques en van entorpir els progressos. Apezteguía, per exemple, no va poder disputar-ne cap. El doctor barceloní no va dubtar a titllar els tractes amb Ruggeri de «presa de pèl», i decidí de córrer a Pedralbes amb un Talbot de Louis Rosier, més lent que els delicats Maserati però amb una fiabilitat a prova de bombes: «Necessitava un cotxe que perquè m'aturés m'hagués de donar l'alto la Guàrdia Civil de Trànsit».⁵³



Sortida del Gran Premi Penya Rhin de 1948, davant per davant dels jardins del Palau de Pedralbes. En primer terme, Bob Gerard (ERA, #44), els Talbot Lago d'Yves Giraud-Cabantous (#26) i Eugène Chaboud (#16), Chico Landi (Maserati, #2), el Ferrari de Nino Farina (#52), etc.

El resultat del Gran Premi Penya Rhin li va donar la raó. Apezteguía va completar la cursa, programada a setanta voltes (deu menys que el 1946, un total de 312,5 quilòmetres), en la setena posició, a onze voltes del vencedor però com a millor pilot de casa. L'aposta per un vehicle no tan ràpid però prou fiable va pagar la pena. En canvi, Jover i Godia van haver de plegar, per avaria, mentre que Fàbregas s'inscrigué com a suplent de Rosier i no va córrer.

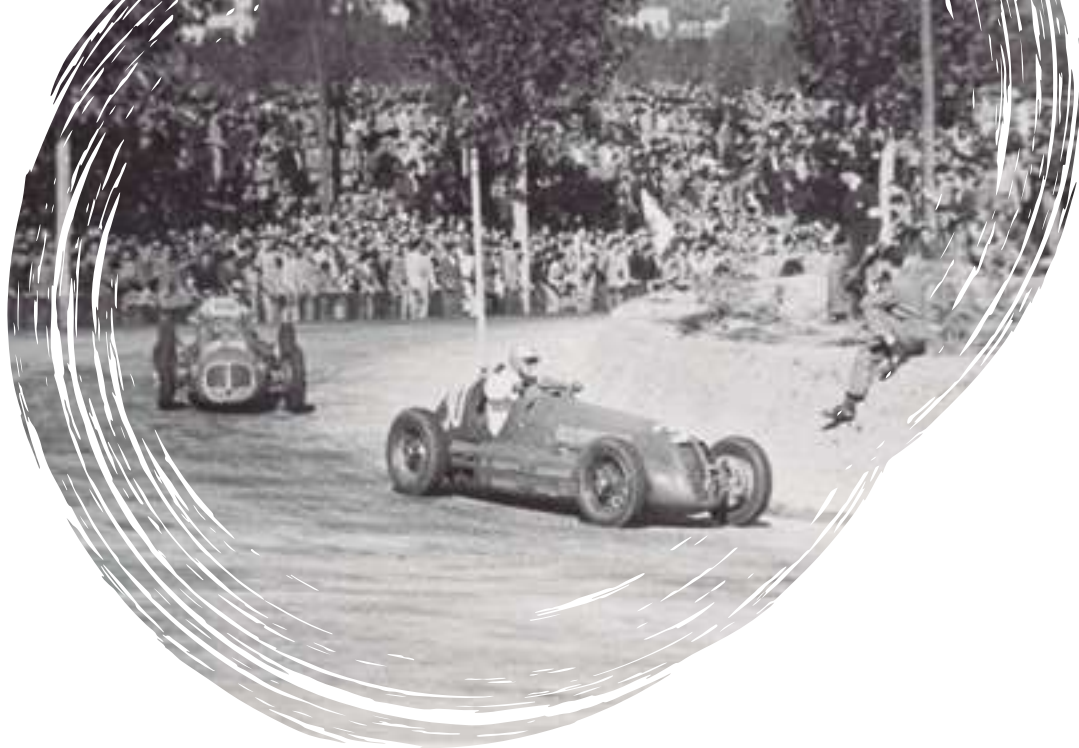
Piero Taruffi, al davant de Fred Ashmore, en el revolt que empalmava la carretera d'Esplugues amb l'avinguda Diagonal, durant el Gran Premi de 1948.

En la seva segona participació a Pedralbes, Gigi Villoresi en va ser el gran dominador. Va ser el més ràpid en els entrenaments, cosa que li va valer la posició preferent. Era el primer cop que la graella d'un Gran Premi a Catalunya es formava segons els registres de les jornades prèvies, en comptes de per sorteig o segons l'ordre d'inscripció.⁵⁴ Villoresi pilotava un dels nous Maserati 4CLT/48 *Sanremo* de la Scuderia Ambrosiana, al costat del seu amic Alberto Ascari. Aquest va plegar de seguida, també els Ferrari. Reg Parnell va entrar segon, amb un altre *Sanremo*, seguit pels Talbot de Louis Chiron i Rosier.

La cursa havia estat un èxit, però, un cop més, la següent edició es va haver d'ajornar, ara per estretors econòmiques. El X Gran Premi Penya Rhin - VII Copa Barcelona es va celebrar el 29 d'octubre de 1950. Valorant la possibilitat d'entrar en el Campionat del Món de Conductors que s'havia d'engegar aquell any, el circuit fou ampliat considerablement i, a més a més, se n'invertí el sentit de gir. Ara els autos recorrien l'avinguda Diagonal com si sortissin de Barcelona, giraven a la dreta per agafar la carretera d'Esplugues⁵⁵ i baixaven per l'avinguda de Pedralbes. Abans, el traçat enllaçava directament amb l'avinguda Diagonal, però ara girava a l'esquerra pel passeig de Manuel Girona i baixava a l'avinguda Diagonal pel carrer de Numància. Eren 6,316 quilòmetres, dels quals 2,5 per l'avinguda Diagonal.

⁵⁴ A Europa, el primer Gran Premi que adjudicà la posició preferent al pilot més ràpid en els entrenaments fou el de Mònaco de 1933. Als Estats Units, la velocitat decidia la posició preferent de les 500 Milles d'Indianapolis d'ençà de 1915.

⁵⁵ El revolt ja no existeix, ara hi passa la ronda de Dalt.





Vista aèria del traçat llarg de Pedralbes, amb la cruïlla entre l'avinguda Diagonal i la carretera d'Esplugues en primer terme i la caserna del Bruc al bell mig del recinte. Al fons, s'observa com, a poc a poc, l'expansió urbana de Barcelona està a punt de cruspir-se el circuit.

EL CAMPIONAT DEL MÓN A BARCELONA

Amb l'establiment del Campionat del Món, la vintena de curses de Fórmula 1 que s'organitzaven a Europa al llarg del curs va quedar dividida en dues categories: les puntuables i les que no. Les sis curses *clàssiques*,⁵⁶ més les 500 Milles d'Indianapolis, van conformar el primer Mundial. Tanmateix, les curses no puntuables podien tenir una inscripció d'una qualitat semblant, perquè, en qualsevol cas, els organitzadors havien de negociar-ne la participació amb els equips, fossin puntuables o no.

Pedralbes fou l'última prova de la temporada, encara no puntuable. Alfa Romeo, l'equip campió, no s'hi va desplaçar, però sí Ferrari, Maserati i Gordini. I una quarta marca oficial, British Racing Motors (BRM), que escollí Barcelona com a escenari del debut absolut fora d'Anglaterra del sofisticat model P15, amb un motor de 16 cilindres sobrealimentat de tot just 1,5 litres de cilindrada.

Els Alfa Romeo campions del món tenien 350 CV de potència, però els BRM n'entregaven 525. A Pedralbes podrien estirar les cames de gust, com insinuava el degà de la premsa europea del motor, el francès Charles Faroux, analista tècnic de *L'Équipe*:⁵⁷

Estic admirat, tant de l'organització del circuit, com de llurs instal·lacions. D'altra banda, em sembla perfecte i crec que s'hi podran aconseguir mitjanes excel·lents. Tenia referències que la cursa de Penya Rhin es distingia per la seva magnífica organització i veig que tot allò que se m'ha dit empal·lidirà davant la realitat dels fets.

⁵⁶ Anglaterra, Mònaco, Suïssa, Bèlgica, França i Itàlia; Alemanya (una altra *clàssica*) no s'hi va afegir fins al 1951, degut al bloqueig després de la Segona Guerra Mundial.

⁵⁷ *El Mundo Deportivo*, 28-10-1950, p. 3.

La premsa no va trigar a deixar-se arrossegar per les possibilitats dels BRM a Pedralbes, i els 300 km/h van adornar els titulars a cinc columnes dels dies previs. Tanmateix, els informes de la marca citats en estudis posteriors desmenteixen aquesta xifra rodona:⁵⁸ «La velocitat màxima que ens van adjudicar per al cotxe de Parnell va ser de 300 km/h, cronometrats en un tram de mig quilòmetre cap al final de la recta. Aquesta velocitat era improbable; segons les revolucions del motor (rpm) indicades per Parnell, la nostra velocitat màxima no va superar els 265/275 km/h».



El Talbot-Lago de Philippe Étancelin empaïta el BRM de Peter Walker, en l'enllaç entre l'avinguda Diagonal i la carretera d'Esplugues, el 1950.

Piero Taruffi, al bell mig de la Diagonal amb el seu Ferrari. Li deien *la volpe argentata* (la guineu platejada) i la seva figura va inspirar el personatge interpretat per Patrick Dempsey a la pel·lícula *Ferrari* (Michael Mann, 2023).



En qualsevol cas, els BRM eren els autos més ràpids a l'avinguda Diagonal. Però el circuit també tenia revolts i, per sota de 8.000 rpm, la resposta del motor anglès era feble. Reg Parnell i Graham Walker giraven un grapat de segons més lents i tots dos van haver de plegar. La cursa va ser una cavalcada dels Ferrari d'Alberto Ascari, Dorino Serafini i Piero Taruffi.

⁵⁸ Nye (1994), p. 102.



Joan Jover, en primer terme, i Paco Godia, en els boxs de Pedralbes, el 1950. Van córrer-hi amb sengles autos llogats a la Scuderia Milan, que no eren gaire fiables.

Entre els pilots de casa, repetien Joan Jover i Paco Godia, amb autos llogats a la Scuderia Milan, però ja no dins de l'Escuderia Corsa, que havia estat un equip plantejat únicament amb vista al Gran Premi de 1948.⁵⁹ Un cop més, la falta de fiabilitat els va entorpir. Godia va haver de plegar i Jover va acabar l'últim, però no classificat (per distància insuficient), després de múltiples aturades a boxs. Apezteguía va fer els primers entrenaments, amb un Talbot llogat, però tot seguit l'equip el va vendre i no va poder córrer.⁶⁰

Com veiem, ser pilot amateur en aquella època era un maldecap continu i una font inacabable de disgustos. Aquests aficionats entusiastes s'hi sobreposaven empesos per una afició aclaparadora. Paco Godia no hi donava gaires voltes:⁶¹ «Penso que l'avaria és conseqüència que el cotxe estava massa "rodat". És difícil córrer amb un auto llogat que estigui en perfectes condicions. Una altra cosa seria que disposéssim de cotxes propis». Si més no, Godia es va endur el trofeu al pilot nacional que havia fet la volta més ràpida.

El testimoni de Jover en les mateixes pàgines era força més pessimista: «Descoratja una mica tenir un cotxe que no respongui, quan hi ha ganes de córrer. No és que vulgui comparar-me, de cap manera, als grans asos del volant que han corregut avui. Però sí que m'obliga a lamentar-me el fet que tota la nostra bona voluntat es vegi sempre minvada per una dificultat o una altra en l'auto».

⁵⁹ L'Escuderia Corsa aparegué inscrita per últim cop el 1949, en la cursa de turismes celebrada a Montjuïc.

⁶⁰ Apezteguía (2000), p. 92.

⁶¹ *El Mundo Deportivo*, 30-10-1950, p. 6-7.

Malauradament, la cursa es va veure enterbolida per un accident «fortuït, imprevisible i desgraciat». En la quarta volta, Franco Rol va sortir de la pista i van morir tres espectadors. El succés s'esdevingué en la frenada de l'avinguda de Pedralbes, per enfil·lar cap al passeig de Manuel Girona. Un fre del Maserati es va bloquejar, el cotxe va tòrcer cap a l'esquerra i colpejà un pal de telègraf, que el retornà a la calçada. En l'incident, però, va envair lleument la vorera, amb el tràgic balanç esmentat. Al seu dia, la gravetat dels fets s'assumí amb serenitat.

El repartiment de premis es va limitar a un acte senzill i íntim, en comptes del gran banquet previst. Però la cursa ni tan sols es va interrompre. Per escatir el perquè d'aquesta falta aparent de sensibilitat, cal situar-se en el context de l'època. El 1950 el record de les guerres (en plural) encara era nítid. Milers de vides s'havien perdut sense solta ni volta, de manera que surava en l'ambient una mena d'acceptació resignada de la fatalitat. Ara bé, l'any següent es va posar fil a l'agulla, amb unes barreres de fusta per a impedir la col·locació del públic en els punts més delicats.

Perquè el 1951 tornà a haver-hi Gran Premi Penya Rhin, per primer cop a Pedralbes, en dos anys consecutius. I, també per primer cop, com a prova puntuable per al Campionat del Món. La Barcelona *sportiva* i seduïda pel motor va acaronar el cel aquell any. En paral·lel als esforços de Penya Rhin, el Reial Motor Club de Catalunya també havia aconseguit d'enlairar el Gran Premi d'Espanya de motociclisme, celebrat a Montjuïc, fins al Campionat del Món de Velocitat. Així doncs, el Mundial de les dues rodes de 1951 engegà a Barcelona, a la primeria d'abril, mentre que el de les quatre rodes tingué la cloenda també a Barcelona; com de costum, al final d'octubre.⁶² Val a dir que aquest doblat ja s'havia donat el 1950, però aleshores totes dues proves foren no puntuables.

Així doncs, el Campionat del Món de Conductors de 1951 es va cloure a Barcelona. I l'XI Gran Premi Penya Rhin - VIII Copa Barcelona havia de decidir-ne el campió. Hi aspiraven Juan Manuel Fangio, amb Alfa Romeo, i Alberto Ascari, amb Ferrari; qui quedés al davant de l'altre, seria el campió. També tenia una minsa possibilitat matemàtica José Froilán González, compatriota de l'argentí Fangio i company d'equip d'Ascari. A la pràctica, però, havia de guanyar i que els altres dos no puntuessin.



«Puntuable per al Campionat del Món 1951», esbomba el cartell de l'XI Gran Premi Penya Rhin - VIII Copa Barcelona (reproduït en format de segell). És obra d'Antoni García i l'auto representat podria ser un BRM, la nova marca anglesa que havia debutat internacionalment a Pedralbes, el 1950.

Els equips respectius van posar tota la carn a la graella, amb quatre Alfa Romeo, per a Fangio, Nino Farina, Felice Bonetto i Toulo de Graffenried, i quatre Ferraris, per a Ascari, González, Gigi Villorosi i Piero Taruffi. Ascari va fer la posició preferent, al davant de Fangio, i tot seguit la resta de peons ocupaven els llocs següents, en una simetria perfecta: González, Farina, Villorosi, De Graffenried, Taruffi, Bonetto. Un Ferrari, un Alfa, un Ferrari, un Alfa...

La cursa és a setanta voltes (vint més que el 1950), un total de 442 quilòmetres. Abans de la sortida, tres unitats del «turisme ràpid» Pegaso Z-102 van fer una volta per tancar la pista. L'auto, fabricat a la Sagrera i dissenyat per l'enginyer barceloní Wifredo Ricart, s'havia presentat feia un mes encara no, en el Saló de l'Automòbil de París. La premsa europea desplaçada per al Gran Premi va quedar bocabadada. A Barcelona no només s'hi organitzaven curses de gran volada internacional, sinó que s'hi produïen cotxes esportius d'avantguarda.



Els nous Pegaso Z-102, fabricats a l'antiga planta barcelonina d'Hispano-Suiza, a la Sagrera, van desfilar pel circuit de Pedralbes abans del Gran Premi de 1951. La primera carrosseria del model s'havia dissenyat a la mateixa fàbrica, i es coneixia com a *Enasa* (Empresa Nacional d'Autocamions, S. A., matriu de la marca Pegaso) o *Barcelona*.



Tornant a la cursa, Ferrari té la situació ben apamada en qüestió de velocitat. A més, el Ferrari, amb un motor de dotze cilindres atmosfèric, pot completar la distància d'una tirada, mentre que els Alfetta, sobrealimentats, s'hauran d'aturar un parell de cops per fer benzina. Però Ferrari comet una errada estratègica fatal. Han optat per calçar rodes de setze polzades de diàmetre, mentre que Alfa Romeo fa cas de la recomanació de Pirelli (proveïdora de tots dos equips) i munta les de divuit polzades, més adequades per a la llarga recta de l'avinguda Diagonal.⁶³



Un retrat de Juan Manuel Fangio ocupava tota la portada d'aquest número de la publicació esportiva barcelonina *Vida Deportiva*, el dimarts 30 d'octubre de 1951. En el detall, el pilot argentí travessa la meta sota la bandera de quadres que fa onejar el directiu de Penya Rhin i jutge de sortida, Manuel García de Pérez del Ingerto.

Sabies que...

D'ençà del 1996, una placa recorda la victòria i el primer títol de Juan Manuel Fangio a Barcelona, a la plaça Sebastià Salvadó i Plandiura del Circuit de Barcelona-Catalunya (la rotonda interior d'accés al pàdoc del Circuit). Fangio s'havia mort l'any anterior, a vuitanta-quatre anys, i l'homenatge es completà amb una escultura de bronze de mida real del campió argentí i el seu Mercedes de Gran Premi, obra de l'artista català Joaquim Ros i Sabaté. Se'n van cinc rèpliques, de l'escultura, que es troben a Buenos Aires, els circuits de Mònaco, Monza i Nürburgring, i el museu de Mercedes a Stuttgart.

Ascari destrossa les cobertes i s'ha d'aturar a canviar-les per primer cop en la novena volta. Hi torna en la disset, en la vint-i-nou... *Game over*. Després de dues hores i tres quarts de cursa, Fangio travessa la meta, seguit per González i Farina. Ascari només és quart, i encara. Barcelona ha estat l'escenari del primer títol mundial de Fangio, que n'aconseguirà cinc durant la dècada dels cinquanta.

⁶³ *El Mundo Deportivo*, 29-10-1951, p. 5.

En memòria de Juan Manuel Fangio, el Circuit de Catalunya i el RACC van instal·lar aquesta escultura de mida real dins del Circuit. La placa que l'acompanya destaca que el campió argentí va aconseguir el primer títol mundial a Barcelona, el 1951.





L'art de la conducció de Gran Premi els anys cinquanta: Paco Godia, al límit de l'adherència en el revolt de Pedralbes, el 1951. Va tenir una topada, però va completar la cursa.

Entre els vint inscrits, repetien Paco Godia i Joan Jover, que insistien amb els vells Maserati de la Scuderia Milan. Jover no va prendre la sortida, després d'una avaria en els entrenaments, però Godia es va classificar en el desè lloc, l'últim, a deu voltes del campió del món. En el tercer intent, el pilot barceloní aconseguia per fi acabar el Gran Premi de casa i s'enduia tres trofeus, incloent-hi el d'únic «corredor nacional classificat».

El cap de la rúbrica de motor de *El Mundo Deportivo*, Paco Gibert, en lloava l'actuació:⁶⁴

El gest de Francisco Godia d'enguany, com el de Joan Jover i d'Apezteguía en d'altres, mereix la gratitud i l'aplaudiment de tothom. Els elements materials poden fallar. Però l'esperit i el fervor esportiu d'aquests pilots marca una altura, a la qual els altres elements han de fer un esforç per arribar.

Entre línies s'amagava el desig de veure els nostres pilots més ben armats a la graella de sortida. Dit i fet, en el següent Gran Premi Penya Rhin, Godia havia de disposar d'un auto pota negra. Però aquesta cursa va trigar un temps a arribar.

El cas és que els dos anys següents no va haver-hi Gran Premi Penya Rhin. Alfa Romeo es va retirar després de guanyar els dos primers Campionats del Món, amb Farina i Fangio, i Ferrari va quedar com a únic equip punter d'F1. En vista d'això, la FIA decidí que els campionats de 1952 i 1953 es disputessin amb autos de Fórmula 2, tot esperant que el 1954 entrés en vigor una nova fórmula, ja prevista, que hauria d'atreure la participació de nous equips. No debades, la reglamentació inicial de l'F1 havia estat un calaix de sastre per tal de permetre el reaprofitament dels autos d'abans de la guerra. Aquell cicle havia acabat i calia mirar endavant.

Tanmateix, el monoplaça d'F2 més competitiu també era el Ferrari, només que en aquesta categoria hi havia més marques participants. Però la tradicional data de cloenda del Gran Premi Penya Rhin es va revelar una arma de doble tall. El 1951, havia fet possible que el títol es decidís a Pedralbes. En canvi, els dos anys següents, Ferrari i Ascari ja eren campions a mitjan agost. La perspectiva d'una cursa deslluïda per la falta d'al·licients esportius va fer que Penya Rhin l'ajornés tots dos anys.

Així i tot, diu molt de la consideració de Barcelona i Penya Rhin dins de la FIA que la prova catalana tornés a figurar en el calendari de 1954, en la data de cloenda habitual.⁶⁵ Tot i que el títol ja estava decidit en favor de Fangio i Mercedes,⁶⁶ el panorama de la nova Fórmula 1 era força més engrescador. Mercedes havia tornat als Grans Premis, per primer cop d'ençà de l'esclat de la Segona Guerra Mundial. Ferrari i Maserati n'eren els grans rivals, i a Barcelona debutava el nou equip Lancia. També hi havia un dels nous Vanwall, però Peter Collins el va malmetre en una topada en els entrenaments i no va córrer.

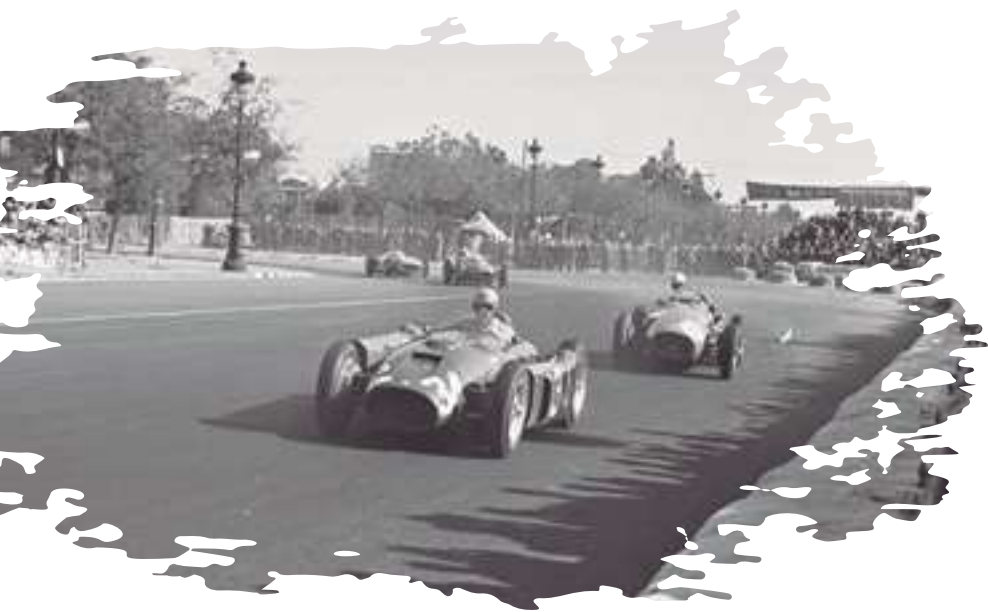


El 1953, el Gran Premi Penya Rhin hauria d'haver estat distingit amb el títol de Gran Premi d'Europa, però la cursa es va haver de cancel·lar, per falta d'al·licients esportius. El cartell, obra de l'expilot i membre de Penya Rhin Antoni García, es va aprofitar per a la prova de 1954, l'última celebrada a Pedralbes.

⁶⁵ El Gran Premi d'Espanya de motociclisme, a Montjuïc, també fou l'última prova del curs, de manera que el 1954 tots dos campionats es van cloure a Barcelona, amb tres setmanes de diferència.

⁶⁶ El segon de Fangio, després de l'aconseguit a Pedralbes tres anys enrere.

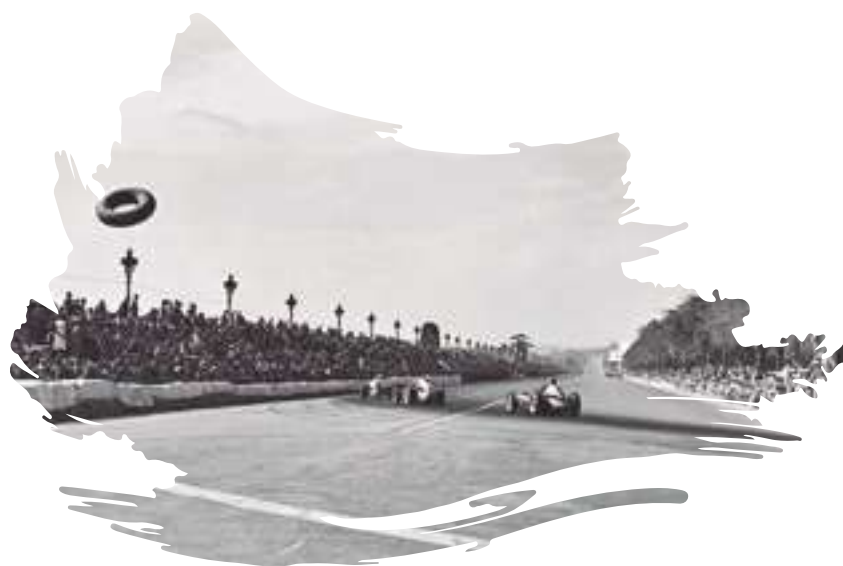
Si Mercedes havia fitxat Fangio, Lancia havia contractat Ascari, el campió de Ferrari dels últims dos anys. El Lancia era un auto molt sofisticat i va tenir una estrena força més reeixida a Barcelona que la del BRM, el 1950. Ascari va fer la posició preferent i va encapçalar les primeres nou voltes (de vuitanta, deu més que el 1951, un total de 505 quilòmetres). Al final de la novena, però, va enfilarse cap al box i va plegar, per una avaria en l'embragatge.



El formidable Lancia D50 va debutar a Pedralbes el 1954 tot conquerint la posició preferent a la graella. A la imatge, Alberto Ascari enfila l'avinguda Diagonal encalçat per Maurice Trintignant (Ferrari), Stirling Moss (Maserati) i Juan Manuel Fangio (Mercedes). Lancia es va retirar de l'F1 l'any següent, després de l'accident mortal en una prova privada del seu cap de files, Ascari, al volant d'un Ferrari *sport*.

Els Mercedes havien dominat el curs, però no es van adaptar al traçat de Pedralbes. L'equip alemany disposava de dues versions de l'auto, una d'aerodinàmica, amb les rodes carenades, i una altra de convencional, amb les rodes descobertes. Tot i que la primera estava dissenyada per a circuits d'alta velocitat, i per això van dur-la a Barcelona, va resultar que Fangio era més ràpid amb el model normal. Alentit per una fuga d'oli, va entrar tercer, rere el Ferrari vencedor, de Mike Hawthorn, i el Maserati de Luigi Musso, segon.

Dues imatges de la cruïlla entre el carrer de Numància i l'avinguda Diagonal, el 1954, que fan evident el contrast cridaner entre el traçat de Pedralbes, ampli i ràpid, i el del circuit veí de Montjuïc, revirat i selectiu. A la primera s'observa el tram de Numància, entre el passeig de Manuel Girona i la Diagonal; a la segona, la majestuosa recta principal de 2,5 quilòmetres. Observeu el globus publicitari en forma de pneumàtic.



Amb tres marques diferents en els tres primers llocs, havia estat una gran cursa. Encara més perquè l'únic pilot local, l'inefable Paco Godia, va signar una actuació de traca i mocador, i va entrar sisè.⁶⁷ Després de tants anys barallant-se amb autos de fiabilitat dubtosa, el barceloní havia arribat a un acord amb Maserati. La marca de Mòdena estrenà el 1954 el formidable model 250F, l'auto que havia d'esdevenir el símbol de l'F1 en la segona meitat dels anys cinquanta. Maserati en feia córrer quatre d'oficials a Barcelona, i tenia un cinquè de reserva. Amb el suport dels directius de Penya Rhin Casimir Molins (el vencedor de la cursa d'automobilets de 1929) i Pedro Soler Pantaleoni (vicepresident de l'entitat),⁶⁸ Godia va pactar amb la marca que, si els pilots de fàbrica no l'havien de menester, li llogarien l'auto de reserva a ell.

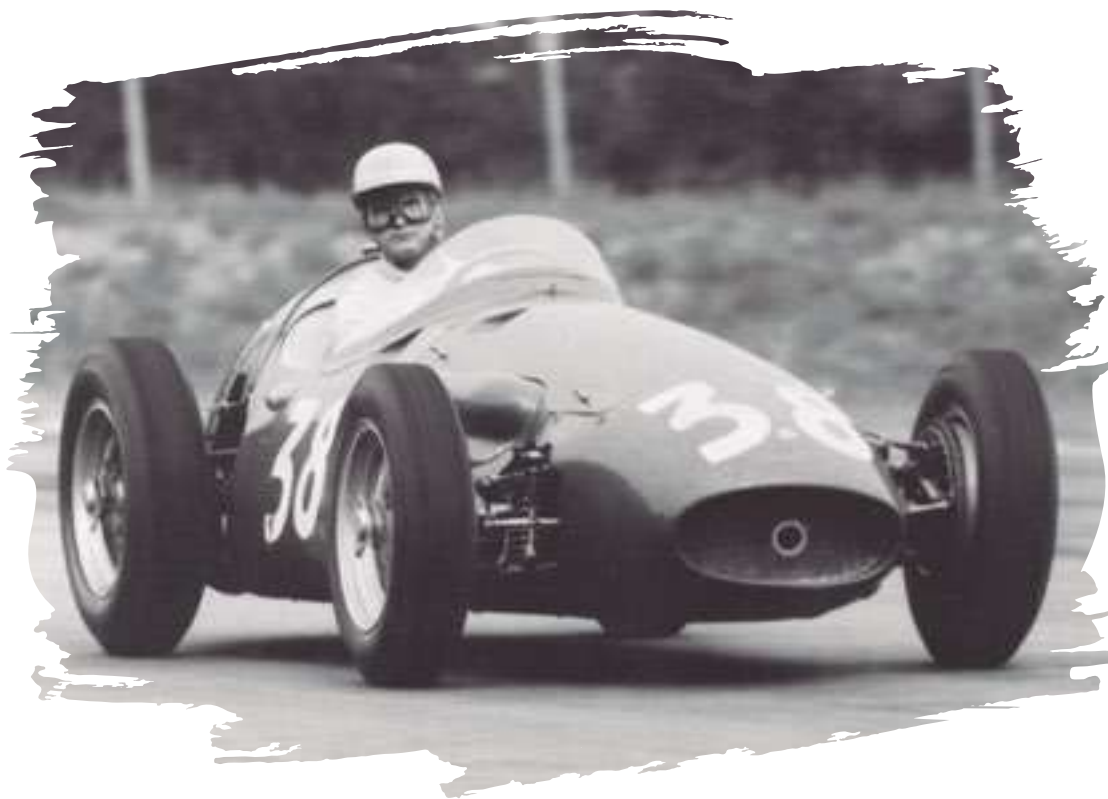
⁶⁷ Llàstima que aleshores només puntuaven els cinc primers; el sisè va passar a sumar un punt només a partir de 1960.

⁶⁸ *Club*, 4-1988, p. 11.



La perseverança de Paco Godia va tenir recompensa en el Gran Premi Penya Rhin de 1954. Va aconseguir asseure's en un Maserati 250F i va entrar sisè, després de tres hores llargues de competició.

L'experiència va obrir-li els ulls. «Estic disposat a fer curses semblants a qualsevol lloc», digué en acabat.⁶⁹ Dit i fet, Godia va comprar un d'aquests 250F el 1956 i va córrer el Campionat del Món de Conductors amb l'estatus de pilot semioficial de Maserati. Va ser quart en els Grans Premis d'Alemanya, al Nürburgring, i d'Itàlia, a Monza, els dos últims del curs. Els sis punts sumats li van valer el setè lloc en el Mundial.⁷⁰ Va caldre esperar l'arribada de Fernando Alonso, ja al segle XXI, perquè un pilot espanyol millorés el resultat de Godia en la general del Campionat del Món.⁷¹



El 1956, Paco Godia va adquirir un Maserati 250F i va córrer el Campionat del Món de Conductors amb l'assistència de la marca. Al circuit italià de Monza (a la imatge), va entrar quart, a tot just una volta del seu company d'equip Stirling Moss.

⁶⁹ *El Mundo Deportivo*, 25-10-1954, p. 10.

⁷⁰ Novè si hi afegim els pilots que només van córrer les 500 Milles d'Indianapolis, una cursa que va puntuar per al Campionat del Món de Conductors durant la dècada dels cinquanta, per bé que el trànsit de pilots entre una banda i l'altra de l'Atlàntic era inexistent.

⁷¹ El millor resultat parcial, però, fou el segon lloc d'Alfonso de Portago (1929-1957) en el Gran Premi d'Anglaterra d'aquell mateix any de 1956, amb un Ferrari. Tanmateix, fou un resultat compartit amb el seu company Peter Collins. L'anglès va plegar i va reprendre la cursa al volant de l'auto de *Fon*, tal com era permès de fer aleshores.



L'homenatge que el món automobilístic català va dedicar a Paco Godia per premiar-ne l'èxit al Campionat del Món de Conductors va agermanar totes les entitats del país: el RACC, el RMCC, la Peña Rhin, PMB i l'Escuderia Barcelona.



Carta del Reial Moto Club de Catalunya que anuncia l'homenatge a Paco Godia després de la brillant temporada de 1956 del pilot barceloní (qui, com veiem, també n'era soci). Signa la lletra el directiu del RMCC Joan Piñol Puig, a qui el RACC dedicarà el Trofeu Joan Piñol que se celebrarà a Montjuïc deu anys després, el 1966.

Tornant al Gran Premi Penya Rhin de 1954, el cap de setmana a Pedralbes va tenir una segona cursa, a banda de la d'F1, el Premi Penya Rhin Sport. Es disputà el dissabte, la vigília de la cursa gran. L'any anterior, la FIA havia establert el Campionat del Món de Marques, per a autos biplaça de la categoria *sport*.⁷² Això va fer que aquestes curses agafessin molta revolada, i Penya Rhin va pensar a fer-ne una, tot aprofitant el muntatge de Pedralbes per a l'F1.

Fou una cursa d'àmbit internacional que aplegà una gran inscripció, incloent-hi la participació de tres pilots que feien el doblet i també havien de córrer la prova d'F1 l'endemà: Jean Behra, Louis Rosier... i Paco Godia. El barceloní era un dels pilots catalans que aquell mateix any havia format l'Escuderia Barcelona, i va llogar un Ferrari 250 MM. Tanmateix, no va poder prendre la sortida. El matí de la cursa, descontent amb el comportament de l'auto, va demanar al cap de mecànics de Ferrari Luigi Bazzi⁷³ que el provés. El circuit encara no estava tancat al trànsit, i Bazzi va tenir un accident quan va haver d'esquivar un carro. En va sortir il·lès, però l'auto va quedar massa malmès per a córrer.⁷⁴

Trobada d'antics membres de l'Escuderia Barcelona, el 1981. En la primera fila, de dreta a esquerra, Paco Godia, José M. de Caralt, Salvador Fàbregas, Fernando Grau i Carlos Bou. Entre Godia i Caralt, amb corbata de llacet, César Apezteguía i, damunt seu, Miguel Soler Pantaleoni. Damunt de Grau, Casimir Aumacellas i, entre Grau i Bou, Jordi Viñas. En l'última fila, d'esquerra a dreta, Francisco Quintana, Manuel Giró i Josep Soler-Roig.



⁷² D'aquesta manera, hi havia un Campionat del Món de conductors, per a pilots d'F1, i un de marques, per a cotxes esportius, amb més lligam amb els vehicles de producció. A partir de 1958, l'F1 també tingué un títol de constructors.

⁷³ Luigi Bazzi (1892-1986) era el col·laborador més veterà d'Enzo Ferrari, amb el qual treballava d'ençà de 1923, llavors a Alfa Romeo. Els anys quaranta i cinquanta, s'encarregava de desenvolupar els autos de Ferrari.

⁷⁴ Vergés (2014), p. 57.

Un altre punt destacat de la cursa fou la participació oficial de Pegaso, que s'enfrontava així a vehicles rivals com ara Ferrari, Jaguar i Aston Martin. Però els tres Z-102 de Joaquín Palacio, Polo Villaamil i Celso Fernández van haver de plegar, sense haver pogut plantar cara a la competència. El vencedor fou el pilot privat francès François Picard, amb un Ferrari.

Aquest doblet de curses, F1 i *sport*, també estava previst per al Gran Premi Penya Rhin de 1955. Però l'accident durant les 24 Hores de Le Mans de 1955 ho trasbalsà tot.⁷⁵ Els Grans Premis de França i d'Alemanya eren cancel·lats; Suïssa no només tombava el Gran Premi sinó que prohibia les curses en circuit al seu territori. Enmig d'aquest ambient enrarit —i amb l'accident de Franco Rol el 1950 ben present—, Penya Rhin s'afegí a la llista de curses suspeses.

Aquest cop, però, no va ser un mer ajornament, sinó «la fi de Penya Rhin com a entitat activa».⁷⁶ Penya Rhin ja no va organitzar cap cursa més, tot i que hi va continuar treballant fins a mitjans dels anys seixanta. Però estava clar que el futur de l'automobilisme a Barcelona i a Catalunya havia de passar per la construcció d'un circuit permanent. Penya Rhin en va plantejar un primer projecte a les acaballes de 1955,⁷⁷ en una ubicació a tocar de l'autovia de Castelldefels, a tot just deu quilòmetres de Barcelona. El RACC es va sumar al projecte,⁷⁸ i a mitjan 1960 encara en prosseguien els estudis.⁷⁹ Tanmateix, quan a les acaballes de 1961 va aparèixer un nou Gran Premi Penya Rhin en el calendari, previst per a mitjan setembre de 1962, l'escenari encara era Montjuïc.

No se'n va saber res més, d'aquesta cursa, i aquell projecte de circuit al Baix Llobregat tampoc no va tirar endavant. Mentre el futur circuit —l'actual Circuit de Barcelona-Catalunya— s'anava covant a foc lent, Montjuïc havia de viure una dècada d'esplendor esportiva, que reviuem més endavant.

⁷⁵ Un Mercedes topà amb un auto doblat, es llançà contra el públic de la recta principal i moriren més de vuitanta espectadors, a més del pilot Pierre Bouillin, *Pierre Levegh*.

⁷⁶ Del Arco (1990), p. 77.

⁷⁷ Pernas (2015), p. 66.

⁷⁸ Pernas (2015), p. 94.

⁷⁹ Pernas (2015), p. 168.

Pel que fa a Pedralbes, la cancel·lació del Gran Premi de 1955 també va implicar-ne el final. Deu anys enrere, era factible tancar la part alta de la Diagonal per fer-hi curses. Però la progressiva expansió urbana de Barcelona ja ho feia inviable.

Tanmateix, l'avinguda Diagonal s'havia de tornar a tancar per fer-hi curses. Entre el 1960 i el 1962, el Kart Club Barcelona va organitzar-hi unes curses internacionals de kàrting, en un recorregut de 900 metres dibuixat en un tram de l'avinguda, a l'altura del Palau Reial,⁸⁰ el mateix indret d'aquelles curses infantils de trenta anys enrere. Les dificultats per tancar un tram de l'avinguda Diagonal també hi posaren fi. A més a més, el 1962 s'inaugurà la pista del Karting Club Pedralbes, situada cap al final de l'avinguda, entre el Club de Polo i la seu actual del RACC. Es mantingué activa fins al 1965. Encara que defuig l'àmbit d'aquesta obra, cal fer esment que dins del circuit de Pedralbes hi hagué també una pista de motocròs. Es trobava en els terrenys de l'antic Golf Club Pedralbes, encabit entre l'avinguda Diagonal, la caserna del Bruc i la carretera d'Esplugues. S'hi va córrer entre el 1960 i el 1963, i l'edició de 1962 fou puntuable per al Campionat del Món de l'especialitat.⁸¹

Pels volts d'aquelles dates, la Penya Motorista 10 x Hora s'inventà el circuit de Carles III, «format per les dues calçades d'aquesta ampla via barcelonina —que encara no era Cinturó de Ronda— en el tram comprès entre l'avinguda Diagonal i la Travessera de les Corts».⁸² El traçat tenia un quilòmetre i mig de corda encara no, i el 1962 i 1963 s'hi van fer dues reunions, amb diverses mànegues de turismes i motocicletes.

El primer any, Paco Godia hi va córrer, amb un Alpine. Va entrar segon en la cursa de gran turisme superiors a 850 cc, rere el potent Aston Martin de Luis Montal i al davant del Lotus Elite d'Enrique Coma-Cros, tots dos bons amics seus. El 1963, la cursa dels cotxes grossos la va guanyar Joan Fernández, amb un Porsche 356 Carrera 2 GT. El 1964, l'Ajuntament de Barcelona denegà el permís i el circuit de Carles III va passar a la història. Encara bo que quedava el de Montjuïc...



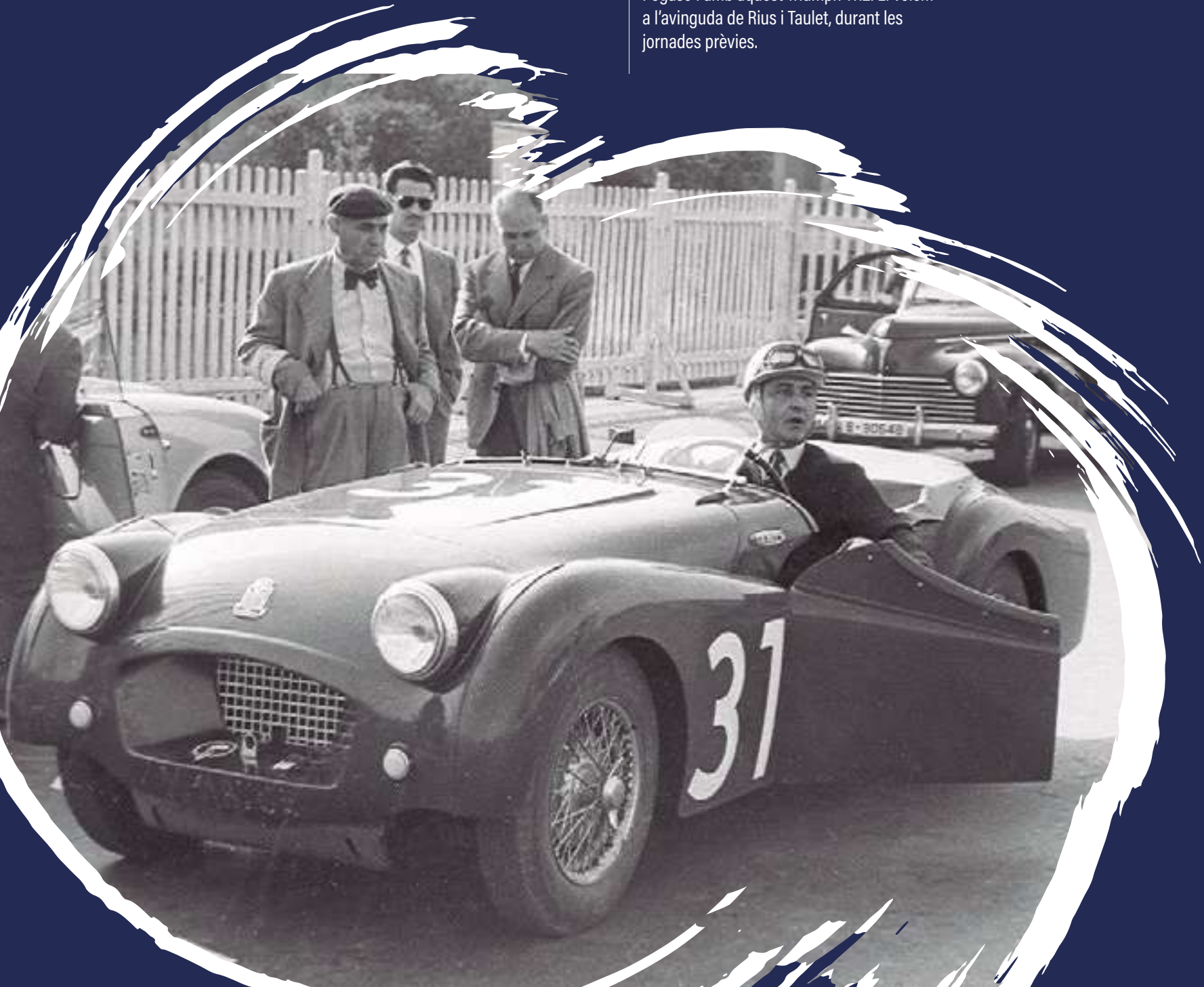
El circuit de Carles III va tenir una vida efímera, però, un cop més, va fer palesa la vitalitat de l'ambient automobilístic barceloní. A la imatge, Paco Godia (Alpine), empaitat pels Lotus Elite d'Enrique Coma-Cros i Salvador Ros, el desembre de 1962. A mà dreta, rere el mur, es troba el solar on ara hi ha el centre comercial El Corte Inglés Diagonal.

⁸⁰ Campos (2011), p. 156 i seg.

⁸¹ Surroca, Pernas (2020), p. 79.

⁸² Del Arco (1990), p. 138.

El 1955, Godia va córrer a Montjuïc amb un Pegaso i amb aquest Triumph TR2. El veiem a l'avinguda de Rius i Taulet, durant les jornades prèvies.



EL RETORN DE MONTJUÏC

Deu anys després del Gran Premi Penya Rhin de 1936, els motors van tornar a retronar a Montjuïc. Mentre Penya Rhin traslladava la seva cursa gran a Pedralbes, el RACC va organitzar a la muntanya màgica una reunió anomenada *cursa de turismes*. Els anys anteriors, però, el Reial Moto Club de Catalunya ja hi havia fet algunes proves de motos, el 1941 i el 1945. I el 1946 organitzà el 5è Gran Premi de Barcelona de motociclisme, la primera competició internacional de la postguerra disputada a Europa.⁸³

Tres mesos després, se celebrà la cursa de turismes, que també fou una cursa transcendent. Essent la primera cursa de cotxes després d'un llarg parèntesi de deu anys, va ser l'estrena en competició per a molts pilots. Començant per Paco Godia,⁸⁴ que tenia vint-i-cinc anys i s'hi va inscriure amb un Hotchkiss. No era precisament un auto esportiu, però aleshores es tractava de córrer amb el que hom pogués arregar. Va haver de plegar, però el més important és que havia pogut iniciar, a Barcelona, una llarga trajectòria com a esportista amateur.

El vencedor fou Enrique Tintoré, un dels pilots que havia de fer equip amb Godia per formar l'efímera Escuderia Corsa. També hi van participar Alberto Puig Palau i César Apezteguía. Tots, futurs pilots de monoplaces de Gran Premi. Això palesa la importància de disposar de curses que permetin la formació i el progrés de pilots, amb vista a les categories més altes.

⁸³ Del Arco, Roca, Vergés (2004), p. 86.

⁸⁴ Vegeu, però, la nota 28.

La cursa de turismes es va repetir el 1947, i va viure la primera victòria de Paco Godia. Al volant d'un Delahaye descapotable, Godia va guanyar la cursa de força lliure, amb sis segons d'avantatge després de vora cinquanta-cinc minuts d'acció. Abans s'havia fet una mànega d'autos petits, en què el barceloní va entrar segon, amb un modest Fiat Topolino. Els dos anys següents, la nova Penya Motorista Barcelona⁸⁵ s'encarregà d'organitzar aquestes curses de cotxes a Montjuïc (també amb mànegues per a motocicletes), sempre amb Paco Godia entre els inscrits en força lliure.

La primera victòria de Paco Godia va arribar a Montjuïc, no cal dir-ho, amb un auto (un Delahaye descapotable) més adequat per a un concurs d'elegància que no pas per donar gas. La quantitat de públic en el viratge de la Premsa fa palesa l'expectació que va aixecar la cursa.



⁸⁵ A partir de 1949, i fins al 1979, la Penya Motorista Barcelona va reprendre l'organització de la pujada a la Rabassada, creada per Penya Rhin als anys vint, i el 1955 va organitzar la primera edició de les 24 Hores Motociclistes, a Montjuïc, fins al 1986. La PMB es manté activa, amb l'organització de curses per a motos clàssiques, i el 2022 va celebrar els setanta-cinc anys d'història.

I el 1949, Godia aconseguí la segona victòria a Montjuïc. Hi va córrer fent equip amb Joan Jover, amb sengles Delage D6. Eren autos d'abans de la guerra, que van llogar al pilot francès Henri Louveau, i van arribar a Barcelona gairebé en temps de descompte. Sense haver-los pogut provar, Jover i Godia van dominar la cursa, rodant sempre junts i alternant-se en la primera posició, fins que Jover va tenir un accident i Godia va trobar la victòria mastegada.⁸⁶



Godia i Jover, al capdavant en la sortida de la segona cursa, la dels cotxes grossos, el 1949. A la imatge s'aprecia que els Delage eren, de molt, els autos més competitius. Un cop Jover va haver plegat, Godia va vèncer amb tres voltes d'avanatge.

El corol·lari transcendental d'aquesta cursa fou que, amb els mateixos autos, Jover i Godia van córrer les 24 Hores de Le Mans, tres mesos i mig després. Era la primera edició de la històrica cursa que se celebrava d'ençà de l'esclat de la Segona Guerra Mundial. Jover va fer equip amb el propietari, Louveau, mentre que Godia va compartir l'auto amb Louis Gérard. El resultat fou esclatant. Jover i Louveau van acabar segons absoluts, només rere el Ferrari que Luigi Chinetti havia pilotat gairebé en solitari. I Godia i Gérard van ser quarts.⁸⁷ Fins que van tenir un problema d'encesa en l'última hora, encara aspiraven al podi.

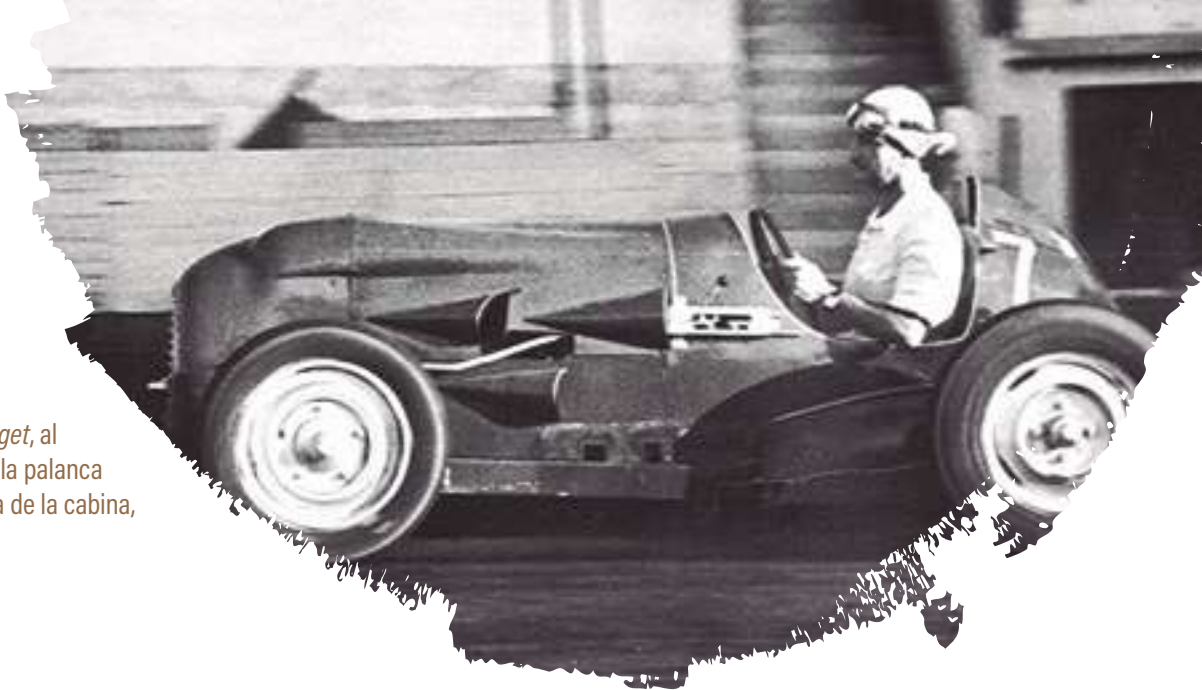
⁸⁶ Vergés (2014), p. 65.

⁸⁷ Fou la millor actuació global de pilots espanyols en les 24 Hores de Le Mans fins que Jesús Pareja (amb Óscar Larrauri i Joël Gouhier) i Emilio de Villota i Fermí Vélez (amb George Fouché) també van ser segons i quarts, respectivament, en l'edició de 1986.



Joan Jover, assegut en el Delage a la graella de sortida (a l'avinguda de Rius i Taulet), abans de la cursa de turismes de 1949. En segon terme, l'Alfa Romeo de Luis Esteve.

Paco Godia, al volant del seu *midget*, al Canòdrom Sol de Baix. Observeu la palanca del canvi de marxes, ubicada fora de la cabina, sobre la carrosseria del vehicle.



El resultat il·lustra com era l'automobilisme d'aquells temps. Aquests Delage Le Mans estaven basats en un disseny de Gran Premi d'abans de la guerra, però Jover i Godia els havien fet córrer a Montjuïc, en una cursa suposadament de turismes. Eren autos ben polivalents... i està clar que l'organització de la PMB va haver de fer els ulls grossos. En aquella etapa de represa de la postguerra, no era pas qüestió de ser gaire primmirat amb els vehicles admesos.

Però aquesta fase semblava finalitzada en començar la nova dècada. Paradoxalment, la pretensió d'organitzar curses amb més cara i ulls va fer que a Montjuïc no hi tornessin a córrer autos fins al 1954. Entremig, les curses de *midgets* van viure un breu apogeu a Barcelona. Eren molt populars als EUA, amb uns autos monoplaça lleugers però força potents,⁸⁸ que competien en pistes de cendra o terra (d'aquí ve el nom de l'especialitat, *dirt-track*). A casa nostra, corrien al Canòdrom Sol de Baix, d'uns 400 metres de corda, situat on avui es troba el número 200 de la Travessera de les Corts.⁸⁹ Ben a prop, doncs, del circuit de Pedralbes. Paco Godia en fou un dels practicants assidus i guanyà diverses curses el 1950, amb un vehicle artesanal amb mecànica Citroën.

Sabies que...

La primera participació d'un pilot català i espanyol en les 24 Hores de Le Mans s'esdevingué el 1925, tot just la tercera edició d'aquesta cursa mítica. El protagonista fou Antoni García Gutiérrez (1887-1957), soci pioner de Penya Rhin. Nascut a París, era pilot de l'importador de Diatto a Barcelona, i fou així que corregué a Le Mans amb la marca italiana, al costat de Mario Botto. Era un apassionat de la pintura, i fou l'autor de molts cartells de curses, sobretot les organitzades per Penya Rhin.

⁸⁸ En anglès, *midget* vol dir 'nan', un nom que també es va fer servir per a batejar un petit auto esportiu, l'MG Midget.

⁸⁹ Del Arco (1990), p. 94.

Per fi, el 1954 arribava l'hora de tornar a veure cotxes a Montjuïc. Tot aprofitant el muntatge del circuit per al Gran Premi de motociclisme que havia de cloure el curs, el RACC hi programà una Copa Montjuïc per a Automòbils Sport, a la primera d'octubre. Tres setmanes després s'havia de celebrar el Gran Premi Penya Rhin, a Pedralbes, complementat (com hem vist en el capítol anterior) per una cursa de cotxes *sport*.

Això ens ofereix un altre exemple de la bonhomia que presidia l'ambient automobilístic. El president del RACC, Francisco Quintana Ylzarbe, va fer veure que organitzar aquesta cursa només tres setmanes abans podia causar un perjudici a Penya Rhin.⁹⁰ Per la seva banda, Salvador Fàbregas, aleshores membre de la Comissió Esportiva del Club, argumentà que la cursa que preparava el RACC era de caràcter amateur, mentre que la prevista per Penya Rhin era internacional i, per tant, tenia un caire més professional; es complementaven. S'acordà de reunir-se amb Penya Rhin per tractar l'assumpte, i les dues entitats van decidir de tirar endavant totes dues proves.

La Copa Montjuïc tingué dues curses, segons la cilindrada dels autos. La cursa dels grossos va ser una exhibició del pilot de Pegaso Joaquín Palacio. Veterà de Montjuïc, Palacio va fer una virolla en el primer pas pel revolt de Rosaleda i va quedar relegat a la cua del grup, de dotze cotxes. Llavors va començar una remuntada ferotge, fins que va recuperar el primer lloc en la 22a de les trenta voltes. Godia, al volant d'un Jaguar XK120 *roadster*,⁹¹ havia estat el primer líder de la cursa i va entrar segon. Palacio ja havia estat segon en la primera cursa, a menys d'un segon de Manuel Giró, i per davant de Francisco X. Bultó.⁹²

Aquesta prova va marcar el començament de vint anys d'ús continuat de Montjuïc com a circuit automobilístic, en paral·lel amb les curses de motos, per bé que amb alts i baixos. L'activitat se solia concentrar en uns pocs caps de setmana durant l'any, aprofitant el muntatge del circuit per a les grans proves internacionals d'automobilisme i motociclisme. Durant aquests anys, Montjuïc també es feia servir sovint com a tram de ral·lis o de proves de carretera com el Tour de France automobilístic.



Després dels turismes, van arribar els cotxes *sport* a Montjuïc. El 1954, el RACC va tirar la prova endavant tot aprofitant el muntatge del circuit per al Gran Premi Motociclista del Reial Moto Club de Catalunya, per això el cartell presenta l'escut de totes dues entitats.

⁹⁰ Acta RACC, 6-5-1954.

⁹¹ El terme *roadster* descriu un auto descobert de dues places; en la seva definició més pura, les portes no tenen vidres

⁹² Manuel Giró havia llançat la primera moto Ossa el 1951. Paco Bultó encara estava a Montesa, abans de fundar Bultaco el 1958.

Fou un període decisiu per a l'esport del motor a Catalunya. Sense cap circuit permanent disponible, Montjuïc no només va acollir grans curses dels campionats del món, sinó que també va ser l'escenari de curses cent per cent amateurs, per a aficionats o pilots que s'iniciaven en l'automobilisme. Sense un circuit on practicar l'esport, això no hauria estat possible. Casualitat o no, el circuit de Calafat, a l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp), s'inaugurà el 1974, quan Montjuïc s'acostava al seu final com a circuit automobilístic, de manera que, en certa manera, en va recollir el testimoni, tot i la seva dimensió modesta.

Al seu torn, a mitjans dels anys cinquanta Montjuïc també va quedar com a únic circuit barceloní, després del comiat de Pedralbes. Així doncs, la II Copa Montjuïc, el 1955, va ser d'àmbit internacional, com aquella cursa de cotxes *sport* que l'any anterior havia format part de l'última reunió organitzada per Penya Rhin. Alhora, el RACC va recollir també el testimoni de la històrica entitat com a promotor i organitzador de curses. Una tasca que havia de culminar amb el retorn de la Fórmula 1 a Barcelona, a la darreria dels anys seixanta.

La II Copa Montjuïc presentava una altra novetat: duia l'afegit de l Trofeu Nuvolari. El gran campió italià Tazio Nuvolari s'havia mort el 1953. El públic català encara en recordava les actuacions a Montjuïc, als anys trenta. La nova Escuderia Barcelona, fundada el 1954 i que aplegava el bo i millor dels pilots catalans, va decidir d'homenatjar-lo amb un trofeu que es concedia a l'autor de la volta més ràpida a Montjuïc; no debades, Nuvolari en tenia el rècord d'ençà del Gran Premi Penya Rhin de 1936. Després que Paco Godia en guanyés dos de seguits, com veurem més endavant, ja no se'n va fer cap edició més.

El 1955, Paco Godia va pilotar aquest magnífic Pegaso Z-102 amb carrosseria Touring Superleggera en la cursa dels cotxes grossos de la II Copa Montjuïc. Malauradament, l'aventura dels Pegaso fabricats a la Sagrera no va tenir prou continuïtat per consolidar-se.

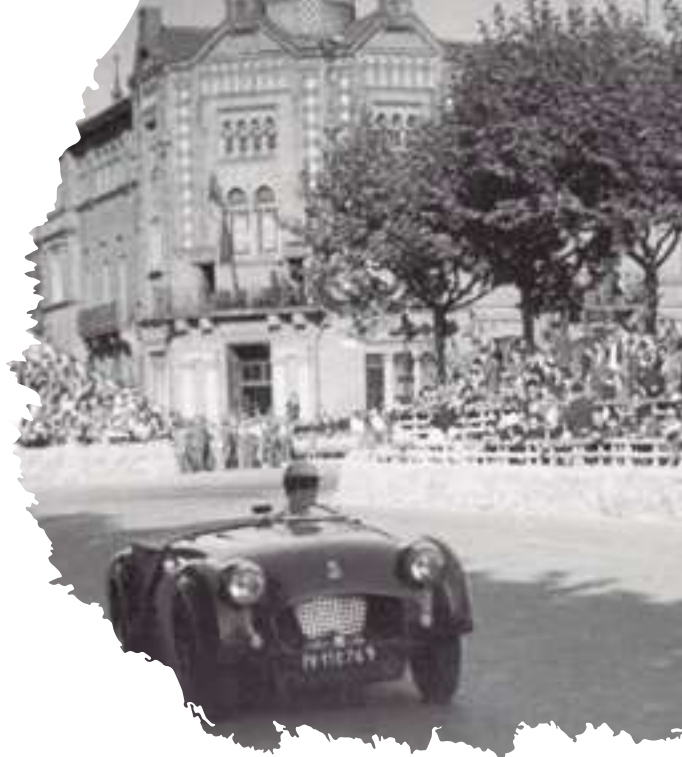


De moment, però, el suís Willy Daetwyler en va ser el primer destinatari, i el gran dominador de la Copa Montjuïc de 1955. Paco Bultó va guanyar la cursa dels petits, amb un Porsche 356. El suís, amb un Alfa Romeo, va batre Godia, amb un Triumph TR2,⁹³ en la dels mitjans. I en la dels grossos, al volant d'un magnífic Ferrari 750 Monza, Daetwyler va superar folgadoament una corrua de Pegasos, pilotats per Joaquín Palacio, Celso Fernández i Paco Godia, el primer Z-102 privat (i segon entre els que no muntaven un compressor).

L'any següent no va haver-hi curses a Barcelona, ni d'autos ni de motos, «per l'influx de circumstàncies especialíssimes», apuntava la premsa.⁹⁴ Va ser l'any de la gran temporada de Godia en el Campionat del Món de Conductors, de manera que l'Escuderia Barcelona decidí de lliurar-li un Trofeu Nuvolari honorífic, «per la seva actuació internacional». Un reconeixement que es va fer extensiu a Alfonso de Portago, que també havia competit en el Mundial de 1956. En el seu parlament d'agraïment, Godia va transmetre, un cop més, la convicció íntima que els pilots catalans i espanyols, «per classe i per vàlua»,⁹⁵ estaven més que capacitats per a competir al màxim nivell internacional. El seu exemple, i el d'altres pilots, com Joan Jover i Salvador Fàbregas, n'era la prova fefaent.

A banda de la cursa amb el Pegaso, el 1955 Godia també en va fer una a Montjuïc amb aquest Triumph TR2. Observeu les tribunes instal·lades en el viratge de la Premsa i en l'avinguda de Rius i Taulet.

En nom de l'Escuderia Barcelona, el futur president del RACC Salvador Fàbregas entrega a Paco Godia el Trofeu Nuvolari honorífic per la seva reeixida temporada de 1956, en presència de Joan Antoni Samaranch, bon amic de Godia. El trofeu era una escultura del gran campió italià, obra de Joaquim Ros i Bofarull (pare de Joaquim Ros i Sabaté, autor de l'escultura de Juan Manuel Fangio que hi ha al Circuit de Barcelona-Catalunya).



⁹³ És l'auto que il·lustra la portada d'aquest treball.

⁹⁴ *El Mundo Deportivo*, 17-5-1956, p. 6.

⁹⁵ *El Mundo Deportivo*, 27-10-1956, p. 6.



Panoràmica de la recta de l'Estadi durant la primera cursa de la Copa Montjuïc de 1957, amb un Volkswagen, un Fiat i un Lancia en acció. En segon terme, el pintoresc pavelló de Bèlgica de l'Exposició Internacional de 1929, que a la darreria dels anys seixanta va anar a terra per fer espai a les piscines Picornell.

La Copa Montjuïc - Trofeu Nuvolari va tornar el 1957, al costat del Gran Premi motociclista del Reial Moto Club de Catalunya. Seguint la tendència internacional, es reservava a cotxes de turisme i gran turisme, en detriment dels *sport*, cada vegada més allunyats del seu esperit inicial. Llàstima que la producció del Pegaso Z-102 a Barcelona es va interrompre bruscament el 1956, perquè els autos dissenyats per Wifredo Ricart haurien pogut encaixar prou bé en aquesta categoria.⁹⁶



El 1957, el circuit de Montjuïc incorporava com a novetat el trasllat de la línia de sortida i arribada (i dels boxs), de l'avinguda de Rius i Taulet a la recta de l'Estadi. La progressiva expansió de la Fira de Barcelona n'era la raó. Tanquen la graella de la primera cursa els Renault 4/4, fabricats a Valladolid, que tenien una classificació a banda.

No va haver-hi Pegasos, doncs, però sí una cursa reservada per als Seat 1400, la berlina que es fabricava a la Zona Franca d'ençà de 1953. Va guanyar Rodolfo Bay, al davant d'un jove que s'estrenava a Montjuïc, Joan Fernández, futur pluricampió de curses de muntanya i company d'equip de Godia. El Trofeu Nuvolari se'l va endur Javier Sanglas,⁹⁷ vencedor entre els gran turisme petits amb un àgil Alfa Romeo. El trofeu es concedia a l'autor de la volta més ràpida, independentment de la categoria, i la millor de Sanglas en la seva cursa va rebaixar de sis centèsimes de segon el registre d'un Mercedes 300 SL, vencedor en la mànega dels cotxes grossos, que gairebé en triplicava la potència. El traçat de Montjuïc afavoria la manejabilitat i les mans del pilot, més que no pas els cavalls del motor.

⁹⁶ Del Arco (2000), p. 114.

⁹⁷ Javier Sanglas (1923-2017) va fundar el 1945 la marca de motocicletes homònima amb el seu germà Martín.

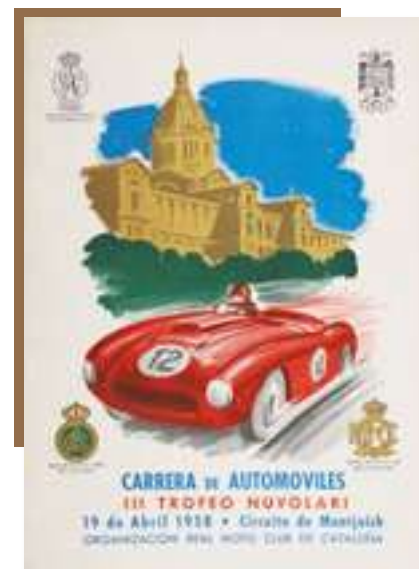


La Copa Montjuïc de 1957 va programar una cursa exclusiva per als Seat 1400, amb catorze unitats en acció (a la imatge, en el revolt del Teatre Grec). La producció nacional de vehicles va estimular la pràctica automobilística, en facilitar-ne l'accés a molts més aspirants.

Aquell any de 1957 va marcar l'inici de la democratització progressiva de l'automòbil, a Barcelona, Catalunya i Espanya, amb el llançament del Seat 600. Tanmateix, per alguna raó amagada en els passadissos de la burocràcia de l'època, el 1958 la Federació Espanyola d'Automobilisme⁹⁸ decidí de prohibir la celebració de proves internacionals a l'Estat.⁹⁹ Això va fer que el RACC desistís de continuar amb la Copa Montjuïc, però el RMCC va tirar endavant amb el Trofeu Nuvolari de l'Escuderia Barcelona, prova suport del seu Gran Premi motociclista.

Un dels grans protagonistes de la prova fou el debutant Alex Soler-Roig,¹⁰⁰ vencedor de la cursa de Gran Turisme, amb un Porsche 356, i que, a més a més, s'endugué el Trofeu Nuvolari. Anys a venir, Soler-Roig havia d'esdevenir el pilot més internacional de l'automobilisme espanyol. Paco Godia tampoc va faltar a la cita de casa, a pesar que aleshores encara estava centrat en les competicions internacionals. Sense anar més lluny, la setmana anterior havia entrat tercer en una cursa de Fórmula 1 no puntuable, a Siracusa (Sicília), al volant del seu fidel Maserati 250F. A Barcelona no va dubtar a posar-se al volant d'un Seat 1400; el més important era ser-hi. «Godia, que ha pregonat reiterades vegades les qualitats del circuit de Montjuïc, ha predicat amb l'exemple, aportant la seva adhesió a aquest Trofeu Nuvolari».¹⁰¹

El 1959 Godia va decidir de centrar-se en les competicions nacionals. I en el IV Trofeu Nuvolari va disputar ni més ni menys que tres curses: la de Turisme, amb un Renault Dauphine, la de Gran Turisme, amb un Porsche Speedster RS... i la de monoplaces Monomill, novetat d'aquesta edició. Val a dir que no va ser pas l'únic: Sebastià Salvadó, que l'any anterior havia guanyat una mànega de Turisme amb un Saab, també en disputà tres... i l'endemà hi afegí una de motocicletes.¹⁰²



El 1958, la cursa automobilística de Montjuïc va perdre el títol de Copa Montjuïc i s'anomenà simplement Trofeu Nuvolari. Hi van debutar els joves Alex Soler-Roig (futur pilot d'F1) i Sebastià Salvadó (futur president del RACC). Aquest cartell, amb un auto a tota velocitat i el Palau Nacional com a teló de fons, ja s'havia fet servir el 1955.

⁹⁸ Aleshores integrada en el RACE, de la mateixa manera que el RACC exercia de Federació Catalana («Regional», en l'argot de l'època).

⁹⁹ *El Mundo Deportivo*, 17-4-1958, p. 5.

¹⁰⁰ Alexander Soler-Roig i Janer, *Alex* (Barcelona, 1931), era fill del doctor Josep Soler-Roig i Elizaicin, gran aficionat a l'automobilisme, cofundador de l'Escuderia Barcelona i cap mèdic dels Grans Premis Penya Rhin, a Montjuïc i Pedralbes, i també dels de Fórmula 1 organitzats a Montjuïc. El seu avi era el també doctor Josep Soler i Roig, que havia estat el cap mèdic en les Copes Catalunya de 1908-1910.

¹⁰¹ *El Mundo Deportivo*, 17-4-1958, p. 5.

¹⁰² Godia i Salvadó eren bons amics. El 1985, Paco Godia va proposar a Joan Antoni Samaranch, aleshores president interí del RACC, que Salvadó era la figura adequada per a presidir l'entitat, després de la mort de Salvador Fàbregas.

Un jove Sebastià Salvadó es classificà segon absolut en la prova dels monoplaques Monomill celebrada a Montjuïc el 1959. En la dedicatòria d'aquesta foto, el futur president del RACC agraïa al RMCC els esforços esmerçats en l'organització de la prova.



Godia fou el guanyador d'aquest Trofeu Nuvolari, després d'un duel aferrissat amb Alex Soler-Roig, que pilotava un Porsche com el seu. Van travessar la meta separats de set dècimes de segon, amb Soler-Roig com a vencedor. Però Godia havia marcat la millor volta, de manera que el Trofeu Nuvolari va ser per a ell. Dècades més tard, Soler-Roig revivia així aquella cursa, entre rialles, entrevistat per l'historiador Àlex Vergés:¹⁰³

Ja estava dins del cotxe, quan se'm va acostar Paco Godia, que corria amb un cotxe com el meu i tal vegada per intimidar-me una mica em va dir: «Bé, Alex, ja saps soc molt amic de ton pare i avui m'interessa guanyar la cursa, així que ja ho saps... si et poses al davant en la sortida, quan arribem a Miramar obre't i deixa'm passar». Me'l vaig mirar i vaig pensar: «I què més!». Van donar la sortida, em vaig col·locar per davant de Paco i quan vam arribar a Miramar em vaig tancar ràpidament a l'esquerra perquè Godia no pogués avançar-me. Penso que no s'ho esperava i, mentre baixàvem cap a la Font del Gat, em va donar alguns copets amb el morro... Ens vam passar tota la cursa així, cada vegada que Godia mirava d'avançar-me jo em tancava. Al final jo vaig guanyar la cursa i ell la volta ràpida, però vam entrar ben junts i amb alguns cops a la xapa.

Tots dos s'haurien d'haver retrobat en la cursa dels Monomill, atès que l'organització francesa, a petició del RACC, va posar dos autos a disposició de pilots locals. Però el d'Alex no funcionava bé, i quan li'n van oferir un de reserva no ho va acabar de veure clar i va dir a Sebastià Salvadó si volia pilotar-lo ell. No és casualitat que Soler-Roig pensés en Salvadó, perquè els Monomill eren uns monoplaques peculiars, de motor davanter i tracció davantera, igual que el Saab amb el qual Salvadó havia guanyat l'any anterior a Montjuïc.

¹⁰³ Vergés (2013), p. 56.

Certament, el futur president del RACC en va dir bé. La classificació s'establia per la suma de dues mànegues, i Salvadó va ser segon absolut, només rere l'especialista francès Bernard Boyer.¹⁰⁴ Per la seva banda, Godia va haver de plegar, per avaria. Tanmateix, la seva participació fa palesa un cop més la seva afició incombustible: fins a l'any anterior, corria per tot el món amb autos de Fórmula 1 i *sport*, i ara pujava a un petit bòlid de 850 cc i 55 CV.

Aquesta, per cert, fou la primera cursa de monoplaques celebrada a Montjuïc d'ençà del Gran Premi Penya Rhin de 1936. Encara bo que el RACC va decidir que els Monomill no optessin al Trofeu Nuvolari, perquè la millor volta dels petits fórmules va rebaixar de quatre dècimes de segon el millor registre de Godia, en plena lluita amb Soler-Roig.

Els dos anys següents, no va haver-hi curses de cotxes a Montjuïc. Si més no, el RACC va organitzar la primera competició oficial de kàrting celebrada a Espanya. A Montjuïc... però no al circuit, sinó a l'avinguda de Maria Cristina. L'excusa era ambientar l'arribada de la Volta Ciclista a Espanya. Però la iniciativa anava molt més enllà. «No cada dia es pot assistir al naixement d'un esport nou», escrivia Paco Gibert,¹⁰⁵ conscient de les possibilitats futures dels karts quant a la promoció de l'esport. L'any següent es va fer una cursa de resistència de 6 Hores a la recta de l'Estadi. En endavant, però, la pista del Karting Club Pedralbes en va recollir el testimoni, com hem vist en el capítol anterior.

Mànega d'una cursa de karts al circuit de l'avinguda de Maria Cristina, el 1967, que també feia servir un tram de l'avinguda de Rius i Taulet, fins al revolt de la Guàrdia Urbana del circuit de Montjuïc. Al fons, entre les torres venecianes, es trobaven els boxs.



¹⁰⁴ Bernard Boyer fou el dissenyador dels Matra de competició, que van guanyar tres cops a Montjuïc: el 1967, en F3 (Henri Pescarolo); el 1968, en F2, i el 1969, en F1 (Jackie Stewart tots dos anys).

¹⁰⁵ *El Mundo Deportivo*, 7-5-1960, p. 1.

L'entreacte dels karts va servir per matar el cuquet abans no tornessin els cotxes. Per fi, el 1962 va tornar el Trofeu Nuvolari, ara celebrat tot just finalitzades les 24 Hores Motociclistes. S'hi van fer quatre curses i, en la dels Gran Turisme, va vèncer Paco Godia, al volant d'un Aston Martin DB4. Aquest cop, va dominar la cursa en solitari i en va marcar la millor volta.¹⁰⁶



Paco Godia va dominar de cap a cap la mànega dels cotxes grossos del Trofeu Nuvolari de 1962, amb un preciós Aston Martin DB4 GT. L'anterior Trofeu Nuvolari s'havia celebrat el 1959 i també se l'havia endut l'entusiasta pilot barceloní.

Després que Godia guanyés el Trofeu Nuvolari per segon cop, el 1963 el RACC decidí de dedicar la cursa a un altre personatge, Joan Jover, company d'aventures de Godia en les curses internacionals.¹⁰⁷ El plantejament també canvià: el Trofeu Joan Jover se l'havia d'endur el vencedor de la prova, que, a més, seria puntuable per al Campionat de Catalunya de Velocitat. El canvi d'orientació també palesa la creixent popularitat de l'esport. En aquesta cursa van debutar els Fiat Abarth i els Mini Cooper, dues bombes de prestacions inversament proporcionals a la seva mida reduïda.

Al volant d'un Mini, José María Juncadella, futur pal de paller de l'Escuderia Montjuich i deixeble de Godia, va guanyar una de les curses. Però el Trofeu Joan Jover se l'endugué Alex Soler-Roig. Pilotava un Porsche 356 Carrera 2 GT idèntic al de Paco Godia, però aquest últim va haver de plegar.



El circuit de Montjuïc era màgic per imatges com aquesta, durant el Trofeu Nuvolari de 1962: Ramon Coll llisca en la sortida del revolt del Teatre Grec, entre el Palau d'Agricultura, a la dreta, i el Museu d'Arqueologia, a l'esquerra. Al volant d'un Jaguar E descapotable, Coll va entrar segon, rere Godia.

¹⁰⁶ Val a dir que l'antic rècord de Nuvolari el 1936 (1:58) continuava vigent... sobre quatre rodes. Dos mesos abans, Tom Phillis havia fet la millor volta oficial a Montjuïc, durant el Gran Premi d'Espanya de 250 cc, amb una Honda (1:57.08). Godia va marcar 2:07.1.

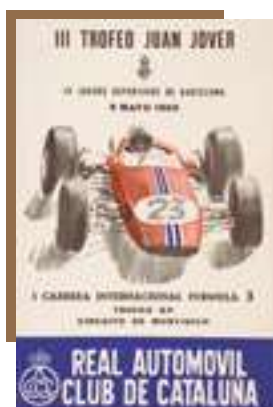
¹⁰⁷ Joan Jover (1905-1960) havia mort en un accident de trànsit, a les costes del Garraf.

Durant el Trofeu Joan Jover de 1964, el suís Charles Vögele va batre l'antic rècord de Tazio Nuvolari a Montjuïc, vigent d'ençà de 1936, al volant d'un Lotus Montecarlo (un biplaça espectacular de competició). A la imatge, en el revolt de la Tècnica, seguit pel Porsche GS Carrera 2 GT de Javier de Vilar i el Seat 600 Conti de Luis Sagnier.



El 1964, el II Trofeu Joan Jover va superar el centenar d'inscrits. Godia i Joan Fernández disposaven de sengles Porsche 904 GTS. Era un auto nou i molt competitiu, al volant del qual havien acabat primer i tercer, respectivament, en la mànega disputada a Montjuïc dins del ral·li del RACE, dos mesos abans (i Fernández va guanyar la del ral·li Dues Catalunyes, a l'octubre). Però en el Trofeu s'havien d'enfrontar al Lotus Mk19 Montecarlo del pilot suís Charles Vögele, un autèntic *sport*, força més ràpid que els cupès alemanys. Tant és així que, pel camí de la victòria, Vögele va batre per fi l'antic rècord de Nuvolari,¹⁰⁸ amb Godia segon i Fernández endarrerit per una pana de combustible.

L'any següent, 1965, va ser Godia el pilot més ben armat en el Trofeu Joan Jover, novament amb més d'un centenar d'inscrits. La prova es disputava tot just finalitzat el Gran Premi d'Espanya de motociclisme, en una reunió de tanta volada que va ser inclosa en els IV Jocs Esportius de Barcelona, organitzats per l'Ajuntament de Barcelona en el marc de les Festes de la Mercè.¹⁰⁹ El pilot barceloní hi va córrer amb un espectacular AC Cobra de set litres de cilindrada i 490 CV de potència. Un *roadster* no gaire adequat per fer curses a Montjuïc, però amb el qual Paco va avantatjar d'un grapat de segons el Porsche 904 de Joan Fernández.



El III Trofeu Joan Jover, de 1965, va ser inclòs en els IV Jocs Esportius de Barcelona organitzats per l'Ajuntament. La gran novetat de la reunió automobilística a Montjuïc era l'afegit d'una cursa de Fórmula 3, categoria que competia per primer cop al país.

Sabies que...

Una setmana després del II Trofeu Joan Jover de 1964, i al volant del mateix Porsche 904, Paco Godia va batre el rècord oficiós entre Barcelona i Madrid, en carretera oberta. Va sortir de l'últim semàfor de l'avinguda Diagonal a les tres de la matinada i abans de les vuit del matí arribà al primer de l'entrada a Madrid per la N-II. El cronometratge del RACC i el RACE va establir un temps de 4 h 54 min 58 s, a més de 128 km/h. Sense autopistes, és clar, passant pels Brucs, la Panadella, etc., i encara sense límits de velocitat. Era quelcom que tenia entre cella i cella d'ençà que Miguel Soler Pantaleoni i Ignacio Macaya hi havien emprat sis hores i escaig, el 1935. «No vaig córrer cap risc; vaig anar de pressa fins a Lleida i, veient que ho tenia coll avall, ja vaig aixecar molt el peu, com es diu en l'argot automobilístic», explicà, murri com era, en una entrevista concedida més de vint anys després a la revista *Club*, editada pel RACC.¹¹⁰

¹⁰⁸ Charles Vögele va marcar 1:55.0, a 118,6 km/h de mitjana.

¹⁰⁹ Pernas (2013), p. 12.

¹¹⁰ *Club*, 4-1988, p. 10.



Nomás Vögele, al volant d'un auto que jugava en una altra lliga, va ser capaç de superar Godia en el Trofeu Joan Jover de 1964. Dos mesos abans, amb el mateix Porsche 904, Godia havia guanyat la prova de Montjuïc del ral·li del RACE, que va acabar guanyant també, acompanyat per Arturo Cortés.



Tanmateix, Godia no va ser el vencedor del Trofeu Joan Jover. El RACC, després de vora deu anys organitzant curses diverses a Montjuïc, va decidir d'encabir en el dens programa una prova de Fórmula 3,¹¹¹ i estipulà que el Trofeu se l'enduria el vencedor de la cursa més ràpida, que fou la d'F3. Era la primera d'aquesta categoria que se celebrava a Espanya. No només era la primera competició internacional de monoplaques celebrada a Catalunya d'ençà del Gran Premi Penya Rhin de 1954, també fou el primer pas ferm cap al retorn de la Fórmula 1 a Barcelona, a la darrereria de la dècada. Per aquesta raó, l'historiador Javier del Arco qualifica l'any de 1965 com a «clau» en la història de l'automobilisme al país.¹¹²

En el Trofeu Joan Jover de 1965, Paco Godia va pilotar aquest poderós AC Cobra, un dels vehicles que va fer retronar amb més força el circuit de Montjuïc en els seus quaranta anys d'història automobilística. També és un dels que més bon record li van deixar, al costat de l'incomparable Maserati 250F.

Si caiguéssim en l'error de comparar-lo amb els que el van seguir, seria un any d'estar per casa (...). Però comparat amb els anteriors —que és el que compta com a pauta de progrés— fou un any transcendent, puix que no només era la primera vegada que aquests monoplaques disputaven una cursa a Espanya, sinó que la dita cursa fou la clau que va reobrir la porta de l'automobilisme espanyol de velocitat en circuit a la internacionalitat, tancada per nosaltres mateixos d'ençà de 1954 i l'últim Gran Premi Penya Rhin.

¹¹¹ La nova Fórmula 3 havia nascut el 1964. Junt amb la Fórmula 2, havia d'esdevenir el primer esglaó de l'ascens cap a la Fórmula 1. Aquesta *piràmide* es manté encara avui dia.

¹¹² Del Arco (2000), p. 162-163.

Com aquella cursa de Monomill el 1959, la classificació s'establí per la suma de les dues mànegues. *Geki*¹¹³ en va ser el vencedor, a 118,2 km/h de mitjana, mentre que Tino Brambilla rebaixava encara més el rècord de Montjuïc (1:51.7). I el segon classificat fou... Paco Godia. A quaranta-quatre anys, l'entusiasta pilot barceloní va córrer tres curses seguides a Montjuïc: la primera mànega d'F3, la cursa amb l'AC Cobra i la segona mànega d'F3.

Per complementar la nombrosa participació europea, el RACC havia llogat dos autos per a Godia i Joan Fernández, mentre que Soler-Roig va córrer-hi pel seu compte. Els dos últims van haver de plegar, però Godia va entrar segon en la segona mànega i es va classificar en el mateix lloc en la general. Val a dir que a Barcelona no hi eren els grans asos d'aquesta categoria formativa, però això no treu gens de mèrit a la reeixida estrena de Godia amb un d'aquests petits monoplaça, un contrast cridaner amb el poderós AC Cobra.

El fet que l'Ajuntament hagués inclòs aquestes proves del motor en el programa dels Jocs Esportius palesa un cop més la tirada del motor en l'ambient esportiu de Barcelona, «una de les ciutats esportives més importants del món». Els Jocs Esportius se celebraren per últim cop el 1966. El Gran Premi de Barcelona de Fórmula 2 en va ser la primera prova. L'automobilisme a Montjuïc estava a punt d'assolir la majoria d'edat.

Paco Godia (De Sanctis #7) i Joan Fernández (Alpine #16), en acció a la cursa de Fórmula 3 de 1965, a Montjuïc. Tots dos s'estrenaven amb aquests petits autos, però per al de Sabadell, a més, era el debut absolut al volant d'un monoplaça.



¹¹³ *Geki* (Giacomo Russo, 1937-1967) havia de morir en un accident múltiple en una cursa d'F3, a Caserta (Sicília).

FORMULA

Revista mensual competició-motor

N.1 Octubre 66 40 p

La revista *Fórmula* va posar el seu granet de sorra en la difusió de la competició del motor, com més anava més popular. Els primers números lluien a la portada el patrocini de la Penya Motorista 10 x Hora (organitzadora, entre d'altres, del ral·li Costa Brava, la cita catalana del mundial de motocròs i diverses curses de muntanya a prop de Barcelona).

LA RESISTÈNCIA A MONTJUÏC

L'arribada de la Fórmula 2 a Barcelona, el 1966, fou el preàmbul del retorn de la Fórmula 1 a casa nostra, una etapa que repassarem en el següent capítol. De retruc, que Montjuïc fos l'escenari de grans curses motociclistes i automobilistes també va fer possible que altres clubs, més modestos que el RMCC i el RACC, hi celebressin curses que van esdevenir mítiques. Curses com les 6 Hores de Barcelona, la primera i única prova de resistència celebrada a Espanya en la postguerra, doblada a 12 Hores de Barcelona el 1969 i transformada en els 1.000 Km de Barcelona el 1971.

La resistència no era aliena al circuit de Montjuïc; no debades, la Penya Motorista Barcelona hi organitzava les 24 Hores Motociclistes d'ençà de 1955. Tal vegada no és estrany que algú decidís de traspassar la recepta al món de l'automòbil. El que resulta sorprenent és la identitat del club que s'hi va animar, el Club 600 de Barcelona. Una entitat modesta, com el petit utilitari de la Seat que li donava nom. Un club sense els mitjans del RACC ni el prestigi de Penya Rhin, però amb gavadals d'entusiasme.¹¹⁴

El naixement de les 6 Hores de Barcelona va ser el resultat d'una concatenació d'esdeveniments agrupats en el mateix espai geogràfic, cultural i temporal. D'una banda, la producció del Seat 600 a la fàbrica de Zona Franca havia anat madurant d'ençà del començament de la dècada, i el 1960 es va fundar el Club 600 de Barcelona com a punt de trobada dels usuaris catalans del «sis-centó». D'una altra banda,

¹¹⁴ Del Arco (1990), p. 160.

el 1966 va néixer a Barcelona la revista *Fórmula*,¹¹⁵ alhora que Montjuïc es consolidava com a circuit de curses gairebé permanent.

Així doncs, el context era propici, però el que era i continua essent un misteri és que fos el Club 600 l'encarregat d'organitzar una prova «sense precedents en l'automobilisme nacional», com reconeixia el seu president Josep Maria Torra en el programa de la primera edició. El Club 600 Barcelona no era aliè a les organitzacions esportives, sota l'impuls de l'apassionat Salvador Ros —havia de succeir Torra com a president— i altres *còmplices*, com l'expert pilot de kàrting Pepe Pérez.

El perquè l'explicà Francesc Xavier Gambús, que en fou secretari, durant l'homenatge de les 6 Hores de Barcelona que se celebrà al Circuit de Barcelona-Catalunya el 2023:¹¹⁶ «Els Club 600 els va muntar la divisió comercial de Seat, com una porta per escurçar les llistes d'espera. Quan la producció es normalitza, això deixa de tenir sentit. Els Club 600 van anar tancant, però el nostre va continuar, fent curses».

No obstant això, les seves proves tenien la modèstia que se li suposava, com el ral·li 600 o la pujada a Flor de Maig, a Barcelona. Desembarcar a Montjuïc amb una cursa internacional de resistència era figures d'un altre paner. «Això va ser un caprici de Salvador Ros, però ell es va encaparrar a fer-ho», reconeixia Gambús. Una deducció versemblant és que, atès que el RACC ja tenia ben apamat l'àmbit dels monoplaques de velocitat (F3 i F2) i el 1967 va aconseguir d'enlairar la pujada al Montseny al Campionat d'Europa de Muntanya, el Club 600 va veure en la resistència un espai a ocupar.¹¹⁷

¹¹⁵ La revista *Fórmula* la van crear Paco Torredemer i els germans Manolo i Eugenio Baturone, entre d'altres. Se'n van publicar 146 números fins a la darrería de 1976. Va arribar a assolir un nivell comparable al de les millors publicacions europees i s'hi van formar grans periodistes del motor catalans, com ara Maria Àngels Pujol, Javier del Arco i Raymond Blancafort.

¹¹⁶ El *revival* de les 6 Hores de Barcelona fou una cursa de resistència per a cotxes clàssics. Inclogué un Trofeu Paco Godia per al millor equip espanyol, que fou l'Escuderia Barcelona, amb el Porsche 911 2.0 del Nou Onze Team compartit per Carlos Beltran, Pablo Tarrero i Lluís Portal.

¹¹⁷ *Motor Clásico*, núm. 407, p. 77.



El Trofeu Joan Piñol només se celebrà un any, el 1966, però va servir per mantenir l'espectacle dels vehicles Sport a Montjuïc, abans de l'arribada de les curses de resistència del Club 600. Observeu el rostre de concentració i aplom de Joan Fernández mentre enfila la recta de Rius i Taulet amb el Porsche Carrera 6.

Un fet que referma aquesta teoria és la celebració del I Trofeu Montjuïc, el 1966. Aquest any, el RACC havia cedit el títol de Trofeu Joan Jover a la magna reunió de Fórmula 2 i Fórmula 3. Per tal que Montjuïc no quedés sense curses de cotxes de turisme i *sport*, el RACC va organitzar-hi el Trofeu Montjuïc, encara que hagués de muntar el circuit expressament, sense aprofitar o compartir el muntatge del Gran Premi o les 24 Hores Motociclistes.¹¹⁸ La prova rebé l'afegitó de Trofeu Joan Piñol, vicepresident del RMCC, desaparegut el juliol d'aquell mateix any.¹¹⁹



El Seat 600, de sèrie, preparadet o transformat en una petita bomba, va permetre que una munió d'aficionats s'introduïssin en la competició. El pilot i preparador Manel Juncosa (#1) va guanyar la cursa dels autos petits del Trofeu Joan Piñol. A la imatge el segueix *Squalo Canela III* (Ricardo Canela).

Van participar-hi una setantena d'autos, repartits en cinc curses. La democratització de la competició s'observava en la proliferació de Seat 600 i Mini Cooper, amb diferents nivells de preparació. Des d'unitats de sèrie (o gairebé) fins a trucatges de més o menys abast. L'àmplia difusió d'aquests autos va fer possible la incorporació a l'esport de tota una nova generació de pilots. I també el desenvolupament de tota una indústria al voltant de la preparació d'autos de competició, l'exponent més famós de la qual fou Juncosa, representant d'Abarth¹²⁰ a Barcelona. Els germans Jaume i Manel Juncosa també competien —i guanyaven— per demostrar el rendiment de les preparacions de la casa.

¹¹⁸ Del Arco (2000), p. 200.

¹¹⁹ Joan Piñol Puig dirigia els Serveis Industrials de l'Ajuntament de Barcelona, organisme del qual depenien les instal·lacions esportives de Montjuïc.

¹²⁰ La firma de Carlo Abarth (1908-1979) fou el preparador més cèlebre dels Fiat 600 a Itàlia, entre d'altres models. Juncosa adaptà les seves preparacions als Seat 600.

Al costat d'aquest fenomen en ebullició, continuava havent-hi els «amateurs amb calés», com els definí amb el seu estil sorneguer característic l'historiador Javier del Arco.¹²¹ Gràcies a ells es podien veure a Montjuïc cotxes com el Porsche Carrera 6. Amb aquest *sport* de competició, Joan Fernández va vèncer la cursa que culminava el programa del Trofeu Joan Piñol, per davant de la unitat bessona del suís André Wicky. Paco Godia, amb un Abarth 2000 OT, va haver de plegar.

El Trofeu Joan Piñol només se celebrà el 1966. L'any següent, la prova no es va fer per l'anul·lació de les llicències d'importació temporal,¹²² que deixaven als pilots locals sense possibilitats de plantar cara als estrangers. En endavant, el RACC se centrà del tot en el retorn de la Fórmula 1 a Barcelona i el Club 600 va recollir el testimoni de les proves de turisme, gran turisme i *sport*. I no ho van fer de qualsevol manera, sinó amb una cursa internacional de resistència, les 6 Hores de Barcelona, que se celebrà un dijous, després del Gran Premi d'Espanya de motociclisme de 1967, per tal d'aprofitar-ne el muntatge.



Les 6 Hores de Barcelona foren la primera cursa de resistència automobilística celebrada al país. El Trofeu José Artés de Arcos n'era la prova de suport, amb sengles mànegues de Fórmula IV (petits monoplaques amb motor de moto de 250 cc) abans i després de la cursa gran. Aleshores Artés de Arcos era el fabricant més important del sector de components de l'automòbil a Espanya, tenia la fàbrica al barri barceloní de Gràcia i havia produït un Fórmula IV, el Guepardo, dissenyat per Jaume Xifré.

¹²¹ Del Arco (2000), p. 188.

¹²² Durant els anys seixanta, les llicències d'importació temporal, o passis B-3, foren un feixuc tràmit burocràtic que permetia la importació temporal d'autos de competició en períodes de tres mesos.



La revelació de les 6 Hores de Barcelona de 1967 va ser l'actuació de John Fitzpatrick i Trevor Taylor amb el Ford Anglia, un auto inèdit a casa nostra. A la imatge, seguit pel Fiat Abarth 1000 TC (Turismo Corsa: un sis-cents, per entendre'ns, però força preparat) de Paco Torredemer i Geni Baturone.

Van arribar cinquanta sol·licituds per a les quaranta-cinc places de la graella. Una graella tipus Le Mans, amb els autos formats en espiga al començament de la recta de l'Estadi, enfront de l'antic pavelló de Bèlgica de l'Exposició Internacional de 1929. Joan Fernández va repetir la victòria del Trofeu Joan Piñol de l'any anterior, ara amb un Porsche 911 S, compartit amb Javier de Vilar. L'espectacle el va posar un petit Ford Anglia 1000. Aquest cotxe estava preparat per Broadspeed a Anglaterra i era el vigent campió britànic de turismes. John Fitzpatrick i Trevor Taylor van ser els grans animadors de la cursa: van liderar-ne les tres primeres hores i al final van acabar tercers.

La participació d'aquest auto exòtic a Barcelona la van lligar els entusiastes Enrique Coma-Cros i José María Juncadella. Eren socis a Talleres Movi,¹²³ que tenia la llicència Broadspeed per a la preparació de Minis i De Tomaso per als Simca 1000. A més de l'Anglia, van fer córrer quatre autos més, incloent-hi dos Mini Cooper Broadspeed per a Juncadella i Manuel Lopes Gião,¹²⁴ i Paco Godia i Pedro Puche. L'experiència en les 6 Hores fou el detonant perquè es decidissin a fundar l'Escuderia Montjuich, al costat d'altres dos socis fundadors, Joan Fernández i Félix Muñoz, *Pe/e*. I amb el suport i l'assessorament en l'ombra de Paco Godia.¹²⁵



Sabies que...

L'Escuderia Montjuich es fundà el 1968, amb una festa de presentació el dia 6 de març que va aplegar una àmplia representació del món del motor barceloní. Hi destacava especialment la presència de Joan Antoni Samaranch, aleshores delegat nacional d'Educació Física i Esports. La segona edició de les 6 Hores de Barcelona en va ser el primer gran èxit. L'Escuderia Montjuich va deixar d'existir com a entitat activa el 1977, quan el circuit que li donava nom ja havia deixat de ser l'escenari de Grans Premis.

¹²³ *Movi* era un acrònim dels cognoms dels mecànics Simón Molist i Adolfo Vicente.

¹²⁴ Ara compartien l'auto, però en el Trofeu Joan Jover de 1965 van protagonitzar un duel aferrissat en una de les mànegues, resolta a favor de Juncadella per tot just un segon de diferència.

¹²⁵ Coma-Cros; Gimeno (1999), p. 28.



Paco Godia xerra amb Enrique Coma-Cros durant les 6 Hores de Barcelona de 1967. La llavor de la futura Escuderia Montjuich ja estava plantada.

Retrat dels vencedors de les 6 Hores de Barcelona de 1968, Paco Godia i Brian Muir, asseguts sobre l'extraordinari Ford GT40 llogat per l'Escuderia Montjuich.



En la cursa que n'havia de ser la presentació internacional en societat, l'Escuderia Montjuich va tirar la casa per la finestra. El nou equip va fer córrer una dotzena d'autos en les 6 Hores de Barcelona de 1968, incloent-hi un Ford GT40¹²⁶ llogat a Anglaterra per a Paco Godia, que el compartí amb un especialista anglès, Brian Muir. En les pàgines de *El Mundo Deportivo*, Josep Maria Casanovas enaltia Godia com «el millor corredor automobilista espanyol de tots els temps» i el pilot barceloní justificava així la seva participació:¹²⁷ «M'he inscrit en les 6 Hores perquè, de tant en tant, m'agrada tornar a córrer en un circuit, a pesar que estic una mica desentrenat. Jo correré per divertir-me i no temo fer el ridícul, ja que, si prenc la sortida, és perquè estic convençut que puc fer-ho bé». Va fer-ho tan bé, de fet, que Godia va guanyar. Al costat de Muir, el Ford GT40 va encapçalar una classificació amb quatre autos de l'Escuderia Montjuich en els quatre primers llocs.

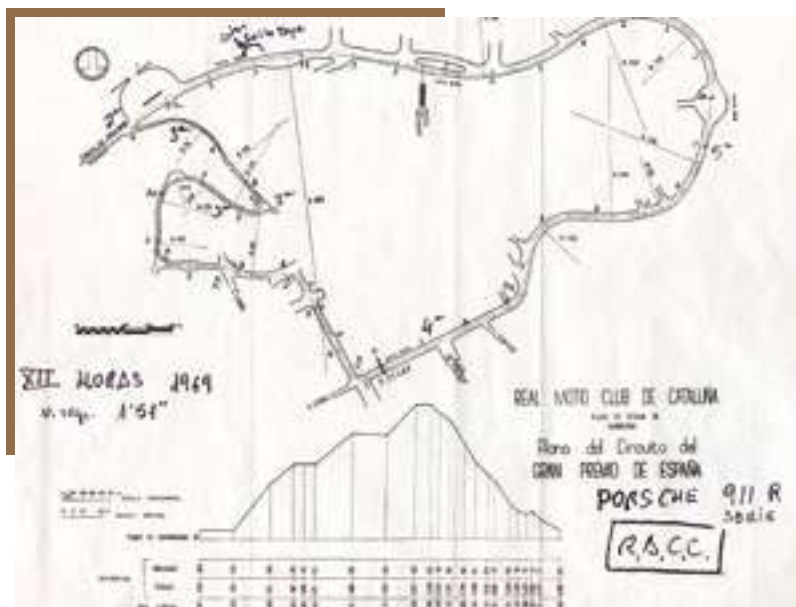
¹²⁶ El Ford GT40 era l'auto *sport* de competició més punter del moment, i els dos anys anteriors havia batut els Ferrari en les 24 Hores de Le Mans.

¹²⁷ *El Mundo Deportivo*, 6-4-1968, p. 16.



Hi havia vint-i-dos cotxes en la cursa de consolació de les 6 Hores de Barcelona de 1968, i va vèncer el Seat 600 pilotat per Núria Viñas, la primera dona que va guanyar una cursa automobilística a Montjuïc.

La cursa havia estat un èxit. S'hi havien inscrit 69 equips. Tants, que el Club 600 decidí de limitar les places de la graella de sortida als trenta-cinc cotxes més ràpids dels entrenaments, per tal de tenir una cursa més manejable. La resta havien de fer una cursa de consolació el dia abans, anomenada Trofeu Saló de l'Automòbil.¹²⁸ En una cursa d'una hora farcida de Seat 600, va guanyar el pilotat per Núria Viñas, la primera victòria d'una dona a Montjuïc.¹²⁹



Salvador Cañellas formava equip amb Jordi Pla a les 12 Hores de Barcelona de 1969, al volant del Porsche 911 R de l'Escuderia del RACC. En aquest plànol de Montjuïc, va anotar les marxes que feia servir en el traçat (observeu que posava la cinquena abans del revolt de Sant Jordi). El plànol també indica els 65,44 metres de desnivell entre la recta de baix (l'avinguda de Rius i Taulet) i el rasant de l'Estadi.

¹²⁸ El Saló de l'Automòbil de Barcelona de 1968 va ser el primer d'internacional, i havia de començar un parell de setmanes després, al recinte firal de Montjuïc.

¹²⁹ Núria Viñas era germana de Jordi Viñas, futur president de la Federació Catalana d'Automobilisme. Per a deixar-ne constància, els anys següents Marie-Claude Beaumont va guanyar, a Montjuïc, una mànega del Tour de France automobilístic de 1971, i posteriorment Pepa Rueda, del IV Trofeu Escuderías Catalanes de 1974. La primera dona a córrer a Montjuïc havia estat Hélène Delangle, *Hellé Nice*, en el Gran Premi Penya Rhin de 1935.

Va ser l'última edició de les 6 Hores de Barcelona... perquè, l'any següent, el Club 600 va doblar l'aposta amb unes 12 Hores. L'objectiu a curt termini era mirar d'enlairar la cursa al Campionat del Món de Marques. La prova se celebrà a l'octubre, cinc mesos després del primer Gran Premi de Fórmula 1 a Montjuïc. Gràcies al circuit de la muntanya màgica, l'esport del motor a Barcelona acarona el cel.¹³⁰

Ara l'Escuderia Montjuich disposava en propietat d'un Ford GT40, adquirit per José María Juncadella, i també d'un Porsche 908, comprat a mitges per Joan Fernández i Paco Godia. Tot i que Joan Fernández havia de ser qui més el fes servir (estava en la plenitud de la seva carrera esportiva, que encara s'havia d'allargar molts anys, mentre que Godia ja només corria esporàdicament), Godia va insistir a pagar religiosament la seva meitat de l'auto. I van guanyar, la segona victòria seguida de Godia en les curses de resistència del Club 600 a Montjuïc, i també la segona per al pilot de Sabadell, vencedor de la primera edició, el 1967.

El programa de les 12 Hores de Barcelona destacava en gran la durada excepcional de la cursa. A la part de sota, la silueta frontal de l'auto correspon al Ford GT40 guanyador de les 6 Hores de 1968, amb Paco Godia i Brian Muir. El Trofeu Seat era una cursa de suport per a vehicles de la marca, i també es va fer una cursa de turismes de tres hores de durada.



¹³⁰ L'any anterior, Salvador Cañellas havia aconseguit a Montjuïc la primera victòria d'un pilot català i espanyol en el Campionat del Món de motociclisme, en la cursa de 125 cc (amb la Bultaco fabricada a Sant Adrià de Besòs).

Sortida tipus Le Mans a les 12 Hores de Barcelona de 1969, amb els autos formats en espiga a una banda de la pista i els pilots corrent-hi de l'altra banda estant. Per la seva perillositat (hi havia pilots que no es lligaven bé per arrencar abans), Le Mans va emprar aquest sistema per últim cop precisament el 1969. A la tercera imatge, el Porsche 908 d'Alex Soler-Roig i Jorge de Bagration es col·loca al capdavant des de la posició preferent, empaitat per l'auto bessó de Joan Fernández i Paco Godia.



Les 12 Hores de Barcelona de 1969 van engegar a les deu del matí i van acabar a les deu de la nit. A la imatge, un relleu nocturn de l'equip guanyador, amb Paco Godia a la cabina del Porsche 908 de l'Escuderia Montjuich i Joan Fernández al costat.



Els dos pilots catalans van batre la unitat bessona, també inscrita per l'Escuderia Montjuich, pilotada per David Piper i Chris Craft. Tercers van entrar Josep Maria Palomo i Eugenio Baturone, *Geni*, amb un Porsche 907 inscrit per l'Escuderia del RACC. Juncadella era quart quan va haver de plegar, en la vuitena hora. El tercer Porsche 908 en acció, inscrit per l'Escuderia CS per a Alex Soler-Roig i Jorge de Bagration, va perdre pistonada tot just començar i va acabar endarrerit. Si més no, amb un Porsche 911 havien guanyat les 3 Hores de Turismes disputada la vigília, com a aperitiu de la cursa gran. Un Trofeu Seat, patrocinat per la marca, va arrodonir el magnífic espectacle d'aquestes 12 Hores de Barcelona.

També va ser una cursa molt emotiva. No debades, va ser l'última victòria de Paco Godia, que aquell any de 1969 va penjar definitivament el casc,¹³¹ tot i que, suposadament, feia cinc anys que s'havia retirat, d'ençà del rècord Barcelona-Madrid. «No puc més, només la moral que produeix la victòria m'impulsava. Desitjo fervorosament que tot acabi bé», digué en finalitzar el seu últim relleu de la cursa, abans de deixar l'auto en mans de Fernández per a la tirada final.¹³²

¹³¹ L'última cursa de Paco Godia van ser les 6 Hores del Jarama, a Madrid, un mes i mig després. Novament al costat de Joan Fernández, van ser segons, rere l'altre Porsche 908, d'Alex Soler-Roig i Jochen Rindt.

¹³² *El Mundo Deportivo*, 6-10-1969, p. 32.

Moment de relaxació per a Paco Godia després de cedir el volant del Porsche 908 a Joan Fernández, durant les 12 Hores de Barcelona. Al seu costat, vestit de blanc, Jordi Viñas, germà de Núria Viñas i futur president de la Federació Catalana d'Automobilisme.



Per a deixar-ne constància, Paco Godia va córrer vint-i-sis curses a Montjuïc, més que cap altre pilot de cotxes. En va guanyar vuit, va pujar al podi setze cops i va plegar en deu.¹³³

Curses, trams de ral·li, monoplaces, turismes, prototips, a Paco tant li feia a l'hora de córrer: no debades, posseeix el curiós rècord d'haver conduït els cotxes més diferents (...). Que duia el millor cotxe? Bé, això caldria veure-ho. I si considerem els segons llocs rere pilots estrangers més ben armats com a «victòries nacionals», el nombre de triomfs puja a onze. I ningú més va guanyar onze cops a Montjuïc. Només ell.

Malauradament, les estretors econòmiques van obligar el Club 600 a suspendre la cursa de 1970, a un mes vista.¹³⁴ Per sort, la prova es va poder recuperar un any més tard. Amb un altre canvi de format, que ja estava previst per al 1970: després de dues edicions de les 6 Hores de Barcelona i una de les 12 Hores, ara la prova de Montjuïc era de mil quilòmetres, distància clàssica de diverses curses del Campionat del Món de Marques.



La penúltima cursa del fantàstic Porsche 917 K oficial, dominador absolut del Campionat del Món de Marques, va ser a Montjuïc, el 1971, i en va sortir escaldat. En el traçat selectiu de la muntanya màgica, la petita barqueta Lola de Ronnie Peterson i Jo Bonnier (#16) va batre el totpoderós biplaça alemany de 630 CV, de Derek Bell i Gigs van Lennep (#24).

¹³³ Del Arco (2000), p. 524.

¹³⁴ *El Mundo Deportivo*, 10-9-1970, p. 23.

Va ser una cursa extraordinària, una d'aquelles en què «David guanya a Goliat».¹³⁵ Tanmateix, això no és pas un fet excepcional a Montjuïc. Recordem el triomf de Tazio Nuvolari el 1936, enfront del totpoderós Mercedes de Rudolf Caracciola; o, sense anar gaire lluny, la sorprenent actuació del petit Ford Anglia en les 6 Hores de 1967, tutejant els Porsche 911. El «David» de 1971 fou la barqueta¹³⁶ Lola T 212 (1,8 litres, 245 CV, 530 kg) que compartien Ronnie Peterson i Jo Bonnier. I el «Goliat», el Porsche 917 K de Derek Bell i Gijs van Lennep, un potent biplaça de 12 cilindres, 5 litres, 630 CV i 850 kg, el dominador del Mundial de Marques.



Josep Maria Fernández, a la cabina del Porsche 908/3 de l'Escuderia Montjuich durant els entrenaments dels 1.000 Km de Barcelona de 1971. Al darrere, el seu germà i company d'equip Joan Fernández, al costat del preparador de l'auto, Carlos Kotnik.

Els 1.000 Km de Barcelona havien de ser l'última participació oficial del 917 de l'equip John Wyer Automotive, atès que un canvi en el reglament internacional n'havia de decretar la jubilació.¹³⁷ Però —ai las!— a Barcelona aquest auto llegendari va haver d'acotar el cap enfront de l'agilitat entremaliada del petit Lola. Val a dir que el Porsche va tenir problemes de frens i també d'encesa, però, tot i això, l'actuació de Peterson i Bonnier va ser de traca i mocador. Després de set hores i vint minuts de cursa (mil quilòmetres i set-cents metres), van avantatjar el 917 de cinc voltes.

¹³⁵ Del Arco (2000), p. 351.

¹³⁶ Una *barqueta* és un biplaça de competició descobert.

¹³⁷ Tanmateix, com que se'n van anar de Barcelona amb la cua entre cames, tot seguit es van inscriure en els 1.000 Km de París, per tal que el Porsche 917 es pogués acomiadar de l'esport amb una victòria.

En tercera posició va entrar el primer auto de l'Escuderia Montjuich, el Chevron B19 que José María Juncadella compartia amb John Hine. Rere seu, el vell Porsche 908 de Jorge de Bagration, acompanyat pel campió de Catalunya Jordi Pla. I tot seguit, el Porsche 908/3 dels germans Joan i Josep Maria Fernández, també de la Montjuich.

En certa manera, tot just dos anys després d'aquell comiat triomfal de Paco Godia, es palesava una professionalització creixent de l'esport, que fa pensar que Godia es retirà definitivament just a temps. L'automobilisme dels anys setanta començava a ser un esport diferent del que ell havia practicat amb tant d'entusiasme i companyonia durant les dues dècades anteriors.

El programa dels 1.000 Km de Barcelona tornava a incloure unes 3 Hores de Turismes, una cursa que va guanyar Alex Soler-Roig, al volant d'un Ford Capri RS oficial de Ford Alemanya (un altre exemple del rearmament creixent de la competició). I també es van fer dues curses de la Fórmula Seat 1430 i la Copa Nacional Renault 8 TS, dos campionats de promoció patrocinats per les marques respectives.

Les fórmules i copes de promoció feien possible la competició en condicions teòriques d'igualtat mecànica. Al costat, els tres primers classificats de la primera cursa de la Fórmula Seat 1430 celebrada a Montjuïc, el 1971 (al mig, el vencedor, Salvador Cañellas, flanquejat per Josep Maria Palomo i Emilio Rodríguez Zapico); a dalt, un grup aferrissat de Renault 8 TS en l'angle de Miramar, el 1972.





Alex Soler-Roig havia debutat en l'automobilisme el 1957, a Montjuïc. Quinze anys després es va retirar amb una victòria en el mateix circuit, en les 2 Hores de Turismes de 1972, que dominà amb un Ford Capri RS 2800 oficial.

Soler-Roig va tornar a vèncer la cursa de turismes a Montjuïc el 1972, ara de dues hores, també amb un Ford Capri oficial. Igual que Godia tres anys enrere, Soler-Roig va penjar el casc després de guanyar a Montjuïc, a punt de fer quaranta-un anys. La primera gran victòria també l'havia aconseguit a casa, a Montjuïc, en el Trofeu Nuvolari de 1958. Soler-Roig era un pilot de la generació posterior a Godia, i també tenia un perfil diferent d'altres coetanis seus, com els entusiastes que van posar dempeus l'Escuderia Montjuich. Entrevistat per Alfredo Filippone l'any 2021, ell mateix ho explicava així:¹³⁸

Jo no vaig ser un pilot a la manera de l'època. No corria amb els meus diners, no vaig comprar mai un cotxe. Vaig començar aprofitant les oportunitats, amb autos que em deixaven o com a pilot convidat, i després vaig poder viure de les curses. En l'època de l'Escuderia Nacional CS i de l'F1, tenia subvencions del RACE, de la Federació, de la Direcció General d'Esports, més tard s'hi va sumar Calvo Sotelo, que aportava tres milions de pessetes per temporada, una quantitat important en aquells temps, i patrocinadors puntuals. La meitat del que recaptava era la meua remuneració, i amb l'altra meitat pagava la temporada (...). Es pot dir que he estat el primer pilot professional a Espanya.

Tornant a la reunió del Club 600, també va tornar a comptar amb els Fórmula 1430 i els R8. Però la cursa gran, un cop més, es va replantejar. El Club 600 assolía per fi la cobejada puntuabilitat, però no per al Campionat del Món de Marques, sinó per al Campionat d'Europa de cotxes *sport* de 2 litres (una mena de segona divisió del Mundial), amb una distància de quatre-cents quilòmetres.¹³⁹ Montjuïc havia de ser un traçat d'allò més adequat per a aquests autos, puix que el Lola vencedor dels 1.000 Km de l'any anterior n'era un.



El cartell de l'última cursa de resistència automobilística celebrada a Montjuïc, els 400 Km de Barcelona de 1973. La imatge és de l'edició de 1972, amb la barqueta Lola de Paco Torredemer en primer terme.

¹³⁸ *TodoRacing*, núm. 33, p. 50-51.

¹³⁹ Del Arco (2000), p. 380.

Era l'última cursa de la temporada¹⁴⁰ i la graella presentava un aspecte fantàstic, amb vint-i-vuit autos. Destacava l'equip oficial de Chevron, Red Rose Racing, que competia associat a l'Escuderia Montjuich i amb els colors del seu patrocinador, la marca tèxtil Tergal. Gràcies a aquest acord, José María Juncadella, Niki Bosch i Paco Josa van disputar tot el campionat. El vencedor a Barcelona va ser John Burton, amb un Chevron del Canon Racing Team, al davant de l'auto bessó de la Montjuich Tergal, de John Bridges. El líder inicial, Arturo Merzario, va entrar tercer després d'una avaria i es va endur el títol, amb un Abarth Osella. El millor pilot de casa va ser Niki Bosch, segon en l'últim quart de la cursa, però va haver de plegar.



Sortida dels 400 Km de Barcelona de 1972. En primer terme, el Chevron #9 de l'autor de la posició preferent, Bob Wollek. Més enrere, els autos groc i verd són els Chevron oficials de l'Escuderia Red Rose Montjuich Tergal (Niki Bosch, José M. Juncadella, Paco Josa i John Bridges).

La cursa havia començat amb un accident al final de la primera volta. Un auto va fer una virolla, va colpejar les barreres i va anar a petar en la trajectòria de Josep Maria Palomo, que el va envestir. Joan Fernández també s'hi va veure implicat. Fou l'accident més espectacular esdevingut a Montjuïc; per sort, només amb desperfectes mecànics.¹⁴¹

¹⁴⁰ Dues setmanes després, al circuit madrileny del Jarama se'n va fer una altra, inicialment anul·lada.

¹⁴¹ Del Arco (2000), p. 384.



El Trofeu Escuderies Catalanes va permetre a un munt de joves aficionats estrenar-se en la pràctica automobilística a Montjuïc, amb autos populars com el Seat 850. El II Trofeu va engegar l'endemà del Gran Premi d'Espanya d'F1, aprofitant-ne el muntatge (i el pont del primer de maig). A la foto, Manuel Serrano fa equilibris al revolt de Rosaleda, després que les pastilles de fre hagin fet figa. No només va completar les vint voltes de la mànega, sinó que va guanyar la Classe 1a (menys de 1.000 cc).

L'esforç del Club 600 en la celebració dels 400 Km de Barcelona encara va tenir una derivada. Tres dies més tard, aprofitant-ne el muntatge, se celebrà a Montjuïc la primera edició del Trofeu Escuderies Catalanes:¹⁴²

Va néixer per dos motius que, en el fons, eren el mateix: donar l'oportunitat de participar en proves automobilístiques en circuit a l'aficionat que no acostuma a tenir-hi accés i alleujar la falta d'un circuit permanent a Catalunya, regió amb un indubtable pes específic dins de l'automobilisme nacional quant a l'afició i la pràctica. Doncs si Catalunya no tenia un circuit permanent, Barcelona disposava, encara que només fos durant dos o tres cops l'any, d'un escenari magnífic: Montjuïc.

Catalunya tenia aleshores unes quaranta escuderies. El trofeu estava obert a pilots que no haguessin aconseguit cap títol i que pilotessin vehicles de fabricació nacional. La inscripció es limitava a 120 pilots, repartits en quatre mànegues de trenta cotxes cadascuna. Fou un èxit esclatant, que palesava les ganes insatisfetes de competir que niaven en l'ambient esportiu català. El 1973 se'n van fer dos, un després del Gran Premi de Fórmula 1 i un altre entre el pas del Tour de France automobilístic per Montjuïc i la segona edició dels 400 Km de Barcelona.



El cap de setmana del 6 i 7 d'octubre de 1973, motos i cotxes van compartir el circuit de Montjuïc, en una reunió organitzada pel novell Moto Club Barcelona. Des de primera hora del matí fins al migdia rodaven les motos; tot seguit, sortien els autos. La setmana següent es van celebrar els 400 Km de Barcelona.

També se'n van fer dos el 1974, però ara puntuables per al Campionat de Catalunya; és a dir, ja no hi havia limitacions de palmarès o de notorietat. La cita del maig es va fer després del Gran Premi de Fórmula 2, i la de l'octubre, dins d'una reunió organitzada pel RACC, anomenada Copa Barcelona, que incloïa una cursa de turismes i una del nou campionat Fórmula Seat 1800. La recepta del Trofeu Escuderies Catalanes començava a mostrar símptomes d'esgotament, cosa que es traduïa en una inscripció de *només* vuitanta cotxes. En qualsevol cas, Montjuïc ja no havia d'acollir més reunions automobilístiques. Encara bo que el 1974 s'havia inaugurat el circuit permanent de Calafat.



El RACC havia creat el nom de Copa Barcelona el 1911 i el va recuperar el 1974 per a una de les últimes reunions automobilístiques a Montjuïc. Com hem vist, l'afegitó de Copa Barcelona també havia distingit els Grans Premis Penya Rhin a Montjuïc (els anys trenta) i Pedralbes. Una imatge de Joan Fernández amb el Porsche 908/3 n'il·lustra el programa.

El Trofeu Escuderies Catalanes no tenia cap més pretensió que afavorir l'accés dels aficionats al circuit de Montjuïc, amb cotxes de fabricació nacional com aquests Seat 1430.



Jose María Juncadella, al mig, xerra amb Alex Soler-Roig i Paco Godia abans dels 400 Km de Barcelona de 1973, que en serà l'última cursa. Godia du un braçalet de comissari esportiu.



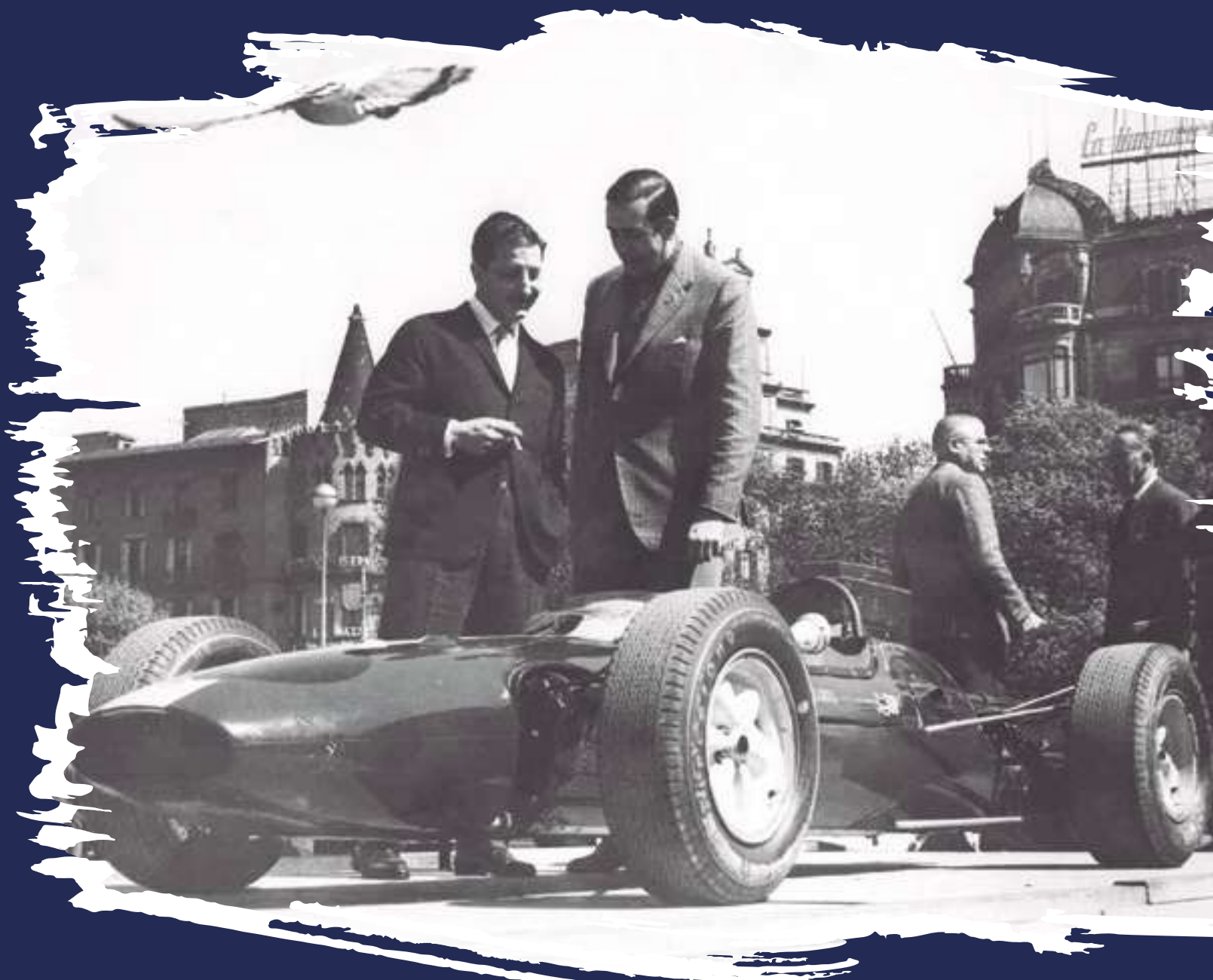
El 1974, el Club 600 també havia deixat de fer la tradicional cursa de resistència. L'any anterior, els 400 Km de Barcelona havien tornat a ser l'última prova del curs, i vint-i-vuit autos tornaven a omplir la graella. Montjuïc va viure un altre comiat, ara el de José María Juncadella, que es retirà de la competició després d'acabar cinquè, amb el Chevron de l'Escuderia Montjuich. La cursa (disputada en dues mànegues, amb suma de temps) la guanyà Gérard Larrousse. Chris Craft va ser segon, igual que en les 12 Hores de 1969, llavors rere Joan Fernández i Paco Godia. En va fer prou, però, per endur-se el títol europeu.

Com raona Javier del Arco,¹⁴³ el 1974 l'entitat es trobà en una situació semblant a la de Penya Rhin el 1952 i el 1953, quan tampoc es va veure amb cor de tirar endavant el Gran Premi Penya Rhin, a Pedralbes. Ras i curt, el Campionat Europeu de 2 litres arribava vist per a sentència a Montjuïc, cosa que implicava que l'organització s'havia de gratar la butxaca per oferir primes de sortida prou atractives perquè els equips es dignessin a venir a Barcelona (els anys anteriors, amb el títol en joc, els punters venien gairebé de franc). El 1975 mirarien de tornar-hi, però arribà abans el tancament de Montjuïc com a circuit automobilístic.¹⁴⁴

¹⁴³ Del Arco (2000), p. 468.

¹⁴⁴ Paradoxalment, el de 1975 també fou l'últim curs del Campionat d'Europa de 2 litres.

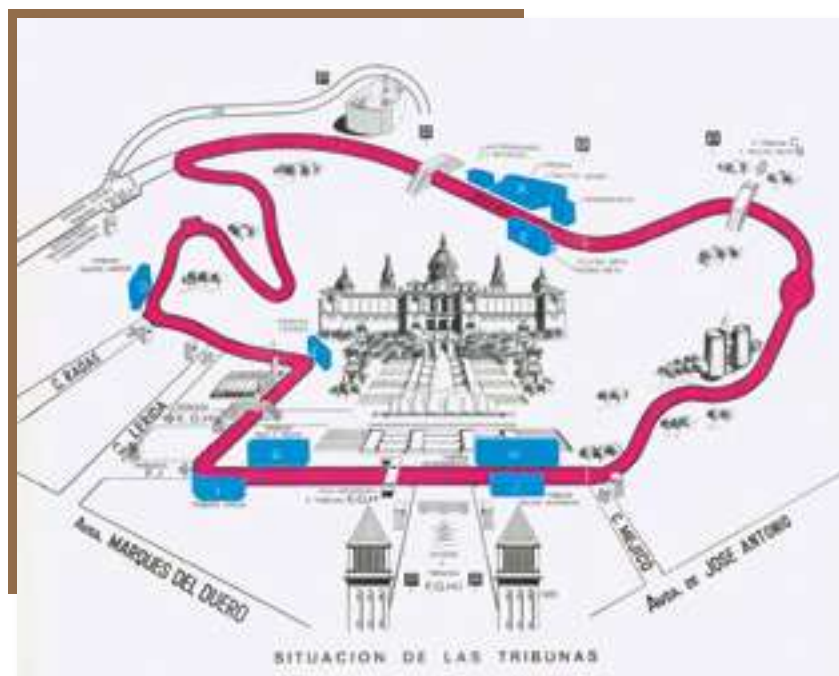
Les verificacions dels autos participants en el Gran Premi de Barcelona de 1966 es van dur a terme a la plaça Catalunya, el rovell de l'ou de la ciutat, cosa que en demostra la dimensió popular. Paco Godia observa complagut el Lotus d'F2 que tindrà l'oportunitat de pilotar.



LA FÓRMULA 1 A MONTJUÏC

CAPÍTOL 7

L'activitat automobilística a Montjuïc que hem repassat en el capítol anterior, en què pilots aficionats i professionals reconeguts compartien les graelles (ara en curses puntuables, ara de promoció o merament populars), fou possible gràcies als grans clubs que van mantenir Montjuïc obert com a circuit de curses d'alta volada. D'una banda, el Reial Moto Club de Catalunya, amb el Gran Premi d'Espanya de motociclisme, sense oblidar la Peña Motorista Barcelona i les 24 Hores Motociclistes. D'una altra, el RACC. Aleshores, el RACC, sota la presidència de l'entusiasta president Salvador Fàbregas, ja era l'entitat que duia el pes de les organitzacions automobilístiques a Catalunya, tant les de carretera (ral·lis i curses de muntanya) com les celebrades a Montjuïc.



Plànol del circuit amb la ubicació de les tribunes. La capacitat limitada sempre fou un dels problemes no resolts de Montjuïc: el 1969 les tribunes sumaven unes 5.000 places i la general vorejava les 35.000.

Després de la iniciativa de dur la Fórmula 3 per primer cop al país, el camí cap a l'arribada de la Fórmula 1 moderna a Montjuïc fou el fruit d'un arranjament gairebé metòdic. El primer pas, el 1966, fou la Fórmula 2. Avui dia, l'F2 és l'avantsala de l'F1, la categoria de plata. En aquella època, però, els pilots punters d'F1 eren participants assidus en les curses d'F2. Aquests pilots prioritaris no sumaven punts per al campionat, al qual només aspiraven els pilots no prioritaris. Era talment que els punters baixaven de categoria per tal que els joves els fessin servir de pedra de toc. Així «es mantenien en forma i arrodonien els ingressos».¹⁴⁵ En el tombant de la dècada, la situació va començar a canviar —la professionalització creixent de l'esport, una altra vegada—, però en la segona meitat dels anys seixanta la participació en les curses d'F2 era d'un nivell comparable a les d'F1.



La Fórmula 2 va arribar a Montjuïc en gran. Entre la unió de campions a la graella hi havia Graham Hill, amb un Brabham amb motor BRM.

Tanmateix, el 1966 encara no existia el Campionat d'Europa de Fórmula 2, de manera que no era fàcil que el promotor d'una cursa nova aconseguís aplegar una graella de gaire qualitat. El cop del RACC va ser l'acord amb el directiu francès Totó Roche, que organitzava un trofeu d'F2 en diferents circuits francesos i havia de ser el director

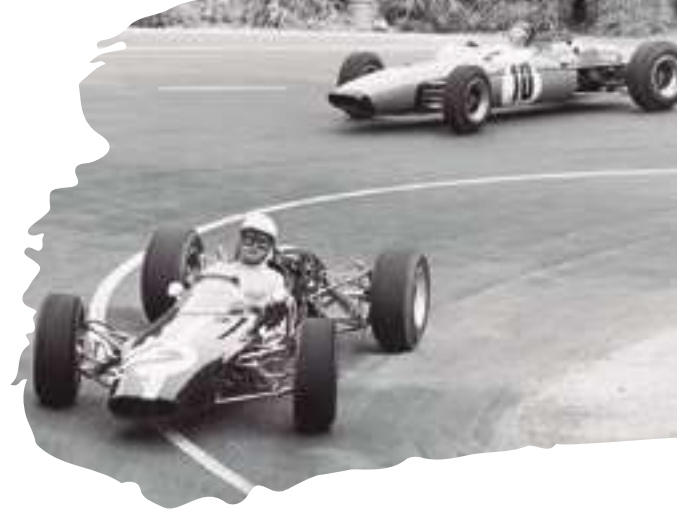
de cursa a Montjuïc. L'acord va permetre tenir a Montjuïc el vigent campió del món, Jim Clark, i també els pilots que l'havien de succeir en el palmarès de l'F1 els anys següents: Jack Brabham (aquell mateix any de 1966), Denny Hulme (1967), Graham Hill (1968) i Jackie Stewart (1969). Només faltava Jochen Rindt (1970), perquè la cursa de Barcelona li coincidia amb l'Eifelrennen, a Alemanya.

Qui no va perdre l'oportunitat d'afegir-se a la festa del I Gran Premi de Barcelona - IV Trofeu Joan Jover va ser Paco Godia, que va poder disposar d'un vell Lotus alineat pel mateix equip de Jim Clark. De fet, Godia també es va inscriure en la cursa suport de Fórmula 3 (havia estat segon en la de 1965), al costat d'altres pilots locals, com Jaume Piera, Joan Fernández (substituint per Jaime Martínez Clotet),¹⁴⁶ Alex Soler-Roig i José María Juncadella. Els tres últims es van classificar per a la final, i Juncadella va entrar setè, sota la pluja.

També va ploure en la cursa d'F2, que va guanyar Brabham, per davant de Stewart i Hulme, un podi que podia correspondre perfectament a una cursa d'F1. Godia va aguantar tretze voltes amb un auto no gaire competitiu. «Són gangues de l'afició a les curses», digué, arronsant-se d'espatlles.¹⁴⁷ Però l'esdeveniment havia estat un èxit popular.¹⁴⁸ N'és una prova el fet que les verificacions dels autos es van fer a la plaça Catalunya, per tal d'apropar-los al gran públic. L'Ajuntament es va bolcar amb la cita i va donar tota mena de facilitats al RACC.



El Lotus de Fórmula 2 que va pilotar Godia en el Gran Premi de Barcelona de 1966 era un concepte d'auto diametralment oposat al Maserati d'F1 que havia conduït deu anys enrere. El pilot barceloní lluia el número 2, ja que era el company de Jim Clark (l'1) a l'equip Ron Harris - Team Lotus.



El 1966, amb 45 anys acabats de fer, Paco Godia va participar en les curses de Fórmula 3 i Fórmula 2 del I Gran Premi de Barcelona. A la imatge, amb el Lotus d'F3 a l'angle de Miramar, seguit pel Brabham de Natalie Goodwin (pilot britànica que també va córrer la cursa barcelonina d'F3 el 1968 i el 1969).

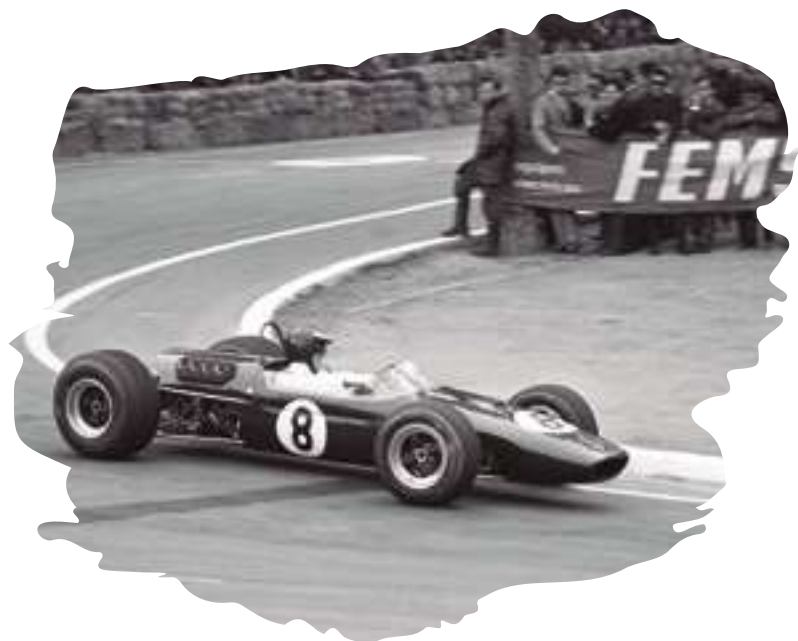
¹⁴⁶ Jaime Martínez Clotet (1938-2011) havia de ser el pare del futur pilot d'F1 Pedro Martínez de la Rosa.

¹⁴⁷ *El Mundo Deportivo*, 25-4-1966, p. 10.

¹⁴⁸ Dos mesos més tard, s'inaugurà el Parc d'Atraccions de Montjuïc; la muntanya màgica refermava així el seu rol com a eix esportiu, cultural i d'oci de Barcelona.

El Club, però, es trobà amb una paradoxa. Havia portat l'F3 i l'F2 a Barcelona, però no hi havia pilots de casa prou ben armats per parar els peus als asos vinguts de fora. El RACC va agafar el bou per les banyes i el 1967 va llogar dos Lotus d'F3 per córrer per tot França, i també a Montjuïc i el nou circuit madrileny del Jarama. Els pilots havien de ser Soler-Roig i Joan Fernández, però els autos també van passar per les mans de Josep Maria Palomo, Jaume Samsó, Jaume Piera i Carles Giró. «Encara és aviat per endur-se victòries en aquesta difícil especialitat, però les seves actuacions en les proves internacionals han constituït un entrenament extraordinàriament eficaç.»¹⁴⁹

La Fórmula 2 va estrenar un nou reglament el 1967 i engegà un incipient Campionat d'Europa de Conductors. El Gran Premi de Barcelona encara no hi puntuava, però sí per al Trofeu França-Espanya organitzat per Totó Roche. La inscripció tornava a ser de luxe, amb vint cotxes i una graella que semblava d'F1, amb els equips Lotus, Brabham, Tyrrell, Matra... Aquest cop no hi faltava Jochen Rindt i repetia Paco Godia, amb un auto de lloguer de fiabilitat prou dubtosa. Però podien més les ganes de córrer, tot i que només va durar una volta... El podi el van ocupar Jim Clark, Jochen Rindt (en plena remuntada després d'un incident inicial) i Denny Hulme.



Jochen Rindt era el dominador de les curses de Fórmula 2 de la segona meitat dels anys seixanta. No va guanyar mai a Montjuïc, però el 1967 va protagonitzar una remuntada ferotge fins al segon lloc, rere Jim Clark, després d'haver fet una virolla.



D'esquerra a dreta, Félix Muñoz, José María Juncadella, Enrique Coma-Cros, Paco Godia, Fèlix Serra i Joan Fernández, al circuit francès de Nogaro, prop de Pau, a mitjan març de 1968. L'Escuderia Montjuich, acabada de néixer, s'hi havia desplaçat per tal de provar uns Brabham d'F3, amb vista a la cursa que s'havia de celebrar a Montjuïc a la darrera del mateix mes.

El gran dominador de l'F3 el 1967 fou Henri Pescarolo, que també va guanyar la cursa de Montjuïc, per davant de Derek Bell. Per la seva banda, els autos del RACC van quedar inèdits, després d'un accident de Fernández i una avaria de motor de Soler-Roig, en els entrenaments. El millor pilot local en la final va ser José María Juncadella, tretzè.

La reunió d'F2 i F3 de Montjuïc va perdre l'afegit de Trofeu Joan Jover el 1968, però l'F1 era un objectiu cada cop més proper. Aquestes curses internacionals havien contribuït a difondre la fama de Montjuïc com a traçat selectiu, i també l'excel·lència de l'organització del RACC. Gràcies a aquesta feina constant i pas a pas de l'entitat catalana, el 1968 la FIA concedí un altre cop a Espanya un Gran Premi puntuable per al Campionat del Món de Conductors. De forma premonitòria, després del Gran Premi de Barcelona de 1967, el delegat nacional d'Educació Física i Esports, Joan Antoni Samaranch, valorava així les possibilitats de tornar a tenir el Campionat del Món a Barcelona:¹⁵⁰ «Amb aquest circuit immillorable, la tenacitat i la voluntat del RACC, i el suport del gran públic, sense oblidar el suport que, en aquest cas, ha donat l'Ajuntament barceloní, tot és possible, i la Delegació Nacional ajudarà en la mesura de les seves possibilitats per tal que es faci realitat».

No obstant això, com que s'acabava d'inaugurar el circuit permanent del Jarama, aquest primer any la cursa es va fer a Madrid. En endavant, s'havia d'alternar amb la de Barcelona. Per la seva banda, el Gran Premi de motociclisme va fer el camí contrari i també passà a alternar-se amb Madrid. Així doncs, Montjuïc havia d'acollir l'F1 els anys senars i les motos (i l'F2) els anys parells.



El Palau Nacional i les fonts màgiques fan de teló de fons per al cartell del Gran Premi de Barcelona de 1968. Tot i que el segon auto il·lustrat llueix els colors tradicionals de Lotus (verd amb ratlla groga), a Barcelona van córrer amb la decoració d'un patrocinador, per primer cop a Europa.

¹⁵⁰ *El Mundo Deportivo*, 10-4-1967, p. 9.



Jim Clark, a l'esquerra, comparteix un àpat amb Jorge de Bagration (al seu costat), Paco Godia i Alex Soler-Roig, abans del Gran Premi de Barcelona de 1968. Al fons, Fusi Juncadella, dona de Soler-Roig. La foto traspuja l'ambient de companyonia que es vivia a l'època, però és una imatge punyent, atès que Clark (el millor pilot del món aleshores) havia de morir al cap d'un parell de setmanes.

Així doncs, el 1968 tornà a haver-hi F2. I el III Gran Premi de Barcelona d'F2 fou una cursa transcendent, per dos motius ben diferents. D'una banda, l'equip Lotus va córrer per primer cop a Europa amb els colors d'un patrocinador extraesportiu (el vermell i el daurat de la marca de tabac Gold Leaf),¹⁵¹ en comptes dels colors nacionals (verd britànic en el seu cas).¹⁵² D'una altra banda, fou la penúltima cursa de Jim Clark, ja que la setmana següent va morir sota la pluja a Hockenheim, Alemanya, en una cursa també d'F2. Mentrestant, a Montjuïc s'estaven celebrant les 6 Hores de Barcelona. Un cop acabada la cursa, la megafonia anuncià la mala nova i deixà glaçats als equips i els espectadors de Montjuïc.

El trasbals provocat per la mort de Clark només és comparable al de la desaparició d'Ayrton Senna, el 1994. Els dies anteriors al Gran Premi de Barcelona, Paco Gibert havia contextualitzat així la figura de Clark en les planes de *El Mundo Deportivo*.¹⁵³

Tazio Nuvolari, Juan Manuel Fangio i Jim Clark han estat qualificats en una entrevista recent, per algú que posseeix una autoritat tan reconeguda en la matèria com Enzo Ferrari, com els tres pilots més extraordinaris que registra la història de la competició automobilística. Els tres màxims superdotats i els que millors proeses han aconseguit amb un volant a la mà, electrificant els aficionats i els entesos en els circuits dels grans premis, i han enaltit els valors del poder humà fent gala de les genialitats més subtils en la conquesta de l'estrany i arriscat món de la velocitat sobre quatre rodes.

Sortida del Gran Premi de Barcelona d'F2 de 1968, la penúltima cursa de Jim Clark (el segon auto, de color vermell i daurat). Observeu la tribuna, plena a vessar de públic.



¹⁵¹ Els Lotus ja havien dut aquests colors en la Copa Tasman, un campionat que se celebrava a Austràlia i Nova Zelanda durant l'hivern europeu, amb autos semblants als d'F1.

¹⁵² Els colors nacionals es varen introduir amb motiu de la Copa Gordon Bennett, una cursa per a equips nacionals celebrada entre el 1900 i el 1905. Itàlia acabà adoptant el color vermell, i per això els Ferrari són vermells encara avui.

¹⁵³ *El Mundo Deportivo*, 24-3-1968, p. 19.

A la primeria de 1968, Clark havia guanyat el Gran Premi de Sud-àfrica, la primera prova del Campionat del Món, i havia superat el rècord de vint-i-quatre victòries de Fangio. Tanmateix, a Barcelona no va poder defensar el triomf de l'any anterior. Al començament de la segona volta, Jacky Ickx va tenir un problema de frens en el Ferrari i va envestir el Lotus en l'angle de Miramar. Jackie Stewart ja rodava en la primera posició i va vèncer, per davant del seu company en l'equip Matra Henri Pescarolo i del Ferrari de Chris Amon.

La inscripció havia tornat a ser de luxe, amb tots els asos de l'esport en pista. «Per primer cop, Ferrari enfronta els seus nous Fórmula 2 amb Lotus, Brabham, Lola, Matra, McLaren», cridava als quatre vents l'anunci publicat a la premsa aquells dies.¹⁵⁴ En efecte, a Barcelona Ferrari estrenà el nou Dino d'F2¹⁵⁵ amb els seus pilots oficials d'F1. Per la seva banda, la nova Escuderia CS feia córrer dos Lola per a Alex Soler-Roig i Jorge de Bagration. El català plegava per una topada i el madrileny d'origen georgià acabava la cursa, però amb algunes voltes perdudes.

Com l'anterior, la prova de Fórmula 3, anomenada Copa Saló de l'Automòbil, es disputava a dues mànegues i una final, per encabir una inscripció que va superar els seixanta pilots. Carles Giró i Josep Maria Palomo pilotaven els Lotus del RACC, mentre que l'Escuderia Montjuich s'estrenava en el seu circuit. L'equip dirigit per Enrique Coma-Cros feia córrer quatre Brabham, per a José María Juncadella, Joan Fernández, Pele Muñoz i Fèlix Serra. Els dos del RACC i Juncadella es van classificar per a una final de la qual havien quedat eliminats dos de cada tres inscrits. Va guanyar Reine Wisell, futur pilot de Lotus en F1.



El RACC no s'hi va escarrassar gaire, a l'hora de dissenyar el cartell del primer Gran Premi de Fórmula 1 a Montjuïc, el 1969. Va aprofitar el de l'F2 de 1968, tot just canviant els colors dels autos.

¹⁵⁴ *El Mundo Deportivo*, 25-3-1968, p. 35.

¹⁵⁵ Batejat així en honor d'Alfredo Ferrari, *Dino*, fill d'Enzo, mort per distròfia muscular el 1956, als 24 anys.

Vista magnífica de la recta de l'Estadi, en la sortida del Gran Premi de Fórmula 1 de 1969. El circuit estava protegit per un guarda-rail doble, en comptes de les antigues bales de palla.



Per fi, després de tants anys d'esmerçar-hi esforços, la Fórmula 1 tornava a Barcelona el 1969, quinze anys després de l'últim Gran Premi Penya Rhin, a Pedralbes. Ara l'escenari era Montjuïc, però gairebé podríem parlar d'un circuit nou. El 1968 s'hi havia incorporat un carril de desacceleració cap a la línia de boxs, completament separat de la pista pròpiament dita.¹⁵⁶ L'any següent, tot aprofitant les obres per construir les piscines Picornell en l'espai ocupat pel pavelló de Bèlgica de l'Exposició Internacional de 1929, el RACC hi construï una torre permanent de cronometratge. El més transcendent, però, fou la protecció de la totalitat dels perímetres interior i exterior del traçat amb un doble rail, seguint les indicacions dels pilots.

El modern guarda-rail substituï les bales de palla que encara s'havien emprat en la cursa d'F2 de 1968. D'altra banda, a les portes dels anys setanta, l'aerodinàmica començava a determinar la fesomia dels autos. Els alerons els havia introduït Ferrari el 1968, però tot seguit els experiments dels equips anglesos es van traduir en uns dispositius estraforals. La situació va assolir un punt de no retorn a Montjuïc, amb alerons d'un metre i mig d'altura; alguns dobles, i collats directament a la suspensió amb uns pilars escanyolits.

El fet que els equips anglesos fossin els més agosarats amb el desenvolupament inicial dels alerons tenia una explicació. La gran majoria muntaven el mateix motor, el Ford Cosworth, de manera que esmerçaven tots els esforços en la tecnologia del xassís i la incipient aerodinàmica. Lotus en va fer un gra massa. Durant la cursa, Graham Hill era tercer quan l'aleró del Lotus 49 va col·lapsar en el rasant de l'Estadi. Va colpejar el doble rail de l'esquerra i va començar a fer virolles com una baldufa fins a estimar-se contra les barreres de la banda dreta.



El març de 1969, Jochen Rindt (segon per l'esquerra) va venir a Barcelona per inspeccionar el circuit de Montjuïc. A la foto, amb els pilots de l'Escuderia del RACC: d'esquerra a dreta, Eugenio Baturone, Jordi Pla i Josep Maria Palomo; al mig, el director de la revista *Fórmula*, Mario Chavalera.

Graham Hill en va sortir il·lès, sense entendre ben bé què havia passat. Després es va fixar que l'aleró de l'auto bessó de Jochen Rindt començava a vinclar-se, fins que també es va trencar. El cotxe es va enlairar i es va encastar contra el doble rail. Va lliscar enganxat a la protecció fins que, cent metres més avall, va topar amb el del seu company, aturat al costat de la barrera. Rindt va patir una commoció cerebral i es va trencar el nas. Però estava convençut que el doble rail li havia salvat la vida. Dit i fet, de tornada a casa va encarregar una reproducció d'un doble tram de guarda-rail, feta d'or, per regalar-la al RACC, amb un missatge d'agraïment.¹⁵⁷

La visió del RACC havia estat providencial; a partir de 1970, la FIA va fer obligatori el doble rail en tots els circuits.¹⁵⁸ A més, el RACC va rebre el Premi Taronja al Gran Premi més ben organitzat del curs.¹⁵⁹ Pel que fa als alerons, foren prohibits de soca-rel a partir del següent Gran Premi. La FIA va passar a regular-ne rígidament l'ús, limitant-ne l'altura i l'amplada, i decretant que havien d'anar fixats a la carrosseria, no pas a la suspensió.

Jochen Rindt havia fet la posició preferent, era el líder de la cursa en el moment de l'accident i el seu registre en la quinzena volta fou el més ràpid de la cursa, un nou rècord de Montjuïc (1:28.3, a 154,5 km/h de mitjana). La prestació li va valer el Trofeu Penya Rhin concedit a l'autor de la millor volta, que Rindt va rebre mentre estava ingressat a la clínica del doctor Josep Soler-Roig. Presidida encara per Joaquim Molins, aquest fou l'últim acte públic de Penya Rhin.

Sense els Lotus, Chris Amon va heretar el primer lloc, fins que va trencar el motor del Ferrari. Llavors Jackie Stewart va quedar sol al capdavant i, al final de les noranta voltes, va travessar la meta amb dues voltes d'avantatge respecte de Bruce McLaren. Fou el marge més ampli de victòria en un Gran Premi fins al 1995.¹⁶⁰

¹⁵⁷ Jochen Rindt (1942-1970) va morir el 1970, de resultes d'un accident en els entrenaments del Gran Premi d'Itàlia, a Monza. Faltaven tres curses per disputar-se, però ningú va superar-ne la puntuació, de manera que es coronà campió a títol pòstum (l'únic cas de la història).

¹⁵⁸ Hayhoe (2019), p. 487.

¹⁵⁹ Concedit per la IRPA, l'International Racing Press Association, l'associació de periodistes que seguien el Mundial.

¹⁶⁰ En el Gran Premi d'Austràlia de 1995, Damon Hill (fill de Graham) va guanyar també amb dues voltes d'avantatge, en el circuit urbà d'Adelaida.



Jackie Stewart, vencedor del Gran Premi d'Espanya de 1969, i Joan Antoni Samaranch, aleshores delegat nacional d'Educació Física i Esports, a la tribuna d'autoritats, presidida per l'escut del RACC.

Com a curses suport, el Gran Premi en va tenir una de Fórmula 3 i un Trofeu Seat, dominat pel sis-cents de Manel Juncosa. En F3, Tim Schenken va batre d'un segon el vencedor de l'any anterior, Reine Wisell, en una cursa en què l'Escuderia Montjuich va fer córrer dos autos, per als germans José María i Javier Juncadella.

El 1970, Montjuïc va tenir una sola reunió automobilística, el Gran Premi de Barcelona d'F2. Per primer cop, la cursa era puntuable per al Campionat d'Europa de la categoria. Tanmateix, la participació de pilots d'F1 en les curses d'F2 es va anar fent més esporàdica, amb el canvi de dècada; un altre símptoma de la professionalització i l'especialització creixents de l'esport. Així doncs, el gros dels participants a Montjuïc eren pilots que seguien el campionat sencer. Derek Bell, el vencedor, havia de ser-ne el subcampionat, rere Clay Regazzoni (només vuitè a Barcelona). El futur campió del món Emerson Fittipaldi va ser tercer a Barcelona i tercer en el campionat.

Pel que fa a la participació local, el RACC va llogar els Lotus de l'equip de Jochen Rindt, gestionat a Barcelona per qui n'era el mànager, Bernie Ecclestone. Els pilots eren Alex Soler-Roig i Geni Baturone, inscrits per l'Escuderia Barcelona. El primer va acabar setè, doblat (com tots els pilots a partir del tercer), mentre que Baturone no es va classificar per a prendre la sortida (hi havia trenta-un autos per a vint-i-dues places en la graella).



Per primer cop d'ençà dels temps del Nacional Pescara, un auto de curses (pròpiament dit) fet al país va córrer a Montjuïc. Fou el Selex d'F3, dissenyat per Jaume Xifré, que pilotà Salvador Cañellas. En la cursa va ser vist i no vist, però cinc mesos després el pilot barceloní se'n va rescabalar amb la victòria en el Gran Premi d'Espanya de 50 cc, també a Montjuïc, amb una Derbi.

La frenada de l'angle de Miramar era la més forta del circuit de Montjuïc. Dieter Quester i Benedicto Caldarella inicien el tram més recaragolat del traçat, el 1970.



A partir de 1970, el reconegut artista del *motorsport* Michael Turner fou l'autor del cartell de tots els Grans Premis a Montjuïc. Per al primer, d'F2, escollí el revolt de Rosaleda, amb el Palau Nacional al fons.



En la cursa suport d'F3, a banda de l'habitual punter de l'Escuderia Montjuich, José María Juncadella, destacava la presència del Selex de Salvador Cañellas,¹⁶¹ també inscrit per l'Escuderia Barcelona. La transcendència del fet no escapà a l'historiador Javier del Arco, aleshores un jove reporter: «El Selex de Fórmula 3 era el primer monoplaça construït a Espanya des dels temps del Nacional Pescara, per les engires dels anys trenta».¹⁶² Es va classificar en la segona meitat de la graella, però en la cursa només va fer 500 metres, per problemes de motor. Juncadella no va anar gaire més enllà. En el Trofeu Seat, enguany fou el torn del gran dels germans Juncosa, Jaume.

La Fórmula 1 va tornar puntualment a Montjuïc el 1971. El nom del vencedor fou el mateix que dos anys enrere, Jackie Stewart, però les similituds s'acabaven aquí. Per començar, si el 1969 havia guanyat amb dues voltes de marge, el 1971 va batre el Ferrari de Jacky Ickx de poc més de tres segons. Stewart continuava corrent per a l'equip de Ken Tyrrell, però aquest ja no feia córrer xassissos Matra, sinó que construïa els seus propis autos. La victòria a Barcelona fou la primera d'un Tyrrell en l'F1. I la tercera consecutiva de Stewart a Barcelona: el Gran Premi d'F2 de 1968, i els d'F1 de 1969 i 1971.



El tram que zigzaguejava entre el Palau d'Agricultura, el Teatre Grec i el Museu d'Arqueologia era un dels més suggestius de Montjuïc. Michael Turner hi va recrear l'escena del cartell de 1971.

Sabies que...

John Young Stewart, Jackie (Dumbarton, Escòcia, 1939), és el pilot amb més bon palmarès automobilístic a Montjuïc: hi va córrer sis curses (tres d'F2 i tres d'F1) i va aconseguir-hi tres victòries i un segon lloc. Fou campió del món els anys 1969, 1971 i 1973, els mateixos que l'F1 feu parada i fonda a Montjuïc, i es retirà al final de l'any del seu tercer títol mundial. El seu rècord de victòries en F1 (vint-i-set, dues més que el seu compatriota Jim Clark) no fou superat fins al 1987.

¹⁶¹ El 1970, Salvador Cañellas compaginava l'automobilisme i el motociclisme. Al setembre, va guanyar per segon cop en el Campionat del Món, a Montjuïc, ara en 50 cc. Amb una Derbi, va batre les Kreidler de Rudolf Kunz i Jan de Vries per dues centèsimes de segon.

¹⁶² *Fórmula*, núm. 44, 6-1970, p. 38.

Una altra diferència sensible era la manera de contractar la participació dels pilots. Abans, el promotor de la cursa —el RACC, en aquest cas— negociava individualment amb els pilots o els equips. Si la prima de sortida oferta era satisfactòria per a totes dues parts, el pilot o l'equip venien a córrer; si no, es quedaven a casa. A partir de 1971, però, la Grand Prix Drivers' Association¹⁶³ estipulava un contracte global de tots els seus membres.¹⁶⁴ Naturalment, el promotor havia de pagar la quantitat estipulada tant sí com no, si no volia trobar-se amb la graella buida. D'altra banda, aquesta manera de fer li garantia la presència de tots els asos, i el deslliurava del procés feixuc d'haver de tractar amb cadascun. Un aperitiu del mètode que havia d'implantar Bernie Ecclestone, quan passà a fer-se càrrec de la gestió comercial de l'esport, al cap d'un parell d'anys.

Els *grisos* fan fora de la graella el reporter de *Fórmula* Javier del Arco, enginyer i periodista, i futur editor i historiador de l'automòbil (l'autor de la foto). Entre altres obres, Del Arco va documentar en dos volums de 600 pàgines cadascun tota la història del circuit de Montjuïc, sobre quatre rodes i dues rodes.



Per primer cop (i únic) en un Gran Premi d'F1 a Montjuïc, un pilot de casa s'alineà en la graella. Era, no cal dir-ho, Alex Soler-Roig, el més professional. El català pilotava un March oficial, al costat del prometedor pilot suec Ronnie Peterson i l'italià Andrea de Adamich. Soler-Roig havia travat amistat amb Jochen Rindt, que es va enfortir quan el pilot austríac va estar ingressat a la clínica del seu pare de resultes de l'accident de 1969. Van ser *coéquipiers* en algunes curses de resistència, i Rindt va ajudar el seu amic barceloní a arribar a un acord amb Colin Chapman, el patró de Lotus, i a debutar en l'F1, el 1970. L'any següent va canviar a March i el 1972 encara va fer algun Gran Premi amb BRM. Tanmateix, sempre en condicions precàries, sense possibilitats reals de lluïment.¹⁶⁵ A Montjuïc, Soler-Roig va poder fer quaranta-sis de les setanta-cinc voltes de la cursa, abans que la bomba de benzina el deixés a l'estacada.

¹⁶³ Associació de Pilots de Gran Premi.

¹⁶⁴ *Fórmula*, núm. 54, 4-1971, p. 56.

¹⁶⁵ Alex Soler-Roig va participar en deu Grans Premis, entre el 1970 i el 1972. Quatre cops no es va classificar per a prendre la sortida i, dels sis que va córrer, no n'acabà cap.



Alex Soler-Roig va formar part de l'equip oficial March en el Gran Premi d'Espanya d'F1 de 1971. Retratat en el revolt del Teatre Grec, l'auto tenia un aleró davanter estrafolari, en forma de safata.

Paradoxalment, si en F1 hi havia hagut un pilot local, en la cursa suport d'F3 no n'hi hagué cap, per primer cop en els set anys consecutius que la categoria petita havia fet parada i fonda a Barcelona. Només tres cotxes, dels quinze que van prendre la sortida, van travessar la meta. El més destacable de la cursa fou la participació del futur campió del món James Hunt, líder sota la pluja fins que va topar amb el rail i es va aturar a boxs. Fou l'últim cop que l'F3 visità Montjuïc.

Val a dir que la nova Fórmula Seat 1430 compensava amb escreix l'absència de pilots de casa en la cursa d'F3. Aquest campionat de promoció organitzat per Seat va néixer el 1971, i la cursa suport del Gran Premi era tot just la segona que es disputava. Amb vint-i-cinc cotxes en la graella —la majoria, Selex—,¹⁶⁶ Salvador Cañellas va avantatjar Josep Maria Palomo de tot just una dècima de segon.

La cirereta del Gran Premi d'Espanya de 1971 fou que el RACC va tornar a rebre el Premi Taronja per la prova més ben organitzada del curs. Tanmateix, això no va evitar que el 1972 no hi hagués cursa d'F2 a Montjuïc, tal com tocava. Resultà que la data concedida coincidí amb el Saló Graphispac de Fira de Barcelona. Finalment, no es va poder arribar a una entesa i la cursa va caure del calendari (malbaratant així tots els esforços esmerçats a entrar-hi). Una circumstància que feia avinent que, a pesar de l'activitat que es concentrava a Montjuïc, el que calia per satisfer les necessitats de l'esport del motor català era un circuit permanent.

Mentre no arribés aquest moment, però, allà estava Montjuïc, el segon circuit urbà del Campionat del Món de Fórmula 1, al costat de Mònaco. I, el 1973, quaranta anys després del primer Gran Premi Penya Rhin a la muntanya màgica, Montjuïc acarona el cel com a circuit de curses, amb un calendari esplendorós. A la primavera, el Gran Premi d'Espanya d'F1, acompanyat per la Fórmula Seat 1430 i el Trofeu Escuderías Catalanes; a l'estiu, les 24 Hores Motociclistes, i, a la tardor, en tres caps de setmana consecutius, l'etapa catalana del Tour de France automobilístic, el Premi Internacional de Motociclisme i els 400 Km de Barcelona (les tres cites, amb diferents curses suport).

¹⁶⁶ El xassís era lliure, però tots els autos estaven propulsats pel motor de la berlina Seat 1430 (d'aquí venia el nom de la fórmula).



Com a aperitiu de tot plegat, a la primeria d'abril se celebrà la pujada al Castell de Montjuïc. Era una cursa de muntanya organitzada per la Penya Motorista Barcelona d'ençà de 1971 i que es disputà set vegades, fins al 1977. El recorregut, de 3,4 quilòmetres, no tenia cap tram en comú amb el traçat del circuit de Montjuïc: pujava per la carretera de Miramar i les rampes del parc d'atraccions, i el parc tancat d'arribada estava davant del Castell. La particularitat era que, com que no s'hi podia tallar el trànsit de dia, els entrenaments i la cursa es feien a partir de la mitjanit.¹⁶⁷



L'altra falda de la muntanya de Montjuïc fou l'escenari d'una popular cursa nocturna de muntanya durant els anys setanta, la Pujada al Castell. Josep Maria Fernández en va ser el primer vencedor, el 1971, amb aquest Porsche 914.

A diferència de les edicions anteriors, els entrenaments del Gran Premi de Fórmula 1 es van concentrar en dos dies, divendres i dissabte (abans se'n feien també el dijous), i la graella de sortida s'endregà amb només dos autos en cada fila (abans, s'alternaven files de tres cotxes i de dos). Ronnie Peterson, l'antic company d'Alex Soler-Roig a March, ara era pilot de Lotus i el registre que li va donar la posició preferent fou la volta més ràpida de la història de Montjuïc: 1:21.8, a 166,5 km/h de mitjana.

¹⁶⁷ *Fórmula*, núm. 55, 4-1971, p. 76.

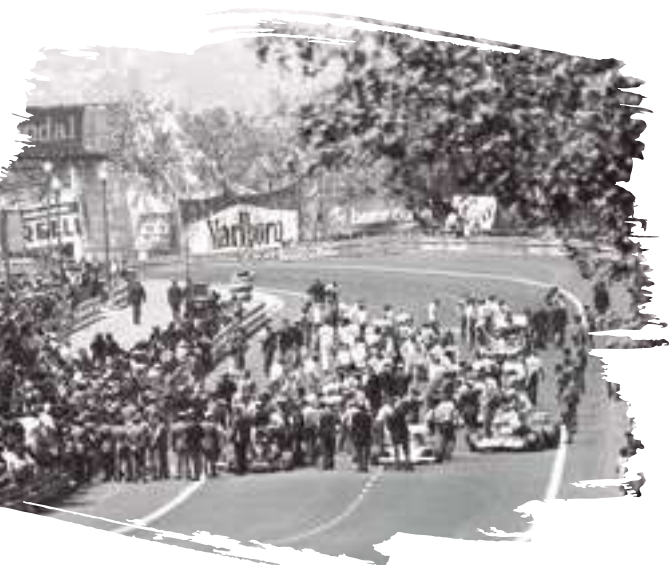


Niki Lauda, a l'angle de Miramar el 1973, al volant d'un BRM. Observeu l'àmplia escapatòria al final de la recta de l'Estadi, i com s'amunteguen els cotxes aparcats en la continuació de l'avinguda, fora del recinte del circuit.

El 1973, Ronnie Peterson va volar més que ningú a Montjuïc. El registre que li va valer la posició preferent fou el més ràpid de la història del circuit barceloní.



El rècord oficial absolut del circuit és l'1:23.8 que ell mateix va marcar durant la cursa, quatre segons i mig inferior al temps que el 1969 va valer el Trofeu Penya Rhin a Jochen Rindt.¹⁶⁸ De segur que Paco Godia, que exercia de comissari esportiu en els Grans Premis a Montjuïc, hauria aprovat que es restablís el Trofeu Nuvolari, per premiar com calia la prestació del pilot suec.



Instants previs a la sortida del Gran Premi de 1973. A l'esquerra s'observa el carril separat d'entrada a boxs. Al costat, el revolt d'entrada a la recta de l'Estadi (que s'aprecia al fons en la foto anterior), vist des del darrere.

Peterson ja sabia el que era guanyar a Montjuïc. El 1971, havia estat el coprotagonista d'un triomf esclatant en els 1.000 Km de Barcelona, al costat de Jo Bonnier.¹⁶⁹ El 1973, anava pel camí de repetir victòria a Montjuïc quan la caixa de canvis del Lotus el va deixar a l'estacada. Abans ja havia plegat Jackie Stewart, quan era segon. Així, el vigent campió del món Emerson Fittipaldi heretà el primer lloc, amb l'altre Lotus. Va tenir sort, però: «Colin Chapman dona la notícia a la senyora Fittipaldi: el seu marit corre amb una roda punxada, però no s'atura per no perdre temps».¹⁷⁰

¹⁶⁸ Per a deixar-ne constància, en l'últim Gran Premi Penya Rhin d'abans de la guerra, el 1936, Tazio Nuvolari va voltar en 1:58, a 115,6 km/h de mitjana. El traçat era idèntic, només havia estat reasfaltat.

¹⁶⁹ Joakim Bonnier (1930-1972) va morir en un accident durant les 24 Hores de Le Mans de 1972.

¹⁷⁰ *El Mundo Deportivo*, 30-4-1973, p. 27.



Emerson Fittipaldi travessa la meta del Gran Premi d'Espanya de 1973 amb l'auto de costat, a causa d'una roda que perd aire, per davant de Clay Regazzoni, que circula doblat. A l'esquerra, el patró de Lotus, Colin Chapman, està a punt de llançar la gorra enlaire, com feia sempre que guanyava un pilot seu.

Ja feia estona que la pèrdua d'aire d'una roda provocava un comportament erràtic de l'auto, i el Brabham de Carlos Reutemann l'empaitava. Però el pilot argentí va haver de plegar, quan faltaven menys de deu voltes, i Fittipaldi va travessar la meta com a vencedor. En l'anterior Gran Premi a Montjuïc, Stewart havia donat la primera victòria a Tyrrell com a constructor. Ara, Fittipaldi havia aconseguit la 50a de Lotus.

En el programa del Gran Premi (editat per la revista *Fórmula*), el president del RACC Salvador Fàbregas avançava la recompensa que s'havia d'endur Fittipaldi per la victòria:¹⁷¹

El vencedor rebrà, com cada any, el Trofeu de l'Excel·lentíssim Ajuntament de Barcelona, que consisteix en una reproducció en plata, sobre un pedestal de marbre, d'una làpida que es va trobar en unes excavacions arqueològiques, que és el primer testimoni escrit de la dedicació bimil·lenària de Barcelona a l'esport, puix que en la transcripció que s'hi efectuà es descobrí que és el llegat permanent fet per un gran patrici de la nostra ciutat amb destí als atletes barcelonins.

¹⁷¹ Programa Gran Premi d'Espanya d'F1 1973, p. 6.

Amb la retirada de la competició d'Alex Soler-Roig, el 1973 no va haver-hi cap pilot de casa en el Gran Premi. Però el 1974 n'hi hagué un en el Gran Premi de Fórmula 2: Geni Baturone. El pilot català, d'origen andalús, havia travat amistat amb Bernie Ecclestone arran de la cursa d'F2 de 1970 a Montjuïc, quan el RACC havia llogat els dos Lotus d'F2 de Jochen Rindt per a Soler-Roig i ell mateix, a través d'Ecclestone. Dos anys més tard, el magnat anglès va passar a ser el propietari de l'equip Brabham d'F1. Fruit de la seva amistat, Baturone li va comprar un Brabham d'F2 el 1973, per fer curses de muntanya. L'any següent el canvià per un model més nou, el BT40, i el va estrenar en el Gran Premi de Barcelona d'F2, després d'haver fitxat per l'Escuderia Montjuich.¹⁷² El RACC el distingí amb el número u en la llista d'inscrits, però Baturone ja en va fer prou acabant la cursa, amb un auto mancat d'evolució i de posada a punt.

No debades, un dels canvis principals en l'F2 d'ençà de l'última visita de la categoria de plata a Montjuïc era que els constructors d'F1, com Brabham, ja no hi corrien, tret de March. El 1970, a més de Brabham i Lotus, fins i tot hi era Ferrari. Però, a causa de l'especialització creixent de totes dues categories, cada cop era més difícil que un constructor les compaginés, si no era un fabricant de cotxes curses-client com March.

Una situació semblant s'esdevenia en l'àmbit dels pilots. Si el 1970 els corredors d'F1 ja havien començat a desertar-ne les graelles, ara l'F2 ja era el que és avui dia: una etapa en el camí cap a l'F1. Els autos eren molt semblants als d'F1 i força espectaculars, però els noms dels pilots no cridaven l'atenció del gran públic.¹⁷³ A Barcelona, va guanyar Hans-Joachim Stuck, per davant de Patrick Depailler i Jean-Pierre Jabouille.



El 1974, la Fórmula 2 va tornar a Montjuïc per primer cop d'ençà de 1970, atès que l'edició de 1972 es va haver de cancel·lar. Michael Turner va tornar a crear-ne el cartell al revolt de Rosaleda, amb el Palau Nacional com a teló de fons.

¹⁷² Amb el Brabham BT40, Eugenio Baturone va ser campió d'Espanya de muntanya el 1974 i el 1976, i subcampió el 1975 i el 1977, sempre competint amb Joan Fernández, que també era pilot de l'Escuderia Montjuich però corria amb una barqueta. Al final de 1977, en vista de la imminent prohibició dels monoplaques en les curses de muntanya, Baturone es retirà de la competició, a trenta-sis anys.

¹⁷³ Del Arco (2000), p. 451.



Alex Soler-Roig xerra amb Hans-Joachim Stuck, vencedor del Gran Premi de Barcelona de 1974. Stuck era fill de Hans Stuck, pilot d'Auto Union els anys trenta, però que no va córrer a Montjuïc en el Gran Premi Penya Rhin de 1936.

Jochen Mass fou l'últim vencedor automobilístic en el circuit de Montjuïc.
Era desè en la primera volta, però les baixes havien enlairat el seu McLaren fins
al capdavant quan la cursa es va interrompre. No va guanyar mai més en F1.



EL TRIST COMIAT

El Gran Premi d'Espanya de 1975 havia de ser l'última cursa automobilística celebrada a Montjuïc. El circuit de la muntanya màgica havia romàs inalterable amb el pas dels anys. Se n'havia millorat el peralt dels revolts i l'asfalt; s'hi havien afegit les barreres de seguretat. Però el traçat era el mateix per on Tazio Nuvolari havia deixat el públic embadalit a mitjan anys trenta. Per això era tan fascinant... i per això estava condemnat. El progrés tecnològic dels autos n'havia disparat les prestacions. Els circuits s'havien d'adaptar. Alguns van ser bandejats, com el majestuós Spa-Francorchamps, o el Nürburgring,¹⁷⁴ d'altres foren desnaturalitzats amb l'afegitó de xicanes,¹⁷⁵ com Monza.

I a Montjuïc li havia arribat l'hora. Cinc setmanes abans de la cursa, l'associació de pilots d'F1 (GPDA) decidia vetar Montjuïc després de l'edició de 1975. «Ens agradi o no, Montjuïc ja no és un circuit adequat per a aquesta mena de competicions», declarà Jean-Pierre Beltoise, portaveu de la GPDA. I afegí: «La nostra posició és aquesta: acceptarem Montjuïc per última vegada enguany. Però, d'aquí a dos anys, quan novament el Gran Premi d'Espanya se celebri a Barcelona, si no existeix un circuit nou, no hi correrem».¹⁷⁶



El vigent campió del món, Emerson Fittipaldi, protagonitzà el cartell de l'últim Gran Premi automobilístic a Montjuïc, el 1975, també obra de Michael Turner. Paradoxalment, fou el principal instigador del boicot a la cursa.

¹⁷⁴ A partir de 1976, l'any de l'accident del Ferrari de Niki Lauda.

¹⁷⁵ Una xicana és un revolt en forma de essa que s'intercala en un tram de la pista per alentir-lo.

¹⁷⁶ *El Mundo Deportivo*, 21-3-1975, p. 16.

L'altre circuit urbà de l'F1, Mònaco, era 30 km/h més lent de mitjana que Montjuïc, i el 1973 encara havia minvat més la velocitat, amb la construcció d'una doble xicana i d'un nou tram, més recaragolat. Muntar dues xicanes a Montjuïc, en els punts més veloços (el revolt de Sant Jordi i la recta de l'Estadi), i ampliar alguns vorals podria ser una solució per mirar que els pilots es desdiguessin de no tornar-hi.

El president del RACC, Salvador Fàbregas, semblava confiar-hi, però, en qualsevol cas, el Club encarà el Gran Premi de 1975 amb l'evidència que havia de ser l'últim a Montjuïc. Tanmateix, això no feu que s'abaixés el llistó organitzatiu, ans al contrari. El 15 d'abril, deu dies abans dels primers entrenaments, Beltoise va visitar el circuit per fer-hi la inspecció prèvia de part de la GPDA. Va fer una visita llampec. Segons concretà Fàbregas en una entrevista posterior amb el director de la revista *Fórmula*, Jordi Viñals, arribà a tres quarts d'una i se n'anà a un quart de dues.¹⁷⁷

No obstant això, el pilot francès suggerí d'instal·lar un tercer rail sobre els altres dos a tot el tram de la recta i una doble xarxa metàl·lica de protecció en alguns trams. Encara que l'actitud de Beltoise mostrava certa displicència, el RACC va emprendre les modificacions que demanà, a pesar del sobrecost que implicaven, i la vigília dels entrenaments estaven enllestides. Com a novetat, enguany s'havia habilitat l'interior de l'Estadi com a pàdoc.¹⁷⁸ Els anys anteriors, el pàdoc estava a l'exterior, a la zona on es feien els exàmens de conduir, rere les piscines Picornell.

Després de l'edició de 1973, els equips havien demanat zones pavimentades al pàdoc per treballar amb els autos i millors serveis per als mecànics. Així doncs, el 1975 el RACC habilità l'Estadi com a pàdoc. Va estar a punt de ser el cant del cigne de la futura joia olímpica, ja que abans de Cap d'Any l'Ajuntament el declarà en estat ruïnós i n'arribà a decretar l'enderrocament. A la imatge, la decrepita Porta de Marató observa com s'hi instal·len els primers grups de mecànics.



¹⁷⁷ *Fórmula*, núm. 117, 15-5-1975, p. 21.

¹⁷⁸ El pàdoc, o parc de corredors, és un terme de l'argot hípic que designa el recinte destinat als cavalls de curses. Per extensió, en l'esport de motor indica el lloc on els equips preparen els autos.



Abans de continuar, paga la pena citar l'anàlisi dels fets de l'historiador Javier del Arco.¹⁷⁹

A l'hora de la veritat, les mesures de seguretat van funcionar perfectament i el prejudicat rail va aguantar la terrible prova. L'accident fou degut, en primer lloc, a una fallada mecànica —la pèrdua d'un aleró— i llurs conseqüències són atribuïbles tan sols a la inadaptació del traçat de Montjuïc a les prestacions dels automòbils moderns de Fórmula 1.

Les recomanacions de Beltoise, doncs, foren assenyades i el RACC va fer bé de fer-ne cabal. Javier del Arco raona que tal vegada aquí va raure l'únic error del RACC en tot plegat: no revisar personalment la instal·lació i refiar-se a ulls clucs de l'empresa encarregada del muntatge. I divendres, el primer dia d'entrenaments, es van detectar rails fluixos en molts punts i no s'hi va rodar. Després d'una reunió amb l'organització i l'autoritat esportiva mundial, la CSI,¹⁸⁰ els pilots van exigir que el circuit fos posat en solfa pensant en l'endemà. Amb tot, la unanimitat no era total: el pilot belga Jacky Ickx no formava part de la GPDA —en va arribar quan el seu circuit, Spa, fou bandejat— i va sortir a la pista durant la segona sessió, imitat tot seguit per Vittorio Brambilla.

Vittorio Brambilla va ser un dels pilots que va rodar a Montjuïc des del primer dia i va entrar cinquè, al davant de la seva companya en l'equip March, Lella Lombardi.

¹⁷⁹ Del Arco (2000), p. 493.

¹⁸⁰ Commission Sportive Internationale, la branca esportiva de la FIA.



Niki Lauda surt d'una reunió a l'autobús del RACC, el divendres (primer dia d'entrenaments), mentre a fora l'espera una munió de periodistes. Dins encara hi ha Emerson Fittipaldi (de perfil).

Un altre prestigiós reporter de l'època, Gérard Crombac, explicà en la seva crònica, en la revista francesa *Sport Auto*, que, en realitat, Beltoise només havia demanat la instal·lació de 270 metres de tercer rail, però s'hi va instal·lar un quilòmetre. Quan l'informe va arribar per escrit, la feina ja estava feta:¹⁸¹

Així doncs, els organitzadors es van dedicar a aquestes feines d'última hora, sorgides d'un malentès, desatenent lamentablement l'essencial, és a dir, la instal·lació dels rails habituals. (...) Hom pot pensar que, en aquest assumpte, els organitzadors van ser víctimes d'un malentès durant la visita d'inspecció i que, a més a més, van voler quedar massa bé. En comptes de dir, simplement: «És massa tard», van mirar de satisfer els pilots... i no ho van aconseguir. Pel que fa al malentès, de segur que la brevetat de la visita del representant de la GPDA no va ajudar a aclarir l'equívoc. Per tant, les culpes estan repartides.

En qualsevol cas, la situació encara era serena. La nit de divendres a dissabte, un centenar de persones van procedir a reparar les barreres, entre operaris, controls, membres del RACC i mecànics dels equips. El resultat, valorava Javier del Arco (corresponsal sobre el terreny), era «acceptable, si bé no perfecte». I, dissabte, la CSI va emetre un comunicat que afirmava que «els treballs d'arranjament duts a terme permeten la celebració dels entrenaments».

Amb tot, un grup de pilots, liderats pel vigent campió del món Emerson Fittipaldi,¹⁸² van anunciar que no pensaven entrenar-se pas, mentre Ickx i un parell de pilots més sortien a rodar. Arribats a aquest punt, el RACC va anar a parlar amb Bernie Ecclestone. D'ençà que havia comprat l'equip Brabham, el 1972, havia esdevingut el representant dels equips d'F1, associats en la FOCA.¹⁸³ Ara era ell, i no la GPDA, qui negociava en nom de tots els equips la prima que havien de pagar els circuits per ser la seu d'un Gran Premi.

Per tant, Ecclestone era l'únic signant del contracte amb l'organització per córrer a Montjuïc, si el circuit responia a les exigències de la CSI. Amb el certificat de la CSI a la mà, el RACC va fer veure a Ecclestone que, o els equips sortien a rodar en la segona i última sessió de dissabte o, si no podia complir el contracte, se suspenia el Gran Premi i en acabat ja se'n dirimirien les responsabilitats.

Els caps dels equips van comminar els pilots a córrer, si no volien quedar-se a casa també en les curses següents. El Gran Premi ja tenia graella de sortida, encapçalada pels Ferrari de Niki Lauda i Clay Regazzoni. Amb vint-i-cinc autos en total, perquè Fittipaldi fou l'únic que va mantenir el vet i només va fer un grapat de voltes a poc a poc, amb el braç enlaire.



Ronnie Peterson (Lotus) aixeca una roda a l'entrada del revolt de la Tècnica (l'antic Vies). En segon terme, a l'esquerra, treu el nas el Palau d'Agricultura.

¹⁸² El 1974, Emerson Fittipaldi havia guanyat el segon títol mundial, després de canviar de Lotus a McLaren.

¹⁸³ Formula One Constructors' Association, l'associació de constructors d'F1.



Rolf Stommelen, gas a fons a la recta de l'Estadi.
Era el líder de la cursa quan l'aleró del darrere del
seu Hill es va desprendre en aquest mateix indret,
amb conseqüències dramàtiques.

Dissabte a la nit, un centenar de persones més van procedir a polir els últims serrells, de manera que, segons Salvador Fàbregas, diumenge «no hi havia un sol pam de rail que no estigués en condicions».¹⁸⁴

Per fi, diumenge, a quarts d'una, va engegar el Gran Premi.¹⁸⁵ Fou una cursa prou accidentada. En la primera frenada, Mario Andretti va tocar Lauda i el va empènyer cap al rail de la dreta, on l'investí Regazzoni. Els dos Ferrari, fora de combat tot just començar. En les voltes següents, van tenir lloc diversos incidents i topades amb les barreres, sense conseqüències. Fins que s'esdevingué la tragèdia.

El líder de la cursa era Rolf Stommelen, amb el nou monoplaça Embassy Hill, fabricat per Lola per encàrrec de l'equip de l'excampió mundial Graham Hill. Un cop completada la volta vint-i-cinc, l'aleró del darrere de l'auto es va desprendre, a uns 250 km/h, a punt de coronar el rasant de l'Estadi. S'havia trencat el suport experimental de fibra de carboni de l'aleró que s'estrenava a Montjuïc, sense fer cas del prec del fabricant de no fer-lo servir en un circuit tan exigent.¹⁸⁶

El cotxe es va encastar contra el rail de l'esquerra i va rebotar contra el de l'altra banda. Enlairat un metre i mig del terra, va impactar contra el rail superior dels tres, va fer una tombarella en l'aire i va caure entre el rail i la tela metàl·lica que separaven la pista de la zona de públic. El balanç era de quatre persones mortes, que s'estaven en aquella zona, i sis de ferides, per trossos despresos de l'auto.¹⁸⁷ Una tragèdia, per bé que les barreres de seguretat i les teles metàl·liques van evitar que el balanç de l'accident s'hagués de multiplicar per deu.¹⁸⁸



L'acreditació de premsa indica clarament que els periodistes disposaven de dos indrets específics per seguir la cursa: la tribuna de premsa i la sala de premsa (no pas el vial de serveis).

¹⁸⁴ *Fórmula*, núm. 117, 15-5-1975, p. 21.

¹⁸⁵ Abans s'havia fet la cursa suport de la *Fórmula* Seat 1430, l'última *normal* de quatre rodes celebrada a Montjuïc, que va guanyar Juan Escavias.

¹⁸⁶ Nye (1992), p. 275.

¹⁸⁷ Els finats foren un bomber, dos periodistes i una persona que, d'alguna manera, s'havia colat en aquella zona restringida. Tret del bomber, cap dels altres hauria d'haver estat en aquell passadís de serveis. Els ferits foren dos periodistes, una persona que va resultar ser un amic d'un dels periodistes morts, i que duia al damunt l'acreditació del finat, i dos espectadors, a més del pilot. Per tant, no va resultar mort cap espectador ni cap control del circuit.

¹⁸⁸ Del Arco (2000), p. 506.

Gérard Crombac valorà:¹⁸⁹ «És aquí que convé precisar que, en la totalitat dels casos, les barreres van aconseguir perfectament el seu paper, fins i tot quan va sortir de la pista l'auto de Stommelen. Podem preguntar-nos si aquest hauria estat el cas si els pilots no haguessin fet avinent el seu enuig ja el divendres, cosa que va obligar l'organització a reclutar desenes d'obriers per treballar dues nits seguides».

Com que els cables telefònics i del circuit tancat de televisió s'havien malmès, la cursa va continuar unes voltes més. Sis o set minuts després de l'accident es va començar a copsar la magnitud del drama i la cursa es va donar per finalitzada.¹⁹⁰ El vencedor va ser Jochen Mass, el company de Fittipaldi a McLaren, seguit per Jacky Ickx i Carlos Reutemann. En sisena posició va entrar Lella Lombardi, amb un March.



Sabies que...

El sisè lloc de Maria Grazia Lombardi, *Lella* (1941-1992), a Montjuïc fou una fita històrica. Era el primer cop que una dona puntuava en el Campionat del Món de Conductors. El primer i l'únic. Abans ho havia provat Maria Teresa de Filippis, que va arribar a disputar tres Grans Premis puntuables el 1958, i després, Divina Galica (1976 i 1978), Desiré Wilson¹⁹¹ (1980) i Giovanna Amati (1992), que no van aconseguir qualificar-se per prendre la sortida.

Al final d'una cursa caòtica, Lella Lombardi es va classificar sisena i va passar a la història com l'única dona que ha puntuat en el mundial de conductors, encara que fos mig punt.

¹⁸⁹ *Sport Auto*, núm. 161, 6-1975, p. 52.

¹⁹⁰ Com que no s'havia cobert el 60 % de la distància prevista, es va repartir només la meitat dels punts en joc.

¹⁹¹ Desiré Wilson (Johannesburg, Sud-àfrica, 1953) és l'única dona que ha guanyat una cursa amb autos d'F1, per bé que del campionat britànic Aurora, el 1980. A més, va disputar el Gran Premi de Sud-àfrica de 1981, la primera prova del curs, però la cursa va ser desposseïda de puntuabilitat arran de la lluita de poder entre l'autoritat esportiva mundial (CSI) i l'associació d'equips d'F1 (FOCA).

Jean-Pierre Jarier (Shadow), en el rapidísim revolt de Sant Jordi, amb la ciutat al fons. Les prestacions dels autos havien desbordat les possibilitats de Montjuïc.



Un comunicat dels comissaris esportius de la prova,¹⁹² del delegat de la CSI en el Gran Premi i dels membres de la CSI presents va refermar el fet que l'accident no es podia «atribuir als dispositius de seguretat» del circuit. De fet, com ja hem dit, aquests van funcionar a la perfecció en una cursa prou accidentada i, sens dubte, van evitar que les conseqüències de l'accident fossin força més dissortades. La polèmica dels dies anteriors per les barreres mal collades pot fer pensar que aquesta fou la causa del tràgic balanç de l'accident. La realitat, però, és que el circuit de Montjuïc no havia estat mai més ben arranjat que el dia d'aquesta cursa.

«Gràcies als guarda-rails i les tanques protectores, Stommelen ha salvat la vida. Sense elles, els resultats haurien estat completament diferents», digué el cap d'equip Graham Hill.¹⁹³ A les acaballes d'aquell mateix any, Graham Hill va morir en un accident d'avioneta, al costat de cinc membres més de l'equip. Tornaven de fer unes proves al circuit francès de Paul Ricard. Un destí tràgic també esperava al pilot Rolf Stommelen. Va morir al circuit estatunidenc de Riverside, el 1983. Paradoxalment, la causa de l'accident fou el despeniment del capot i l'aleró posteriors del Porsche que pilotava.

Aquests setanta-cinc anys d'automobilisme a Barcelona, des d'aquella cursa festiva al parc de la Ciutadella, el 1899, fins a les grans proves puntuables per al Campionat del Món, deixaren un pòsit d'afició i tradició, d'història i llegat. Sobre aquests fonaments es va bastir l'actual Circuit de Barcelona-Catalunya, el circuit permanent que tantes entitats i personatges esmentats en aquest treball van somiar per a la ciutat.

¹⁹² Entre d'altres, Paco Godia i Alex Soler-Roig.

¹⁹³ *El Mundo Deportivo*, 28-4-1975, p. 31.

EPÍLEG

El Gran Premi d'Espanya de 1975 fou l'última cursa automobilística celebrada a Montjuïc; la resta del calendari previst aquell any es va cancel·lar. Les motos, en canvi, hi van continuar corrent.¹⁹⁴ El 1976, el Campionat del Món de motociclisme va tenir la cloenda a Montjuïc, com ja era tradició els anys parells. En endavant, però, només s'hi van córrer les 24 Hores Motociclistes. Fins que, en l'edició de 1986, la 32a, la mort del pilot Mingo Parés en va decretar el tancament definitiu. «Montjuïc ha estat superat pel temps.»¹⁹⁵

Per deixar-ne constància, l'última reunió automobilística a Montjuïc (a banda dels trams de ral·li que encara es van celebrar entre 1985 i 1987) fou la Cronoescalada a l'Estadi Olímpic, el març de 1986. Organitzada per la Federació Catalana d'Automobilisme, presidida per Jordi Viñas, i la Penya Motorista Barcelona, era una cursa de muntanya. Se sortia de l'avinguda de Rius i Taulet i l'arribada estava a la recta de l'Estadi. És a dir, el mateix recorregut que la Pujada de l'Exposició de 1929, que havia estat la primera competició celebrada a Montjuïc... però en sentit contrari: en comptes de pujar cap a l'Estadi pel Poble Espanyol i Sant Jordi, s'hi pujava per Guàrdia Urbana, Vies, Teatre Grec, Font del Gat, Rosaleda i l'angle de Miramar, a l'inrevés. En turismes va guanyar Salvador Cañellas i en cotxes *sport*, Joan Fernández.

Uns mesos abans, la muntanya màgica encara havia tret el nas, un cop més, com a possible escenari de la Fórmula 1. Fou el 1985, quan s'arribà a plantejar un Gran Premi a Montjuïc, el 1986, per tal d'impulsar la candidatura olímpica de Barcelona de cara als Jocs de 1992. El traçat previst, però, tenia una diferència substancial. En arribar a l'avinguda de Rius i Taulet, en comptes de girar a l'esquerra i enfil·lar cap a la Pèrgola i el Poble Espanyol, els autos girarien a la dreta i baixarien pel carrer Lleida fins a l'avinguda del Paral·lel. Envoltarien la plaça d'Espanya i pujarien per l'avinguda de Maria Cristina fins a empalmar amb el traçat clàssic, un altre cop a Rius i Taulet.

¹⁹⁴ El muntatge del circuit per a proves motociclistes era molt més assequible, perquè s'hi continuaven fent servir les bales de palla com a barrera de protecció, en comptes del doble i triple guarda-rail.

¹⁹⁵ Del Arco (2004), p. 555.

L'Ajuntament de Barcelona s'hi va posar bé. A més a més, podria ser la manera de recuperar la Fórmula 1 per a Catalunya fins que estigués enllestit el projecte del circuit permanent, per bé que la iniciativa es considerava viable un sol any, no més.¹⁹⁶ Però.¹⁹⁷

És gairebé segur, però indemostrable, és clar, que algú amb seny i pes específic va fer veure a l'alcalde Pasqual Maragall que un Gran Premi de Fórmula 1 com a argument promocional (...) era una arma de doble tall, que exigia un muntatge complex i una inversió considerable, alhora que plantejava un triple risc econòmic, popular i d'imatge, puix si sortia malament per culpa del temps, de la política internacional de l'F1 o d'un accident amb víctimes, el «suport» a la candidatura olímpica de Barcelona seria ben al contrari.

«En les futures negociacions, no es parlarà de Montjuïc, sinó del futur circuit permanent de Montmeló, que podria estar finalitzat el 1988», declarava Enric Truñó, responsable d'Esports de l'Ajuntament.¹⁹⁸

El projecte d'un circuit permanent s'anava covant des d'abans que la Fórmula 1 aterrés a Montjuïc. Després de l'accident de 1975, el RACC va posar fil a l'agulla. El 1976, el Club va adquirir uns terrenys a Caldes de Malavella (la Selva) amb aquest fi. I a les acaballes de 1980, Sebastià Salvadó va ser nomenat vocal de la Junta Directiva, encarregat de tirar endavant el projecte del Circuit.

El febrer de 1985 va morir el president del RACC, Salvador Fàbregas, i Joan Antoni Samaranch passà a ser-ne president interí. Aconsellat per Paco Godia, Samaranch va proposar el nomenament de Sebastià Salvadó com a nou president de l'entitat.¹⁹⁹ Durant aquell any, l'escenari del futur Circuit de Catalunya canvià de Caldes a Montmeló, una finca que el RACC decidí d'adquirir a la primavera de 1986.²⁰⁰



Setze anys després del comiat automobilístic de Montjuïc, l'F1 tornava a Catalunya. El nou Circuit de Catalunya, ubicat al Vallès Oriental, reviscolava el ric llegat esportiu i industrial del país en el món del motor.

¹⁹⁶ Acta RACC, 25-3-1985.

¹⁹⁷ Del Arco (2000), p. 517.

¹⁹⁸ *El Mundo Deportivo*, 14-11-1985, p. 38.

¹⁹⁹ Gimeno, Coma-Cros (2015), p. 247.

²⁰⁰ Acta RACC, 27-1-1986. Un cop venuts, els terrenys de Caldes de Malavella van ser un camp de golf.

La primera pedra del Circuit de Catalunya es col·locà el 24 de febrer de 1989. L'acte protocol·lari va esdevenir una gran festa, perquè feia molts anys que l'esport esperava aquest moment. No cal dir que Paco Godia va ser-hi. Les seves paraules són el millor resum possible d'aquest assaig:²⁰¹

És una esperança que tenia des de sempre. Així, d'aquí a un parell d'anys, Barcelona serà més divertida i l'automobilisme haurà guanyat molt. Aquí hi ha una gran afecció al motor i gent molt entesa. A més, aquest circuit donarà facilitats perquè la gent que vulgui aprendre a córrer, ho pugui fer en condicions i no com ara, que el qui vol practicar ha de fer imprudències.

Malauradament, Paco Godia va morir el novembre de 1990, a seixanta-nou anys, i no va ser a temps de veure'l acabat. Godia va gaudir d'una dilatada carrera esportiva. En aquestes pàgines, n'hem esmentat alguns episodis. Per cloure amb un somriure, res millor que explicar una anècdota que reflecteix prou bé el tarannà de Paco Godia. El 1958, va compartir el seu Maserati *sport* amb Juan Manuel Fangio, en els 1.000 Km de Buenos Aires. «Coi, Juan Manuel, això també sé fer-ho jo sense ser campió del món!», digué Godia entre rialles quan Fangio, capcot, va tornar al box amb l'auto masegat, després d'haver sortit de la pista abans de completar un quart de la cursa.



La portada que la revista *Club*, l'òrgan oficial del RACC, va dedicar a Paco Godia quan es va morir. El 1981, en els actes del 75è aniversari de l'entitat, el RACC havia distingit Godia com el pilot més destacat de la història de l'automobilisme espanyol.



Juan Manuel Fangio somriu tot escoltant Paco Godia, sorprenentment caçat pel fotògraf sense una cigarreta als llavis. Entre tots dos, la companya del campió argentí, Andrea Berruet, *Beba*.

Amb motiu del primer Gran Premi de Fórmula 1 al Circuit de Catalunya, el RACC va presentar aquesta placa d'homenatge a Paco Godia, en un acte al qual van assistir la seva vídua, Inés Guardiola, Juan Manuel Fangio, César Apezteguía i José María Juncadella, entre altres. La placa era un Trofeu Paco Godia a la «volta més ràpida», com l'antic Trofeu Nuvolari que Paco va guanyar dues vegades, el 1959 i el 1962.



TELEGRAMA

Destino: Barcelona

Número: 6946 Palabras: 2 Día: 2 de 11 Hora: 3

Indicaciones: Urgencia: Via: aereos

DESTINATARIO: Francisco Godia

SEÑAL: Teléfono: Cita a plazo:

TEXTO: Gracias por haber afeitado
Fangio

Expendedor: Director

ASUNTO: Recibido

COMUNICACIONES Y TELEGRAFOS

2020 RECIBO ARI27 TL467 006546

ESPAÑA ED. AEREA 050

BAHIASTLA 20/49 19 1509

SR. FRANCISCO GODIA

CLINICA SAN JOSE

MOREGAL NO 1-

BARCELONA

QUERIDO PACO:

ENTERADO A TRAVES DEL AMIGO JUNCADILLA QUE ESTAS PASANDO POR UN MOMENTO DIFICIL CON TU SALUD TE DE DESEO Y ESPERO UNA PRONTA RECUPERACION.

TU AMIGO DE SIEMPRE,

JUAN MANUEL FANGIO

AV. DEL LIBERTADOR 2424

Dos telegrames que fan palesa la relació extraordinària entre Juan Manuel Fangio i Paco Godia. En el primer, el pilot argentí li agraeix que hagi «alentit» el ritme, en alguna cursa que no podem identificar, però que probablement era el Gran Premi de la Ciutat de Buenos Aires de 1958 (Godia va arrencar primer i Fangio el va avançar durant la primera volta); en el segon, datat un mes abans de la mort de Godia, Fangio s'interessa per la seva salut —assabentat per José María Juncadella— i signa «el teu amic de sempre».

AGRAÏMENTS

L'encàrrec d'escriure aquest assaig em va arribar mentre treballava en un altre llibre sobre la Fórmula 1 a Catalunya, al costat de Josep Viaplana i Josep M. Miret, editat pel RACC. Per tant, em trobava capficat del tot en la temàtica de les curses automobilístiques al país i ja tenia a mà —o, si més no, localitzades— la bibliografia i la documentació adients. Així doncs, dono les gràcies al RACC per haver tingut la sensibilitat històrica d'editar una altra obra que deixés constància de la dilatada expertesa organitzativa de l'entitat. I a la Fundació Barcelona Olímpica (FBO) i la Fundación Francisco Godia, per la iniciativa d'evocar el lligam de Barcelona amb les curses automobilístiques i, de retruc, la trajectòria de Paco Godia com a pilot. Aquest treball no n'és pas una biografia, però la figura de Godia apareix a cada pas quan hom repassa l'esdevenir de les curses a Barcelona, la ciutat on va néixer i vivia. La ciutat que estimava.

Entre els col·laboradors indispensables, he d'esmentar, en primer lloc, a Àlex Vergés. Erudit de la història de l'automobilisme, ha estat l'autor de diversos escrits que han ajudat a documentar aquesta obra (vegeu la bibliografia). Però, sobretot, ha posat al nostre abast, amb un entusiasme i una generositat desbordants, la seva biblioteca, la seva col·lecció d'imatges i els seus coneixements. No seria forassenyat que hi figurés com a coautor; de fet, goso suggerir-ne el nom a la Fundació Barcelona Olímpica per a futurs treballs de temàtica automobilística de l'Aula d'Història. Queda dit.

Un altre ajut inestimable l'hem rebut de Carlos Beltran. Patró del Nou Onze Team —l'equip vencedor del Trofeu Paco Godia en el *revival* de les 6 Hores de Barcelona, el 2023— i actual president de l'Escuderia Barcelona d'Automobilisme, també ens ha donat accés lliure a la biblioteca de l'entitat, i ha cedit fotografies i programes de notable interès històric.

Els arxius de l'FBO i la Fundación Francisco Godia nodreixen bona part del volum. Tanmateix, en l'aspecte gràfic, aquest llibre no hauria estat possible sense la feina de Josep Autet. El seu arxiu JAS Info Service atresora els fons de diversos fotoreporters catalans, que ell s'ha encarregat de digitalitzar, endreçar i identificar. Amb una dedicació incondicional, ha satisfet totes les nostres sol·licituds d'imatges. (El Selex d'F3 de Salvador Cañellas el 1970, que va ser vist i no vist? Oi tant [p. 118]!)

També he d'agrair a Raül Vázquez i Luis Sánchez, del departament de Patrimoni i Recerca de l'FBO, les seves gestions per aconseguir els drets de reproducció de les imatges d'arxius públics com l'Arxiu Fotogràfic de Barcelona. O de la fantàstica foto de la cursa de cotxes de pedals de 1929 a la Diagonal (p. 39). La vaig descobrir en el llibret *Fotos amb joguets* de Gabriel Casas i Galobardes, i aquí la tenim. La implicació de tots dos, del dissenyador Jaime Flores i de Mercè Obón (conservadora de la Fundación Francisco Godia) en la gestació d'aquest llibre ha estat absoluta.

Gràcies també a Bernardo Valadés, Eugenio Baturone i Manuel Serrano per les seves fotografies, i al RACC i Seat Históricos per l'accés als seus arxius respectius.

L'últim agraïment —dedicatòria, més aviat— és per a Javier del Arco (1946-2013). Enginyer, periodista i historiador de l'automòbil, ens llegà obres cabdals sobre l'esport del motor català (vegeu la bibliografia), al costat del RACC i la Fundació Can Costa. L'FBO és la dipositària del seu arxiu, i ha estat un honor poder-hi triar i remenar.

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

Llibres

- AISA, Ferran (2014), *Montjuïc: la muntanya del poble*, Ajuntament de Barcelona i Editorial Base, Barcelona.
- *Àlbum motorista y automovilista de Penya Rhin 1916-1953* (1953), Penya Rhin, Barcelona.
- APEZTEGUÍA, César (2000), *Vivencias*, Idea Books, Barcelona.
- ARCO, Javier del (1990), *Història de l'automobilisme a Catalunya*, Planeta, Barcelona.
- — (2000), *40 años de historia del automovilismo en el circuito de Montjuïc*, RACC / Fundació Can Costa, Barcelona.
- —; ENRIC ROCA, i ÀLEX VERGÉS (2004), *55 años de historia del motociclismo en el circuito de Montjuïc*, RACC / Fundació Can Costa, Barcelona.
- — (2004), «Historia de las carreras (1894-1916)», dins *El anuario de la Fórmula 1 2004-2005*, Ediciones Karussell, Barcelona, p. 14-32.
- CAMPOS, Àngel (2011), *La historia desconocida del circuito de Pedralbes*, Àngel Campos, Barcelona.
- COMA-CROS, Enrique, i PABLO GIMENO (1999), *Escudería Montjuich, afición sin límite*, Escudería Montjuich, Barcelona.
- *Enciclopedia Salvat del Automóvil* (1974), 10 vols., Salvat, S.A. de Ediciones, Pamplona.
- GIMENO, Pablo (2013), *Historia de la Penya Rhin*, Antic Car Club de Catalunya / Fundació Can Costa, Barcelona.
- —, i ENRIQUE COMA-CROS (2015), *Francisco «Paco» Godia Sales, un extraordinario gentleman driver*, Fundación Privada Escudería Montjuich, Barcelona.
- GUILLAMON, Julià (2023), *Gabriel Casas i Galobardes. Fotos amb joguets*, Museu del Joguet de Catalunya-Figueres i Galàxia Gutenberg, Figueres.
- HARVEY, Brian (2017), *Formula One: the real score?*, Veloce Publishing, Dorchester.
- HAYHOE, David (2019), *Formula One: the knowledge*, Veloce Publishing, Dorchester.
- NYE, Doug (1992), *History of the Grand Prix Car 1966-91*, Hazleton Publishing, Surrey.
- — (1994), *BRM, the saga of British Racing Motors, vol. 1: 1945-1960*, MRP, Croydon.
- PERNAS, Juli (2013), *Els Jocs Esportius de Barcelona 1962-1966*, Fundació Barcelona Olímpica, Barcelona.
- — (2015), *Joan Antoni Samaranch, regidor d'Esports de l'Ajuntament de Barcelona (1955-1961)*, Fundació Barcelona Olímpica, Barcelona.

- PERNAU, Gabriel (2003), *Catalunya a pinyó fix*, Editorial Meteora, Barcelona.
- —; JAVIER DEL ARCO, i JAUME ARIAS (2006), *RACC: Cent anys de passió 1906-2006*, RACC, Barcelona.
- — (2008), *Sportman: les millors imatges dels pioners de l'esport català*, La Magrana, Barcelona.
- SÁNCHEZ, Luis (2021), *Anvers 1937: la delegació catalana*, Fundació Barcelona Olímpica, Barcelona.
- SAURA, Àngel (2024), *Triciclos y cuatriciclos en España (1898-1902)*, FEVA, Madrid.
- SURROCA, Joan Manel, i JULI PERNAS (2020), *Barcelona, una ciutat superbament esportiva. Campionats del Món (1923-2019)*, Fundació Barcelona Olímpica, Barcelona.
- VALADÉS, Bernardo (2012), *Paco Abadal: biografia de un sportsman*, Asociación Cultural Paco Abadal, Barcelona.
- VERGÉS, Àlex (2012), «Nuvolari en Terramar» i «Puig Palau, el Tío Alberto», dins *Autódromo: cuadernos de historia del motor en España*, núm. 1, Edicions Benzina, Girona, p. 6-11 i 36-45.
- — (2013), «Alfred Neubauer en Tarragona», dins *Autódromo: cuadernos de historia del motor en España*, núm. 3, Edicions Benzina, Girona, p. 42-53.
- — (2013), «Los Monomill en Barcelona», dins *Autódromo: cuadernos de historia del motor en España*, núm. 5, Hot Rats, Barcelona, p. 50-59.
- — (2014), «Premio Penya Rhin Sport», dins *Autódromo: cuadernos de historia del motor en España*, núm. 6, Hot Rats, Barcelona, p. 48-65.
- — (2014), «Scuderia Automobilistica Spagnola da Corsa», dins *Autódromo: cuadernos de historia del motor en España*, núm. 7, Hot Rats, Barcelona, p. 56-65.
- — (2015), «Antonio García, eterno desconocido», dins *Autódromo: cuadernos de historia del motor en España*, núm. 12, Hot Rats, Barcelona, p. 28-39.

Publicacions periòdiques

- *Club*
- *El Mundo Deportivo*
- *Fórmula*
- *La Scuderia Ferrari*
- *Los Deportes*
- *Motor Clásico*
- *Sport Auto*
- *Stadium*
- *TodoRacing*

CRÈDITS IMATGES

Fotografia portada tots els drets reservats:

© Arxiu Fundación Francisco Godia

Fotografies pàgines interiors tots els drets reservats:

© Arxiu Carlos Beltran - Nou Onze: Fons Carlos Beltran, pàg. 14, 16, 19, 22, 27, 33, 36, 91 i 95 / Desconegut, pàg. 42, 43, 52 i 55 / Família Palomo, pàg. 101 / Salvador Cañellas, pàg. 94.

© Arxiu Diputació de Barcelona: Frederic Juandó Alegret, pàg. 15.

© Arxiu El Mundo Deportivo: El Mundo Deportivo, pàg. 12.

© Arxiu Eugenio Baturone: Desconegut, pàg. 116.

© Arxiu Fotogràfic de Barcelona (AFB): Desconegut, pàg. 13 / Josep Domínguez Martí, pàg. 33 / Josep Postius, pàg. 60 / Pérez de Rozas, pàg. 26, 28, 29, 30, 31, 32, 38, 41, 42, 50, 61, 76 i 77.

© Arxiu Fundació Barcelona Olímpica (FBO): Fons FBO, pàg. 54, 56, 59 i 82 / Fons Javier del Arco, pàg. 34, 86, 102, 104, 105, 113, 115, 118, 119, 126, 129 i 139 / Fons Reial Moto Club de Catalunya, pàg. 24, 44, 73 i 78.

© Arxiu Fundación Francisco Godia (FFG): Fons FFG, pàg. 64, 141 i 143 / Desconegut, pàg. 8, 53, 59, 62, 63, 65, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 81, 83, 84, 93, 97, 106, 108, 111, 113, 114 i 142.

© Arxiu JAS Info Service: Ignacio Par, pàg. 81, 82, 85, 92, 112, 128, 133 i 136 / Jordi Brú, pàg. 105 i 131 / Jordi Viñals, pàg. 80, 94, 96, 98, 103, 118, 121 i 124 / José Luis Cortijos, pàg. 99, 101, 102, 118, 123, 125, 127, 130, 132, 134 i 137 / Mario Chavalera, pàg. 67, 85, 89, 90 i 110 / Xavier Forcano, pàg. 99 i 100.

© Arxiu Javier del Arco: Javier del Arco, pàg. 120 / Guillermo Carroggio, pàg. 114.

© Arxiu Josep Maria Sagarra i Plana: Josep Maria Sagarra i Plana, pàg. 18 i 20.

© Arxiu Manuel Serrano: Josep Maria Hernández i Guiu, pàg. 104.

© Arxiu Nacional de Catalunya (ANC): Fons Gabriel Casas i Galobardes, pàg. 39 / Fons Josep Brangulí, pàg. 21.

© Arxiu Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC): Fons RACC, pàg. 109 i 135 / Casimir Aumacellas, pàg. 46.

© Arxiu Seat Històrics: Desconegut, pàg. 116 i 117.

© Biblioteca de Catalunya - Arxiu de Revistes Catalanes Antiques (ARCA): Los Deportes, pàg. 9 / Stadium, pàg. 16.

© Centre Excursionista de Catalunya (CEC): Arxiu fotogràfic Centre Excursionista de Catalunya, pàg. 17.

© Col·lecció Àlex Vergés: Desconegut, pàg. 45, 48, 49, 58 i 79.

© Creative Commons CC0 License: Morio, pàg. 57.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Juan_Manuel_Fangio_statue_Catalonia_Circuit_side.jpg

La Fundació Barcelona Olímpica vol agrair a totes les personalitats i entitats per la cessió de les imatges mencionades.



Fundació Barcelona Olímpica

FUNDACIÓN
FRANCISCO
GODIA

Valentí Fradera i Pérez (Barcelona, 1969) és un apassionat de tot allò que tingui rodes i motor, i un estudiós de la història de l'automobilisme. Del taulell de La Llibreria del Motor va saltar a la redacció de l'edició espanyola d'*F1 Racing*, el 1999, i s'hi va estar fins que la revista es va deixar de publicar, a les acaballes de 2011. D'aleshores ençà ha col·laborat com a autònom amb el diari *L'Esportiu* i diversos mitjans especialitzats, com les revistes *TodoRacing*, *Motor Clásico*, *Automóvil* i *La Revista del RACC*. El 2022 va escriure un llibre sobre el Porsche 911 R de l'Escuderia del RACC (campió d'Espanya de ral·lis el 1969 amb Josep Maria Palomo), editat per Nou Onze, i el 2024 ha estat coautor, amb Josep Viaplana i Josep M. Miret, d'un llibre sobre el RACC, Penya Rhin i la Fórmula 1 a Catalunya, editat pel RACC.

BARCELONA, PACO GODIA I EL MOTOR

Una ciutat i un pilot, agermanats per una passió comuna

La passió per l'esport del motor ha fet de Barcelona un cas únic al món. La ciutat ha estat l'escenari de dos circuits de Gran Premi pels seus carrers: Pedralbes, a la part alta de l'avinguda Diagonal, i Montjuïc, un traçat dibuixat al parc de la muntanya màgica. Cap altra ciutat del món pot presumir d'haver tingut dos circuits urbans diferents que han acollit el Campionat del Món de Fórmula 1, un llegat que continua avui dia en el Circuit de Barcelona-Catalunya. Tot plegat ha estat fruit d'una llarga tradició esportiva, industrial, organitzadora... Ha estat el resultat de la contribució de moltes entitats i moltes persones. Com Paco Godia, que va disputar curses del Campionat del Món a Pedralbes i va cloure la seva carrera esportiva amb una victòria espectacular a Montjuïc. La figura de Godia és un dels fils conductors d'aquest relat, que vol deixar constància de l'activitat esportiva automobilística (en circuit) a Barcelona, dins del context de l'època.

Amb la col·laboració de:



**Ajuntament
de Barcelona**