

Quan Girona era un circuit

Text > JOSEP M. SANSALVADOR, divulgador local

Viatgem fins a mitjan anys quaranta. Acabada la guerra, amb el país submergit en una dura autarquia, les necessitats de transport es resolien tal com l'enginy permetia. Bicicletes artesanals, automòbils i camions amb gasogen, i motos procedents de la campanya militar que eren apedaçades i recuperades.

Norton, BSA, Royal Enfield... Motos angleses amb molta història a les entranyes, que mecànics traçuts i enginyers havien retornat a la vida. Molt de mica en mica, la indústria nacional s'anava posant en marxa, i no van trigar gaire a aparèixer les primeres iniciatives empresarials encaminades a la motorització, sovint sobre els fonaments d'antics negocis mecànics o metal·lúrgics (Montesa, Derbi, Sanglas, Ducson, Ossa, Gimson, Rieju, etc.). I també altres marques de caràcter local (la saltenca i gironina Narcla, per exemple) van començar a posar al mercat senzilles motos de dos temps que havien de facilitar la mobilitat i els desplaçaments. El somni de poder tenir un auto era encara impensable per a la immensa majoria de la població. Una motoretta, en canvi, podria ser una opció a considerar de manera raonable.

Entre finals de la dècada dels quaranta i mitjan anys cinquanta, a Girona ja hi havia un parc motociclista remar-

cable. Tot eren motos de fabricació nacional: les fronteres estaven tancades a les importacions. Al cinturó industrial de Barcelona, en alguns punts de comarques i en altres localitzacions de l'Estat, florien i es consolidaven moltes marques pioneres. La competència entre elles era ferotge. Els concessionaris locals volien ser líders en vendes i s'havien d'emparar en la qualitat del producte que oferien, en la confiança del client i en un argument comercial que aleshores tenia un pes extraordinari: els resultats en competició. «Les vendes segueixen la bandera de quadres», era el lema del senyor Paco Bultó, fundador de Montesa i, més tard, de Bultaco.

Pere Auradell, un pioner gironí

A Girona, des del seu taller pròxim al terraplè de la via del tren, Pere Auradell Ribas (1920-2005) era un esperit dinàmic. Havia fet la guerra jovenís-sim, com a correu en una Norton republicana. Havia continuat a cavall d'una moto durant el servei militar sota el franquisme, i havia obtingut una de les primeres llicències de concessió i de servei oficial de la casa Montesa, gràcies al senyor Pere Permanyer, president de la companyia. Auradell havia apostat sempre per la competició com a aparador i reclam tecnològic. Aprofitant una singularitat esportiva de l'època —les llicències



>> Cartells de competicions d'època.
(Foto: ARXIU RAMON AYMÀ)

federatives transfrontereres—, havia aconseguit promoure curses *internacionals* de ciclomotors amb participació de corredors francesos. El circuit era insòlit: enmig de la Devesa, sobre el sauló del passeig i entre plàtans altíssims i gruixuts. L'espectacle atreïa un públic nombrós que no es volia perdre veure en acció una pilot femenina molt celebrada en l'època, que durant la setmana feia de dependenta als coneguts magatzems Les Dames de France de Perpinyà.

En paral·lel a Montesa, també era agent oficial de Ducson, marca especialitzada en petites cilindrades, que li permetia competir en categories de potència inferior, però que exigien un nivell de tècnica i conducció molt afi-

>> Inici d'una cursa al carrer del Bisbe Lorenzana. (Foto: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. ARXIU SALVADOR CRESCENTI.)



nat. Als manillars de Ducson i Montesa va forjar un palmarès de victòries, amb carreres guanyades en diversos circuits urbans de l'Estat i inclús del Midi francès. El nom de Girona vinculat a triomfs motociclistes començava a sonar.

El Motor Club Girona

El país anava sortint del pou de mica en mica: l'any 1952 es va celebrar a Barcelona el Congrés Eucarístic Internacional i es van abolir les cartilles de racionament. Vet aquí algun símptoma d'obertura tímida i de millora econòmica i social. El trànsit per carrers i carreteres seguia presidit per motos, i encara faltava temps per veure-hi els Seat 600. L'any 1959, fruit de les inquietuds motoritzades i esportives d'Auradell i d'altres fundadors —com ara Salvador Claret o el marquès de Sant Mori, històrics entusiastes del motor—, va tenir lloc la fundació i constitució del Motor Club Girona (MCG). Fidel als objectius fundacionals, va cuidar-se de l'organització d'activitats sobre dues rodes: gimcanes populars motoritzades, partits de *motoball* i curses de velocitat en circuits urbans, al bell mig de la ciutat. Un dels circuits discorria entre el passeig de la Devesa i el carrer de Joaquim Vayreda, amb la plaça de toros i el pont de can Vidal com a extrems sud i nord. L'altre traçat més o menys consolidat, tan celebrat o més, tenia per escenari l'eixample



>> *L'experiència i la joventut: Pere Auradell i Salvador Cañellas. (Foto: ARXIU PERE AURADELL)*

gironí: carrers del Bisbe Lorenzana, de Juli Garreta, de Sant Joan Baptista la Salle, de Joan Maragall, de Maluquer Salvador, travessia de la Creu, un altre tram de la Salle i Migdia. Naturalment, el paviment era de llambordes, i el recorregut estava ple d'arbres, fanals i voreres, que es protegien amb alguna bala de palla escadussera. Aquest espai rebia el bonic nom de «Circuit de la Mercè». En alguna ocasió, també s'havien programat algunes curses (de karts i escúters) a la zona de la plaça del mercat, entre la plaça de Calvet i Rubalcaba i el passeig del General Mendoza, amb el monument del lleó i l'encara existent caserna d'artilleria presidint-ho. El circuit de la Devesa, però, va ser clausurat l'any 1961 i no es va poder disputar la cursa. L'estat del paviment i la intervenció de la federació van impedir-hi la competició, que es va reprendre anys més tard, amb el ferm asfaltat.

Se solien disputar curses en dates assenyalades: per Fires no fallaven mai al programa oficial d'actes, i se solia celebrar alguna competició amb caràcter benèfic a finals d'estiu o pels volts de Nadal. Així, el mateix any de fundació (1959), se'n van córrer dues: el Gran Premi Fires de Girona i el Gran Premi Campanya de Nadal. Entre les dues curses, i sumant escúters, velomotors i motos, hi van participar els equips de Montesa, Bultaco, Ducson, Gimson, Guzzi, Ossa, Rieju, MV, Ves-

pa, Lambretta i Isso. L'afluència d'espectadors es podia xifrar perfectament en vint mil a cada cursa. Revisats els pòdiums, ja hi trobem noms que sonarien: entre els pilots locals, com el mateix Auradell, el saltenc Daniel Font, Carles Pagès o Lluís Casademont, ja hi trobem corredors de renom de més enllà de la Tordera, com (Ricard Fargas, o Werring, Millet i Cama, de l'equip oficial Bultaco).

Màquines potents a la ciutat

La presència de pilots de primera fila va ser una constant al llarg de la breu història de les curses gironines. De resultes de l'interès de les marques en la plataforma publicitària que representava la competició i els contactes esportius i personals dels organitzadors, era habitual que les principals escuderies tinguessin facilitat a l'hora d'enviar màquines potents d'últim model i corredors amb currículum a rodar a la ciutat. El repàs de la premsa de l'època (l'inevitable i únic *Los Sitios*) i la consulta de resultats de cursa posa de manifest que les curses gironines eren objectius buscats, tot i no formar part de cap campionat regulat i periòdic. L'organització ofería primes de sortida als participants, un atractiu més que feia desitjable la inscripció. La lectura de *Los Sitios* il·lustra també sobre la rivalitat comercial dels concessionaris traslladada a la lluita sobre la pista. Van ser èpics els desafiaments entre Auradell (pilot i concessionari de Montesa) i Pagès (pilot i concessionari d'Ossa).



>> *Auradell sobre una Montesa Brio. (Foto: ARXIU PERE AURADELL)*



>> Ramon Torras encapçalant una cursa de motocròs a Palau. (Foto: ARXIU PERE AURADELL)

Motocròs i kàrting

El Motor Club Girona no només centrava l'activitat esportiva en el motociclisme de pista ferma. Ben aviat va impulsar la programació de curses de motocròs en un circuit que es va construir entre Palau-sacosta i Puig Vistós i que portava el nom de Damià-Ginesta, en tribut als propietaris dels terrenys. S'hi van celebrar curses de motos «amb rodes de tacs», que van resultar ser un èxit de públic i esportiu. La participació de les marques també era massiva i de luxe, i havien anat a córrer a Girona precursors del motorisme de muntanya, com Pere Pi, Oriol Puig Bultó, Estanis Soler, Jorge Capapey..., i el mític velocista Ramon Torras, que també feia incursions tot terreny. El

motocròs dels seixanta era pintoresc: l'equipament es limitava a botes, pantalons de cuir i, sovint, un jersei de llana. Els protectors pectorals i d'espatlles, gairebé exoesquelets, encara trigarien anys i panys a arribar. Les competicions de motocròs es van traslladar, amb el temps, fora del nucli de la ciutat. Durant els anys setanta es va aconseguir un emplaçament més adequat al terme de Sant Julià de Ramis, a la costa Roja, on es van disputar mànigues molt celebrades de competicions provincials, de copes de promoció i del campionat d'Espanya.

De la mateixa manera, el MCG es va proposar fer promoció d'una nova modalitat que venia de fora: el kàrting. Sobre quatre rodes però amb ànima mecànica i motor de moto, es van celebrar una sèrie de curses d'aquests minibòlids, en benefici de la Creu Roja, al

circuit dels voltants de la plaça del mercat. Durant els entrenaments es van cronometrar karts a velocitats de 110 quilòmetres per hora. Hi havia participants especialitzats, d'altres que canviaven ocasionalment el manillar per un volant, però si n'hem de localitzar un de destacat hem d'anar fins a l'any 1960. La cursa de 125cc va ser guanyada per Albert Puig Palau. Empresari i mecenes, va ser el «tío Alberto» de la cançó de Joan Manuel Serrat. Vinculat a la Costa Brava des de la seva propietat de Mas Castell de Palamós, havia participat en la incipient fórmula 1 amb un Maserati de molts cilindres i molts cavalls. Va ser, així mateix, una baula important de diverses generacions significades als esports de la benzina. La seva participació en kart a Girona no deixa de ser simbòlica, però dona fe del poder de convocatòria i de la capacitat de crida del reeixit MCG.

No només Girona ciutat monopolitzava les curses. Hi havia altres poblacions de l'entorn que celebraven ocasionalment competicions de dues rodes: Salt (on hi havia molta afició mercès als èxits de Daniel Font, primer amb Lube i després amb Bultaco), Banyoles, Olot i, en especial, Figueres. La capital de l'Alt Empordà era un centre primordial de producció de motos. Hi tenien seu quatre marques: Rieju, Gimson, Ruter i MAF. Aquesta darrera era la divisió motociclista del reconegut fabricant de *motors de regar* Fita. Derbi contra Rieju, Ducson i Gimson: rivalitat comercial i racing assegurada.

>> Ángel Nieto, a l'esquerra, de molt jove, a Girona. (Foto: ARXIU PERE AURADELL)



>> Graella de sortida d'una cursa a Salt. (Foto: ARXIU PERE AURADELL)

A l'ombra de l'èxit obtingut pel MCG amb les seves curses, el Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG), que en aquell temps disposava de secció de motorisme, també es va animar a organitzar competicions de velocitat. També en temps de Fires, durant uns anys de la dècada dels seixanta, va instaurar el Trofeu Sant Narcís. Tal vegada s'adreçava a corredors del mateix GEiEG o d'àmbit provincial, però és cert que hi havia marques i corredors de categoria presents a Girona dos caps de setmana seguits, per Fires. El circuit era similar al de la Mercè del Motor Club Girona, i s'hi havia registrat la inscripció —amb molt d'èxit, per cert— de l'escuderia Ossa, que amb els seus pilots oficials va acaparar el pòdium de l'edició de 1965. Aquí hi tenia molta mà el concessionari gironí de la marca.

Epíleg: de dues a quatre rodes

La popularització i la comercialització massiva del cotxe gràcies a l'anomenat *miracle econòmic* dels anys seixanta van representar una aposta per les quatre rodes enfront de les dues. Les famílies es veien amb cor de firmar les lletres corresponents a la compra d'un 600, un dos cavalls o un 4L per anar d'excursió o a dinar a fora el diumenge. La moto de carretera va passar una temporada de baixa, i les vendes als concessionaris i tallers no es van revifar fins que no hi va haver un *boom* amb la moto de muntanya i amb el domini esportiu internacional —una vegada més— de la indústria catalana de la moto en aquest nou segment de mercat. Ens ho ha explicat Pere Auradell Gamell (Girona, 1953), fill i continuador del negoci i de la nissaga motorista del seu pare (que va córrer en curses i exhibicions fins molt entrats els vuitanta anys). Ens ha dedicat conversa, paciència i generositat, i ens ha cedit impagables imatges que il·lustren aquest reportatge.

Pel que fa al circuit urbà, a les motos, a l'olor de benzina i oli cremats, a la flaire de velocitat, només cal passejar-se una tarda per la zona comercial del centre i imaginar-se aquelles Brio, Impala, Metralla, Ducati, Ossa, Ducson, Derbi... corrent entre franquícies de moda, perfumeries immenses i botigues de carcasses de telèfon.

De llambordes gairebé ja no en queden enlloc de l'eixample de la ciutat.



>> Benedicció d'una moto de curses durant la Diada de Sant Cristòfol. (Foto: ARXIU PERE AURADELL)

Pilots més rellevants de motociclisme que van córrer a Girona

Jordi Sirera. Habitual a les 24 Hores de Montjuïc de resistència, fent equip amb el seu germà Enric.

Paco Tombas. Futur tècnic i artífex dels èxits de Derbi en els mundials de 50cc i 80cc.

José Medrano. Oficial de Bultaco que, entre els anys seixanta i setanta, va guanyar sis campionats d'Espanya de velocitat.

Ramiro Blanco. També campió d'Espanya amb Bultaco.

Sicari Carlos. Pseudònim de Carles Giró, amb vincles familiars amb la marca Ossa, campió d'Espanya, guanyador de les 24 Hores de Montjuïc amb **Lluís Yglesias** (que també havia corregut a Girona) i participant ocasional en el campionat del món.

Josep M. Busquets. Habitual als campionats d'Espanya de petites cilindrades i en les curses de resistència.

Joan Bordons. També guanyador a Montjuïc, fent parella amb Grau.

Ricard Fargas. Va començar corrent amb Montesa, però va aconseguir una gran popularitat amb Ducati, marca de la qual va ser màxim responsable tècnic de competició durant dècades. Havia corregut a Girona acompanyat de Franco Farnè, destacat pilot italià de l'època.

Benjamí, Min, Grau. Peça clau de l'escuderia Derbi. Va guanyar innumbrables campionats d'Espanya de velocitat i proves del campionat mundial, i va excel·lir en l'especialitat de la resistència. Va ser guanyador de les 24 Hores de Montjuïc en diverses ocasions i sobre muntures molt diverses. Va estar al peu del canó, en competició, fins a la dècada dels noranta.

Ramon Torras. Era un seriós candidat a guanyar el campionat del món de 125cc amb Bultaco, marca de la qual era pilot oficial. Va perdre la vida en un accident fatídic durant una cursa a Comarruga l'any 1965.

Salvador Cañellas. Va ser el primer pilot de l'Estat a guanyar una prova del campionat del món (Montjuïc, 1968, Bultaco 125cc). Va tenir una trajectòria brillant en el campionat del món, i va ser guanyador de les 24 Hores de Montjuïc. Va córrer amb èxit en curses automobilístiques i ral·lis, va participar en el París Dakar, i va córrer curses de camions. És una veritable llegenda del motor, que encara participa en proves clàssiques.

Àngel Nieto. El segon pilot amb el millor palmarès de la història de la competició motociclista de velocitat: tretze campionats del món i in comptables premis menors. Va ser el rei de les petites cilindrades (50cc i 125cc), i va posar en mans de Derbi els primers campionats del món de marques catalanes. Va venir a córrer a Girona per Fires de 1966, amb una Derbi, és clar que sí!