

Anexo sobre la carrera “Copa Tibidabo” de 1914

Barcelona, durante muchos años, fue el centro del automóvil en España. Los primeros coches fabricados en nuestro país, como el La Cuadra, salieron de talleres de la capital catalana. Lo mismo sucedió con los eventos deportivos. Ya en septiembre de 1899 se celebró la que es considerada la primera carrera de automóviles en España. Tuvo lugar en Barcelona, en lo que hoy es el Parc de la Ciutadella, y en ella varios automóviles Benz se disputaron el honor de ser el primer vehículo en ganar una competición automovilística en nuestro país. Quince años más tarde, otro Benz, éste perteneciente al equipo oficial del fabricante alemán, llegaba a la Ciudad Condal con el objetivo de participar en una apasionante prueba deportiva organizada por el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), la Copa Tibidabo.

Desde 1905, año en el que J. Jaume, al volante de un Charron, ganó la carrera de kilómetro lanzado en la Gran Vía de las Cortes Catalanas celebrada el 24 de junio, no se disputaba una competición automovilística en la ciudad de Barcelona. En 1907 hubo un intento de disputar una carrera en cuesta en la Rabassada; a pesar de tener los trámites muy avanzados, con reglamento aprobado y premios por repartir, ésta no llegó a tener lugar. A principios de 1914, la junta del RACC estudió la posibilidad de celebrar una carrera en la Ciudad Condal. Creyeron que la zona de la avenida del Tibidabo era idónea para la celebración de una carrera de kilómetro lanzado. El martes, día 10 de febrero de 1914, en reunión liderada por el presidente de la citada entidad, Francisco Fábregas, se acordó la disputa de una carrera en cuesta, que tendría lugar en la segunda quincena de mayo, con casi toda probabilidad en la Avenida Tibidabo.

Esta avenida no era ajena al automovilismo: los hermanos Armangué probaban en ella sus “down cars”, vehículos sin motor que aprovechaban la fuerza de la gravedad para bajar por dicha calle. El desarrollo urbanístico de la zona había sido impulsado por Salvador Andreu i Grau, reconocido médico cuyas pastillas para la tos todavía se comercializan, que quiso convertir aquella área en una urbanización de residencias estivales para la burguesía barcelonesa. La idea era partir del edificio La Rotonda hasta la plaza de la estación del funicular. Los primeros doscientos metros servían para lanzar al automóvil, empezando entonces el kilómetro cronometrado. Sin duda la parte más difícil, y seguramente donde se decidiría la carrera, era una curva a derechas de 180 grados que además contaba con un pronunciado desnivel.

Algunas voces sugirieron que no era el sitio idóneo para la realización de una prueba de tales características por lo sinuoso de su trazado, proponiendo como alternativa la parte alta de la calle Muntaner. A finales del mes de febrero la comisión organizadora, que incluía entre otros a Salvador Andreu y los hermanos Ludgardo y Miguel Ratés, visitaron la zona donde se iba a celebrar la carrera para comprobar la futura ubicación de las gradas, así como de otros requisitos que eran indispensables antes de redactar el reglamento y ser enviado al RACE para su aprobación, quedando elegida la Avenida Tibidabo como emplazamiento definitivo. A comienzos del mes de marzo ya se habían definido las categorías existentes para automóviles: turismo y velocidad. Dentro de cada categoría se establecían varios grupos dependiendo de la cilindrada del vehículo. A mediados de mes surgían las dudas: aún no había sido devuelto el reglamento enviado al RACE, y se suspendían provisionalmente las labores organizativas. A finales de marzo, y debido a que se habían propuesto algunas modificaciones al reglamento por parte del RACE, aún no se podía contar con un texto definitivo. Como novedad, se admitía también el concurso de motocicletas, sidecares y autociclos, hecho necesario para lograr una inscripción más elevada.

El 2 de abril publicaba el diario El Mundo Deportivo el reglamento oficial, con todos los requisitos para cumplir por los participantes, así como el coste de la inscripción, que oscilaba entre las 75 y 200 pesetas en la categoría velocidad, siendo de 25 pesetas para todos los participantes en la de turismo. Al ganador absoluto de la prueba se le haría entrega de la Copa Tibidabo. El Moto Club Deportivo sería la entidad encargada de gestionar las inscripciones en las categorías de motocicletas, sidecares y autociclos, teniendo éstas como fecha límite la del 21 de mayo. Ya a finales de abril el nivel de inscritos en automóviles era muy bajo, no habiendo mejorado a principios del mes siguiente, ya que sólo dos automóviles Vermorel habían oficializado su inscripción. Por su parte el ayuntamiento, a petición de los organizadores, había arreglado el firme de la Avenida Tibidabo. A mediados de abril se cerraba el plazo de inscripción con poco más de veinte vehículos admitidos; los organizadores decidían retrasar hasta las doce de la noche del día 20 el cierre de inscritos a precio simple (pasado el plazo se pagaba el doble) para intentar lograr un mayor número de participantes. Afortunadamente, el número final de inscritos se incrementó de forma considerable, teniendo como invitado excepcional al Benz 200 hp de Hörner/Erle, equipo oficial de la marca.

El domingo día 14 de mayo, a las 14:30, ya hacía horas que se había cerrado el tráfico rodado en la Avenida Tibidabo. Un numeroso público llenaba las localidades; a una peseta la silla dispuesta en la misma avenida, y sesenta pesetas aquellos que podían disfrutar de un palco en la llegada, en la plaza del funicular. Los que no podían costearse una entrada debían acomodarse en lugares nada idóneos a lo largo del recorrido. La logística estaba a la altura del evento: el RACE había enviado cuatro cronometradores para dar fe de los tiempos conseguidos, y los Exploradores Barceloneses, un grupo boy scout de la ciudad bajo el mando del capitán Iradier, había instalado una línea telefónica que comunicaba los diferentes puntos del trazado.

A las 15 horas comenzó la carrera. Salieron primero las motos, luego sidecares y autociclos, para terminar con las pruebas de velocidad y turismo para automóviles. Sin duda la categoría de velocidad era la más esperada: Franz Hörner, copilotado por Fritz Erle, había llegado a Barcelona después de haber ganado la subida Zbraslav-Jiloviste, en Praga, el 5 del corriente mes. El recorrido de la prueba, sinuoso en su segunda parte, no favorecía las características del Benz. Hörner estaba encuadrado en la categoría de fuerza libre, la última en salir en la prueba de velocidad. Antes de ésta, subieron el resto de participantes del resto de categorías: Luis Abadal, con Terrot, ganó la de hasta 1.500 c.c.; León Gasté, con Vermorel, la de hasta 2.000 c.c.; Álvarez, con Diatto, la de hasta 2.500 c.c.; Massuguer, con Hispano-Suiza, la de hasta 3.000 c.c.; y Marqués, con Metalurgique, la de hasta 4.000 c.c.

Había llegado el momento de la verdad en la categoría de fuerza libre: el primero en subir fue Massuguer con el Hispano-Suiza apodado "La Sardina". Le siguió Gasté con un Vermorel, y Carreras con el otro Hispano-Suiza de carreras. Le tocaba entonces a nuestro protagonista: tras lanzarse los primeros doscientos metros, empezó su carrera. Una vez acabada la recta de la avenida Tibidabo comenzaba el tramo donde un piloto tenía que hacer valer su pericia. A esto se añadía que la parte interior de la calzada era la zona que debían evitar, ya que a pesar de estar adoquinada la presencia de las vías del tranvía la hacía no aconsejable. Cuenta la crónica que Hörner entró a la difícil curva de 180° algo desviado; él mismo explicó más tarde que antes de abordar dicha paella había atropellado a un perro que le hizo salir de la trayectoria ideal. Una vez en la llegada, la noticia no se hizo esperar: había empleado casi un segundo menos que Massuguer, marcando un tiempo de 52 segundos y 4 décimas. Faltaba por subir el francés Émile Grua con su Clement-Bayard, el único que podía arrebatarse la victoria absoluta, y con ello el preciado trofeo de la Copa Tibidabo. El coche de Grua, aunque ya con algunos años a sus espaldas, desarrollaba la nada despreciable cifra de 160 caballos de potencia. Pero su salida se vio frustrada por el fallo de una bujía. Aun así, los comisarios decidieron otorgar un tiempo adicional para arreglar la avería e intentar otra vez la salida. Una vez reparada, Grua intentó un nuevo lanzamiento, pero la pista había sido invadida por el público y no pudo producirse. Tuvo que pasar algún tiempo hasta que el coche pudiese tomar la salida, llegando a meta y marcando el mismo tiempo que Hörner.

¿Quién era el ganador? Este asunto no se resolvería hasta días más tarde, y con ello el ganador de la Copa Tibidabo. Tras la prueba de velocidad se dio paso a la de turismo. Más que un acto deportivo era un perfecto escaparate para que la burguesía barcelonesa mostrase sus automóviles. A pesar de ello se registraron tiempos no muy lejanos a los marcados por los participantes en velocidad. Bonnefoy, al volante de un Hispano-Suiza encuadrado en la categoría de hasta 3.500 c.c., marcó el mejor registro, con una marca de 59 segundos 3 décimas. Cabe mencionar la participación por primera vez de una mujer de nacionalidad española en una competición automovilística. Luisita Marnet, acompañada de su hermana Lolita (ambas reconocidas tenistas), y al volante del Renault de su padre acabó cuarta en la categoría de hasta 4.500 c.c.

El martes día 26 se celebró en la sede del RACC la entrega de premios. Algunos trofeos, entre ellos la Copa Tibidabo, no pudieron ser otorgados debido a que todavía no se había decidido quién era el ganador absoluto. La subida de Grua con su Clement-Bayard había sido objeto de investigación, muy posiblemente basándose en el contenido de un anexo al reglamento oficial que decía: "El coche que estando en línea al ser llamado por el juez de salida no pueda arrancar por una causa cualquiera, tendrá derecho a una nueva salida que le será dada al final de su categoría. El que habiendo ya arrancado se parara antes de pasar la línea de salida, no tendrá derecho a una nueva salida, la cual se acordó se daría 200 metros antes de la cinta, y que el recorrido sería de un kilómetro exacto". Si bien es cierto que los comisarios dieron una oportunidad adicional a Grua para lanzar su vehículo, es muy posible que en el primer intento hubiese recorrido algunos metros, cosa que automáticamente le descalificaba. No sería hasta finales de junio en el que el RACE decidiría quién era el ganador de la Copa Tibidabo: declaraba ex aequo la primera posición, que compartirían el Benz y el Clement-Bayard, pero este último, en un gesto de deportividad, renunciaba al trofeo en favor del equipo alemán, quedando el equipo germano como vencedor absoluto de la prueba.