

el circuit de Llevant: de cotxes i cinema

JORDI PINART

A la nostra infància una de les aventures ciclistes més celebrades era anar a cercar i fer una ullada a una placa de marbre que hi havia a la carretera que uneix Argenton i Vilassar de Mar. En aquesta placa, avui desapareguda i exemple de com preservem la nostra història, hi havia una inscripció que ens remetia a la mort d'un pilot de cotxes de carreteres que hi tingué un accident a principis del segle XX. Era l'únic i últim vestigi que recordava el denominat circuit de Llevant.

El Reial Automòbil de Catalunya (RACC) es va fundar l'any 1906 i els socis molt ràpidament van iniciar-se en la vessant esportiva que els vehicles proporcionaven. L'any 1908 ja van organitzar la primera carrera en un circuit tarragoní i, almenys, des de l'any 1909, un 29 de maig, ja funciona-

va el de Llevant hostatjant la III Copa Catalunya. En un article de la premsa de l'època, el diari *La comarca del Vallés*, ho explicava d'una forma un xic especial:

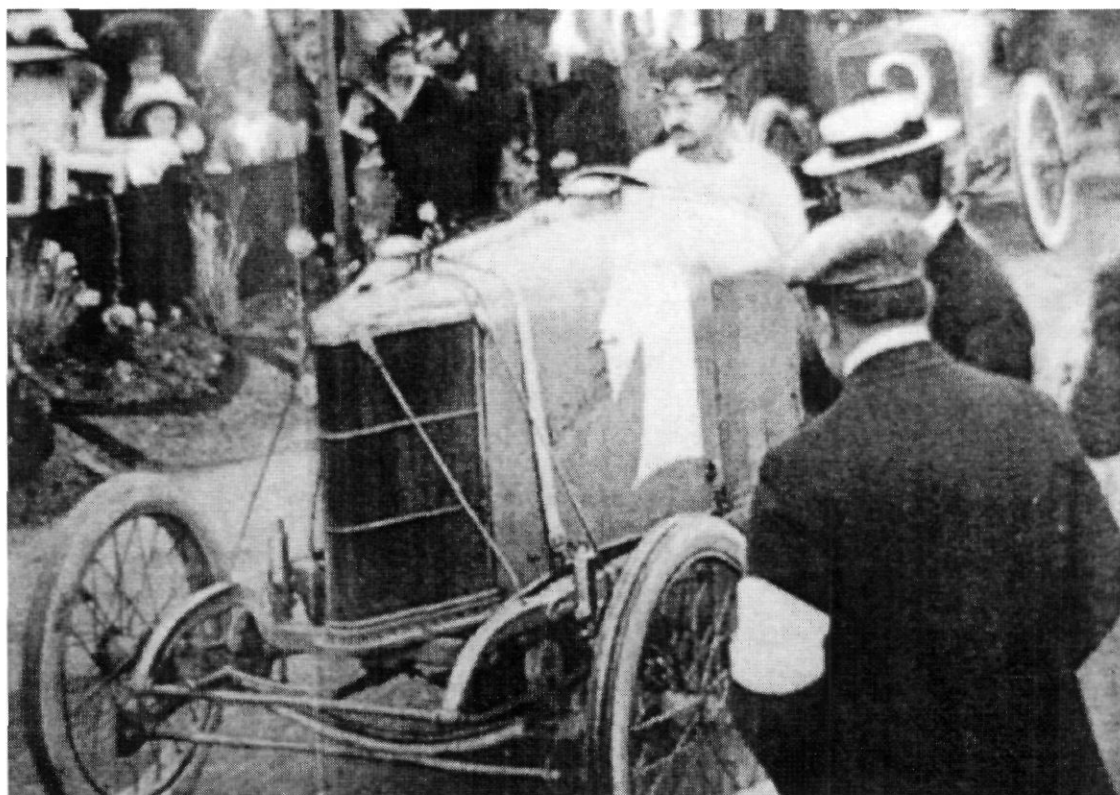
"(...) El circuito no puede ser más hermoso: Vilassar, Argenton, parte de la carretera de Granollers á Mataró, atravesando fértiles valles, desfilando por variados torrentes y juguetonas rieras, subiendo montículos y descendiendo luego para rozar la primera estación del primer ferrocarril que tuvo nuestra patria y lamer las suaves y límpidas aguas del Mediterráneo (...) La hora se aproxima y van entrando en los palcos muchos sportmands, con elegantes señoritas de la mejor sociedad de Barcelona y Mataró, lo que hace que las jóvenes que antes dirigían sus lentes,

para contemplar la hermosa campiña, ahora se vuelven para fijarse en unos ojos negros ó azules de la morena A, ó de la rubia B, buscando una sonrisa de alguna linda joven, que bien saben prodigárselas, aunque sea á hurtadillas de la mamá (...) Seguramente se hubiese dado mayor velocidad, pero con efecto del peso, á causa de las continuas lluvias, el virage (sic) se hacía difícil en algunas curvas; pero lo que diremos, es que, entre los corredores, no hubo que lamentar ningún accidente desagradable, pero sí, tuvimos noticia de uno ó dos accidentes en el ferro-carril...".

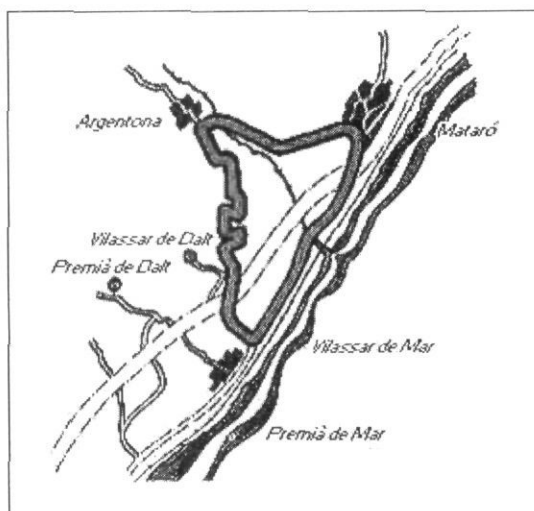
Podem constatar que en un segle ni l'art de la galanteria ni el funcionament dels trens de rodalies han canviat gaire. L'any 1911

El pilot Giuppone a la Copa Catalunya de l'any 1910

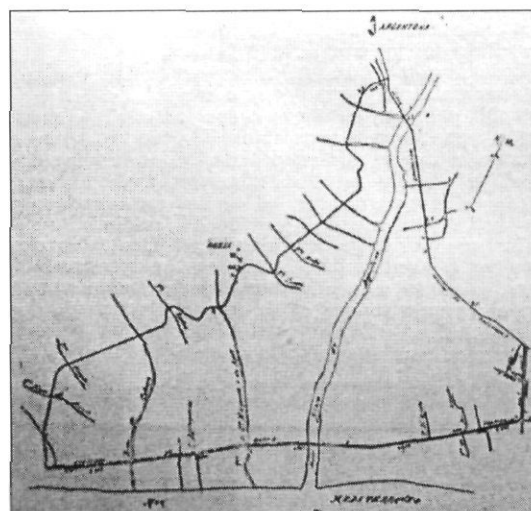




L'argentí marquès d'Avaray corrent amb un cotxe Crespelle a la Copa Catalunya de l'any 1910



Dos plànols del circuit de Llevant



acollí el I Campeonato Espanyol de Amateurs-Copa del Rey i, el següent, se celebrarien la I Copa de España i el II Campeonato Espanyol de Amateurs-Copa del Rey. En aquest any, el protagonista de la làpida que esmentàvem al principi, sofria un greu accident. Era un pilot de proves de l'empresa Hispano-Suiza, en Georges Bouvier Blanch, i morí a l'alçada de Can Percala. Aquesta mort ostenta dos trists rècords d'argent: ésser la segona en la història de

l'automobilisme català i espanyol (la primera víctima fou un pilot anomenat Pere Romeu que l'any 1909 deixava aquest món a conseqüència, també, d'un accident) i ésser el segon pilot de proves mort d'accident del món (el primer fou l'italià Rodolfo Chio l'any 1906).

El circuit tenia 14,900 quilòmetres (9,259 milles) i conformava un triangle format entre Vilassar de Mar, Mataró i Argentona. Es componia dels següents trams de carretera: la que uneix Madrid i

França (la nostrada N-II) per La Jonquera entre els quilòmetres 648 i 654, la carretera de Mataró a Granollers, quilòmetres 1 al 3,5 i la carretera de Vilassar de Mar a Argentona entre els quilòmetres 1 al 3,5. Les voltes es donaven seguint la rotació de les agulles d'un rellotge i completaven un total de 350 kilòmetres en poc més de quatre hores.

Els vehicles que van córrer aquestes competicions eren els anomenats *voiturettes*. Les versions

més potents eren de quatre cilindres i un màxim de 1600 c.c. i eren la categoria inferior a l'anomenada G.P. que, actualment, equivaldria a la fórmula 1 actual. A partir de l'any 1913, el circuit s'utilitzà per a proves de motociclisme i de vehicles menys potents fins a l'any 1925. El 1922 es va celebrar la primera edició de la Costa de Mataró que guanyà Albert Gnauck, de la saga d'empresaris tèxtils de Mataró, i l'any 1925 tenim constància de la que podria ser la darrera carrera celebrada al circuit. Fou una competició d'autocicles en la qual aconseguí la victòria un jove de divuit anys. Era en Salvador Fàbregas i Bas (1907-1985) que fou president del RACC durant vint-i-cinc anys.

Tot i així, l'empresa Hispano-Suiza, el mes d'octubre de l'any 1953, va establir, per fer proves del cèlebre Biscuter, un circuit que recorria les mateixes poblacions que el circuit de Llevant. Durant sis dies i sis nits sense parar van fer marxar el vehicle tornant-se la conducció entre sis pilots. A més van fer-ho amb els efectes d'una riuada encara recents però, segons consta, el vehicle va respondre i no va tenir cap avaria.

Fructuós Gelabert (1874-1952), que fou un dels pioners de la cinematografia a Catalunya, exercí totes les facetes del setè art: fou operador, guionista, director, productor... Va inscriure el seu nom en lletres d'or en la història del cinema ibèric tot i que, com passa per desgràcia massa sovint, visqué molts dels darrers anys de la seva vida en condicions lamentables i en un oblit immerescut. Entre la seva extensa filmografia destaquen, per interès dels argentonins, dos dels seus documentals. Els dos daten de l'any 1910, un es titula "Segunda carrera automovilística "Peña Rhin"(Mataró-



Mataró, 26/10/1925.
Foto de la sortida
d'una carrera
d'autocicles en
el circuit de Llevant

Argentona)" i és la filmació d'una de les proves celebrades al circuit de Llevant que organitzà la Peña Rhin. Aquesta fou una de les associacions que més va treballar per implantar l'esport de l'automobilisme a Catalunya i que va organitzar molts i importants certàmens d'aquest estil. L'altre porta com a títol "Argentona" i, suposem, s'inscriu en la dèria de Gelabert d'aprofitar els viatges que realitzava, tant si eren per instal·lar una nova sala de projecció o per fer vacances, per retratar i captar el lloc. No seria estrany, doncs, que aprofitant l'encàrrec de cobrir documentalment la carrera de *voiturettes* plasmés en pel·lícula el paisatge i la gent de la nostra vila de principis del segle XX.

El pas del temps i la desídia han deixat perdre una làpida però, potser i si tots ens hi afanyem, podem recuperar còpies de dos documents que ens poden ajudar a preservar, recordar i recuperar una part, petita això ho sabem tots, de la nostra història.

BIBLIOGRAFIA

- ARCO, Javier del. *Història de l'automobilisme a Catalunya*. 1a ed. Barcelona: Planeta, 1990. ISBN 84-320-6249-9
- CABERO, J. A. *Historia de la cinematografía española: once jornadas 1896-1948*. 1a ed. Madrid: Gráficas Cinema, 1949.
- FERRER, J.M. "Gustavo Gnauck". *Butlletí Museu del Gènere de Punt* (2004), núm. 11, [p. 4]. DL B.51113-2000
- GIMENO VALLEDOR, P. *Los grandes premios internacionales de la Peña Rhin*. 1a ed. Barcelona: Viena, 1997. ISBN 84-89553-80-7
- MÉNDEZ-LEITE, F. *Historia del cine español*. Vol. 1. 1a ed. Madrid: Rialp, 1965. (Libros de cine Rialp. Serie A; 4).
- POLO, E. "Historia del automovilismo". *Motorclásico* (1990), núm. 27, [p.10-16].
- PORTER i MOIX, M.; ROS VILELLA, M. T. *Història del cinema català: 1895-1968*. 1a ed. Barcelona: Tàber, 1969. (Biblioteca de la cultura catalana). DL B.8873-1969
- R.V. "Carrera internacional de automóviles (*voiturettes*). *Copa Cataluña*". *La comarca del Vallés. Diario de avisos y noticias* [Terrassa] (30 maig 1910), núm. 1369, p. 1.