

## CONSTRUCCIÓ I INAUGURACIÓ DE L'AUTÒDROM

En el periòdic CASTELL DE RIBES corresponent al 30 d'abril de 1922, llegim que «han començat els treballs preliminars d'un Autòdrom Nacional, únic a Espanya, projectat en el terme municipal de Sant Pere de Ribes, en les finques denominades «Clot dels Frares» i «Clot d'en Sidós». Ja han sigut fetes les valuacions de les millores per pagar als parciers que conreen les terres enclavades en el perímetre del projectat Autòdrom». També s'havia d'adquirir part de la finca de Can Baró, però en negar-se el seu propietari a vendre, s'hagué de fer un nou traçat de la pista.

Tot just conegut el projecte, el setmanari local d'aquella època, ja es queixa de que els municipis de Sitges i Vilanova i els periòdics de Barcelona en general, tinguin molt d'interès en fer creure que l'Autòdrom està projectat en terme de Sitges, quan en el mapa del terme es veu ben clar que està situat del tot a Sant Pere de Ribes. També llegim en el CASTELL DE RIBES en parlar de l'Autòdrom, que la premsa vilanovina atribueix l'ubicació de la finca de Solers al terme de Vilanova. Per això no estrenyem gens, que tot just sentir parlar de la instal·lació d'un Casino de joc a Solers, tant sitgetans com vilanovins, recolzats per certa premsa de Barcelona, s'apropiïn per a les seves viles el projectat Casino.

El dia 17 de setembre de 1922, foren inaugurades les obres de l'Autòdrom del nostre terme, amb diferents actes celebrats a la Casa de la Vila de..... Sitges, on tingué lloc la recepció oficial i més tard, un banquet a Terramar. La Comissió estava integrada pel marquès d'Estella per delegació del rei, el Sr. Enric Ràfols en nom del president de Catalunya, en Joan Pic president del Consell d'Administració de l'Autòdrom, el Sr. Marial pel batlle de Barcelona; els Srs. Mestres, Armengol i Armangué, arquitecte, director-gerent i director tècnic respectivament de l'Autòdrom; Sr. Batlle de l'Automòbil Club de Catalunya; Sr. Llorens del Moto Club de Catalunya i els Srs. Trullols i Molins de Penya Rhin, entre altres personalitats, amb els batlles de Vilanova i Sitges i en nom del de Ribes hi assistí el Sr. Secretari, ja que l'alcalde del nostre poble, excusà la seva assistència delegant al Sr. Bosch la representació de Ribes.... Acabat el banquet i seguits de molta gent, es dirigiren al «Clot dels Frares» on s'havien d'inaugurar les obres. Després d'unes breus explicacions tècniques del Sr. Mestres, el marquès d'Estella encengué una traca per provocar l'explosió de les dues barrinades que donaven inici a les obres. Aquí ens cal afegir, que el Director-gerent de les obres de l'Autòdrom, uns dies després vingué a Sant Pere de Ribes juntament amb la seva esposa, «per saludar a les autoritats del nostre poble que no pogueren assistir a la inauguració de les obres a la qual foren atentament invitats».

Les obres seguiren el seu curs i fou nomenat metge suplent de l'Autòdrom, el ribetà Dr. Pere Miret Massó. També a Barcelona, al «Automòvil Saló» de la Plaça Catalunya i més tard a la Casa Vallet i Bofill del Passeig de Gràcia, fou exhibida a escala, una maqueta de l'Autòdrom, obra dels escultors Viladomat i Lena, on hi figuren també annexos, pistes de cavalls, de motos, grans tribunes, restaurant, cinc ales de magnífics garatges, hangar per avions, piscina, pistes de tennis, camp de fútbol, etc. Com es veu, els projectes eren d'ampla volada, llàstima que tret de la pista per cotxes de carreres, tot quedà en projectes. Entretant, l'interès d'aquesta obra traspassà les fronteres i a França parlen de construir un autòdrom a prop de Marsella, o bé a la vora de Burdeus i finalment es diu al costat de París. A Anglaterra també cridà molt l'atenció la futura pista, coneguda per les explicacions que n'han fet el comte Zborowski, Mr Gallup i

Mr. Douglas Hawhes, enterats d'aquest projecte per haver pres part en les carreres de Penya Rhin. Així mateix, eren moltes les sol·licituds de detalls tècnics del nou Autòdrom des de l'estranger, ço que donava entendre l'interès que havia desvetllat aquest projecte. A Barcelona i arreu d'Espanya, també interessà extraordinàriament la magnífica construcció, i eren tants els visitants, que la direcció es veié obligada a prohibir l'entrada sense un permís especial, perquè no destorbessin el desenvolupament normal de les obres i també pel perill que comportava l'explosió de les moltes barrinades, però la gent feia l'orni i tingueren de prendre mides més serioses.

Tant com van avançant les obres, les visites de grans personalitats es van succeir: un dia són els enginyers de la Mancomunitat de Catalunya, un altre els de la «Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos» de Madrid i, més endavant, l'Infant D. Ferran de Borbó. També va visitar la maqueta de l'Autòdrom exposada a la «Feria del Automòvil» de Madrid, el rei d'Espanya, que en feu grans elogis.

Com a nota curiosa apuntem que, preveient la importància que haurà de tenir la Gran Setmana de l'Automòbil amb motiu de la inauguració de l'Autòdrom, la Federació Catalana de Fútbol, es va oferir amb molt de temps per endavant, a tenir en compte la data fixada per tal de que no coincidís amb esdeveniments futbolístics.

Els Srs. Armangué i Martino, director tècnic i arquitecte de tribunes de l'Autòdrom, varen visitar Monza (Itàlia) per estudiar sobre el terreny, els serveis annexos a una pista de «voiturettes», perquè no hi falti cap detall en la de Ribes i si és possible fer-la més perfecta que les estrangeres. Amb temps, es van coneixent detalls tècnics, com per exemple que alguns peraltes tindran una alçada superior als onze metres en els viratges i una inclinació de 60°, amb una pista de formigó de 12 cm. de gruix i que la corda de la pista pel seu interior tindrà una longitud de 2.000 m. i que per la part exterior 2.200 m.; que la seva amplada en les rectes serà de 18 metres i 22 en les corbes peraltades, ço que permetrà d'aconseguir velocitats de 200 km. hora, segons opinió dels cèlebres corredors de l'època: Deframe, Benoist, Bardeboyn i d'altres que visitaren les obres. També els tècnics de telègraf acompanyats dels caporals de línia, estudiaren sobre el terreny, la instal·lació d'una estació telegràfica per posar l'Autòdrom en comunicació directa amb Barcelona, Madrid, València, París, Berlín, etc.

Uns quants mesos abans de la seva inauguració, el nom que se li havia de donar, encengué una viva polèmica, tota vegada que ja es llegia massa sovint en els diaris el nom d'autòdrom de Sitges, inclús en plena sessió municipal de l'ajuntament subirenc, va dir-se que s'havia d'anomenar Autòdrom de Sitges, perquè tenia l'entrada per Sitges, quan podia entrar-se a dita pista sense posar els peus en territori sitgetà. Això, doncs, era una total equivocació, tota vegada que l'Autòdrom no era a Sitges ni era de Sitges, com aclarien els periòdics locals. NO ERA DE SITGES perquè no estava construït amb capital exclusiu de Sitges, doncs si bé hi havia sitgetans que hi tenien diner esmerçat, també hi havia ribetans que n'hi tenien juntament amb capitalistes d'altres llocs, i NO ERA A SITGES perquè el seu emplaçament era tot, completament TOT, dintre el terme municipal de Sant Pere de Ribes. Finalment fou denominat Autòdrom de Terramar, segurament com a solució mitgera, ja que el sector sitgetà de Terramar és aprop de la pista. També sorgiren dificultats en el cobrament dels impostos municipals que pretenia cobrar l'Ajuntament de Sitges i que portà més d'una polèmica.....

L'Ajuntament de Ribes s'apressà a encarregar un projecte de Gran Passeig per unir la població amb l'Autòdrom i facilitar-ne el seu accés als ribetans i els que venint del Penedès havien de passar per el nostre poble. Tot plegat havia de quedar en projecte..... perquè l'Autòdrom no reeixí.

El diumenge 28 d'octubre de 1923, fou el dia senyalat per a la inauguració de L'Autòdrom Nacional, però en la nit del dissabte comença a ploure copiosament fins a les vuit del matí del diumenge i això feu que el Consell Directiu prengués l'acord d'ajornar la inauguració, però més tard, veient que el temps s'aixecava, decidiren celebrar la festa inaugural. No obstant, degut a la inseguretat del temps i a les precipitacions de darrera hora, no solament la cursa resultà deficient, sinó que tampoc no hi assistí la multitud prevista. A la tribuna d'honor hi havia l'Infant Alfons de Borbó juntament amb els ambaixadors d'Anglaterra i d'Itàlia, que en representació dels seus monarques havien de ser padrins de la festa, tenint a la dreta el Batlle i el Secretari del nostre poble, els generals Soler i Losada, el Batlle de Barcelona i moltes altres autoritats. En un altar provisional preparat a la pista davant de les tribunes, el Vicari General Sr. Parés, celebrà una missa de campanya, assistit pels Srs. Ecònem i Vicari de la nostra Parròquia els quals, després de la missa, recorregueren la pista en auto i la beneïren.

A tres quarts de dotze, començà la primera prova de cotxes de 2 litres, en la que n'hi participaren solament solament set, destacant el comte Zborowski que quasi sempre anà al davant, però dues rebotades en les darreres voltes, donaren l'oportunitat de guanyar a Divo. No obstant, Zborowski fou el qui va fer la volta més ràpida a 156'800 km. hora.

El dilluns dia 23, s'efectuaren les curses de motos de distinta cilindrada, amb 17 corredors. S'ha de fer constar que els motos de 500 c.c. bateren el record establert a Monza en 120 km. hora. El dijous següent, tingueren lloc les proves d'autocicles, però la pluja obligà a suspendre-les i foren continuades el diumenge proper. La volta més ràpida s'establí a 136'800 km. hora, tenint en compte que aquestes motos cubicaven 750 i 1100 c.c. Seguidament es celebrà la carrera de «voiturettes» prenent-hi part 10 vehicles pilotats, entre altres, pels llegendaris Nuvolari, Chiribiri, Zborowski, Divo, etc. però el qui s'adjudicà la prova fou Darius Resta, després de 4 h. 22 m. i 11 s. de carrera a una mitjana de 137'200 km. hora. La volta més ràpida l'establí Divo a 153 km. hora. Cal fer constar que Nuvolari estigué molt de desgràcia en els neumàtics.

En resum, així resultà la Setmana inaugural de l'Autòdrom, marcada per el mal temps, que restà concurrència a totes les proves celebrades en aquells dies, particularment en la primera jornada. Després i durant uns deu anys, s'hi mantingué, més o menys espaciada, l'activitat, buscant formes originals per atreure la gent, organitzant curses entre un cotxe i una avioneta i també concursos entre avionetes que havien de rebentar globus de colors deixats lliures per l'espai. Més tard, en els anys 1954, 1955 i 1956, serví de final d'etapa de la Volta a Catalunya. Actualment està en desús per activitats esportives, si be la pista es conserva bastant bé. Les terres del seu interior són treballades i el fet d'haver-s'hi instal·lat una granja avícola, per evitar sorolls, prohibiren que autos i motos corressin pel damunt del formigó de la pista.

I ara que en estar inservible l'Autòdrom ha fet que deixés de ser polèmic entre els pobles veïns, no voldríem pas que la futura instal·lació d'un Casino a Solers, engendrés noves controvèrsies.

P. CARBONELL i GRAU