Día de tortilla y filetes empanados



Ángel Elberdin



n Gipuzkoa, concretamente en Lasarte, se organizó en plena belle époque el evento de mayor relevancia mundial para este pequeño territorio histórico. Entre 1923 y 1935 se celebraron carreras automovilísticas, lo que hoy conocemos por F-1. Toda la provincia se volcó edición tras edición en el acontecimiento y, ¡cómo no!, Errenteria también. Rumbo a Donostia, una impresionante policromada caravana atravesaba la Alameda de Gamón ante la admiración de los vecinos. Cada país se apropiaba de un color. Los autos de carreras franceses se distinguían por su dominante azul. Añiles, azulinos o azulones, según la marca, pero siempre azul. Los Sunbeam ingleses se destacaban por el verde oliva, mientras que a los transalpinos les apodaron las "flechas rojas" y los germanos eran más conocidos por "balas de plata".

Es fácil entender que se sentaran a la mesa del Panier-Fleuri prestigiosos constructores como Ettore Bugatti, Ferdinand Porsche o el mismísimo Ernesto Maserati. Les acompañaban pilotos de la talla de Tazio Nuvolari, Louis Chiron, Rudolf Caracciola o Achille Varzi, todos ellos custodiados por una pléyade de ilustres turistas, reputados empresarios y todas las escalas de la nobleza europea.

Mientras la familia de Timoteo Fombellida manifestaba sus experiencias culinarias a los forasteros, cientos de errenterianos se dirigían en romería al circuito. Así, cuando apenas diez mil habitantes poblaban la villa, el 22 de septiembre de 1935 se contabilizaron más de 150.000 espectadores y 20.000 autos aparcados a lo largo de los 17 kilómetros de perímetro del circuito llamado de Lasarte.



👸 Archivo Ángel Elberdin



Lagarde, Aguirreche, Muga, Elósegui, Máximo Viejo, los dibujantes más renombrados de la época demostraron su experiencia diseñando los carteles de cada edición. Zabalo, más conocido por Txiki, creó el de 1933.



A los seis kilómetros de iniciar la carrera, Fernando de Vizcaya apreció una perforación en el depósito de gasolina del Bugatti. A duras penas llegaron a *boxes*. Ante la indecisión del piloto, su mecánico, Miralles, le propuso portar un bidón de gasolina entre sus brazos que, a golpe de pulmón, proporcionase la gasolina necesaria para trabajar el carburador. De esta guisa, bajo una lluvia torrencial primero, y soportando un sol de justicia después, comenzaron a dar vueltas y vueltas... A setenta kilómetros por hora de media iniciaron la andadura hasta finalizar a 96,6 km/h, la vuelta más rápida de los veinticinco tripulantes, atravesando la línea de meta a 129 km/h con más de cuatro horas de un equilibrado bidón a manos del inolvidable Miralles. Por esta hazaña se agregó a la lista de los célebres deportistas un joven conocido en la posteridad por "el hombre del bidón". (Norton-663)

El objetivo de esta aventura de semejante calibre era muy claro: la atracción turística de la clase alta de la época incrementando la sólida colonia veraniega. Además, se prestaban al juego las marcas de automóviles, ya que estos montajes servían de banco de pruebas y de extraordinario escaparate para la promoción de sus coches.

Para los entendidos en la materia, este acontecimiento deportivo sin parangón entre ambas guerras supuso un eslabón más en la revolución industrial, incorporando el sistema de la producción de coches en serie. Sin embargo, para los profanos, quedará en el recuerdo un cúmulo de acontecimientos sociales y un rosario de anécdotas y curiosidades de simpático recuerdo.

El Circuito de Lasarte, o Circuito de San Sebastián, conocido internacionalmente, nace en 1923, en principio, como telonero de la II Feria de Muestras de Donostia, para luego arrebatarle totalmente el protagonismo, eclipsando a la propia exposición. Su alcalde convence a la comisión gestora de la feria para organizar un acontecimiento estrella de moda en Europa y en julio,

adelantando el veraneo en Gipuzkoa, ya que en agosto el turismo estaba garantizado.

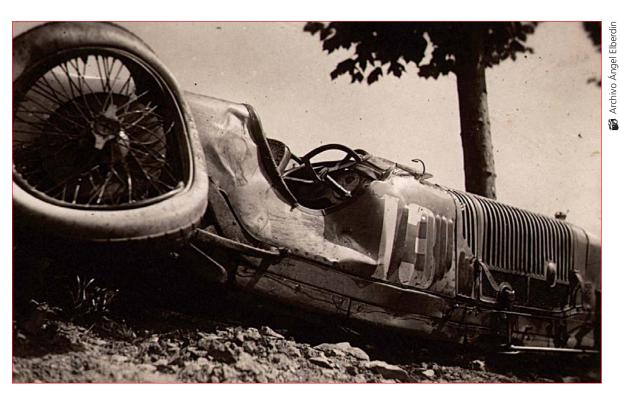
La primera edición de aquellas luchas automovilísticas, se materializó en seis carreras: autociclos, *voiturette*, turismos, velocidad y de motos con y sin sidecar. 82 pilotos, más de cien bólidos representando a 63 marcas europeas, desde Bugatti a Rolland Pilain o Salmson, incluso, las Harley Davidson frente a las Alcyon o las Douglas. De todos ellos el más rápido resultó el Hispano Suiza de André Dubonnet que recorrió la décima vuelta de la prueba de turismos a 114 km/h de media.

El progreso conlleva un gran riesgo y a un precio elevado en muchos casos. Todos, absolutamente todos los circuitos de Europa vivieron días de luto, pero la de 1925 fue una temporada más trágica de lo habitual. El denominador común de los fallecidos correspondía a pilotos que conducían bólidos con el dorsal nº 13. En tiempos de superstición la Federación Internacional decretó que a partir del año siguiente desapareciera ese número en las competiciones automovilísticas.

OARSO'10 61



Desde los inicios de la competición deportiva sobre las cuatro ruedas, los bólidos eran ocupados por el piloto y su mecánico acompañante. Sin embargo, 1924 resultó un año trágico para los acompañantes, encontrando éstos la muerte en distintos circuitos europeos. En Lasarte falleció Perkins Barret, mecánico de sir Henry Seagrave, a los mandos de un Sunbeam. Ante tales coincidencias, el máximo poder mundial determinó eliminar la incorporación de un segundo individuo en las carreras de velocidad en circuitos.



Honel, Matthys, Ascari, Massetti y en Lasarte Paul Torchy pilotando un Delage, todos con un denominador común: coincidencia en el dorsal. Éste es el último nº 13 que se ha visto. Conviene recordar que hoy es el día en que no existe este guarismo en carreras de coches.

OARSO'10

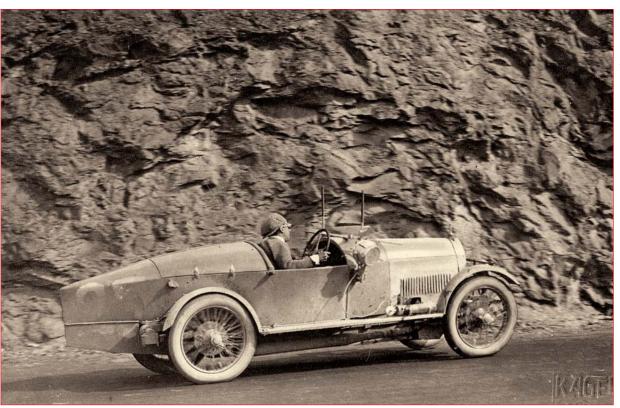
🚜 Archivo Ángel Elberdir

Creo que nadie pondrá en duda la rivalidad y las ansias de victoria en todo acontecimiento deportivo, el mismo que sustenta este deporte de poco más de un siglo de historia. Sin embargo, la caballerosidad acompañó especialmente las primeras décadas. Así, el bugattista Louis Chaaravel protagonizó una de esas historias memorables en la prueba de las Doce Horas de Turismos en 1925. El sábado, víspera del certamen, Chaaravel salió de París para llegar a Biarritz a altas horas de la noche. Tras un pequeño descanso, a la mañana siguiente se dirigía a la salida de carrera, pero la gran caravana de espectadores le impidió llegar a tiempo y se presentó una vez iniciada la prueba. A pesar de ello pidió disculpas y rogó encarecidamente que le permitieran participar. Autorizado por el Director de Carrera se dispuso a girar en solitario con su pequeño Bugatti Sport en una noria de 17 km desconocida totalmente, la más sinuosa de Europa, ante una treintena de expertos equipos en carreras de resistencia y con doce horas hasta

la finalización. Cerrada la noche se produce un hecho insólito. El alemán Rudolf Caracciola a los mandos de su Mercedes-Benz, desprovisto de la rueda de repuesto, tiene problemas en el neumático izquierdo de la dirección, viéndose obligado a la retirada. El joven parisino que se percata del problema de su máximo rival se detiene sin vacilar cediendo su rueda de recambio ante la perplejidad y admiración de los espectadores.

Todo el mundo se sentía atraído por el espectáculo estival. Tanto así que Mañero y Mendiburu, del Garaje Internacional de la calle Miracruz, se embarcaron en la creación de un coche al que bautizaron "Donosti". El motor era un híbrido entre Hispano Suiza y Bugatti, mientras que la carrocería se creó totalmente de aluminio, donde los rayos del sol pudieras reflejarse de por vida.

Aprovecharon la presencia de Alfonso XIII en la edición de 1928 para presentar el proyecto de comercialización al monarca, pero éste esquivó la



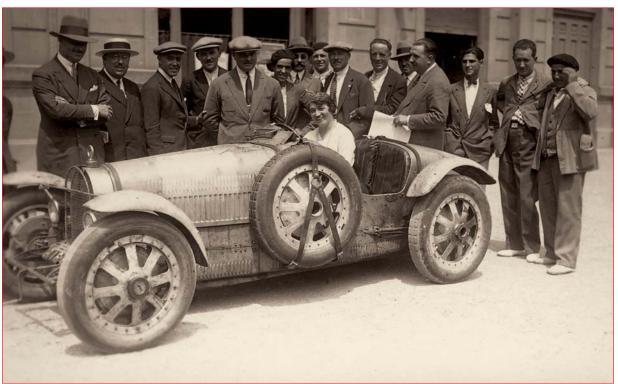
Toda alabanza resulta escasa para este parisino fabricante de hielo. Con casi mil kilómetros recorridos desde París, Louis Chaaravel, inscrito bajo el seudónimo de Sabipa, se enfrentó en solitario con un pequeño Bugatti Sport a una auténtica plaga de figuras desconociendo totalmente, además, la sinuosidad de este cinturón que bordea al monte Buruntza. Finalizada la carrera se proclamó vencedor de su categoría.

OARSO'10 63





El "Donosti", actualmente propiedad de Jesusmari Etxeberria, mantiene intactos su vestimenta y rugido del motor. Fue el encargado de realizar las funciones de coche piloto en el Criterium de los Ases de 1928, es decir, de dar la salida lanzada a la carrera.



En un deporte que en principio parecía reservado para hombres, Anne Rose Itier se enfrentó a los sesudos conductores. Dos años visitó el circuito. Sin embargo, la diosa Fortuna no quiso aliarse con la pionera gala y se vio apeada de las carreras por problemas mecánicos.



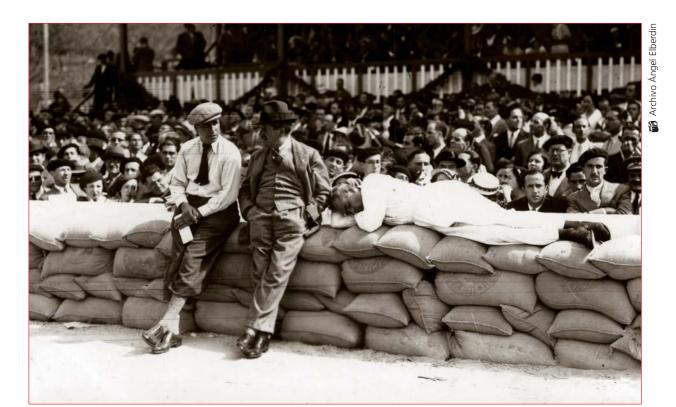


Nueve Bugattis en la parrilla de salida, frente al caserío Txartel, comandados por el "Donosti", que hizo las labores de coche piloto. Tras cinco horas de carrera, el pódium lo formaron Louis Chiron (el piloto con más victorias en tierras vascas, cuatro), Robert Benoist y Marcel Leoux.



Se calculan 150.000 espectadores y 20.000 autos aparcados a lo largo del recorrido. Sirvan de referencia los 21.819 billetes de tren vendidos entre Irun y Vitoria en 59 trenes. El diario La Voz de Guipúzcoa escribía en su crónica de 1935: "Las carreras de automóviles son algo que no puede faltar en el soberbio programa veraniego de la provincia. Hay que llegar como sea, en tren, tranvía, autocar, taxi, automóvil, motocicleta, bicicleta o demás trastos de veloz rodaje. Y sobre todo andando por unos caminos a semejanza de verdaderos ríos humanos...Todo el mundo, grandes y chicos, ricos y pobres, se trasladan a las laderas del circuito a gozar del espléndido panorama deportivo. Nadie queda en la ciudad ni en los pueblos, y es muy natural, ¡día de circuito! de bota de vino, tortilla y filetes empanados".

OARSO'10

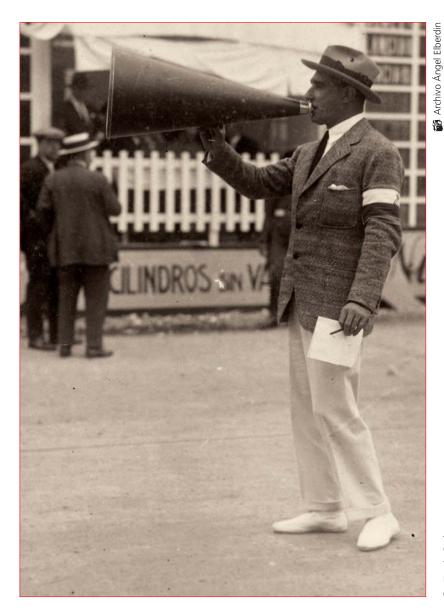


Máxima demostración de confianza y sangre fría. Mientras Ferdinan Porsche (con sombrero), ingeniero del equipo Auto Unión, es entrevistado por un periodista, Rosemeye, más conocido como "el enamorado de la muerte" por su audacia a la hora de encarar las curvas, echa una cabezada sobre los sacos de cemento de la trinchera de tribunas.



Hans Stuck von Villiez a los mandos del Auto Unión atraviesa tribunas a 238 km/h en la tercera vuelta. El germano era el claro favorito, pero sus ansias de victoria le hicieron actuar alocadamente. La montura mecánica no pudo soportar la presión desistiendo su continuidad a mitad de carrera.

OARSO'10



José Balanzategui, "Balantza", oficiaba de *speaker*. Su potente voz incrementada por su magna bocina, tenía la misión de informar puntualmente a los espectadores de las tribunas.

más mínima atención de mecenazgo aferrándose a los intereses particulares de los Borbones, depositados en la marca Hispano Suiza.

Esta misma edición se recordará por las inscripciones de Jannine Jennki y Anne Rose Itier. Contar con la participación femenina en manifestaciones automovilísticas no es habitual, y menos en los años veinte. Sin embargo, la fortuna no se alió con las damas. Primero Jennki por obstrucción en el paso de gasolina del Bugatti y posteriormente Itier se vieron obligadas al abandono.

Crisis económicas han habido siempre y las habrá, en mayor o menor medida, cíclicas o puntuales, locales, estatales o mundiales. La catástrofe de finales de los años veinte, el crac de 1929, concretamente la caída de la Bolsa de Nueva York, pilló de lleno al mundo del automóvil y sus exhibiciones

deportivas. Las marcas oficiales abandonaron la competición. Mercedes-Benz, Bugatti, Maserati, Alfa Romeo se dieron un período de tregua. Incluso, Delage anunció su renuncia permanente a las carreras. No así los pilotos, que buscaron desesperadamente *racers* para correr. Encontraron refugio en Bugatti que, aunque de forma no oficial, les apoyó con repuestos para que pudieran salvar la temporada automovilística. La carrera de velocidad celebrada ese año se denominó VI Gran Premio de San Sebastián, pero bajo el sobrenombre de "Gran Criterium de los Ases". Únicamente participaron nueve bólidos, todos casualmente Bugatti.

Las competiciones deportivas se valoran y se recuerdan por los resultados y récords. Los más espectaculares tuvieron lugar en la última edición, en 1935, como se acreditan en el libro "Circuito de Lasarte, memorias de una pasión" (Kutxa 1998).

OARSO'10 67

El triunfo correspondió a Rudolf Caracciola, sobre un Mercedes-Benz, a una velocidad media de 164 km/h en las 3h09'59"4/10 que necesitó para recorrer los 520 km. Por su parte, Achille Varzi, sobre un Auto Unión, marcó la vuelta rápida a una media de 173,8 km/h, mientras que la velocidad máxima corresponde a Hans Stuck von Villiez, también tribunas en la tercera vuelta, el punto más rápido del circuito.

La forma de calcular el dato nos puede parecer hoy en día primitiva, pero nada más lejos de la realidad. Los organizadores instalaron un cable de telefonía de mil metros hasta acabar en tribunas. Sincronizados los relojes, un comisario daba cuenta a los cronometradores del momento exacto de su paso por ese punto. Llegado el bólido a tribunas, los matemáticos calculaban inmediatamente la velocidad para que el speaker, José Balanzategi (Balantza), a través de su enorme bocina, tuviese informado puntualmente al público de tribunas.

Consolidada la colonia veraniega entre julio y agosto, se decide retrasar las carreras a septiembre con el fin de prolongar la temporada estival de las economías más acomodadas.

Fueron días de gloria para la hostelería y el comercio guipuzcoanos. Pero la guerra civil, inicialmente, y la tozudez y celos del consistorio donostiarra después, truncaron cualquier expectativa de continuidad.



La cabezonería, tozudez, protagonismo y celos por parte del ayuntamiento donostiarra provocaron la desaparición de las carreras, y a la postre, la pérdida de una de las fuentes de riqueza más saneadas para el pueblo guipuzcoano. Estos cacharros de acero concentraron en su meteórica historia millones de espectadores, y a través de sus proezas, hicieron recorrer el nombre de Gipuzkoa por todo el universo.

📆 Archivo Ángel Elberdin