

Los carteles de la “Volta”

RAMON BALIUS I JULI

El ciclismo es uno de los deportes que empuja en Europa durante la segunda mitad del siglo XIX. Durante estos años los avances técnicos que se producen sobre la “máquina” permiten llegar desde el velocípedo de gran rueda delantera con pedales hasta la verdadera bicicleta con neumáticos. A principios de los años noventa son famosas y populares las 3 primeras carreras por etapas “inventadas”: *Le Tour de France*, fundado en 1903; *Il Giro d'Italia*, fundado en 1909, y *La Volta a Catalunya*, fundada en 1911. Es tanta la popularidad de las 3 competiciones, actualmente todavía activas, que sus nombres se han abreviado y hoy se habla del *Tour*, del *Giro* y de la *Volta*, aunque esta última en algunas temporadas, por motivos que comentaremos, se denominó “Vuelta”. Aunque sin duda las 3 competiciones tuvieron y tienen sus carteles anunciadores, aquí nos referiremos únicamente a los de la *Volta*.

En Francia, en cuanto el velocípedo comenzó a rodar se organizaron carreras en pista y poco después carreras entre ciudades. La primera de éstas fue la París-Ruán, celebrada el 31 de mayo de 1868. La ganó el inglés James Moore, el cual desde entonces ha sido considerado como el primer gran campeón de la historia velocipédica. Aquellos años vieron nacer las clásicas Burdeos-París (1891),

Lieja-Bastogne-Lieja (1892) y París-Roubaix (1896), auspiciada ésta por el diario *Paris-Vélo*. Un personaje importante era Henri Desgrange (1865-1940), ciclista jefe de publicidad de Clément, el principal fabricante de bicicletas de la época. En 1900 se fundó el diario deportivo *L'Auto-Vélo*, el cual después de perder un juicio por plagio, interpuesto por el *Paris-Vélo*, se denominó simplemente *L'Auto* y, desde 1945, *L'Equipe*. El director de *L'Auto* fue Henri Desgrange, gracias a las gestiones de Clément, y según se explica fue su colaborador el periodista Leó Lefèvre quien, en 1902, sin demasiada convicción, propuso la posibilidad de realizar un “Tour de France”. El 19 de enero de 1903, *L'Auto* anunció la creación de esta carrera, y el 1 de julio de 1903 comenzó el primer Tour dirigido por Lefèvre. Se corrieron 6 etapas con salida y llegada en París. Fueron 60 los participantes, de los cuales acabaron la prueba 21; el ganador fue el francés Maurice Garin. Según parece, se denunciaron diferentes tipos de trampas y engaños (correr al abrigo de automóviles, siembra de cientos de clavos en la carretera, realización del trayecto en el interior de un coche e incluso en tren). La continuidad de la carrera en el tiempo estuvo en peligro, pero la voluntad de Desgrange consiguió salvarla. En 2007 se ha llegado a la 95 edición del Tour.

Figura 1

Cartel de la primera Volta, 1911.



En Italia, la afición ciclista estaba muy enraizada en las postrimerías del siglo XIX. En Milán se publicaban 2 periódicos dedicados al ciclismo: *Il Ciclista* y *La Tripletta*. En 1896 ambos periódicos se unieron, y de la fusión surgió *La Gazzetta dello Sport*, que tenía como finalidad organizar pruebas ciclistas. *La Gazzetta* competía editorialmente con *Il Corriere della Sera*, y éste, después de participar activamente en una vuelta automovilística a Italia, tenía el propósito de realizar una vuelta ciclista similar. *La Gazzetta* y su redactor en jefe de ciclismo, Armant Cougnet, planificaron la futura vuelta. El 7 de agosto de 1908 el diario anunció en primera página la organización en 1909 de la primera vuelta ciclista a Italia. *Il Corriere della Sera* ofreció un premio de 3.000 liras para el vencedor, hecho elogiado que hablaba favorablemente de la buena voluntad de los 2 periódicos. La carrera se desarrolló en 8 etapas y se inició el 13 de mayo de 1909, con salida y llegada en Milán. El ganador fue Luigi Ganna y el premio obtenido fue de 5.325 liras, mientras que el director del Giro, Armant Cougnet, recibió únicamente 150 liras, importe de la mitad de la ganancia del último clasificado. En 2007 se disputó la 90 edición del Giro.

Al igual que en Francia e Italia, el ciclismo se extiende en Cataluña durante los años ochenta del siglo XIX. En 1884 se creó el Club Velocipèdic de Barcelona y poco después el Sport Ciclista Català, primera entidad ciclista importante de España. En 1897 se fundó también en Barcelona el Veloz Club, y entre 1888 y 1891 aparecieron clubes ciclistas en Tarragona, Valls, Mataró, Terrassa, Sabadell, Girona, Olot y Figueres; en esta ciudad, L'Sport Figuerenc construyó el primer velódromo de Cataluña. La fiebre de los velódromos creció como nunca, y había pistas en Reus, en Lleida y varias en Barcelona: en la calle Muntaner, en la calle Aragón y en la Bonanova; esta última estaba considerada en 1893 la mejor de Europa. Dos personajes notables, Claudi Rialp y Josep Elías i Juncosa, fundaron en 1895 la Unión Velocipédica Española. Dos años después nacía la Unión Velocipédica Catalana. La popularidad del ciclismo puede valorarse en algunos hechos anecdóticos. Así, en 1889 *La Vanguardia* publicó un artículo de Santiago Rusiñol, con dibujos de Ramon Casas, dedicado a una accidentada aventura ciclista, vivida por ambos, que fueron de Vic a Barcelona en bicicleta. En 1898 la revista quincenal *Los Deportes* ofreció una crónica sobre una gran fiesta de Carnaval Ciclista, y un año des-

Figura 2

Salida de la primera Volta.



Figura 3

Sebastià Masdeu, ganador de la primera Volta.



pués explicó las circunstancias de la manifestación de unos 500 ciclistas que, en Barcelona, protestaban por el mal estado de las carreteras de cercanías y por el crecido importe anual –25 pesetas– que tenían que abonar los ciclistas al Ayuntamiento que por entonces presidía el Dr. Robert.

En todos estos años la competición ciclista se desarrollaba en los velódromos, mientras que en las carreteras se corría únicamente con finalidad turística y ex-

ursionista. En 1908 se disputó con gran éxito una Volta a Tarragona, y hacia 1910 Narcís Masferrer, director del *Mundo Deportivo* y presidente de la Unión Velocipédica Española, y Miquel Arteman, redactor de ciclismo del mismo diario, decidieron crear un proyecto de “Volta Ciclista a Catalunya” y realizarlo en 1911. En realidad las tres primeras *Voltes*, según consta en sus carteles respectivos fueron, “Vueltas” (recordemos que el *Mundo Deportivo* se publica todavía en español). En la primera se corrieron 3 etapas (Barcelona-Tarragona, Tarragona-Lleida y Lleida-Barcelona), con un total de 363 kilómetros, y el vencedor fue Sebastià Masdeu. Los citados carteles eran monocromáticos, de dibujo muy sencillo y de autores anónimos. La carrera tuvo un parón entre 1914 y 1919 debido a la Primera Guerra Mundial. Volvió nuevamente en 1920, gracias especialmente a Santiago Jaumandreu, con participación de corredores extranjeros; el vencedor fue el francés Joseph Pelletier (figs. 1 a 3).

En 1922 se produjo un hecho fundamental para el futuro de la *Volta*: la constitución de la Unió Esportiva de Sants. Era el resultado de la fusión de 4 entidades: l'Internacional F.C., el Centre d'Esports de Sants, el Velo Club de Sants y el Club Ciclista Nou Velòdrom. En la Unió se formó una sección de ciclismo, que, presidida en 1923 por Raimon Torres, organizó la quinta edición de la *Volta*. Este patrocinio sería definitivo para la suerte futura de la *Volta* hasta la actualidad. La Dictadura del General Primo de Rivera no planteó problemas lingüísticos durante los años 1923 a 1925 (*Voltes* 5.^a a 7.^a), pero en 1926 volvió de nuevo la “Vuelta” (8.^a a 12.^a), hasta 1931. En este año se produjo la proclamación de la República Española, el fracaso de la República Federal Catalana y la reinstauración de la

Figura 4

Cartel de la 7.^a Volta, 1925. Autor: J. Segrelles.



Generalitat de Catalunya, con lo que la *Volta* volvió a ser *Volta* (ediciones 13.^a a 18.^a) hasta 1936. Durante estos años la gran figura fue el navarro Mariano Cañardo (1906-1987), que ganó la prueba 6 veces (10.^a, 11.^a, 12.^a, 14.^a, 17.^a y 18.^a ediciones) en 10 años. Los carteles, todos multicolores, son de diferentes autores: Segrelles (7.^a), Pasarell (8.^a), Granell (13.^a), Herreros (14.^a), Martí Bas (17.^a) y Doll (18.^a), con la excepción de los de los años 1928 a 1930 –los tres obra de Giner– y 1933 y 1934, ambos realizados por Bargalló. Hay que destacar 3 carteles de este período: el de la *Vuelta* 8.^a, de aspecto humorístico original de Passarell; el de la *Volta* 14.^a, del cual era autor Herreros, que además adjuntaba el primer premio de la Generalitat, y el de la *Volta* 18.^a, obra de Doll, disputada en junio de 1936, pocos días antes de que estallara la Guerra Civil (figs. 4 a 6).

Durante la contienda –años 1937 y 1938– lógicamente no hubo *Volta*, pero en 1939 la Unión Deportiva de Sants, sin perder el tiempo, restableció en sep-

Figura 5

Cartel de la 10.^a Volta, 1928. Autor: Giner.



Figura 6

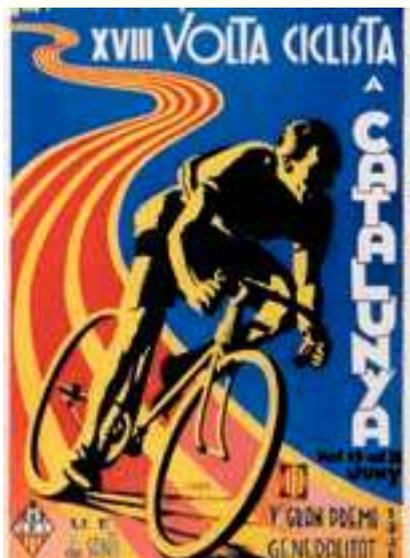
Cartel de la 14.^a Volta, 1932. Autor: Herreros.



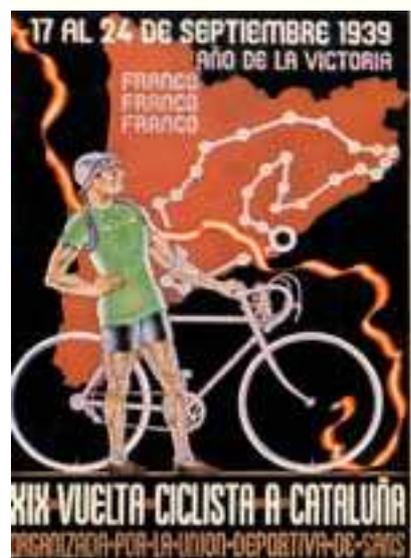
tiembre la 19.^a *Vuelta*, la cual proporcionó a Cañardo su séptima victoria (fig. 7). El cartel, de autor anónimo, es un compendio de los eslóganes políticos del momento (figs. 8 y 9). En 1940, la *Vuelta* vuelve a ser internacional, aunque de

Figura 7 Mariano Cañardo.

1941 a 1945 la Segunda Guerra Mundial hizo que la participación fuera únicamente española. En 1945 se conmemoraron las denominadas “bodas de plata” por haber alcanzado la 25.^a *Vuelta*, según anuncia un cartel de autor anónimo. Entre 1945 y 1970, la participación fue notable en corredores extranjeros, y así, entre los ganadores figuran Jacques Anquetil (47.^a edición), Eddy Merckx (48.^a), Emile Rol (49.^a), Felice Gimondi (52.^a) y Franco Bitossi (50.^a). Entre los vencedores estatales destacan Bernardo Ruiz (25.^a), Julián Berrendero (23.^a y 26.^a), Emilio Rodríguez (27.^a y 28.^a), Antoni Gelabert (30.^a), Salvador Botella (33.^a y 39.^a), Jesús Loroño (37.^a), Luis Ocaña (51.^a) y muy especialmente el catalán Miguel Poblet (32.^a y 40.^a) (fig. 10). En 1961, en un cartel de autor anónimo se anuncia el cincuentenario de la competición (1911-1961), y en un cartel de Mauri de 1970 se conmemora la *Volta* 50.^a y las “bodas de oro” de la *Vuelta*. Entre los autores de los carteles cabe destacar Josep Segrelles (28.^a y 38.^a), Pallarés (24.^a y 29.^a), Romanos (51.^a y 52.^a) y Lorca (42.^a y 43.^a). Con este último cartel de Lorca de 1963 retorna la denominación *Volta* y se muestra la traducción al francés (Tour), al italiano (Giro) y al alemán

Figura 8 Cartel de la 18.^a Volta, 1936. Autor: Doll.**Figura 10** Miguel Poblet.

(Rund) (fig. 11). Este hecho se produjo gracias al subterfugio realizado por Josep Maria Sentís, que registró legalmente el nombre catalán de la *Volta*. Es por esto que a partir del comentado cartel políglota no se perderá ya más la denominación *Volta*, aunque las otras leyendas seguirán escritas en español (fig. 12). Habrá

Figura 9 Cartel de la 19.^a Volta, 1939. Autor anónimo.**Figura 11** Cartel de la 43.^a Volta, 1963. Autor: Lorca.

que esperar hasta que el cartel de la *Volta* 57.^a, original de Bruno, se presente totalmente escrito en catalán. Recordemos que nos encontrábamos ya en 1977, en plena transición democrática.

El período entre 1973 y 1986 conoció el triunfo de diferentes corredores españoles, como Domingo Perurena (53.^a

Figura 12 Cartel de la 50.^a Volta, 1970. Autor: Mauri.

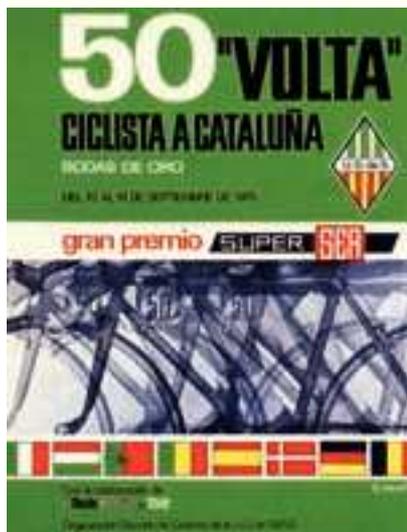


Figura 13 Cartel de la 58.^a Volta, 1978. Autor: Cesc.

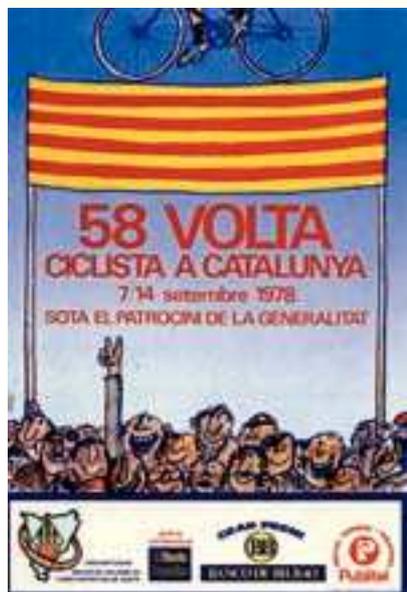


Figura 14 Cartel de la 60.^a Volta, 1980. Autor: J. Miró.

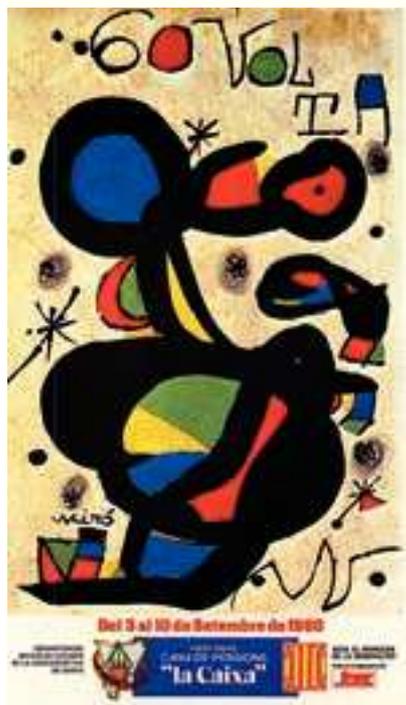


Figura 15 Cartel de la 61.^a Volta, 1981. Autor: M. Cuixart.



Figura 16 Cartel de la 62.^a Volta, 1982. Autor: X. Cugat.

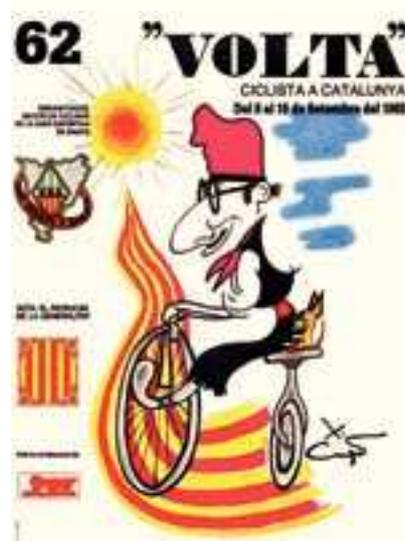


Figura 17 Cartel de la 66.^a Volta, 1986. Autor: A. Tàpies.



edición), Martínez Heredia (56.^a), Vicente Belda (59.^a), Marino Lejarreta (60.^a), Faustino Rupérez (61.^a) y Alberto Fernández (62.^a), así como los ciclistas extranjeros Bernard Thévenet (54.^a), Fausto Bertoglio (55.^a), Freddy Maerens (57.^a), Francesco Moser (58.^a), Sean Kelly (64.^a y 66.^a) y Robert Millar (65.^a).

En la lista de autores de carteles hemos de citar los siguientes artistas: Tharrats (53.^a edición) Genovart (54.^a), Clares (55.^a), Bruno (56.^a y 57.^a), Cesc (58.^a),

Esriu (59.^a), Miró (60.^a), Cuixart (61.^a), Xavier Cugat (62.^a), Hernández Pijoan (63.^a), Santamaría (64.^a), Petit (65.^a) y Tàpies (66.^a) (figs. 13 a 17). En 1977 la *Volta* se trasladó a Menorca para correr una etapa, y en 1986, con motivo

Figura 18

Monumento a la Volta.
Autor: J.J. Castillo
(1985).



Figura 19

Miguel Indurain.

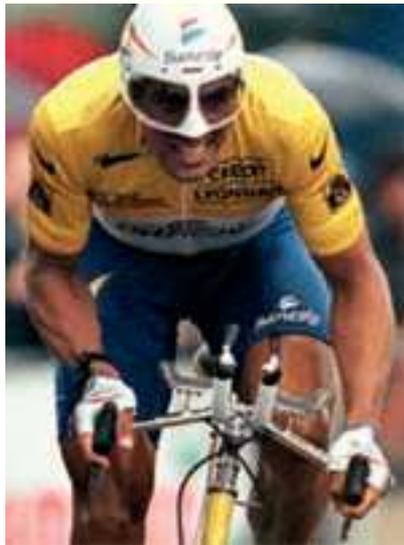


Figura 21

Cartel de la 68.^a Volta,
1988. Autora: M. Gudiol.

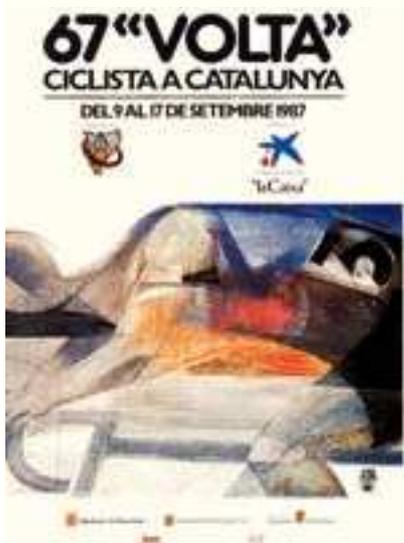


del 75.º Aniversario (1911-1986), se organizó una contrarreloj individual en el Alguer. En 1985 la Generalitat de Catalunya atorgó a la Volta la Creu de Sant Jordi y el Ayuntamiento de Barcelona le dedicó un monumento, “El Ciclista”, obra de Jorge José Castillo, que se situó en la Plaza de Sants. (fig. 18). El cartel correspondiente a la Volta 66 de 1986 es de Antoni Tàpies, y en él figura solamente el número 75 del Aniversario, junto a diferentes círculos irregulares y enroscados que recuerdan bicicletas.

En 1987 comienza una época que viene marcada por los éxitos de otro navarro, Miguel Indurain, que ganó la Volta en 3 ocasiones: en 1988 (68.^a edición), en 1991 (71.^a) –simultáneamente con su primera victoria en el Tour– y 1992 (72.^a), año en el que al triunfo en la prueba catalana se añadieron su segundo Tour y su primer Giro (fig. 19). Entre los ganadores de la Volta destacan asimismo Álvaro Pino (67.^a edición), Landelino Cubino (70.^a), Fernando Escartín (77.^a), Manuel Beltran (79.^a), José María Jiménez (80.^a), Joseba Beloki (81.^a), Roberto Heras (82.^a), José Anto-

Figura 20

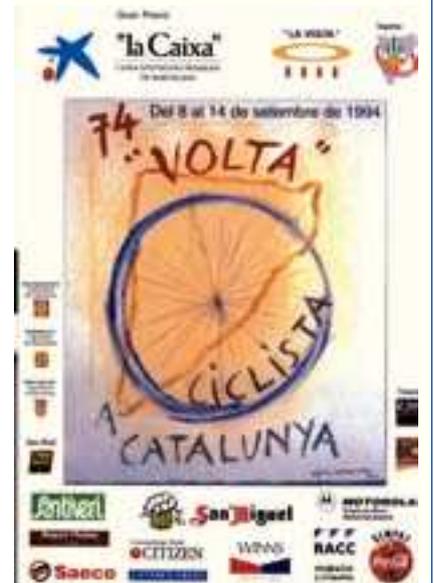
Cartel de la 67.^a Volta,
1987. Autor: J. Aluma.



nio Pecharromás (83.^a), Miguel Ángel Martín Perdiguero (84.^a) y David Cañada (86.^a). Participaron en la Volta ciclistas extranjeros como Rominguer, Bugno, Bruynel, Álvaro Mejía (ganador de la 73.^a edición), Claudio Ciapucci (ganador, 74.^a), Laurent Jalabert (ganador, 75.^a), Alex Zulle (ganador, 76.^a), Hernán Buenahora (ganador, 78.^a), Yaroslav

Figura 22

Cartel de la 74.^a Volta,
1994. Autor:
Ràfols Casamada.



Popovych (ganador, 85.^a) y Vladimir Karpets (ganador, 87.^a). En 2005 la Volta adquirió la categoría de figurar en la “Uci Pro Tour” (competición impulsada por la Unión Ciclista Internacional, en

Figura 23

Cartel de la 75.^a Volta,
1995. Autor:
J.P. Viladecans.



Figura 24

Cartel de la 85.^a Volta,
2005. Autor:
América Sánchez.



Figura 25

Cartel de la 87.^a Volta,
2007. Autor:
Perico Pastor.



la cual participan los mejores equipos ciclistas del mundo, que corren todas y cada una de las 27 pruebas de más prestigio). En España únicamente la Vuelta Ciclista a España, creada en 1935, figura en la Uci Pro Tour al lado de la *Volta*. Los carteles han seguido proporcionando la calidad artística de todos los anteriores, especialmente en los nombres de sus autores. Éstos son: Alumà (67.^a edición), Montserrat Gudiol (68.^a), Barceló (69.^a), Mariscal (70.^a), Giralt Miracle (71.^a), Bramona-Trias (72.^a), Montserrat Lahoz (73.^a), Ràfols Casamada (74.^a), Viladecans (75.^a), Llimós (76.^a), Baqués (77.^a), Peret (78.^a), Doménech (79.^a), Fontseré (80.^a), Bartrolí (81.^a), Fernández (82.^a), Camarasa (83.^a), Generó (84.^a), América Sánchez (85.^a), Barnils (86.^a) y Perico Pastor (87.^a). (figs. 20 a 25). En el artículo he-

mos incluido diferentes imágenes de carteles, unas veces por motivos anecdóticos y otras por la reconocida personalidad artística del autor.

Para finalizar, he aquí unos datos estadísticos que creemos son interesantes para valorar la *Volta*. Han sido 53 las verdaderas *Voltes* y 34 las falsas *Vueltas*. Mariano Cañardo ha sido vencedor en 7 ocasiones, seguido a distancia por Miguel Indurain, con 3. Los ganadores de más etapas han sido Miguel Poblet (33), Mariano Cañardo (22) y Domingo Perurena (14). Han triunfado en la *Volta* 10 franceses, 8 italianos, 3 belgas, 2 colombianos, un irlandés 2 veces, un escocés, un suizo, un ucraniano y un ruso. Segrelles y Giner, con 3 carteles, han sido los autores más prolíficos, seguidos por Bargalló, Pallarés, Romanos, Bruno y Lorca, con 2 cada uno de ellos.

En este artículo, con la excepción de la anécdota tramposa citada del *Tour*, sólo hemos comentado aspectos amables del ciclismo, especialmente los que lo relacionan con el arte. Desgraciadamente, son muchas las acusaciones que pesan actualmente sobre este histórico deporte, muchas de ellas corroboradas por los propios protagonistas y por la justicia. Es necesario actuar sobre aquello y aquellos que las motivan, entre los cuales se encuentran médicos –afortunadamente bien pocos, aunque alguno de ellos tiene el cinismo humorístico y de mal gusto de esperar que algún día le otorguen el premio Nobel–. Estamos seguros de que los organizadores de la *Volta* procurarán siempre que, el esfuerzo que se exija a los deportistas se realizará sin la utilización de artificios prohibidos y nocivos.