

LAS VIÑETAS EN CATALUÑA

CAPITULO II

VIDA DEPORTIVA

by
José Luis Rubio

En 1875, en l'Escola de Belles Arts de Barcelona, Josep Fiter junto a César August Torras, Ramon Arabia, Àngel Guimerà y Jacint Verdaguer crean y legalizan la sociedad "Associació Catalanista d'Excursions Científiques", que tendría su sede en un piso alquilado en un edificio del siglo XV, situado en lo que fue lo mas alto del monte Táber de la Barcino romana, lugar donde emergían los capiteles de tres columnas del Siglo I del antiguo templo de Augusto y que más tarde en 1904 se dejarían totalmente al descubierto, dotando al local de una característica única que todavía hoy sigue manteniéndose con orgullo.

El 7 de Abril de 1891, bajo la presidencia de Antoni Rubió i Lluch, la Assosiació Catalanista de Excursions Científiques se une a la Associació d'Excursió Catalana y toma el nombre de Centre Excursionista de Catalunya (CEC), siendo este mismo año cuando empieza la publicación de su boletín mensual bajo la dirección de Francisco Carreras Candi.

A partir de 1908 el Centro se organiza en secciones y entre ellas surge la Secció d'Esport de Muntanya, que alcanza gran popularidad en el mundo del alpinismo y el deporte de la nieve, relacionándose internacionalmente en concursos, asambleas y congresos.

El CEC ha ido consolidando su obra social, patriótica, deportiva y cultural a través de los años, solo truncada por la Guerra Civil y la posterior dictadura con su recesión a la lengua y cultura catalanas, continuando con su actividad editora y servicios como: meteorología, cartografía y también cinematografía.

En 1976, dentro de la celebración de su Centenario y junto a otros actos importantes, expuso un manifiesto en el que expresava su posición y compromiso con la preservación del medio ambiente.



1911 - 1A



1911 - 1B



1911 - 1C



1911 - 1D



1911 - 1C.pg



1911 - 1C.pa



1911 - 1C.pr

1911 - 1: Sports d'Hivern a Ribas:

Dentado: 11½, **Diseño:** Jaume Llongueras, **Ejecución:** Barral Hnos.

Estas viñetas se realizaron también en los mismos colores con una impresión mas tosca sobre papel trapo coloreado: rosado, verdoso o amarillento, con dentado: 10¾.





1912 - 1A

1912 - 1B

1912 - 1C

1912 - 1D



1913 - 1A

1913 - 1B

1913 - 1C

1913 - 1D

1912 - 1: **Sports d'Hiver a Ribes-Puigcerdà:**

Dentado: 11½, *Diseño: Francesc Blanch.*

1913 - 1: **Sports d'Hiver a Ribes:**

Dentado: 11½, *Diseño: Pere Montanyà.*



1959 - 1·4

1959 - 1·4: **XXXVIII Campament d'Alta Muntanya:**
Dentado: 11¼, Ejecución: *Gráficas Marina*.



1960 - 1·4

1960 - 1·4: **XXXIX Campament d'Alta Muntanya:**
Dentado: 11¼, Ejecución: Gráficas Marina.



1964 - 1



MP 1967 - 1·2

1964 - 1: VI Rallye d'alta Muntanya (Aneto, Maladeta):

Dentado: 11, Diseño: Antoni Gelabert i Casas, Ejecución: Gráficas Marina.

1967 - 1·2: IX Rallye d'alta Muntanya (Sant Maurici, Amitges):

Dentado: 11, Ejecución: Gráficas Marina.



19?? - 1-4: Xallenge Ramon Reus:

Los pliegos de estas viñetas se conocen en **color:** azul (A) y verde (B).

Dentado: 11, **Efectos en Pliego:** 2 x 5, consisten en dos columnas invertidas de cinco viñetas, siendo repetida la superior con la inferior, **Diseño:** Josep Barrillón.



Reverso de carta circulada de Barcelona a Chile en septiembre de 1951.



1951 - 1A



1951 - 1B



1951 - 1C

1951 - 1: VII Acampada Graciense:
Dentado: 11.



1947 - 1-4

1947 - 1-4: **XXV Aniversario de la Sección de Acampada:**
Dentado: 10%.

Centre Excursionista del Orfeò Gracienc

El Centre Excursionista del Orfeó Gracienc fue fundado en octubre de 1921, conociéndose su actividad hasta finales de 1956. Sus archivos de destruyeron durante la Guerra Civil.



1935 - 1



1935 - 2

1935 - 1: **Colonia Infantil a la Molina:**
Dentado: 11, Diseño: Josep Obiols.
1935 - 2: **Colonia Infantil a la Molina:**
Dentado: 11, Diseño: Josep Obiols.

En el año 1913, entre las obras para producción eléctrica y riego que se verificaban para la alta montaña de Catalunya figuraba la construcción de un pantano en el Valle de Nuria. En dicho valle existe un antiguo santuario dedicado a la Virgen y dotado de fama universal junto a varios edificios dedicados a la hospedería, cuyo conjunto iba a quedar totalmente anegado.

En una reunión convocada por el Comité de Defensa Social, a la que asistieron varias entidades, como el Centro Excursionista de Catalunya, la Liga Regionalista, el Círculo Artístico de San Lucas, entre otras, se acordó formular una protesta general inmediata para evitar la construcción del citado pantano.

El Centro Excursionista de la Defensa Social llevó a cabo la organización de unas peregrinaciones generales en Catalunya para dar soporte y reconocimiento al valle de Nuria y que finalmente consiguieron la anulación del proyecto.



1914 - 1

1914 - 1: 2ª Peregrinació General Catalana a Nuria:

Dentado: 11½, **Ejecución:** Editorial Barcelonesa.

Comisión Excursionista Pro-Museos Pirenaicos



1969 - 1

1969 -1: II Exposició Pirineus:

Dentado: 9½, **Efectos en Pliego:** 5 x 6.

En la calle Joan Blanques nº 41 del barrio barcelonés de Gracia tuvo su sede el Grupo Esperantista Nigramonto. Esta agrupación mantuvo el excursionismo entre sus actividades, promoviendo acampadas con la participación de las familias de sus miembros, como las que realizó en 1956 a la ermita de Sant Muç de Rubí y la de 1957 a la ermita de Sant Feliuet de Milamilans en el término de Sant Quirze del Vallès, hechos de los cuales dejó constancia con la edición de unas viñetas alusivas.



Anverso y reverso de un tiquet de participación en la segunda acampada familiar campestre a Sant Feliuet.



1956 - 1



1957 - 1

1957 - 2

1956 - 1: **Campiango San Mus:**

Dentado: //, Efectos en Pliego: 3 x 2.

1957 - 1-2: **2ª Fratiga familia kampestro:**

Dentado: //.

AGRUPACIÓ EXCURSIONISTA DE GRANOLLERS 1928 - 1978

VINYETES COMMEMORATIVES 50 ANIVERSARI



HB 1978 - 1·6

1 - Turó de l'Home i les Agudes, 2 - Montseny, 3 - Matagalls,
 4 - Bosc de Faig, 5 - Font de Pomereta, 6 - Bosc d'Avets,
 7 - Dolmen Serra l'Arca, 8 - Sant Marçal, 9 - L'Agustí.

1978 - 1·6: **50 Aniversari de l'Agrupació Excursionista de Granollers:**
 Dentado: *ruleta*.

El Centre Autonomista de Dependents del Comerç i la Indústria, después de haber inaugurado la sección deportiva náutica en las instalaciones del Club de Mar de Barcelona, crea para Cataluña los primeros campeonatos de yolas, competición que sería muy bien acogida por las corporaciones populares, especialmente por la Mancomunitat y del que fué su primer presidente y principal patrocinador Don Enric Prat de la Riba, que donaría el trofeo que lleva su nombre y que ostentaría por primera vez en 1917 la tripulación de vela del Club Marítimo de Barcelona, que fue la indiscutible campeona de la edición.

En virtud del reglamento que regía estas competiciones podían optar al Campeonato de Cataluña todos los Clubs residenciados en tierras catalano parlantes, donde además de las sociedades barcelonesas intervendrían el Club Náutico de Tarragona y el Real Club de Regatas de Alicante.

Desde su implantación, la entidad organizadora se preocupó de que cada año lo fuera también de una nueva señal de progreso en la técnica de este deporte, puesto que de año en año fue incluyendo en el programa de estos Campeonatos los de "outrigger" a uno, a cuatro y a ocho remeros.



1917 - 1A



1917 - 1B



1917 - 1C



1917 - 1D



1917 - 2A·B·C

1917 - 1: Campionat de Catalunya de Rem:

Dentado: 11½, **Diseño:** Ramon Rigol i Font.

1917 - 2: Campionat de Catalunya de Rem:

Estas viñetas se encuentran en tres colores: lila (A), castaño (B) y rojo (C), sobre papel coloreado gris, rosado, anaranjado o amarillento. **Dentado:** 11½, **Efectos en Pliego:** 12 (3 x 4), **Diseño:** Ramon Rigol i Font.

En Tarragona en 1923, patrocinada por el Club Náutico, se celebró la tercera edición de la Copa de S. M. el rey Alfonso XIII para el Campeonato de España de Yolas de Mar de uno y dos tripulantes. En esta ocasión participaron cuatro entidades, de las que el Club Náutico quedó en segundo lugar, habiendo resultando también vencedor en las pruebas de Vela con uno de sus yates.



1923 - 1

1923 - 1: Regatas (Tarragona):

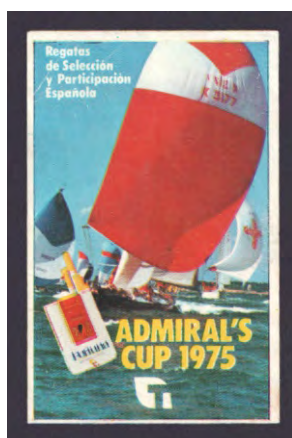
Dentado: 11½, **Diseño:** Francesc Carbó i Olivé.

La Admiral's Cup es una de las competiciones de vela de crucero más importantes del mundo, siendo organizada por el Royal Ocean Racing Club y conocida como el campeonato mundial no oficial de regatas de altura. Comenzó en 1957 y normalmente era un evento bienal (que ocurría en años impares).

Desde 1957 hasta 1999, la copa se disputó entre equipos nacionales. Inicialmente, solo participaron Gran Bretaña y Estados Unidos, pero en años posteriores se fueron añadiendo diversos países más. La regata Fastnet fue parte de la Admiral's Cup durante este tiempo.

Las regatas de selección y participación española para la edición de 1975 se llevaron a cabo en el mes de Abril en aguas del Mediterráneo, con la entrega de trofeos en Palma de Mallorca y fueron patrocinadas por cigarrillos Fortuna.

La Admiral's Cup que, hasta 2003, se venía disputando por equipos nacionales, constando cada equipo de tres yates, celebrándose varias regatas puntuables, entre las que siempre destacó la Fastnet raceb y se contabilizaban los resultados de los tres yates de cada equipo en cada regata para la clasificación final, pasó de representar a naciones a representar a clubes náuticos y de ser 3 yates por equipo, a 2 yates por equipo.



1975 - 1: ADMIRAL'S CUP:

Dentado: s/d autoadhesivo.



La primera carrera ciclista celebrada en España se disputó el 15 de agosto de 1869 y tras ella se fueron sucediendo sin un organismo rector hasta la creación de la Unión Velocipédica Española. Sería en Madrid en la redacción del *Veloz Sport*, principal diario ciclista del momento, cuando cinco periodistas aficionados al velocípedo (Manuel del Campo, Adolfo González, Julio Amodio, Antonio Sendrás y Antonio Viada) redactarían y firmarían un documento con los estatutos de esta federación, el 15 de noviembre de 1895.

Tras un primer intento que no fructificó, los estatutos inaugurales fueron aprobados por el Ministerio de la Gobernación en enero de 1896 y a finales de mayo la UVE, cuyo domicilio social se encontraba en la calle Libertad, nº 6, celebró su primer Congreso.

Los socios fundadores se mantuvieron a un lado y la lista de nuevos socios alcanzaría la cifra de 4474, de la que sería su primer presidente Pedro Sánchez de Neyra y Castro, Marqués de Casa Alta. La UVE nació como un club selecto, pues el ciclismo no estaba al alcance de cualquiera ya que el carnet costaba 5 pesetas de plata al año, cuota que daba derecho al propio carnet, a una insignia, descuentos en ciertos establecimientos y a una cartera de Loewe (el primer patrocinador del ciclismo español).

En 1898 la UVE atravesó una crisis, coincidiendo con la depresión generalizada en toda España por la pérdida de las últimas colonias de ultramar, siendo su sede trasladada a Barcelona en la calle Provenza, nº 304. Es en esta época, a finales de 1900, cuando se editó una viñeta en varios colores que reproducía el nuevo logo que se venía utilizando.

Pasada la Guerra Civil, con el beneplácito del Caudillo, la sede de la UVE regresaría de nuevo a Madrid de la mano de Narciso Masferrer que fue su presidente en tres etapas distintas.



A



B



C



D



E



F



G



H



I



J

1900 - 1: UVE, fundada en 1895:

Dentado: 11½.



1929 -1



19?? - 1



1955 - 1

1929 - 1: Gran Premio Exposición Internacional de Barcelona:

organizado por el Comité Regional de la Unión Velocipédica Española.

Dentado: 11½, **Efectos en Pliego:** 2 x 2.

19?? - 1: 1ª Volta Ciclista a Gracia:

organizada por la Federació d'Associacions de la Festa Major de Gracia y la Federació Catalana de Ciclisme.

Dentado: s/d.

1955 - 1: I Vuelta Ciclista Internacional a los Pirineos:

organizada por el Club Ciclismo Ripoll de la Obra Sindical de Educación y Descanso.

Dentado: 11, **Ejecución:** Casamajó (Barcelona).



Tarjeta Postal circulada de Barcelona a París en enero de 1911.



1911 - 1A



1911 - 1B



1911 - 1C



1911 - 1D



1911 - 1Bh

1911 - 1: **Vuelta de Cataluña:**

Dentado: zigzag o 11½, Ejecución: Talleres Vda. J. Cunill.

Organizada por el Club Deportivo Barcelona el día 6 de enero de 1911 se dio salida a la primera edición de la Vuelta Ciclista a Cataluña, una de las pruebas ciclistas por etapas más antiguas del mundo después del "Tour" de Francia (1903) y el "Giro" de Italia (1909). En esta primera edición que se realizaría en tres etapas: Barcelona-Tarragona, Tarragona-Lleida y Lleida-Barcelona con un total de 363 Kilómetros, el primer vencedor fue Sebastià Masdeu. La Vuelta a Cataluña se volvería a celebrar cada año hasta 1913 y después a causa de la I Guerra Mundial y la imposibilidad de contar con corredores de los países en conflicto, no se celebraría una nueva edición hasta 1920, gracias especialmente a Santiago Jaumandreu y que organizaría esta vez la Unión Velocipédica Española.

Nuevamente sería interrumpida hasta 1922, cuando la recién creada Unión Deportiva Sants recuperaría otra vez "La Volta" y desde entonces se ha venido celebrando anualmente hasta nuestros días con excepción de los años 1937 y 1938 por la Guerra Civil Española.



1912 - 1A

1912 - 1B

1912 - 1C

1912 - 1D



1913 - 1A

1913 - 1B

1913 - 1C

1913 - 1D

1912 - 1: Vuelta de Cataluña:

Dentado: 11½.

1913 - 1: Vuelta de Cataluña:

Dentado: 11½.

La sección de ciclismo del Club Unió Esportiva Sants, hoy desaparecida, surgió en 1922 al mismo tiempo que la formación de éste. La entidad de Sants, que se había formado con la fusión de cuatro clubs: dos de fútbol, el Football Club Internacional y el Centre de Sports de Sants con dos ciclistas, el Club Ciclista de Sants y el Velo Sport Sants, se hizo cargo, en 1923, de organizar la quinta edición de la Volta Ciclista a Catalunya. El éxito obtenido hizo que, en adelante, la organización de "La Volta" quedara vinculada a la Unió Esportiva Sants.

La sección tuvo un equipo profesional de ciclismo, especialmente desde 1924 a 1948. Entre sus ciclistas destacaron nombres como: Muç Miquel, Jaume Janer, Teodor Monteys y Antonio Andrés Sancho, entre otros.

En 1926 fue la impulsora de la construcción del Velòdrom de Sants, que diseñó y promovió el presidente de la sección en aquellos momentos, Francesc Maria Peris, recinto que se mantuvo hasta finales de 1932.

El 1 de enero de 2007 entró en vigor el cambio de nombre de la entidad organizadora de la "Volta", que pasaría a denominarse: "Volta" Ciclista a Catalunya Associació Esportiva, siendo el presidente de la Secció de Ciclisme Ruben Peris i Latorre, desde las elecciones de 2003.

Tanto la "Volta" Ciclista a Catalunya Associació Esportiva como la Unió Esportiva de Sants tienen su sede en la calle Riego, nº 2 de Barcelona, en pleno corazón del barrio barcelonés de Sants.



Programa oficial de la XIV Volta a Catalunya (portada con el cartel diseñado por Marcelino Herreros).



1955 - 1



1963 - 1

1955 - 1: XXV Vuelta Ciclista a Cataluña:

Dentado: 11, Efectos en Pliego: 10 x 5.

1963 - 1: "Volta" a Cataluña:

Dentado: ruleta, Efectos en Pliego: 6 x 3.

Desde 1980 se fueron emitiendo anualmente unas hojitas bloque de cuatro viñetas iguales, utilizando como base el cartel oficial realizado en cada ocasión por alguno de los destacados artistas del momento, siempre manteniendo el mismo formato y con el logo de la Unión Deportiva Sans en la parte superior.

A partir de 1987 se incluirían en el propio cartel además del del logo de la Unión Deportiva Sans, el de LA CAIXA y otros principales patrocinadores a modo publicitario. Las tiradas por lo general han venido siendo de 1000 hojitas dentadas y 500 sin dentar, además de un centenar con numeración 0000 como "muestra" para las autoridades y publicidad.



HB 1980 - 1

1980 - HB 1: 60 Volta a Catalunya:

Dentado: 10 y s/d, **Diseño:** Joan Miró.



1981 - 1



1982 - 1



1983 - 1



1984 - 1



1985 - 1



1986 - 1



1987 - 1



1988 - 1



1989 - 1

- 1981 - 1: **61 Volta:** **Diseño:** Modest Cuixart.
 1982 - 1: **62 Volta:** **Diseño:** Xavier Cugat.
 1981 - 1: **61 Volta:** **Diseño:** Joan Hernández i Pijoan.
 1981 - 1: **61 Volta:** **Diseño:** Isidre Ventura i Santamaria.
 1981 - 1: **61 Volta:** **Diseño:** Francesc Petit.
 1981 - 1: **61 Volta:** **Diseño:** Antoni Tàpies.
 1987 - 1: **67 Volta:** **Diseño:** Jordi Alomà.
 1988 - 1: **68 Volta:** **Diseño:** Montserrat Gudiol.
 1989 - 1: **69 Volta:** **Diseño:** Miquel Barceló.



1990 - 1



1991 - 1



1992 - 1



1993 - 1



1994 - 1



1995 - 1



1996 - 1



1997 - 1



1998 - 1

- 1990 - 1: **70 Volta:** *Diseño: Xavier Mariscal.*
 1991 - 1: **71 Volta:** *Diseño: Ricard Giral Miracle.*
 1992 - 1: **72 Volta:** *Diseño: Joan Bramona & Trias i Associats.*
 1993 - 1: **73 Volta:** *Diseño: Montserrat Lahoz.*
 1994 - 1: **74 Volta:** *Diseño: Albert Ràfols-Casamada.*
 1995 - 1: **75 Volta:** *Diseño: Joan-Pere Viladecans.*
 1996 - 1: **76 Volta:** *Diseño: Robert Llimós.*
 1997 - 1: **77 Volta:** *Diseño: Josep Bagués.*
 1998 - 1: **78 Volta:** *Diseño: Pere Torrent (Peret).*



1999 - 1



2000 - 1



2001 - 1



2002 - 1



2003 - 1

1999 - 1: **79 Volta:** **Diseño:** *Amand Domenènech Casanova.*

2000 - 1: **80 Volta:** **Diseño:** *Carles Fontserè.*

2001 - 1: **81 Volta:** **Diseño:** *Toni Batllori.*

2002 - 1: **82 Volta:** **Diseño:** *R. Fernández.*

2003 - 1: **83 Volta:** **Diseño:** *Antoni Camarasa.*

La Festa del Pedal consiste en una reuni3n de amigos y aficionados al ciclismo en la que se organiza un paseo popular en bicicleta con el objetivo de disfrutar de un d3a de hermandad y camarader3a y que salvo algunas interrupciones, viene celebr3ndose anualmente en alg3n municipio de la geograf3a catalana.

Su primera edici3n fue en 1913, bajo la tutela de la Uni3n Velocip3dica Espa3ola y entidades como l'Sport Ciclista Sants, el Grup Esportiu del Centre de Visitants, el Turing Club Ciclista y la Colla dels Enfarregats, acudiendo unos 200 ciclistas de diferentes clubs que realizaron un recorrido matinal entre Barcelona y Sant Cugat del Vall3s. Por la tarde se organizaron actividades l3dicas relacionadas con el ciclismo.

En 1914, la Festa del Pedal se celebr3 en Sant Boi de Llobregat y posteriormente en otras poblaciones como Argentona, Granollers, Sabadell, Gavà, Matar3 o Badalona, llegando a superar en alguna ocasi3n los 1.500 participantes. Despu3s de la Guerra Civil Espa3ola, en 1940, se organiz3 nuevamente en Lleida y ya, en 1946, en su trig3sima edici3n que se celebr3 en Prat de Llobregat se reuni3 a 15.000 participantes.

En los a3os sesenta dej3 de celebrarse y no es hasta 1972 cuando se recupera de nuevo en Cornellà de Llobregat, siguiendo nuevamente una relativa continuidad anual.

Durante muchos a3os, la Festa del Pedal ha tenido un componente solidario importante. Cab3an destacar los sorteos entre las participaciones adquiridas por la gente en meses anteriores, como el de 1926 en Caldes de Montbui, donde se sortearon 205 premios o el de Matar3, en 1936, sorteando diez bicicletas. El dinero que sobraba despu3s de los gastos era destinado a obras ben3ficas.



1913 - 1A



1913 - 1B



1913 - 1C



1913 - 1D



1914 - 1A,pb



1914 - 1B,pb



1914 - 1C,pb

1913 - 1: 1º Año de la Fiesta del Pedal (Sant Cugat del Vall3s):

Dentado: 11½, **Diseño:** Manuel Grau Mas.

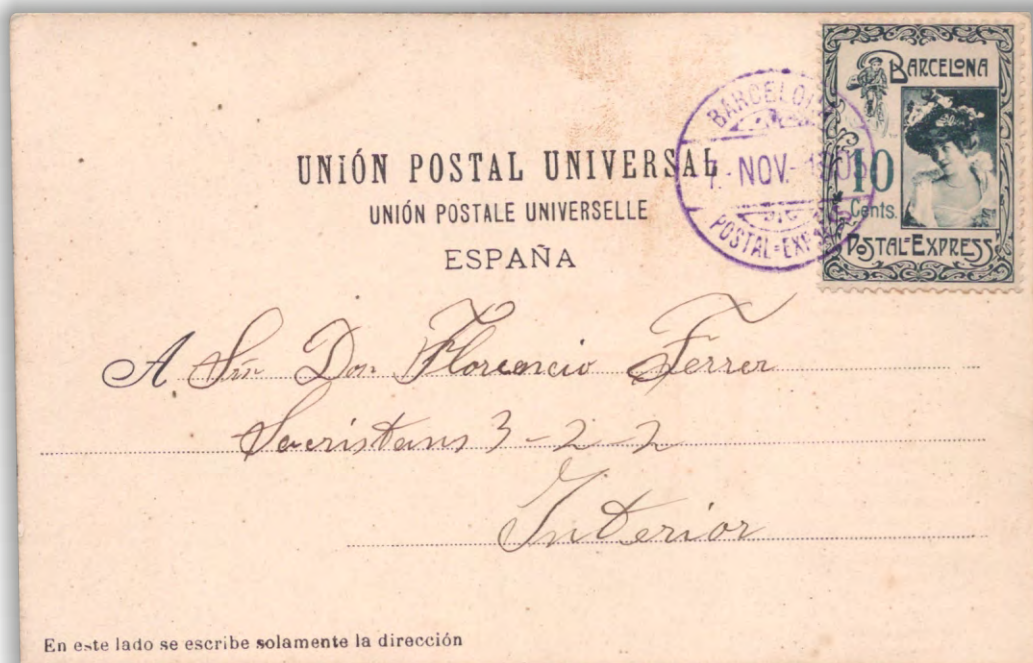
1914 - 1: 2º Año de la Fiesta del Pedal (Sant Boi de Llobregat):

Estas viñetas existen impresas sobre papel trapo gris (pg), amarillento (pa), rosado (pr) y beige (pb), encontr3ndose frecuentemente mucha variedad de tonos tanto en la impresi3n como en el papel.

Dentado: 11½, **Diseño:** Manuel Grau Mas.

En 1904, el transportista Federico Gomila inauguró en la Rambla de Cataluña, nº 4 de Barcelona un establecimiento de mensajería llamado Postal Exprés, con el objetivo de conducir en breves momentos cartas, tarjetas postales y encargos de pequeño tamaño por el interior de la ciudad, transportados por cuatro jóvenes empleados que se desplazaban en bicicleta.

Como pago de estos servicios se utilizaban unos sellos-viñeta, los cuales eran adheridos a la correspondencia y paquetería. Dichos efectos representaban imágenes femeninas de cantantes y actrices populares de la época y un ciclista en la parte superior izquierda. En color negro (A), verde oscuro (B) o azul-verdoso (C), con faciales que debían variar según el peso y distancia, se conocen los valores de 5, 10, 25, 30 (cifra en rojo), 50 céntimos y 1 y 2 pesetas, en ocasiones sobrecargados manualmente con nuevo valor, siendo utilizados hasta 1907 y cancelándose con unos gomígrafos particulares.

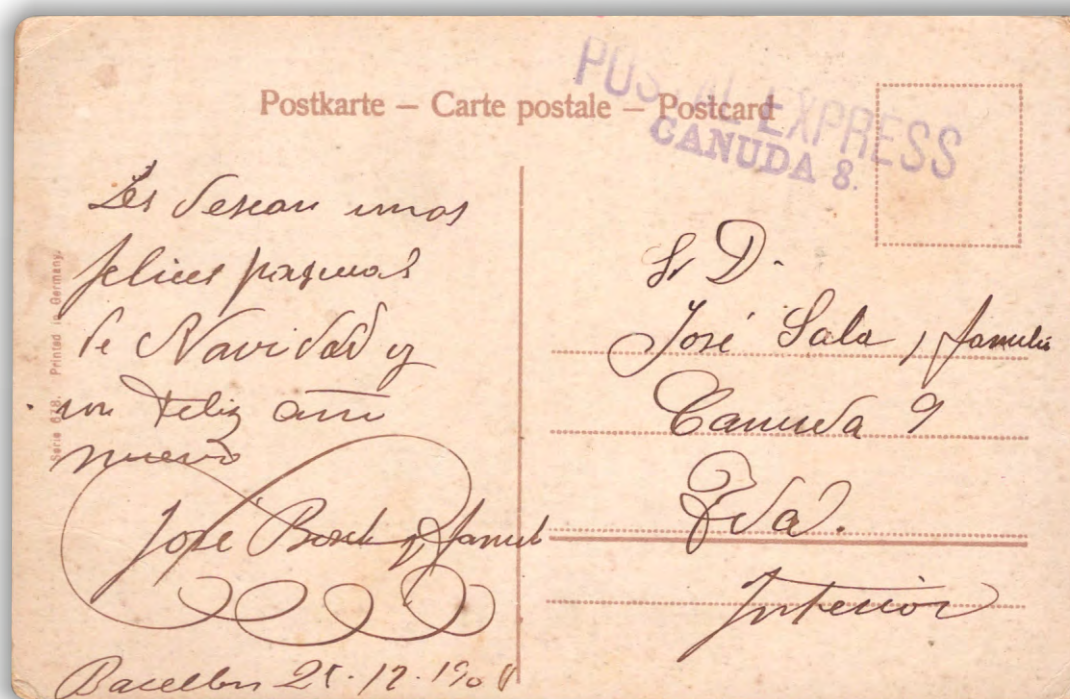


diferentes tarifas
utilizadas por
Postal Expres



El 30 de Octubre 1906, a través de un Real Decreto, el Ministerio de la Gobernación prohibió todo signo adhesivo para franqueo privado y el empleo de sus buzones en lugares públicos.

Postal Expres, que se ubicó posteriormente en la calle Canuda, nº 8, continuó con su actividad hasta los años 30, cancelando sus encargos con solo unos nuevos gomígrafos de empresa.





Pliego del valor de 5 céntimos

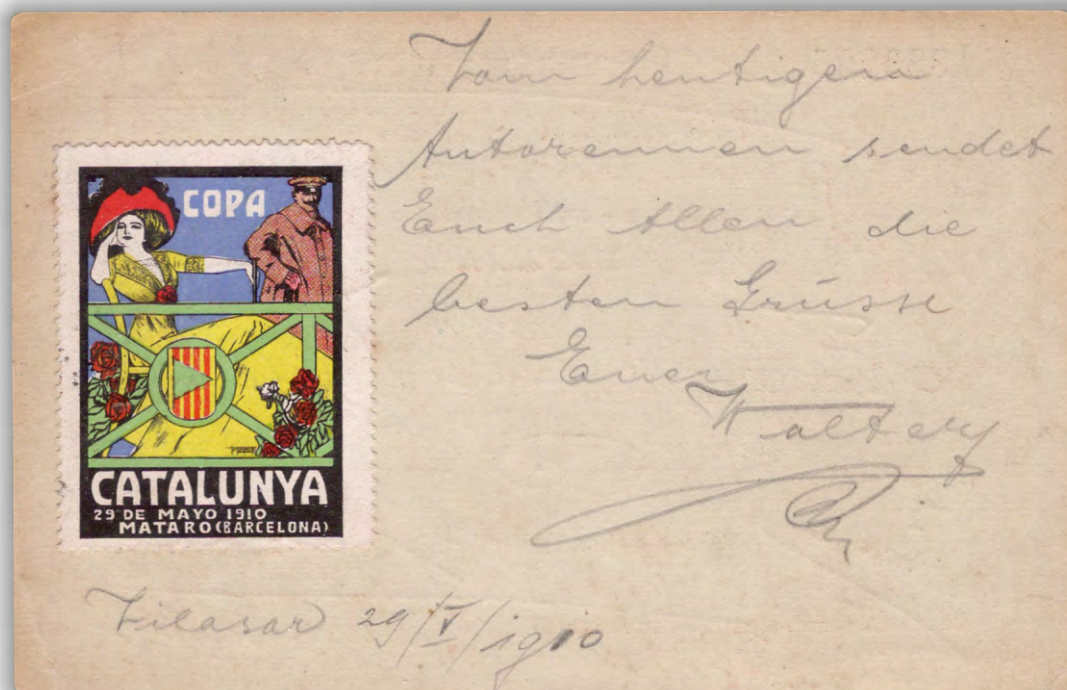
El modelo de reparto de correo y paquetería de Postal Expres fue seguido más o menos temporalmente por alguna otra empresa, como Postal Expres Joventut Sant Antoni en 1909, como muestra la siguiente tarjeta postal para correo interior del entonces nuevo barrio de Gracia de Barcelona.



1909 - 1: **Postal Joventut Expres S. Antoni, 26 ct:**
Dentado: 11½.



Tarjeta Postal circulada de Barcelona a Tours (Francia) en noviembre de 1909.



Entero Postal circulado de Vilasar (Barcelona) a Baden (Alemania) en mayo de 1910.

La Copa Cataluña fue una carrera internacional de voituresses organizada entre el 1908 y 1910 por el Real Automóvil Club de Cataluña. Fue la primera competición de automovilismo en circuito disputada en Cataluña y en el estado español. La iniciativa de este acontecimiento fue de dos grandes aficionados al automovilismo: Enric Ràfols y Francesc Casadellà, los cuales a comienzos del 1908 ofrecieron un trofeo de plata para el ganador de una carrera que se tendría que denominar Copa Catalunya. La organización de la prueba la dejaron en manos de quien se quisiera implicar, y quienes recogieron el envite sería un grupo de prohombres miembros del RACC, encabezados por Paco Abadal. En poco tiempo, los organizadores terminaron las gestiones necesarias y la carrera se disputó finalmente el 28 de mayo.

En la primera edición se inscribieron 19 equipos, los cuales tenían que completar nueve vueltas a un circuito de 27,8 kilómetros llamado "Circuito del Bajo Panadés", el cual discurría por caminos de la actual comarca del Garraf, comprendidos dentro del recorrido Sitges, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilanova i La Geltrú y regreso a Sitges. Acabaron la carrera 10 de los 19 equipos participantes.

La segunda edición se celebró en la misma zona, en un circuito casi igual, pero con más distancia total al aumentarse el número de vueltas hasta 13. Acabaron la carrera 4 de los 13 equipos inscritos.

En estas dos ediciones resultaron respectivamente ganadores el italiano Giosuè Giuppone y el francés Jules Goux, ambos con Peugeot-Lion.



1909 - 1A



1909 - 1B



1909 - 1C



1909 - 1D



1909 - 1E



1909 - 1F

1909 - 1: **Copa Catalunya:**

Dentado: 11½, **Diseño:** Pere Montanyà Saumell, **Ejecución:** Barral Hnos.

De cara a la tercera y última edición, se cambió el emplazamiento por el Circuito de Levante, delimitado por el triángulo que forman las poblaciones maresmeñas de Mataró, Argentona y Vilassar de Mar.

El circuito de Levante tenía una longitud de 14,9 km que se recorrían en el sentido de las agujas del reloj, transcurriendo por la carretera N-II entre los kilómetros 648 i 654, después cruzaba Mataró subiendo por la calle Lluro, Camí del Mig y Ronda Prim, para coger la carretera de Granollers hasta Argentona, para seguir hacia Vilassar de Mar. La prueba constaba de 22 vueltas al circuito, con un total de 327,8 km.

Acabaron la carrera 4 de los 9 equipos inscritos.

Esta edición de 1910 sería la última debido a que la de Jules Goux suponía su segunda victoria consecutiva y, en atención al reglamento de la carrera (seguramente inspirado en el del trofeo Gordon-Bennett), esto constituía la adjudicación del trofeo de forma definitiva. Es decir, no había la posibilidad de hacer una cuarta edición.



1910 - 1

1910 - 1: Copa Catalunya (Mataró):

Dentado: 11½, **Diseño:** Pere Montanyà Saumell, **Ejecución:** Barral Hnos.

Se dice que la afición a los autos sin motor tuvo lugar en los caprichos de Catalina la Grande de Rusia (1729-1796), a quien le gustaba deslizarse por las laderas en trineos de patines o cajones con ruedas. Estos rudimentarios vehículos han continuado siendo contruidos y usados por los chiquillos de todo el mundo para bajar pendientes por gravedad, alcanzando considerables velocidades.

En 1907, el Centre Excursionista de Catalunya adquirió un bobsleigh y seleccionó a Josep Maria Armangué, de diecisiete años, para participar en la Copa del Presidente de la República francesa, que finalmente no se celebró por falta de nieve. Tras esta frustración, Armangué tuvo la idea de acoplar al aparato, cuatro ruedas de bicicleta, una primitiva dirección a base de cables y lanzarse por la pendiente de Vallvidrera, naciendo así el 'down-car'. Poco después, junto con su hermano Frederic, los hermanos Ramon y José M^a Moré, Ferran Comas y otros amigos, fundaría el Down Car Club de Barcelona.

La primera carrera tuvo lugar en 1909 y al año siguiente ya hubo una Copa Barcelona de down-cars, en la que participaron unos diez equipos. Las carreras se efectuaban desde Vallvidrera o desde el Tibidabo hacia Barcelona, bien por la banda de Vallvidrera o bien por la banda de l'Arrabassada.

Siendo que, el tener que remontar el aparato pendiente arriba era un problema, se les fue acoplando a estos un pequeño motor de motocicleta, que poco a poco se utilizaba también para bajar. De este modo surgirían los 'autocicles', por lo que, hacia 1912, dejaron de hacerse competiciones de down-cars.



1911 - 1: II Copa de Barcelona (DöWN:CAR:CLUB):

se conocen sobre distintos tipos de papel

Dentado: 11½ y s/d, **Diseño:** Ramón Baixeras, **Ejecución:** Barral Hnos.

El Trofeo Armangué fue una carrera internacional de autociclos organizada entre los años 1921 y 1923 por el Reial Moto Club de Catalunya con el soporte de la Penya Rhin, instaurada en homenaje póstumo a Josep Maria Armangué, fallecido en un accidente aéreo en Prat de Llobregat en 1917.

Josep Maria Armangué i Feliu, nacido en Barcelona en 1890, fue un personaje polifacético: empresario, diseñador y deportista destacado en el mundo del automovilismo y del motociclismo. Fue socio fundador del *Reial Moto Club de Catalunya* y del *Real Aero Club de Catalunya*. Creador del autociclo de fabricación catalana conocido como el David y fundador de la empresa Fábrica Nacional de Cyclecars David, activa hasta a finales de los años 50 del siglo pasado.

La prueba, también denominada Copa S.M. El Rey, se disputaba en circuitos improvisados en los alrededores de Tarragona y constaba de diversas carreras: además de la principal para autociclos, había de complementarias para motocicletas y sidecares, las cuales recibían la denominación de Campeonato del RMCC. El circuito empleado en la primera edición hacía el recorrido Tarragona-Secuita-Vallmoll-Tarragona. La segunda edición, programada inicialmente para al 21 de mayo de 1922, se tuvo que efectuar en dos fechas diferentes, ya que la primera fue detenida antes del final de la primera vuelta a causa de un accidente que se produjo cuando el autociclo Salmson, que conducía el francés Lombard, se estrelló al salirse por la cuneta cerca del Pont del Diable y fallecieron tres personas. Después de tomar una serie de fuertes medidas de seguridad, la reanudación se disputó el 29 de octubre de ese mismo año. En 1923, el 20 de mayo, se llevaría a cabo una extraordinaria tercera edición del campeonato, pero sería la última.



1921 - 1



1922 - 1A



1922 - 1B



1923 - 1A



1923 - 1B

1921 - 1: **Trofeo Armangué:**

Dentado: s/d x 11½, Efectos en Pliego: 5 x 1, Diseño: Francisco de Cidón, Ejecución: Imp. J. Ortega (Valencia).

1922 - 1: **Gran Carrera de Autociclos, Tarragona:**

Dentado: 11½, Efectos en Pliego: 5 x 2, Diseño: Quicus.

1923 - 1: **Gran Premi d'Autociclos III any, Tarragona:**

Dentado: 11½, Diseño: Antonio García, Ejecución: Lit. Bobes (Barcelona).

En 1916, en el desaparecido Café Oro del Rhin, situado en la esquina de La Rambla de Catalunya y la Gran Vía de Barcelona se fundó la Penya Rhin, con la iniciativa de un grupo de barceloneses aficionados al motor y el automovilismo, que tenían su punto de encuentro en dicho establecimiento. Entre ellos destacaban el periodista Narcís Monferrer, el piloto Frederic Armangué, el ingeniero Francesc Xavier Lluch y el empresario Francesc Serramallera i Abadal. Por diversión decidieron organizar una carrera en un circuito entre Sitges y Vilafranca del Penedés que sorprendió a sus organizadores por la gran afluencia de participantes y asistencia de público.

Tras este primer éxito, La Penya Rhin formó un comité organizador, encargado de preparar todo tipo de competiciones para automóviles y motocicletas convirtiéndose en la entidad organizadora de acontecimientos deportivos de motor en toda la península Ibérica y un referente al sur de Europa. Su empuje fue tan importante que impulsó la construcción del circuito de Terramar y fomentó la industria automovilística catalana con la ayuda de marcas como Elizalde, Ricart i Pérez, David, Derbi, Garriga o Nacional Pescara.

Entre sus logros organizativos caben destacar las ediciones de la Carrera Motociclista del Baix Penedés (1916-1919), tres carreras internacionales más, entre Sitges y Vilafranca, las diez primeras ediciones de la Cursa del Rabassada, cuatro carreras internacionales en el circuito de Terramar y la primera edición de la Cursa Sant Cugat - Tibidabo.

Los difíciles años de la post Guerra Civil, la falta de un relevo generacional y el desastre de Le Mans en 1955 con la cancelación del Gran premio de España, que hasta entonces había organizado la Penya Rhin hicieron que esta fuera perdiendo importancia, causando su desaparición y sería seguidamente sucedida por el RACC, que a partir de 1964 sería el que gestionaría y organizaría los acontecimientos deportivos en Catalunya.



1921 - 1A



1921 - 1B



1921 - 2A



1921 - 2B



1921 - 2C



1921 - 2D

1921 - 1: I Gran Premi Penya Rhin:

Dentado: 11½, **Diseño:** Antonio García.

1921 - 2: I Gran Premi Penya Rhin:

Dentado: 11½, **Diseño:** Antonio García.



1922 - 1A



1922 - 1B



1922 - 2



1923 - 1A



1923 - 1B



1936 - 1



1946 - 1



1948 - 1



1950 - 1



1951 - 1



1953 - 1



1954 - 1

1922 - 1: **II Gran Premi Peña Rhin:**

Dentado: 11½, Diseño: Antonio García, Ejecución: Seix & Barral.

1922 - 2: **II Gran Premi Peña Rhin:**

Dentado: s/d, Ejecución: A. Trüb & Cia., Aarau (Suiza).

1923 - 1: **III Gran Premi Peña Rhin:**

Dentado: 11½, Diseño: Antonio García.

1936 - 1: **VII Gran Premi Peña Rhin:**

Dentado: 11½, Diseño: Antonio García.

1946 - 1: **VIII Gran Premio Peña Rhin:**

Dentado: 10¾, Diseño: Joaquín Cadena Portal, Ejecución: Seix & Barral.

1948 - 1: **IX Gran Premio Peña Rhin:**

Dentado: 10¾, Diseño: Antonio García, Ejecución: Seix & Barral.

1948 - 1: **IX Gran Premio Peña Rhin:**

Dentado: 10¾, Diseño: Antonio García, Ejecución: Seix & Barral.

1950 - 1: **X Gran Premio Peña Rhin:**

Dentado: 10¾, Diseño: Antonio García, Ejecución: Seix & Barral.

1951 - 1: **XI Gran Premio Peña Rhin:**

Dentado: 10¾, Diseño: Antonio García, Ejecución: Seix & Barral.

1953 - 1: **XII Gran Premio Peña Rhin:**

Dentado: 10¾, Diseño: Antonio García, Ejecución: Seix & Barral.

1954 - 1: **Premio Peña Rhin Coches Sport:**

Dentado: 10¾, Diseño: Antonio García, Ejecución: Seix & Barral.

El autódromo de Terramar, en las inmediaciones de Sant Pere de Ribes, tiene forma oval con una longitud de 2 Km. y 20 metros de anchura, formado por planchas de hormigón con unos peraltes muy resaltados que superan los 60 grados, haciendo que los vehículos participantes pudieran mantener elevadas velocidades. Fue un circuito pionero y en el momento de su inauguración, solo había tres instalaciones similares en todo el mundo: Brooklands (Gran Bretaña), Monza (Italia) e Indianápolis (EEUU), pero ninguno de ellos ha mantenido su diseño original sin variaciones como el de Terramar.

Inaugurado el 28 de Octubre de 1923 por el infante Don Alfonso de Borbón y Battenberg, Miguel Primo de Rivera y el promotor de la urbanización de Terramar en Sitges, Francesc Armengol, había sido diseñado por el arquitecto Jaume Mestres Fosas con un presupuesto de 4 millones de pesetas y solo se tardaron 300 días en construirlo por completo.

La deuda que generó su construcción obligó al embargo de la recaudación de entradas y esto tuvo como consecuencia que no se pudieran pagar premios a los vencedores, que junto al paulatino descenso de la afluencia de público hizo que el circuito fuera perdiendo su reputación y en 1925 dejaron de realizarse carreras.

En 1932 las instalaciones fueron compradas por el aristócrata y piloto Edgar de Morawitz, quien organizó algunas carreras y exhibiciones. Después de la Guerra Civil, Morawitz vende el Autódromo al financiero José-Emilio Ferrer Dalmau y su esposa Margarita de Udaeta, cuyos sucesores siguen manteniendo la finca y construcciones aunque el circuito dejó de ser apto para las competiciones actuales.

Hoy en día sigue encontrándose en estado de abandono, aunque son muchos los aficionados que se trasladan al mismo para admirarlo o caminar por la antigua pista, cuyas curvas peraltadas se mantienen en perfecto estado. A principios de 2009 se realizó una operación de limpieza en las rectas que se encontraban parcialmente cubiertas de vegetación, permitiendo en la actualidad dar vueltas completas con automóviles al circuito, bajo permiso del propietario. Se pretende llevar a cabo un proyecto de rehabilitación para albergar carreras de coches clásicos así como hacer un museo en donde estaba ubicada la grada principal. A su vez también se pueden efectuar visitas guiadas por el circuito desde el año 2010.

Para conmemorar las primeras carreras efectuadas entre los meses de octubre y noviembre del año de su inauguración se preparó una viñeta versionada en varios idiomas:



1923 - 1



1923 - 1, v. francés

1923 - 1: Inauguración Carreras Internacionales:

Dentado: s/d, **Diseño:** Jorge Segrelles, **Ejecución:** J. Horta.

En 1903 se fundó con seis socios el Automóvil Club de Barcelona, que más tarde pasaría a llamarse Real Automóvil Club de Cataluña cuando el rey Alfonso XII aceptó su presidencia de honor el 6 de Julio de 1906 y después Automóvil Club de Cataluña durante el transcurso de la II República. En 1911 organizó la que sería la primera Copa Barcelona con un campeonato automovilístico para amateurs.

Esta entidad, hoy conocida como RACC y que hacia 1990 contaba con alrededor de 180000 socios, es una asociación deportiva sin ánimo de lucro, cuyos beneficios se re-vierten en la mejora de sus prestaciones y servicios.

Entre algunos de sus objetivos están el contribuir al desarrollo del automovilismo y fomentar el deporte del motor, habiendo estado presente ya desde sus inicios como patrocinador en las más importantes carreras automovilísticas del país, figurando en muchos carteles y viñetas publicitarias.



1911 - 1A



Tarjeta Postal circulada en Barcelona en junio de 1911.



1911 - 1B



1911 - 1C



1911 - 1D

1911 - 1: **Copa Barcelona:**
Dentado: 11½.



1936 - 1-12: **Automóvil Club de Catalunya:**
 Dentado: 10 ³/₄, Efectos en Pliego: 3 x 4, Diseño: Lluís Mallafré.



P 1935 - 1-12

El Circuito de Montjuïc nació a propuesta del piloto alemán Rudolf Caracciola, para la Exposición Universal de Barcelona de 1929, manteniéndose prácticamente inalterado a lo largo de toda su historia.

Se trataba de un circuito urbano de velocidad situado en la montaña de Montjuïc de Barcelona, que aprovechaba las calles y avenidas de acceso y se caracterizaba por su gran dificultad de pilotaje y por su entorno pintoresco. Se disputaron competiciones automovilísticas y motociclistas desde 1932 hasta 1986 con regularidad.

Después de la Guerra Civil fue utilizado para carreras de motos hasta el retorno de los coches, en los años sesenta, iniciándose la época más gloriosa del circuito, ya que fue el escenario de pruebas de las competiciones más importantes de la época: el Campeonato del Mundo de motociclismo, el Campeonato del Mundo de automovilismo de Fórmula 1, las 24 Horas Motociclistas (puntuables también para el Mundial), el Campeonato de Europa de Fórmula 2, pruebas de resistencia automovilísticas (como las 12 Horas o los 1.000 km), además de numerosas pruebas de ámbito estatal y catalán.

El primer Gran Premio de España en el circuito de Montjuïc fue en 1969, donde resultó vencedor Jackie Stewart, que ganaría también la de 1971. En 1973, el ganador fue Emerson Fittipaldi.

En 1975 se disputó el último Gran Premio de Fórmula 1, suspendido a media carrera por el accidente del piloto Rolf Stommelen, que saltó las barreras de protección al perder su alerón posterior, causando cuatro víctimas mortales. El Mundial de motociclismo permaneció hasta 1976, al volverse demasiado peligroso por el aumento de velocidad de las motos, y las 24 Horas se competirían por última vez en 1982.



1967 - 1



1968 - 1



1969 - 1



1970 - 1

1967 - 1: II Gran Premio de Barcelona

Dentado: 10, **Diseño:** Alejo Escutia, **Ejecución:** Publimoción S.A.

1968 - 1: III Gran Premio de Barcelona

Dentado: 10, **Diseño:** Joan Jordana, **Ejecución:** R.A.C.C.

1969 - 1: IV Gran Premio de Barcelona

Dentado: 10, **Efectos en Pliego:** ???, **Diseño:** Joan Jordana, **Ejecución:** R.A.C.C.

1970 - 1: V Gran Premio de Barcelona

Dentado: 11½, **Efectos en Pliego:** 10 x 5, **Diseño:** Michael Turner, **Ejecución:** Victor Sagi (Barcelona).



La edición de 1970 del Trial de Sant Llorenç fue la 4ª de esta competición que organizó el Motor Club Terrassa, siendo el trial la sexta prueba del Campeonato de Europa de aquel año y que tuvo lugar el día 15 de marzo por los alrededores de Sant Llorenç del Munt, con salida en Matadepera. Participaron 142 pilotos, los cuales tuvieron que superar 25 zonas repartidas a lo largo de un recorrido de 45 km y que habían de completarse con dos vueltas. Fue el primer año que el Trial de Sant Llorenç puntuaba para el Campeonato de Europa y a la vez la primera ocasión con que este campeonato contó con una prueba en Cataluña.

En esta edición destacó la victoria espectacular de Mick Andrews, el cual acabó la carrera con 20 puntos menos de penalización que el segundo clasificado, pilotando el prototipo de OSSA que estaba desarrollando y con el que inició una larga etapa de dominio de este deporte. Pocas semanas después de este trial, Andrews ganó los Seis Días de Escocia de Trial, la primera de sus tres victorias consecutivas con OSSA en aquella prueba.

1970 - 1: **Campeonato de Europa de Trial (Tarrasa):**

Dentado: 10.

Los orígenes de DERBI se remontan a 1922, cuando Simeón Rabasa i Singla, junto a su hermano Josep, se dedicaban a la reparación de bicicletas. Tras la guerra civil, establecieron contactos con algunas de las fábricas de bicicletas más importantes del país, cristalizando en la producción de chasis para ciclomotores y pequeñas motocicletas.

En 1944 Simeón y su hermano, crean la marca Bicicletas Rabasa y en 1949 fue cuando DERBI (contracción de la expresión DERivado de BIcicleta) comenzó su andadura por el mundo del ciclomotor, creando la que sería su primera moto, el velomotor Derbi SRS (iniciales de Simeón Rabasa i Singla). El éxito es indiscutible y a comienzos de 1950, BICICLETAS RABASA se convierte en NACIONAL MOTOR S.A. que presenta en la Feria de Muestras de Barcelona un nuevo modelo: una motocicleta de 250 cc y 9 cv., que se fabricaría durante algo más de 10 años.

Durante los años siguientes, al contrario que otros fabricantes españoles, la empresa consiguió sortear las dificultades macroeconómicas que acompañaron a la transición española y a la entrada de España en la Unión Europea. Con un crecimiento continuo, siguió desarrollando y construyendo nuevos modelos de motocicletas y otros aparatos.

Simeó Rabasa murió en 1988, un año después de llegar a un acuerdo por el que Derbi devenía importadora de Kawasaki para el mercado español. La empresa que había fundado hacía más de seis décadas seguiría siendo independiente hasta 2001, cuando fue comprada por el grupo italiano Piaggio. La última moto de la fábrica de Martorellas (Barcelona) salió en abril de 2013, cuando Piaggio ya había trasladado la producción a Venecia.



En el Campeonato mundial de motociclismo, las motos DERBI, que en el paddock se las conocía como las balas rojas, ganaron, en 1969, su primer mundial de pilotos y de marcas, de la mano del mítico Ángel Nieto en la categoría de 50 cc. Ambos repitieron victoria en 1970. En 1971 conseguirían el primer mundial de 125 cc y en 1972, el segundo de esta misma categoría.

En 1984 las balas rojas regresan al Mundial de velocidad con Ricardo Tormo y Jorge Martínez «Aspar» y en 1986 consiguen su primer campeonato de 80 cc con Aspar campeón y «Champi» Herreros subcampeón.

En 1987 Aspar gana su segundo campeonato del mundo en 80 cc y además se consigue el mundial de marcas. En 1988, Derbi se hace con el doblete, el tercer campeonato del mundo en 80 cc y también el tercer campeonato del mundo de 125 cc. En 1989 se repite título por cuarta vez consecutiva en 80 cc de la mano de Herreros.

En 2008, 20 años después de su último título en 125 cc, Derbi se alza de nuevo con el título mundial con el piloto francés Mike Di Meglio y el 18 de julio de 2010, Marc Márquez lograría, en el circuito de Sachsenring, la victoria número 100 de Derbi en el campeonato del mundo.

1972 - 1: **50 aniversario de Rabasa DERBI:**

Dentado: 10.

En armonía perfecta con la política de los frentes populares, la Federación Cultural Deportiva Obrera proyectó organizar una gran manifestación deportiva antifascista en el verano de 1935. Como lugar del evento propuso Barcelona en razón a la importancia del movimiento obrero y de las prácticas deportivas en Cataluña, así como por la existencia de infraestructuras deportivas ya fuertemente desarrolladas. Este proyecto se inspiró en el modelo de la "Manifestación internacional de los deportistas contra el fascismo y la guerra", organizada en agosto 1934 en París bajo la tutela de la IDR. El acontecimiento había reunido a deportistas obreros de 13 países, entre los que se encontraba una delegación de la FCDO, así como representantes de la sección catalana, habiendo conocido un cierto éxito popular. Sin embargo, la situación política en España era desfavorable para las organizaciones de izquierda, las cuales venían sufriendo la política represiva del gobierno de derechas constituido tras las elecciones de 1933.

Las intenciones de establecer un "frente popular de deportistas" se quedaron como el elemento central de las directivas establecidas por el secretariado de la IDR en enero de 1936 y fueron aprobadas por la Internacional Comunista. Así, serían expuestas en público con motivo de la Conferencia Internacional de la IDR que se celebró los días 6 y 7 de marzo de 1936 en Praga. Esta reunión recordaba los métodos con los cuales las secciones de la IDR podrían llegar a "consolidar la influencia del deporte obrero en el seno de los movimientos deportivos de los países capitalistas". Las secciones tendrían que comprometerse en especial en favor de una democratización del sistema deportivo y de la mejora de las condiciones generales de la práctica deportiva, ganando así la confianza de los practicantes y reuniendo de esta forma un "amplio movimiento contra el fascismo y la reacción", necesitando para su desarrollo que este movimiento fuera favorecido por la creación de nuevas estructuras organizativas en forma de asociaciones o comités.



1935 - 1



1935 - 2



1935 - 3

En 1936, la preparación de los Juegos Olímpicos de Berlín se había orientado a hacer de ellos una apología del nazismo y de sus valores raciales y militares, cosa totalmente en contra del espíritu olímpico, tanto en la antigüedad clásica como en la era moderna, aunque finalmente el COI ratificó su celebración a pesar de las muchas protestas a

nivel mundial, sobre todo por parte de organizaciones judías y de izquierdas. Numerosos países y organizaciones internacionales decidieron movilizarse y emprender una campaña de boicot y presión contra los 'juegos hitlerianos', con Barcelona de protagonista de una de las iniciativas más destacadas, poco después de la victoria del Front d'Esquerres a Catalunya en las elecciones de febrero del 1936 y del restablecimiento de la Generalitat republicana: la convocatoria de una Olimpiada Popular, con el objetivo de recuperar el verdadero espíritu olímpico, la paz y la solidaridad entre las naciones, siendo una celebración alternativa a pesar de la negación de los juegos de Berlín y la decisión del COI.

Una movilización como aquella, casi sin fondos públicos y en una ciudad sin apenas infraestructuras de alojamiento, sólo se podría asumir hospedando a los atletas y acompañantes en domicilios particulares. De la organización contra-reloj, se encargó el Comité Català pro Esport Popular (CCEP) que se integró en el Comité Organizador de la Olimpiada Popular (COOP), contando con el soporte de la Generalitat de Catalunya y de su presidente Lluís Companys, que a su vez sería presidente de honor del evento. El comité ejecutivo del COOP estaba presidido por Josep Anton Trabal, veterano dirigente deportivo y por entonces diputado de Esquerra Republicana.

El CCEP había nacido en un marco en favor de extender la práctica deportiva y los deportes populares a toda la sociedad, agrupando a una serie de entidades deportivas y culturales barcelonesas encabezadas por las secciones de deportes del CADCI y de l'Ateneu Enciclopèdic, el Centre Gimnàstic Barcelonès y el Club Femení i d'Esports, junto a otras muchas de los barrios populares de Barcelona y de las principales ciudades catalanas.



1935 - 4

La Olimpiada Popular de Barcelona tuvo una clara voluntad antifascista, una especie de contra-olimpiada que hizo bandera del deporte aficionado y de la denuncia a los Juegos Olímpicos de la Alemania nazi y que por tanto, el soporte o rechazo a la misma conllevaría una implicación política. Las federaciones y los mismos deportistas, tanto españoles como extranjeros, se vieron sometidos a diferentes presiones políticas por acudir o no a la cita.

La singularidad de la propuesta barcelonesa también se copó con el innovador planteamiento de hacer bien evidente la relación entre deporte y cultura. Al lado de las competiciones deportivas, el COOP programó una completa olimpiada cultural paralela con exposiciones, muestras de folklore, teatro y conciertos, conferencias y también un concurso literario con un jurado formado, entre otros, por el poeta Josep Maria de Sagarra, autor de la letra del Himno para la Olimpiada Popular.

En julio del 1936, con una ciudad que ya empezaba a acoger a los miles de atletas y visitantes de la Olimpiada Popular, poca gente presagiaba que las palabras de paz escritas por Sagarra se convertirían en letra muerta pocas horas antes de la ceremonia inaugural. El 19 de julio, el mismo día en que el estadio de Montjuïc tenía que abrir la puerta al deporte popular de medio mundo, la salida del ejército de los cuarteles para consumar el golpe de estado contra la república y la Generalitat, frustró definitivamente aquel inusual acontecimiento deportivo y cultural. Si bien, la gran mayoría de los deportistas extranjeros volvieron a casa, hubo unos cuantos que decidieron coger les armas y luchar contra el fascismo, inicialmente al lado de los obreros armados que hicieron frente a los soldados en las calles de Barcelona y más tarde yendo al frente integrados en las Milicias Antifascistas. Se convirtieron involuntariamente en los primeros voluntarios extranjeros en defensa de la república, el embrión de las futuras Brigadas Internacionales.



1936 - 1

El Comité Català pro Esport Popular emitió una viñeta con valor de 10 céntimos, basada en un cartel promocional de la Olimpiada, obra del artista alemán Fritz Lewy.

En una segunda tirada se suprimió la leyenda del Comité y se añadieron los días previstos para el evento. Más tarde, en una tercera, se corrigen y alargan los días mencionados al comprobarse el elevado número de participantes que iban a venir a la cita.



1936 - 2



1936 - 3

1935 - 1·2·3: Olimpiada Popular:

Dentado: 11½.

1935 - 4: Concentració esportiva popular:

Dentado: 8½.

1936 - 1·2·3: Olimpiada Popular:

Dentado: 11½, **Efectos en Pliego:** 25 (5 x 5), **Diseño:** Fritz Lewy, **Ejecución:** Publicidad Coll (Barcelona).

Es extraño encontrar a un jugador, entrenador o árbitro de fútbol miembro de la Federación Catalana de Fútbol que tarde o temprano no haya sido atendido en las instalaciones de Ronda de Sant Pere de Barcelona o cualquiera de los otros centros concertados de la Mutualitat Catalana de Futbolistes (MCF), que es la única entidad aseguradora que se dedica, en exclusiva y sin ánimo de lucro, a la atención médica de estos deportistas.

La MCF que hoy conocemos, se remonta a la Mutual Esportiva de Catalunya de 1930. Después de la Guerra Civil, en época del franquismo retomó su actividad en 1948, tratando las lesiones derivadas de la práctica del fútbol, siendo en este año y hasta mediados de la década de 1950 cuando se emitieron unas viñetas de recaudación voluntaria que solían ir adheridas en las entradas de los partidos, abonos, tiques, etc.



Cuota de pase trimestral para socio del Fútbol Club Barcelona en 1949



Tipo 1



Tipo 2A



Tipo 2B



Tipo 3



Tipo 4A



Tipo 4B



Tipo 5 (1952)



Tipo 5 (1953)

Pro - Mutualidad Futbolista Regional Catalana:

Dentado: 11½, ruleta, **Diseño:** Ripoll.

El "Camp d'Esports" de Lleida se empezó a construir en 1918, diseñado por el arquitecto local, establecido en Barcelona, Adolf Florensa. Fue inaugurado de forma oficial el día 1 de enero de 1919 y según algunos cronistas de la época era el mejor parque deportivo de España, en el cual se encontraba el campo de fútbol que utilizaba el Joventut FC, equipo de la Joventut Republicana de Lleida, promotora de esta iniciativa deportiva. El equipo, justamente tres días antes de la puesta de largo del recinto, ya había disputado el primer partido frente al Cervera. Además del fútbol, en el complejo se han practicado: atletismo, balonmano, baloncesto, natación, tenis, voleibol, hockey, patinaje, ciclismo, motociclismo, gimnasia, boxeo, lucha libre, pelota vasca, tiro y fútbol sala. En 1920 llegó la homologación para al campo de fútbol, aunque sus dimensiones eran inferiores a las actuales a causa de las pistas de atletismo que lo rodeaban.

Después de la desaparición del Joventut FC, fue el FC Lleida el equipo que pasó a disputar sus encuentros en el Camp d'Esports. En etapas posteriores también jugaron otros equipos como el C.I. Lleida, O.S. Calaveres, C.D. Joventut, C.D. Lleidatà y Lleida Balompié. En 1947, tras la fusión de los dos últimos conjuntos surgió la UE Lleida y el recinto futbolístico inició un periodo de reformas que culminó en 1994 con las actuales instalaciones.



Desaparecida la Unió, el equipo que hoy permanece en el Camp d'Esports es el Lleida Esportiu y de las construcciones originales, solo quedan el velódromo y la puerta de acceso al conjunto por l'Avinguda Alcalde Rovira Roure, aunque sin funcionalidad.

Pro Estadio Municipal, 50 ct. y 1 pt.:

Dentado: 11½.

El equipo de fútbol Club Deportivo Europa, del popular barrio de Gracia de Barcelona, consiguió ascender a segunda división en 1962. Su entonces tándem presidencial Zalacaín-Balagué se propuso llevar a cabo una campaña para la mejora de las instalaciones del estadio de la calle Sardenya, con la ampliación de la tribuna y graderías adyacentes, bar nuevo y vestuarios más amplios y adecuados.

La Junta Directiva no reparó en gastos y encargó también la instalación de torres de iluminación, la cual llevó a cabo la misma empresa que ya se había hecho cargo de la iluminación eléctrica de otros estadios como los de Les Corts, Sarrià o Mestalla. El proyecto consistió en el montaje de cuatro torres metálicas con 24 focos incandescentes de 1500 vatios.

La inauguración se efectuó el 16 de Septiembre de 1963 con un partido amistoso entre el Club Deportivo Europa y el Futbol Club Barcelona, con el estadio a rebosar con más de 15000 espectadores y que se saldó con la victoria de este último por 1 - 3. La derrota, no obstante, no eclipsó la alegría de la afición europeísta que veía como su equipo iba encontrando la salida del túnel para ir consolidándose como uno de los mejores clubes de Catalunya.



1963 - 1A

1963 - 1B

1963 - 2

Campaña pro iluminación del campo, Club Deportivo Europa:

Dentado: 11.

Si eres socio, haz otro socio:

Dentado: 11.

Emili Solé Brufau fue uno de los cofundadores del Club Natació Barcelona en 1907, el colaborador más directo de Bernat Picornell en la gestión del club, formando parte de la junta directiva hasta su muerte, el 15 de enero de 1930.

Ejerció el cargo de juez de salida en todas las grandes competiciones de aquella época y se ocupó de las relaciones con la prensa, especialmente con el diario Mundo Deportivo, logrando que se hablara de la natación en las noticias y creando a su vez el boletín social Natació en 1922.

En 1924, consiguió que fuera aceptada la Sección Femenina del Club y en 1925, que se pusieran en marcha los primeros campeonatos femeninos oficiales de Cataluña y los de España en 1926.

En su memoria, tras su fallecimiento, el Club Natació Barcelona organizó un torneo (challenge) con su nombre.



1939 - 1: Challenge “Emili Solé”, 1 pta.:

Dentado: 11½.

Emil Walter, muy estimado por la afición barcelonista, fue un defensa alemán que jugó en el Barça entre 1924 y 1931, año en el que retornó a Alemania. Durante la II Guerra Mundial estuvo combatiendo como sargento con el ejército nazi y en 1940, cuando las tropas alemanas llegaron a la frontera de los Pirineos, apareció un día en el estadio de Montjuïc con su motocicleta de oficial de la Wehrmacht, para saludar a un buen amigo, el dueño de la pensión de la Ronda San Antonio donde se había alojado durante su etapa como jugador del Barça.

En 1947 el F.C. Barcelona promovió una campaña para ayudar económicamente a Walter, que por entonces se encontraba en la miseria, después de haber salido de un campo de prisioneros de los aliados. Murió en Stuttgart en 1952.



1948 - 1: Pro Walter:

Dentado: 11½.

Otras viñetas de carácter recaudatorio para causas benéfico-deportivas:



Pro Hospitales, Futbol Club Barcelona · Real Círculo Artístico de Barcelona, 2 pt.:

Dentado: 11.

Pro Hospitales, Real Club Deportivo Español · Real Círculo Artístico de Barcelona, 2pt.:

Dentado: 11.

Pro - U.D. Atlético Gramanet:

Dentado: ruleta.

Sello Pro-Natación, 25 ct.:

Dentado: 11½.

Club Natación Reus Ploms, Pro Obras, 10 ct.:

Dentado: 11½.

Asociación de Sordomudos, Sabadell:

Dentado: 11½.

La colombofilia o colombicultura (del latín columba, paloma y del griego φίλος, filia) consiste en la cría y adiestramiento de palomas para convertirlas en palomas mensajeras, capaces de volver a su palomar. Anteriormente tenía la finalidad de llevar mensajes; pero hoy es un hobby y/o deporte de carreras de palomas mensajeras, es decir, recorrer un trayecto a la mayor velocidad posible mediante el registro de relojes especiales.

El primer concurso colomófilo que se conoce data del 15 de junio de 1820. En esa época es también cuando los diferentes ejércitos establecen la aplicación militar de la colombofilia, conocida como colombofilia militar que tuvo su auge durante la Primera Guerra Mundial. Tras la Segunda Guerra Mundial se abandonó casi completamente el empleo de palomas mensajeras en favor de las telecomunicaciones modernas.

En el arte, el motivo de la colombofilia tuvo su apogeo en el siglo XIX, aunque en la actualidad aún se emplea como tema en el diseño de sellos postales. La colombofilia es en la actualidad una minoría dentro de la filatelia. Solo se siguen enviando unas pocas cartas y documentos por este medio.



Tasas Federativas diversas

A pesar de que las palomas mensajeras existen desde las más antiguas civilizaciones, la actividad deportiva reglamentada, muy unida a la militar, no se conoce hasta el siglo XIX. En Cataluña y España, la señal de salida la dio, en 1819, la dio la fundación de la Sociedad Colomófila de Cataluña, 18 años después de que el publicista Nil María Fabra importase 24 parejas de palomas mensajeras desde Bélgica e instalase el primer palomar en Barcelona.



Bajo la presidencia de Diego de la Llave, el nacimiento de la Sociedad Colomófila de Cataluña dio pie a la posterior creación de las de Valencia y Murcia y, el 7 de Septiembre de 1894, a la fundación de la Federación Colomófila Española.

En Cataluña surgieron otras agrupaciones, como la Sociedad Colomófila de Mataró (1894), el Grupo Colomófilo Catalán (1902), la Sociedad Colomófila La Paloma Sport (1926) y la Sociedad Colomófila Bétula de Badalona (1930) que, en octubre de 1934, y en plena segunda república se constituyeron en Agrupamiento Colomófilo de Entidades Catalanas para organizar concursos regionales, que la Real Federación Española auspició y subvencionó con cincuenta mil pesetas.

En 1935, se fundó la Sociedad Colomófila Mensajera de Sants, pero al inicio de la Guerra Civil española, el 18 de julio de 1936, a pesar de no parar la actividad administrativa de la Federación, que funcionó como comisión gestora, si que afectó a las sueltas de palomas, sucediendo lo mismo durante la II Guerra Mundial, que provocó que las entidades de los países europeos afectados por el conflicto bélico tampoco enviaran palomas para sus sueltas en territorio español entre 1939 y 1945.

A pesar de ello, entre 1940 y 1942, todas las sociedades catalanas repoblaron sus palomares y reiniciaron gradualmente su actividad, la cual, a partir de 1943 quedó protegida cuando la Real Federación Española fue declarada de utilidad pública.

Durante estos años, la colombofilia catalana se fue especializando en sueltas de larga distancia y la Federación y sus afiliados consiguieron los títulos de campeón de España en todas las modalidades, dos títulos de campeón del mundo, logrados por Carlos Márquez, que ostentó los cargos de presidente de la Federación Española y de la Internacional y un título de campeón de Europa, por Juan de Dios Montoya.

En la época del franquismo, la colombofilia dependió mucho más de las autoridades militares que de las deportivas y de hecho, la Federación Colombófila Catalana era considerada como una delegación de la Española, que estaba integrada dentro de la IV Región Militar y dependía del Gobierno Militar a pesar de estar regulada por la Delegación Nacional de Deportes.

En virtud de esta situación, los presidentes de la Federación Colombófila Catalana eran, al mismo tiempo, delegados de la Federación Española de la IV Región Militar y esta dualidad y dependencia de las autoridades militares se mantuvo durante muchos años, incluso después de la llegada de la democracia y de la creación del Consejo Superior de Deportes. A pesar de ello, la Federación Colombófila Catalana fue la pionera dentro del estado español y Cataluña acogió eventos tan importantes como el V Congreso Internacional y la Olimpiada Colombófila de 1995 o la I Exposición Nacional de 1966, justo cuando cambió su nombre por el de Federación Catalana de Asociaciones de Palomas Mensajeras durante tres años.

En 1982, ya traspasadas las competencias de deportes a la Generalitat de Catalunya, la Federación Colombófila Catalana recuperó su entidad jurídica y Luis Fernández de Retana, miembro de una familia de gran trayectoria colombofila, fue su primer presidente.



1934 - 1: Sello Deportivo, 1 pt.:

Dentado: 11½,

.



1955 - 1



1974



1980 - 1



1983 - 1

1955 - 1: **II Juegos Mediterraneos:**

Dentado: 11, Efectos en Pliego: 5 x 4, Diseño: José Bort, Ejecución: Casamajo.

1974 - 1: **XX Aniversario del Club de Petanca de Barcelona:**

Dentado: s/d autoadhesiva.

1980 - 1: **L'important es participar:**

Dentado: s/d autoadhesiva, Diseño: Pilarín Bayés, Ejecución: CEDAC S.A.

1983 - 1: **Aniversari de l'esquí a Catalunya:**

Dentado: 10.



Carta certificada de Barcelona a Murcia con sobre y matasellos conmemorativos de la Exposición.



1954 - 1A



1954 - 1B



1954 - 1C



1954 - 1D



1954 - 1Ah

II Exposición Internacional de Filatelia Deportiva

1954 - 1: **X Campeonato del Mundo de Hockey sobre Patines:**

Dentado: 11, Efectos en Pliego: 5 x 5, Diseño: Earl E. Carrè, Ejecución: Ind. Gráf. Oliva.



1982 - HB 1



1982 - HB 1s

1982 - HB 1: **Homenaje al Futbol Club Barcelona:**
 Dentado: 13½ y s/d.