

ENTREVISTA CON EL  
PRESIDENTE DE LA  
COMISION NACIONAL  
DE TRIALSIN Y BMX

# PIEDRO

UN HOMBRE PARA EL DEPORTE



*Pedro Pi en acción. Su amplia visión deportiva le ha llevado a interesarse por todo lo concerniente al mundo de las dos ruedas. Primero, fueron las motos, ahora son las bicicletas, y siempre con éxito, logrado, en parte, a su constante dedicación.*



# PI

Pedro Pi es, ante todo, un deportista. También un amante del trabajo, de su trabajo, que siempre ha tenido algo de aventura. Sus resultados deportivos están ahí, nada más ni nada menos, que campeón de España de motociclismo en las modalidades de velocidad, motocross y trial, palmarés difícil de igualar. Precisamente toda esta trayectoria, siempre viviendo con y para la motocicleta, nos lleva a formularle la primera pregunta.

—Pedro, ¿por qué ahora la bicicleta?

—La verdad es que no me he pasado de una cosa a la otra así, tan de repente. Mi vida ha ido evolucionando en cuanto a dedicaciones. De la velocidad, al moto cross; del moto cross, al trial; pero, eso sí, pasando de una cosa a otra sin dejar de gustarme la precedente.

La bicicleta surgió por ley de vida. Me encontré, cierto día, que mi hijo, que por otra parte ya tenía una motocicleta de pequeñas dimensiones que le había fabricado, quería una bicicleta para poder andar por el vecindario, sin los impedimentos que la otra montura le ocasionaban. Yo tenía en mente el comprarle una bicicleta que poseyera ciertas características, dado que en el mercado no encontré ninguna adecuada, decidí diseñarla. Mira por donde, cuando estaba manos a la obra, presencié de forma casual, cómo un grupo de niños se entretenían en subir y bajar unos pequeños desniveles con sus bicicletas standart. Inmediatamente pensé: estos chavales están haciendo, de alguna forma, trial. Con este precedente concebí la bicicleta.

## “NO SOY EL PADRE DEL TRIALSIN”

—Entonces, ¿te consideras el padre del trialsin?

—Bueno, quisiera separar lo que es la bicicleta en sí, del deporte. La actividad



como tal ya existía, pero digamos que de forma anárquica y, también, sin el vehículo apropiado. Como deportista de toda la vida, observé que podía tener futuro y que era cuestión de que los estamentos federativos le diesen forma; porque no puede tomar el debido auge sino existe una coordinación legalizada. Por tanto, decidí conectar con la Delegación Nacional de Deportes, exponiéndoles la necesidad de canalizar este movimiento a través de alguna federación, bien la de motociclismo o bien la de ciclismo, porque, en definitiva, se trataba de una bicicleta.

—Hay algo que nos gustaría que nos aclarases. Existe cierta polémica en torno a la denominación de esta actividad. Incluso, se dice que Montesa tiene monopolio con ella, ¿qué hay de cierto en todo ello?

—Hay una cosa clara, cuando el “boom” del ciclomotor a todo modelo se le llamaba Mobylette. El que comenzó a hacer trial le puso sencillamente trial. Hoy día vemos cómo existe la Ossa Trial, la Bultaco Trial..., es, sencillamente, el nombre de la especialidad. Lógicamente alguien tendría que ser el primero. Algunos dicen: ¿por qué no bicitrial? Pues bien, si Montesa hubiera escogido este término, ahora estaríamos con lo mismo. La palabra monopolio está fuera de lugar, pero por otro lado sé que incluso se

ha llegado a comentar que el nombre de trialsin está patentado. Entonces sí sería monopolio, pero ello no es cierto. Vamos a dejar las cosas en su sitio. La federación jamás habría aceptado un nombre que estuviera patentado. Es más, la Federación ciclista fue la encargada de la elección, ya que se presentaron distintas acepciones, como bicitrial, cicltrial y cycle-trial. Y te puedo decir que no influi para nada y esto lo pueden confirmar los hombres del ciclismo que allí se encontraban.

## LOS ORGANIZADORES

—En otro orden de cosas, Pedro, se produce un hecho que a todas luces parece contradictorio: ¿son los motoclubs los que más están haciendo en pro de esta modalidad? Cuál es tu punto de vista.

—Tienes razón. Pero, ¡cuidado!, los estatutos de la Federación Española de Ciclismo dicen, que todo artefacto con ruedas impulsado por fuerza humana, se considerará una bicicleta. Por lo tanto, a partir de este momento, no hay la menor duda: es un deporte ciclista. Que luego los motoclubs se interesan, pues fantástico. No obstante, vemos una reacción positiva por parte de los clubs ciclistas que harán que en un futuro próximo, organicen este tipo de pruebas. La explicación



# PEDRO PI

- "La Federación Ciclista fue la que eligió la denominación de Trialsin".
- "La Comisión es autónoma. Tiene libertad de acción y no goza de asignación presupuestaria".
- "Al igual que el Trialsin, el BMX contará pronto con una infraestructura de carácter nacional".

de este retraso es, posiblemente, que el ciclismo siempre se ha hecho de la misma forma, mientras que el motociclismo fuera de carretera es más reciente, y, por tanto, más abierto al cambio.

## EL FUTURO

- Has sido elegido Presidente de la Comisión Nacional de Trialsin. ¿Podrías explicarnos cuáles son los proyectos de promoción de este organismo?

-En Cataluña ha sido más fácil. Cuando digo Cataluña me refiero a los pueblos, porque en Barcelona es difícilísimo hacer algo, ya que es todo cemento. Sin embargo, y tenemos datos, en el resto de España se están celebrando multitud de carreras oficiosamente. Y en torno a ello, radicará nuestro trabajo. Ahora bien, ya están en marcha proyectos de Comisiones en las distintas Federaciones, por ejemplo, de la Castellana es una realidad. La Gallega, Asturiana, Navarra, Alicantina, al margen de focos en Extremadura, Teruel, Jaén, etc. Me están interesando plenamente. Esto nos obliga a activar en todo lo posible nuestro trabajo.

-¿Cuál es la consideración de la Nacional hacia este nuevo hijo, el trialsin que le ha llegado casi sin avisar?

-Sin querer quedar bien con nadie, tengo que decir que he quedado sorprendido de las facilidades que han dado a nuestra comisión. Nos han dejado las manos libres y, a la vez, toda clase de ayudas. Esta reacción tan positiva nos está obligando, más aun, si cabe, a sacar adelante nuestro trabajo.

-Acabas de nombrar la palabra ayuda. ¿Puedes concretarnos el montante económico que la federación destina a la comisión?

-Luis Puig dijo textualmente en la última visita a Barcelona, que: "la comisión es autónoma, de libre acción en toda España, y que deberá trabajar sin presupuesto". De esta forma se determina muy bien nuestra forma de actuación. Pero, aunque no tengamos presupuesto oficial, si recogeremos los ingresos que obtengamos del Trialsin, repartidos en un cincuenta por ciento con la federación correspondiente. Además hay que tener en cuenta que no existen gastos. Yo siempre digo que el dinero lo gastamos en papel y sellos.

-¿Qué necesita el trialsin para recibir su espaldarazo definitivo para que sea ese deporte que necesitan los jóvenes?

-Estoy muy satisfecho de lo que hemos recibido hasta ahora: la comprensión de los organismos y la atención de los medios de comunicación. Creemos haber popularizado un deporte encaminado a los jóvenes, en unos momentos difíciles para todos.

## LAS VENTAJAS

-¿Cuáles son las principales ventajas e inconvenientes del trialsin?

-En primer lugar, su economía, tanto para el practicante como para el organizador. Por otro lado, es muy completo física y mentalmente. La inteligencia cuenta mucho en este tipo de conducción. Se puede practicar en multitud de sitios sin necesidad de requerir instalaciones costosas, casi en casa. Es un deporte hecho a medida para esos chicos que, digamos, andaban sin nada que hacer en este aspecto, en ningún caso hemos absorbido a practicantes de otros. Aporta, asimismo, más elementos al mundo del ciclismo. Es educativo, hay que darse cuenta que hasta los más pe-



queñines formalizan ellos mismos su inscripción, inspeccionan y comentan las zonas con sus compañeros. De esta forma se fomenta la amistad y la capacidad deportiva y humana. Por último, carece de peligro y tiene un alto grado de espectacularidad.

En cuanto a las contras, se centrarían principalmente en el plano familiar, ya que ésta no tenía previsto el desplazamiento a las carreras, es decir, que a la familia le ha salido un nuevo deporte que puede llegar a desviarles de lo que hacían anteriormente.

Hay que añadir en honor a la verdad, que los padres se comportan peor que los chicos, porque son, precisamente ellos, los que reclaman u obligan al chaval a hacer esto o aquello.

-Indiscutiblemente para nosotros no lo es; sin embargo, para el profano que queda fascinado por las evoluciones, estos "artistas del pedal", el trialsin no deja de ser algo circense. ¿Qué puede tener de circo el trialsin?

-Yo diría que todo lo contrario. Siempre que oigo algo al respecto, afirmo lo mismo. El circo es hacer un millón de veces las mismas cosas. El trialsin es todo improvisación. Cada zona es nueva. En este sentido, mi consejo a los chavales es que, cuando entrenen las zonas lo hagan como máximo en dos ocasiones, porque en la tercera ya no tendría valor.

-El trialsin va por buen camino. ¿Cuándo se podrá decir lo mismo del BMX?

-Nos propusimos, en primer lugar, el proyectar al trialsin, ordenarlo, reglamentarlo y después entrar de lleno con el BMX. En la actualidad ya tenemos los reglamentos americanos traducidos, sólo queda adaptarlos. Celebraremos una serie de carreras, digamos piloto, para inmediatamente organizarlas por toda España.

Esperamos que esta andadura, que con tan buen pie se ha iniciado, prosiga su viaje por bien de este nuevo deporte. Con hombres como Pedro Pi, el llegar esta asegurado. ¡Suerte!



**Casa Masferrer, s.a.**

Punto de venta de sillines

**SELLE ROYAL**

Disponemos de toda la gama de esta prestigiosa firma de primera línea mundial, desde el modelo CX, de alta competición, a los de carrera y paseo.

Calle Barcelona, 98. Teléfonos 870 81 00 - 870 80 51  
Apartado de Correos, 89. Télex: 52843 HISG-E  
GRANOLLERS (Barcelona)