

LA HISTORIA DEL CIRCUITO DE CALDES (I)

Ocho años de proyecto sin soluciones



Esta es la zona donde deberá construirse el circuito de Caldes. (Foto CARLOS SANS).

LOS SITIOS-Diari de Girona indica hoy una serie de reportajes sobre el circuito de Fórmula-1 de Caldes de Malavella. Desde sus inicios hasta el presente, pasando por las enormes vicisitudes de un largo proyecto que todavía no ha visto la luz. Al margen de datos e informes. **LOS SITIOS**-Diari de Girona recabará diversas opiniones de personas directamente relacionadas con el tema.

JORDI XARGAYÓ

Han transcurrido ocho años desde que en 1976 comenzase a hablarse de la construcción de un circuito permanente en Catalunya. Fue entonces cuando el circuito urbano de Montjuïc, que albergaba pruebas de Fórmula-1, fue clausurado por la FISA a raíz del espectacular accidente que sufrió el piloto Stomlenn y en el que se vieron implicados varios espectadores.

El RACC estudió la posibilidad de construir un circuito permanente adquiriendo en 1977, por un valor que se aproximaba a los doscientos millones de pesetas, los terrenos de Caldes de Malavella. Después, hace aproximadamente un año y medio, el RACC compró otros terrenos colindantes con los que había adquirido inicialmente a raíz de una visita efectuada por Berni Ecclestone, de la FOCA. Existía una parcela demasiado cercana a la recta de llegada que, según el informe de Ecclestone, dificultaba excesivamente. Dichos terrenos fueron comprados sigilosamente por una tercera persona en nombre del RACC.

Primera presentación

Empiezan a surgir las primeras dificultades con el recientemente elegido Ayuntamiento de Caldes (primeras elecciones democráticas), aunque el 20 de marzo de 1979 el Real Automóvil Club de Catalunya realiza una primera presentación del circuito a los medios informativos.

Una zona en la que debe estar ubicada el circuito ha sido allanada para poderse disputar allí dos tramos del Criterium Montseny-Guilleries. Dicha carretera forestal es mostrada a los medios informativos en rueda de prensa convocada por el RACC.

La celebración de aquellos tramos inducía a pensar que la construcción del circuito estaba cercana. Se celebraron dos tramos forestales con gran afluencia de público, pero el tema volvió a cerrarse por un tiempo.

RACC y Ayuntamiento

Mientras tanto, empiezan a surgir los primeros enfrentamientos entre la entidad promotora y el Real

Automóvil Club de Catalunya. Esta entidad había adquirido los terrenos a base de una derrama de 2.000 pesetas efectuada por cada socio. ¿Qué dirían ahora los socios del RACC si el circuito se construyese en otro lugar de Catalunya? ¿Qué haría el RACC con los terrenos adquiridos en su día?

El RACC, aunque no se haya expuesto públicamente, tenía como proyectos para la financiación del circuito la construcción de un hotel como excusa de fondo y una rumoreada especulación urbanística con venta de parcelas. Por aquel entonces, no se había hablado de ninguna subvención oficial, ni existían organismos o entidades públicas interesadas en el tema del circuito. Era el RACC quien llevaba el propio peso.

Pero el RACC, por la fuerza de su entidad, pecó tal vez de soberbia y se encontró con un Ayuntamiento que al hacerse cargo del Consistorio debió afrontar varias urbanizaciones ilegales en su municipio y, a partir de entonces, quería realizar los trámites de forma cautelosa y legal. Ambas partes toparon de inmediato y cada uno quiso hacer valer su fuerza. Pudo más el Ayuntamiento de Caldes, con su cabeza visible, Lluís Comalada al frente, retrasándose el tema del circuito hasta atravesar etapas de verdadero silencio y cercana ruptura de negociaciones.

¿Rueda de prensa conciliadora?

El 17 de marzo de 1982 se celebró en los locales del RACC en Barcelona una rueda de prensa convocada conjuntamente por el Ayuntamiento de Caldes y el Real Automóvil Club de Catalunya.

Parecía ser la definitiva panacea. Que ambas partes (Ayuntamiento y RACC) habían congeniado y los problemas se terminaban. Pero desde entonces han transcurrido casi tres años y el circuito, por una serie de circunstancias, sigue siendo un mero proyecto que va de reunión en reunión.

Curiosas son las palabras pronunciadas en aquella rueda de prensa por Sebastián Salvador, persona que el RACC había delegado para abordar el tema del circuito. Se expresó, al término de la rueda de prensa, de la siguiente forma: «Espero que en 1983 tengamos un Gran Premio de Fórmula-1. Y en el peor de los casos en 1984». Huel-

Marzo de 1982

«Tendremos Fórmula-1 en 1983 o, en el peor de los casos, en 1984»

gan los comentarios.

En el mismo acto, en el que también estuvo presente el entonces presidente de la Federación Española de Automovilismo, Sandro Rocci, el alcalde de Caldes, Lluís Comalada, indicó que la luz verde al circuito estaba «condicionando a que la Administración solucione los accesos al circuito y otra serie de problemas». Negó el señor Comalada que su Consistorio se opusiese al circuito: «El Ayuntamiento en ningún momento se ha opuesto a la construcción del circuito. Ha sucedido simplemente que habíamos comentado muchísimas veces el tema, pero no habíamos recibido ningún documento oficial que nos permitiese pronunciarnos de una u otra forma. Hemos puesto, eso sí, reparos o limitaciones, pero en ningún momento hemos dicho que no a su construcción. Tras aprobar la revisión del Plan General de Urbanismo de Caldes, hemos dicho que sí, pero de una forma condicionada». Estas condiciones, con recursos de por medio, se han prolongado durante dos años y medio. Entre las condiciones señalaba los accesos al circuito, las aglomeraciones de vehículos y un anteproyecto que pudiera definir qué impactos negativos comportaba el circuito.

Parecía la rueda de prensa conciliadora, pero el tema volvió a apagarse. **Santiago Vizcaino**, actual concejal de deportes del Ayuntamiento de Caldes, declaraba recientemente a una pregunta de LOS SITIOS-Diari de Girona sobre la posible crispación en las relaciones Ayuntamiento-RACC que «actualmente, no existe ninguna crispación. Por lo que sé, tal vez antes sí. Pero, el problema venía por una falta de diálogo directo. El RACC repartía su organización entre Barcelona y Girona y a veces había personas que efectuaban declaraciones sin conocer exactamente el tema. Después, también entró la Generalitat. Las negociaciones no existían entre unas personas determinadas». Apuntaba Santiago Viz-

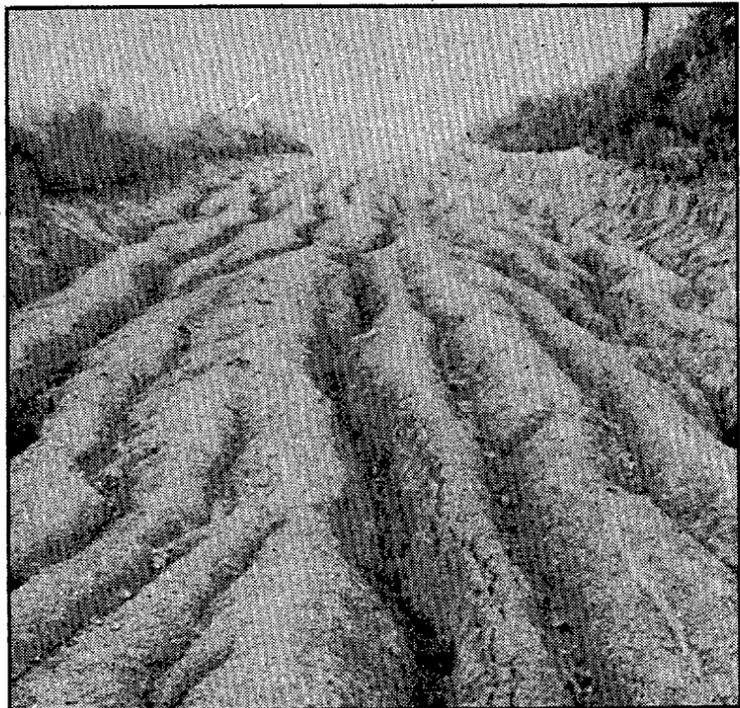
caíno que «existe voluntad por ambas partes para dar el paso definitivo. Y esto se puede resolver encerrándonos un par de tardes. Es difícil no llegar a un acuerdo».

Recursos

El Ayuntamiento de Caldes no se pronunció abiertamente sobre el circuito hasta tener aprobada la revisión del Plan General de Urbanismo, hecho que se producía el 10 de mayo de 1982. Posteriormente, el 23 de junio del mismo año, se incorporó al mismo un Catálogo de Bienes de Protección. La Comisión Provincial de Urbanismo comunicó tal aprobación en carta de 1 de julio de 1982.

Pero, existían unas áreas, a un lado y otro de carretera, denominadas como «A» y «B» que fueron la manzana de la discordia. El Ayuntamiento había calificado el área «A» como zona agrícola y la «B» como interés mesológico. El Real Automóvil Club de Catalunya elevó el 3 de agosto de 1982 un recurso a la Conselleria de Obres Públiques de la Generalitat, encabezada por Josep Maria Culler, el cual fue resuelto en parte a favor del RACC. La resolución se efectuó el 23 de febrero de 1983, aunque se notificó el 11 de marzo. Después, el Pleno del Ayuntamiento de Caldes acordó recurrir por la vía contenciosa el 9 de junio de 1983. El tema quedó definitivamente finiquitado el 27 de noviembre del pasado año 1984 cuando el recurso del Ayuntamiento de Caldes fue desestimado por «defecto de forma». Se había comentado la posibilidad de recurrir al Tribunal Supremo, pero el propio Ayuntamiento lo negó.

Dos años y medio pasaron desde que la Comisión Provincial de Urbanismo aprobó la revisión del Plan General de Caldes hasta que la Audiencia de Barcelona desestimó el recurso del Ayuntamiento; dos años y medio de pérdidas de tiempo. El tema de los recursos lo abordaremos en nuestra edición de mañana en mayor profundidad.



Estado de la pista forestal. (Foto CARLOS SANS).

De 400 a 1.000 millones de pesetas

J.X.

Cuando la rueda de prensa que convocaron el Ayuntamiento de Caldes y el Real Automóvil Club de Catalunya el 17 de marzo de 1982, **Sebastián Salvador**, directivo del RACC apuntó unas hipotéticas cifras sobre el coste del circuito.

Señaló que «de construirse íntegramente ahora comportaría un gasto de 400 millones de pesetas, pero lo más probable es que deba construirse en diversas etapas y ascienda a 700 millones».

Ahora se están barajando cifras entre los 1.000 y 1.200 millones de pesetas. Dos años y medio han servido para perder el tiempo y encarecer considerablemente las obras. Lo curioso es ¿cómo pensaban financiar las obras el RACC?, por cuanto ahora se habla de 300 millones de fondos públicos como subvención de la Generalitat, 600 a base de publicidad o créditos y 100 que aportaría el RACC. Estos datos fueron facilitados por Salvador Carrera en la rueda de prensa del pasado jueves.