

## LA HISTORIA DEL CIRCUITO DE CALDES (II)

## Del Plan de Urbanismo a los recursos

JORDI XARGAYÓ

Hacíamos mención en nuestro primer capítulo sobre «La historia del circuito de Caldes» a los dos años y medio que han transcurrido desde la aprobación, por la Comisión Provincial de Urbanismo, de la revisión del plan general de Caldes de Malavella hasta la desestimación del recurso presentado por el propio Ayuntamiento, por la vía contenciosa, contra la resolución de la Conselleria d'Obres Públiques sobre un recurso presentado por el Real Automóvil Club de Catalunya.

El recurso presentado por el RACC (3-8-B2) hacía referencia a los artículos 62 y 64 bis de la normativa del plan general de Caldes.

## Redacción inicial

La redacción del artículo 64 bis después de la aprobación de la Comisión Provincial de Urbanismo, era la siguiente:

«Art. 64 bis. Circuito automovilístico. Comprende el área situada entre la carretera N-II y la autopista A-17, delimitada por el plano de zonificación, con una superficie de 194 Ha. Se desarrollará mediante un plan especial de equipamientos que deberá cumplir las siguientes condiciones:

A. El dominio será privado, para usos colectivos, y destinado a circuito automovilístico y a los usos auxiliares y dependencias anexas. En ningún caso, se admitirán los usos residenciales y de industria, no dependientes directamente del servicio y funcionamiento del circuito.

B. El plan especial hará frente al impacto sobre el medio de implantación del circuito y especialmente garantizará los accesos de los diferentes medios de transporte y «a través» del núcleo de Caldes por los flujos procedentes de la Costa Brava. Este suelo podrá ampliarse si el estudio de impactos lo aconsejase, y la posible ampliación no tendrá aprovechamiento y si el carácter de protección del entorno».

## Redacción final

Después del recurso de alzada presentado por Salvador Fàbregas como presidente del RACC, el artículo 64 bis quedó con la siguiente nueva redacción:



«Art. 64 bis. Circuito automovilístico y anexo. Comprende:

A. El área situada entre la carretera N-II y la autopista A-17 con la superficie que resulta del plan adjunto.

B. Las áreas adyacentes calificadas de suelo no urbanizable de interés mesológico, suelo no urbanizable de valor agrícola y núcleo rural y de servicio, conforme a la delimitación, en éste y en el anterior apartado que figura en el correspondiente plan de zonificación.

El total del territorio mencionado se desarrollará mediante un plan especial de equipamientos que deberá cumplir las condiciones que siguen:

A. El dominio será privado, para

usos colectivos y destinado a circuito automovilístico y a usos auxiliares y dependencias, distribuidos según el modelo que se señala a continuación, excluyendo cualquier otro, a no ser que su propia característica los haga enmarcables sin más ni más en algún elemento de los referidos:

1. Equipamientos deportivos: 1.º Trazado del recinto, trazado de calles de seguridad y servicios; boxes, parque de trabajo, torre de control; prensa; tribunas; pelouses, accesos al circuito y carreteras de circulación —sin perjuicio de su utilidad en otras áreas— helipuertos, taquillas, centros asistenciales de primeros auxilios, local social, sala de prensa y pilotos, parque de bomberos, vestuarios y locales de servicios, señalización de pistas, vallas publicitarias; 2.º Servicios higiénicos e instalaciones de saneamiento, agua, electricidad, sonido, cronometraje electrónico, teléfono, radio-télex, televisión, igualmente posibles en suelo no urbanizable de valor agrícola (área A).

2. Suelo no urbanizable de valor agrícola delimitado del sector nor-oriental del equipamiento deportivo: Estación de carburante, zona comercial, restaurante, snack, self-service, bares, hotel y servicios, respetando siempre las distancias que determina la Ley de Carreteras. (Área A).

3. Suelo no urbanizable de interés «mesológico» y núcleo rural de servicios y resto del suelo no urbanizable de valor agrícola; sólo podrá utilizarse para competiciones deportivas oficiales, como lugar de acampada provisional de tiendas de campaña y evitar en caso de incidir sobre el núcleo rural ocasionarle perjuicios de cualquier clase, y prohibir la acampada en cualquier área en momentos diferentes a los que se celebren competiciones oficiales. (Área B).

B. El plan especial hará frente al impacto sobre el medio de la implantación del circuito y especialmente garantizará los accesos desde los diferentes medios de transporte, y «a través» del núcleo de Caldes, para los flujos procedentes de la Costa Brava. Este suelo podrá ampliarse si el estudio de impactos lo aconsejase, y la posible ampliación no tendrá aprovechamiento y

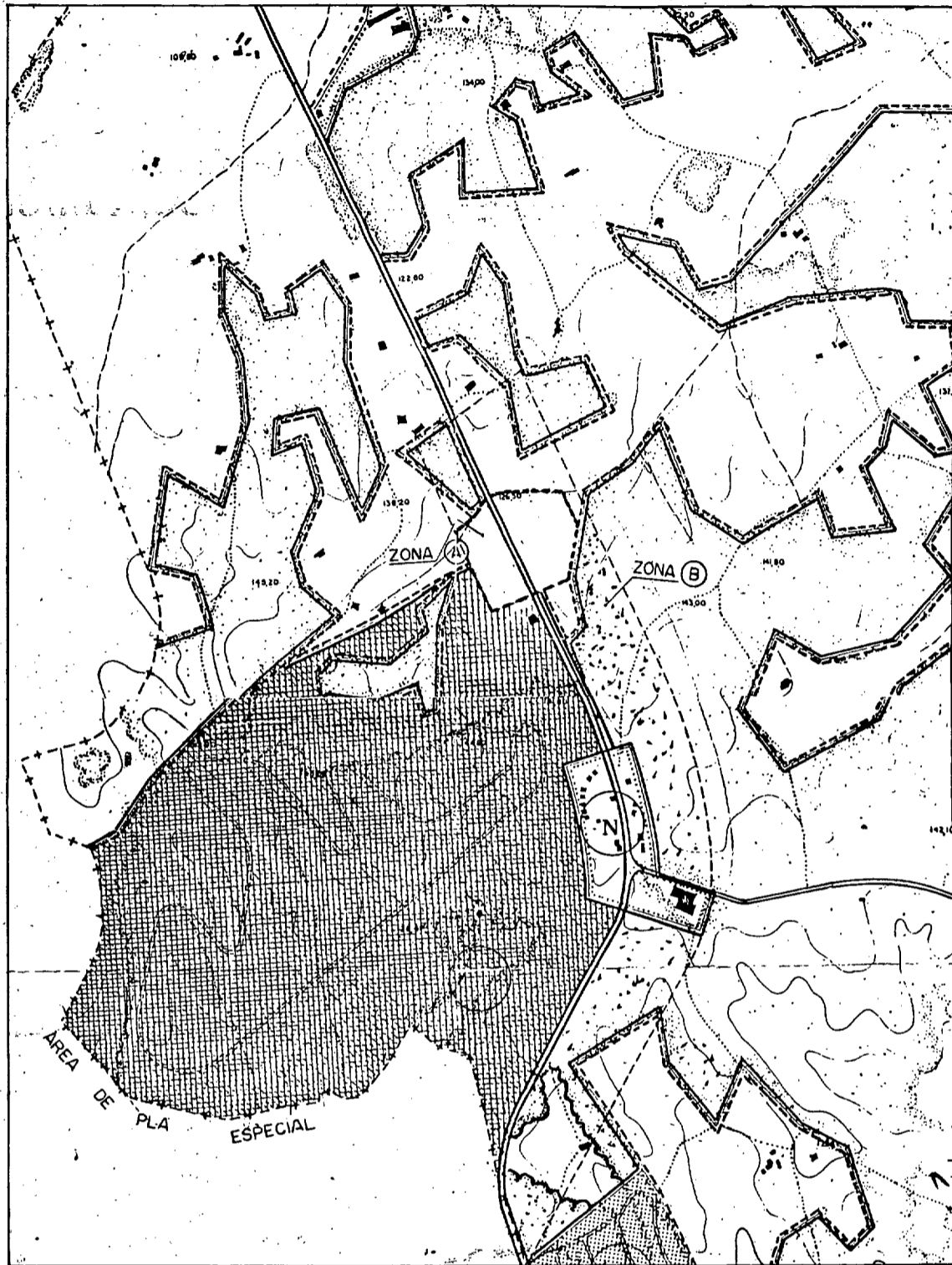
si el carácter de protección de los alrededores.

Las mejoras de las carreteras que garanticen el acceso a través del núcleo de población antes referido, a contemplar por el plan especial serán a cargo de los organismos responsables de las carreteras y según su respectiva competencia.

Firma la resolución el conseller d'Obres Públiques, Josep Maria Culler.

## Algunas consideraciones

En el plano que publicamos en estas mismas páginas, quedan perfectamente plasmadas las denominadas áreas «A» y «B». En la zona «A» el objetivo del RACC era cons-



Fotocopia de un plano en el que puede apreciarse con todo detalle la zona donde deberá ubicarse el circuito de Caldes de Malavella. La parte sombreada corresponde a los terrenos adquiridos por el R.A.C.C. para su construcción. De fondo, incluso, puede observarse un trazado de circuito que no es el definitivo. Quedan también perfectamente mostradas las zonas A y B que motivaron el recurso del R.A.C.C. Toda la parte inferior de la N-II que aparece punteada corresponde a la «zona de interés mesológico» para libre acampada. Y la zona A es la que albergará los equipamientos y servicios que mencionamos en el artículo.

truir unos servicios e instalaciones por medio de los cuales poder autofinanciar parte de los costos del circuito. Uno de los problemas que surgieron fue el comprender ambos lados de la N-II como puede apreciarse en el plano. La Generalitat resolvió en favor del RACC, circunstancia que motivó el recurso, por la vía contenciosa, del Ayuntamiento de Caldes. Existía el temor de una especulación urbanística.

La zona «B», en la parte inferior de la N-II (en el plano queda delimitada con unas líneas horizontales) comprende unos 3 kilómetros de longitud y unos 200 metros de ancho. El conseller señaló dicha zona como «libre acampada», mientras el Ayuntamiento de Caldes deseaba unos servicios mínimos, de tipo higiénico, al propio tiempo que apuntaba la peligrosidad de atravesar la N-II para aquellas personas que acampasen en dicha zona. Parte de estos terrenos de la zona «B» no son propiedad del Real Automóvil Club de Catalunya.

Santiago Vizcaino, concejal del Ayuntamiento de Caldes de Malavella, aclaraba a LOS SITIOS-Diari de Girona que «nuestro recurso no fue, en ningún momento, contra el RACC, sino contra la resolución del

conseller». El caso es que entre aprobaciones, resoluciones y recursos, el tema se ha prolongado por espacio de dos años y medio.

La manzana de la discordia, pues, estaba en esos artículos 62 y 64 bis del plan de urbanismo con especial incidencia en estas zonas

denominadas «A» y «B». Al final la resolución dio parcialmente la razón al Real Automóvil Club de Catalunya que, una vez denegado el recurso presentado por el Ayuntamiento, puede trabajar de lleno en la presentación del proyecto definitivo del circuito de Caldes.

## ¿Dónde se encuentran los terrenos del Vallès?

J.X.

Siete personas (cinco barceloneses y dos gerundenses) componen la comisión que estudia la rentabilidad del circuito de Fórmula-1. Se trabaja sobre dos proyectos. Uno, el real, en Caldes de Malavella. Y, otro, hipotético y ficticio, en el Vallès.

Pero ¿dónde están estos terrenos? ¿Cómo puede hacerse un estudio económico sin saber exactamente la ubicación? Porque es evidente que alguna zona del Vallès tiene las comunicaciones absolutamente inferiores a las de Caldes de Malavella que se encuentra a caballo de la A-17 y la N-II. Hace bastantes meses se habló de unos terrenos en Polanyà, pero nadie ha querido mencionar dónde están realmente.

Los cinco barceloneses juegan con ventaja sobre los gerundenses. Porque ¿dónde están estos hipotéticos y ficticios terrenos del Vallès? ¿Realmente existen?