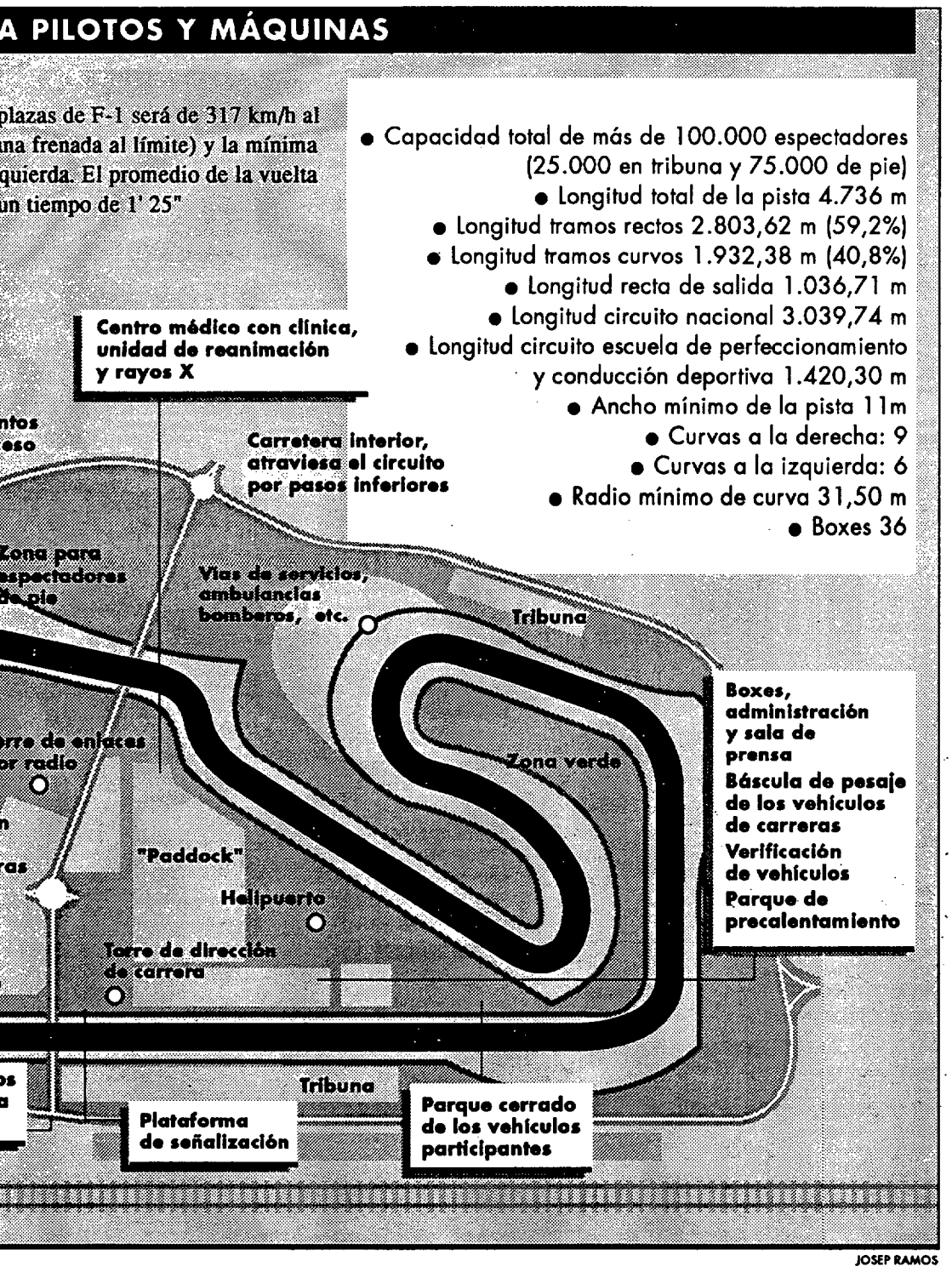
Instalación que llega con dieciséis años de retraso

A PILOTOS Y MÁQUINAS



JOSEP RAMOS

A la altura de los mejores del mundo

ANÁLISIS El Circuit de Catalunya creo que será uno de los mejores del mundo. Esta afirmación tan rotunda podría parecer gratuita si no fuera porque conozco a la perfección a qué aspectos del mismo se ha dado preferencia para la realización de esta obra que tanto hemos echado de menos los pilotos catalanes.

Primero, la seguridad de los pilotos, con amplias escapatorias, además de servicios de primeros auxilios prácticamente insuperables.

En segundo lugar, la situación del público, cosa en la que se ha pensado en todo momento, con zonas elevadas para que los espectadores de pie tengan excelente visibilidad y un sector de graderíos en las curvas anteriores a la recta principal desde donde se podrá observar casi una tercera parte del trazado. Los aparcamientos son también suficientes.

Luego, los accesos, con una autopista y otras dos carreteras, una de ellas nacional, que permitirán llegar y salir sin atascos de vehículos. Estas carreteras se enlazarán entre ellas con una vía interpolar. La falta de buenas comunicaciones es muchas veces causa de que los aficionados se retraigan a la hora de asistir a las carreras. El momento de la salida es, en algunos circuitos, un auténtico martirio. En Montmeló habrá, además, un apeadero de ferrocarril, algo que no he visto en circuito alguno, en el que el público bajará directamente de los vagones para entrar en el recinto.

Finalmente, las instalaciones de servicios para público, participantes y demás personas pertenecientes a las escuderías serán los mejores del mundo, con los boxes y el "paddock" más amplios de todos los circuitos que conozco. La sala de prensa será modélica, con los últimos avances en la materia para que los profesionales puedan trabajar con comodidad.

El equipo del RACC, con el que he colaborado activamente desde que comenzó este proyecto, ha trabajado a fondo para cuidar hasta el último detalle y creo que saldrá airoso del compromiso porque desde el primer momento ha tenido muy claro qué debía hacer para que la obra resultase irreprochable.

Otras instalaciones complementarias dedicadas al esparcimiento y el ocio darán vida propia al circuito y motivos para que sea visitado no sólo en días de competición.

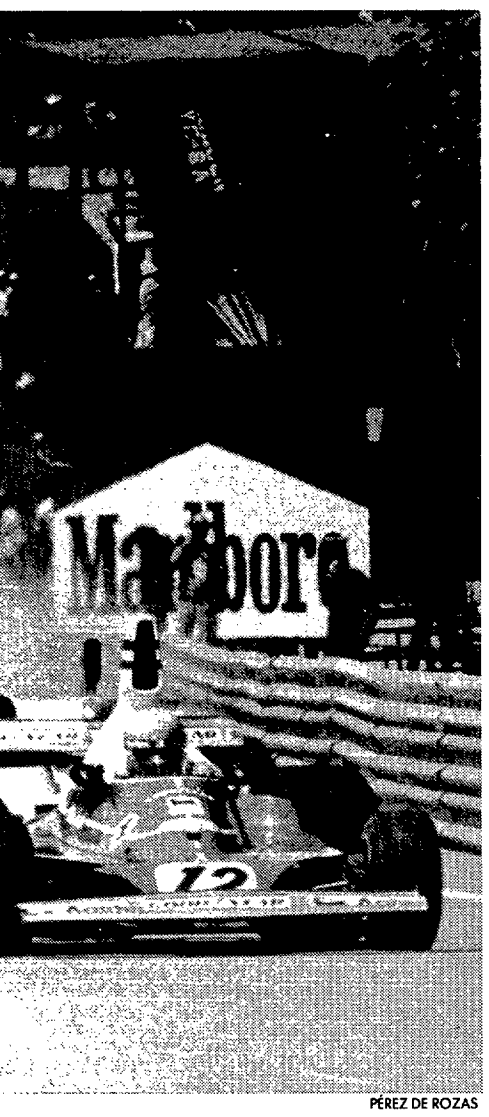
El trazado de la pista no me recuerda a ningún circuito en particular. La situación del público es parecida a la de Hockenheim, que tiene una zona llamada "estadio" donde se pueden ver las curvas más emocionantes. Por la seguridad me recuerda Nurburgring. Pero por el trazado creo que el Circuit de Catalunya tendrá unas características propias, distintas a todos, con una recta de más de un kilómetro en donde se podrá ir muy de prisa y una zona mixta con curvas muy técnicas y difíciles, algunas de doble radio, en las que se pondrá a prueba la pericia de los pilotos y la estabilidad de las máquinas. Es decir, se combinarán los dos grandes ingredientes de la espectacularidad que los buenos aficionados saben apreciar: velocidad y pilotaje.

Si tuviera que señalar un punto crítico me referiría precisamente a la "chicane" que sigue a la recta principal, donde habrá una frenada importante en la que los adelantamientos resultarán muy espectaculares.

El ancho de la pista, de once metros en el lugar más estrecho, es suficiente y se ha cuidado al máximo la calidad del asfalto, con tres capas de diferentes compuestos, en las que se han efectuado las pruebas previas pertinentes para comprobar el más apropiado tanto para coches como para motos.

El circuito supondrá para todos un salto adelante de suma importancia para los constructores de vehículos, que podrán preparar en él sus últimas realizaciones, y también para los que hemos hecho de la velocidad nuestra profesión, que podremos ponernos a punto para competir al más alto nivel sin necesidad de efectuar largos desplazamientos. No quiero, naturalmente, olvidarme de los aficionados, que podrán disfrutar de una instalación que llega, cierto es, con demasiado retraso. Aunque, como dice el refrán, nunca es tarde si la dicha es buena.

SITO PONS
Asesor del Circuit de Catalunya



PÉREZ DE ROZAS

EL ÚLTIMO GRAN PREMIO. Salida de del GP de España de 1975, en Montjuïc. En la vuelta 29 sobrevino la tragedia. El último vencedor fue Jochen Mass, que ganó el único gran premio de su carrera. La "pole" había sido para Niki Lauda y la vuelta rápida para Mario Andretti.

DE MONTJUIC A MONTMELO PASANDO POR CALDES

■ El circuito ha pasado por diversas vicisitudes tras el accidente de Montjuïc. Esta es la cronología de los hechos.

27 ABRIL 1975. Pierden la vida cuatro personas en accidente ocurrido en el transcurso del GP de España de F-1 en el circuito de Montjuïc, cuando en monoplaza de Rolf Stommelen se precipita contra el público en el cambio de rasante del Estadi. El circuito queda borrado del mapa automáticamente por las autoridades de automovilismo. Años después también se cerraría para las motos, tras un accidente en las 24 Horas en el que fallece Domingo Parés

ENERO DE 1977. El Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) compra unos terrenos en Caldes de Malavella, con un coste aproximado de doscientos millones, parte de los cuales son pagados con una cuota extraordinaria entre los socios

20 MARZO 1979. El RACC presenta a los medios informativos el proyecto del circuito de Caldes de Malavella

17 MARZO 1982. Tras dos años de paralización del proyecto y de continuos malentendidos por divergencias urbanísticas, el Ayuntamiento de Caldes y el RACC firman la paz en una rueda de prensa conjunta en la que reafirman su deseo de llevar adelante el proyecto del circuito

10 MAYO 1982. El Ayuntamiento de Caldes de Malavella aprueba el plan general de la ciudad, en la que se hace constar la situación del Circuit de Catalunya en su municipio

1983. Vuelven los conflictos por la valoración de los terrenos donde ha de construirse el circuito. La pugna entre el RACC y el Ayuntamiento de Caldes llega a su punto máximo, con recursos y contenciosos en varias instancias de la Administración

1985. En vista de que el proyecto no progresa, el RACC abandona la idea del circuito de Caldes y valora la posibilidad de construirlo cerca de Barcelona. A tal efecto comienza las primeras gestiones ante autoridades, ayuntamientos y partidos políticos, que acogen la idea con entusiasmo. Mientras, la Diputació de Girona trabaja contra reloj para salvar el circuito de Caldes

3 OCTUBRE 1986. El Parlament de Catalunya aprueba una proposición no de ley que insta al Consell Executiu de la Generalitat a que "coordine a los organismos pertinentes, a fin de estudiar y unir esfuerzos para la creación de un nuevo circuito permanente de velocidad"

31 OCTUBRE 1986. Culminan las aprobaciones iniciales y provisionales de los planes generales de Montmeló y Granollers, que permitan la implantación del circuito de Catalunya en sus municipios. El 71 por ciento del terreno pertenece al municipio de Montmeló, el 22 por ciento, a Granollers y el 7 por ciento restante, a Parets del Vallès

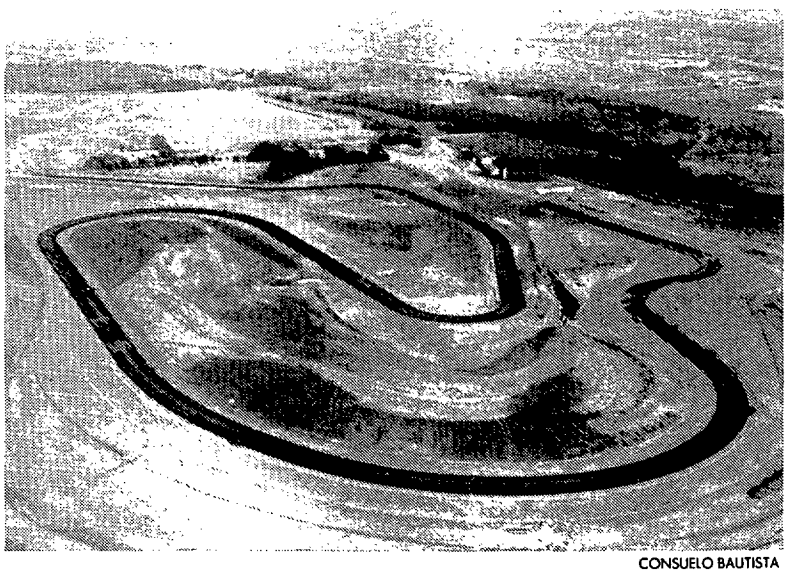
23 DICIEMBRE 1987. El RACC compra la finca destinada al Circuit de Catalunya valorada en 536 millones de pesetas. Los terrenos pertenecían al Consorcio de la Zona Franca, que los iba a destinar a una nueva terminal TIR y que en 1979 habían sido motivo de una actuación fraudulenta. Previamente vendió los de Caldes por 140 millones a la PGA (Asociación de Profesionales de Golf) para construir un campo de juego

3 FEBRERO 1988. La Comisión de Urbanismo de Barcelona aprueba definitivamente las modificaciones de dichos planes generales.

25 JULIO 1988. El Ayuntamiento de Granollers aprueba su plan especial. Dos meses después lo hace el de Montmeló

19 OCTUBRE 1988. La Comisión de Urbanismo ratifica los planes especiales de los citados municipios

24 FEBRERO 1989. Jordi Pujol coloca la primera piedra del Circuit de Catalunya, tras la constitución del consorcio entre la Generalitat de Catalunya y el RACC, así como la firma el convenio que les liga con el Consejo Superior de Deportes, para su construcción. En el acto surge la idea de celebrar un gran premio olímpico en 1992



CONSUELO BAUTISTA

Estado actual del recinto, en fase de asfaltado

10 OCTUBRE 1990. La Federación Internacional de Automovilismo designa el Circuit de Catalunya como escenario del Gran Premio de España durante los próximos cinco años. La primera fecha será la del 29 de septiembre de 1991