

El circuito de velocidad languidece

Una empresa privada explota una parte del recinto, abandonado tras más de un millón de euros invertidos sin llegar a construirse

PABLO CARBALLO
REDACCIÓN / LA VOZ

Llenó páginas de periódico. Hubo muchas reuniones en su nombre. Se pagó el proyecto: 1,2 millones de euros. Se presupuestó la obra: más de 15 millones de euros. Se aseguró que sería financiada con fondos comunitarios. Se fundó la empresa que lo gestionaría: Cargave S.A. Se iniciaron las expropiaciones, en una superficie de 2,64 kilómetros cuadrados entre los concellos de Cerceda y A Laracha, con más de quinientos propietarios afectados. Se puso fecha, 1999, a la primera carrera que acogería y hasta se inauguró el edificio de oficinas. «No hay nada, la realidad es que de todo aquello no queda nada», dice José García Liñares, alcalde de Cerceda. Aquello, era el Circuito Galego de Velocidade, el frustrado intento de construir un trazado equiparable a los de Jerez, el Jarama o Montmeló.

Hoy queda un terreno empanzanado, una caseta abandonada, pasto de los vándalos, y una pequeña parte del recorrido gestionado por una modesta empresa coruñesa —Motopark— que ha habilitado 1,6 kilómetros de tierra para entrenamientos de motocrós, tras lograr la cesión gratuita por parte del Concello de Cerceda. Nada que ver con aquella pista de asfalto que empezaron a imaginar allá por el año 1990 bajo el gobierno de Manuel Fraga.

«Fue en una comida con un ingeniero de Ponferrada que trabajaba en Meirama. Me considero el máximo impulsor del proyecto. Y, a la vista de lo ocurrido, acabé siendo el único», lamenta Iván Corral, presidente de la Federación Gallega de Automovilismo. En su despacho descansa el diseño original, por el que se pagó más de un millón de euros: un trazado de 4,7 kilóme-



Imagen de archivo de 1998 en la que se ve la fachada de las oficinas del circuito. JOSÉ MANUEL CASAL



Imagen actual del circuito, transformado en zona de entrenamiento de motocrós. ANA GARCÍA

tros acompañado de un complejo faraónico con tres hoteles, un camping, un campo de golf, locales de hostelería... «Son seis libros. Se hizo también el estudio de impacto ambiental y el de catas y sondeos», recita Corral, que señala al consistorio de Cerceda como el responsable de haber evaporado el proyecto. «La Xunta puso sobre la mesa 600 millones de pesetas que no se pudieron ejecutar porque el ayuntamiento no había iniciado las expropiaciones». Jesús Orgeira era entonces el regidor, pero la pelota recayó después en García Liñares, que tomó el

mando en 1995. «Hubo que recalificar los terrenos, no se podía expropiar así como así, sin ver cómo se pagaba todo aquello. Eso llevó su tiempo. Cuando se consiguió aclarar, vino primero el Prestige y Fraga ordenó parar. Se lo presenté a Touriño y

«Podría recuperarse», dice la federación de automovilismo; «no lo veo posible», cree el alcalde de Cerceda

ya no fue posible. Luego la crisis se lo llevó todo por delante. Todo fueron reveses», mantiene Liñares. «Parte de nuestro proyecto está enterrado en el Gaiás», sostiene Corral.

«El plan de viabilidad está presentado, podría recuperarse con fondos de inversión e iniciativa privada», insiste el máximo exponente de la federación gallega. «A día de hoy, en las dimensiones en las que se pensó, no lo veo posible. Tendría que ser algo mucho más modesto», contraviene Liñares. Un final escrito sin haber consumado el principio.

CRONOLOGÍA

Casi tres decenios de un proyecto que acabó diluido entre la política y la crisis económica

Hace casi veinte años que quedó rubricado el convenio para formalizar la obra. Pero la historia del circuito viene de mucho más atrás.

1990 Nace la idea

Surge la iniciativa de construir un circuito de velocidad en O Porto do Eixo, entre los concellos de Cerceda y A Laracha.

1991 Se constituye la sociedad

Se selecciona una superficie de 2,64 kilómetros cuadrados. Los afectados por las expropiaciones se cifran en medio millar. Se configura la sociedad Circuito Galego de Velocidade (Cigarve S.A.).

1992 Inaugurada la oficina

En enero se forma una comisión supramunicipal y, un mes más tarde, se inaugura la oficina. Los vecinos comienzan las movilizaciones.

1993 Estudio de implantación

Comienza el sondeo de los terrenos y se presenta el estudio realizado por Jaume Nogué.

1994-95 Se aprueba el plan definitivo

El Concello de Cerceda saca adelante en pleno el proyecto. La sociedad gestora aprueba unos nuevos estatutos, desde noviembre de 1995 a su gerente, y renueva su consejo de administración.

1996 Con fondos europeos

El entonces secretario xeral para o Deporte, Eduardo Lamas, anuncia que podrá financiarse con fondos comunitarios. La Diputación de A Coruña acuerda aportar 140 millones de pesetas (unos 841.000 euros). El alcalde de Cerceda anuncia que la primera carrera será en 1999.

1998-99 Una inversión millonaria

La sociedad anuncia una inversión de 800 millones de pesetas (casi 5 millones de euros). Silleda plantea un circuito alternativo.

2000 La Xunta bendice a Cerceda

En marzo se firma el convenio para la consecución de los terrenos. Tras recibir el plan definitivo del trazado, el expresidente Fraga reitera, en el 2004, su compromiso.

2014 Motopark gestiona una parte.

Juan Manuel Amado y Rebeca de Miguel inauguran un circuito para entrenamiento de motocrós.

Hugo, el niño piloto que inspiró a los actuales gestores

Han logrado hacerse con unos 90.000 metros cuadrados de tierra y acondicionarlos para entrenamientos de motocrós. La segunda vida —si es que realmente llegó a tener una primera— del Circuito Galego de Velocidade viene propagada por una familia coruñesa. «Tenemos un niño, Hugo, que lleva andando en moto desde los cuatro años y nos encon-

tramos con que en la comarca no había recintos preparados para entrenarse», explica Rebeca de Miguel, que gestiona junto a su marido, Juan Manuel Amado, Motopark Cerceda, la entidad que ha recuperado una parte del recinto.

«Preparamos un proyecto y se lo presentamos al alcalde. Nos dieron facilidades para llevarlo adelante y nos lanzamos». El

consistorio les cedió el terreno sin coste alguno y colaboró económicamente para que el 24 de septiembre del 2014 pudiera poner en marcha un circuito de entrenamiento de poco más de kilómetro y medio. «Solemos abrir todos los fines de semana del año, siempre que el tiempo nos lo permita. En verano hacemos jornadas intensivas». La respuesta fue

grata y ahora estudian presentar un nuevo boceto con la intención de ampliarlo. «Queremos implicar a la cantera del motocrós, los más pequeños necesitan un espacio para aprender en este deporte y nos gustaría abrir un circuito infantil», avanza De Miguel, que reconoce la búsqueda de algún espónsor para impulsar la ampliación.