



Imatge de les instal·lacions del Circuit Ricard Tormo de Xest. El cost volta els 7.000 milions de pessetes, i hi caben unes cent mil persones.

Xest comença a fer olor de benzina

El Circuit Ricard Tormo de Xest s'inaugura el dia 19 de setembre amb una prova del Campionat del Món de Motociclisme. Es compleix així la reivindicació de milers d'aficionats que volien un circuit de velocitat al País Valencià.

Quan diumenge, dia 19 de setembre, milers de persones vingudes de tot Europa ompliran el circuit de velocitat Ricard Tormo s'haurà complert una vella reivindicació de milers d'aficionats valencians: tenir una instal·lació esportiva cabdal del motor en un País Valencià que ha estat el bres-

sol de molts pilots professionals.

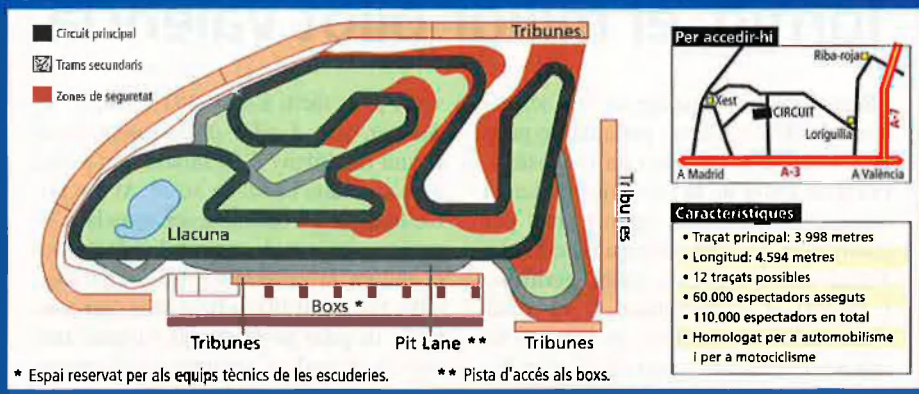
Amb capacitat per a unes 110 mil persones i un cost d'uns set mil milions de pessetes, aquest circuit de velocitat és una de les millors instal·lacions d'aquesta mena de la península ibèrica, gràcies al seu disseny exclusiu, que farà que tot el públic, siga on siga, puga seguir tot el desenvolupa-

ment de les curses. Aquesta és la gran diferència amb circuits com el de Montmeló, al Principat, o de Jerez, al sud d'Espanya, on el públic només pot veure una part de la cursa, perquè el traçat del circuit, ple de barreres naturals, impedeix de veure'n la resta. Però, a banda els campionats regionals, nacionals o internacionals que es

podran veure a Xest (Foia de Bunyol), el Ricard Tormo tindrà un Museu del Motociclisme que exposarà el bo i millor de la carrera de l'esportista nascut a Canals i que dona nom al circuit, com també de la de pilots valencians com ara "Champi" Herrerros o Jordi Martínez "Aspar". També s'hi emplaçarà una escola de pilots, coordinada per la Federació Territorial de Motociclisme del País Valencià, en què els joves valencians podran aprendre les tècniques del motociclisme per arribar tan lluny, tal vegada, com les primeres figures del món del motor.

Accessos problemàtics. La construcció i l'acabament del circuit no ha estat, tanmateix, cap camí de roses. L'emplaçament al costat de l'autovia A-3 del circuit de Xest, per exemple, podria ser un arma de doble tall per al públic visitant. El dia de la prova del Campionat del Món en les categories de 125, 250 i 500 cc, unes cent mil persones aniran al circuit per l'A-3, i després de les curses, a l'hora de tornar a casa, és previsible que col·lapsaran aquesta autovia. RENFE, de fet, ha construït un baixador entre les estacions de Xest i Loriguilla per facilitar l'arribada des de València del públic que vulga assistir al campionat del dia 19 de setembre. Gairebé tots els afeccionats del motor que ha consultat EL TEMPS han coincidit a dir que en tot circuit de velocitat on es disputen campionats del món els accessos són problemàtics. No que no ho seran, en canvi, els ingressos que deixarà la prova i que es calculen ben abundants per a aquesta població de la Foia de Bunyol. La Direcció General d'Esports de la Generalitat Valenciana ha estimat en uns 4.500 milions de pessetes els diners que hi deixaran els milers de visitants que rebrà Xest aquest cap de setmana, si bé Fernando García de la Cuadra, director general del circuit, assegura que és molt difícil de calcular-ne l'impacte en l'ocupació i en la riquesa de la zona, "però és segur que la Foia de Bunyol notarà la influència del circuit en la seua economia".

CIRCUIT RICARDO TORMO DE XEST



Fins a quinze projectes per a construir un circuit ha vist nàixer i morir el president de la Federació Territorial de Motociclisme del País Valencià, Salvador Gascón, autèntic impulsor de la idea des de la dècada dels anys 70. Ciutats com Cullera, Gandia, l'Alcúdia,

Gascón, president de la Federació Valenciana de Motociclisme: "El PP no vol compartir les medalles de la idea del circuit."

Oliva, Sueca, Llaurí, Guadasuar... han somniat a tenir en el seu terme municipal un circuit com el de Xest. Gascón, president des del 1982 de la Federació, fa més de vint-i-cinc anys que lluita perquè se'n construesca un al País Valencià. "L'any 1974 —explica Gascón— vaig ser als EUA, a l'estat de Florida, un lloc molt semblant al País Valencià pel clima. Hi vaig veure el circuit de Dayton i vaig pensar que se'n podria construir un d'igual a Cullera, la població on resideix. Però vam tenir dificultats amb els terrenys." Tot i aquest mal començament, Salvador Gascón no deixà de banda la

idea. "He buscat a tot arreu un bon lloc —diu el president de la Federació— per fer el circuit, perquè sempre he pensat que esportivament i turísticament la idea era molt bona i sobretot rendible. Cap ajuntament ni cap govern autonòmic no ha estat capaç de dir que no al projecte. Tots els presidents autonòmics n'han rebut informació, des d'Albinyana a Zaplana, passant per Lerma. Però només Zaplana ha tirat endavant el projecte." Precisament la utilització política del circuit que ha fet el PP ha estat criticada pels membres de l'oposició. "Potser el PP —afirma Gascón— no vol compartir les medalles de la idea del circuit de Xest. Si ara el PP es posa les medalles, no hem d'oblidar que al darrere hi ha una història anterior, en què els afeccionats no han deixat de demanar el circuit. Que han marcat un punt polític? D'acord, però el circuit ja és fet!" El nom que durà és el del dues vegades campió del món en la cilindrada de 50 centímetres cúbics, el valencià Ricard Tormo; però també això fou objecte de polèmica. Tan sols després de la mort de Tormo es van sentir veus demanant que el circuit de Xest duiguera el nom del pilot de Canals. Abans, una de les primeres decisions de la Generalitat Valenciana havia estat de batejar un dels revolts del circuit amb el nom del pilot australià de 500 cc, Mike Doohan. "La meua idea des dels inicis era de posar-li —diu Gascón— el nom de Ricard Tormo. Mike Doohan mai no ha estat a València, no sap res del que passa ací. El

Tormo, el millor pilot valencià

Ricard Tormo va nàixer el 7 de setembre del 1952 a Aiacor, pedania de prop de Canals, a la comarca de la Costera. Fill d'un obrer de la construcció que va emigrar a Suïssa uns quants anys per guanyar-se la vida construint edificis, Tormo era el major de quatre germans. L'afecció al motociclisme li va venir d'un oncle seu, mecànic de cotxes i de motocicletes. Cada vesprada el jove Ricard visitava l'oncle al taller i aviat va fer de la mecànica el seu passatemps preferit. Quan tenia deu anys ja sabia desmuntar els motors dels ciclomotors de poca cilindrada. Tot i així, el futur pilot no va entrar en el món de l'esport amb una motocicleta sinó amb

una bicicleta Orbea, amb què es va aprendre de memòria les carreteres de la comarca. Després d'unes quantes caigudes, Ricard Tormo va decidir de canviar el seient de la bicicleta pel de la motocicleta per poc més de dues-centes pessetes i va comprar una Ducson de 49 cc a un desballestador de cotxes i motos. L'adolescència, la va passar competint en curses il·legals amb els seus amics pels camins de Canals, envoltat de Bultacos, Montesas, Ossas i Derbis. A principi dels anys 70 Tormo ja veia clar que, de gran, voldria ser pilot de motociclisme. Tot i que a sa casa la idea no va agradar, Tormo volgué fer de la moto el mitjà de guanyar-se la vida, i de l'asfalt dels circuits, el seu lloc de treball. La primera cursa semiprofessional que va disputar va ser a Cullera, amb una autorització paterna falsificada. En el terreny esportiu la cosa anà molt bé perquè va es va classificar segon, però els pares es van assabentar del que havia passat i li van imposar un càstig exemplar: un any sense agafar una moto. La negativa paterna a consentir que Ricard fera cap activitat relacionada amb la benzina i l'asfalt es va transformar a poc a poc en un

vist-i-plau tàcit. L'any 1973 Tormo va debutar com a pilot professional en el circuit madrileny d'El Jarama i hi acabà desè amb una Derbi de 50 cc. Al seu poble la festa del debut va ser sonada: s'hi van cremar més de cent quilos de pólvora durant la celebració. Dos anys després, l'equip Bultaco li va oferir un contracte de pilot professional, i només tres anys més tard ja aconseguia el primer



El pilot de Canals, Ricard Tormo, sobre la seua motocicleta. La seua afecció al motociclisme li va venir d'un oncle.

campionat del món en la categoria de 50 cc. El 1981 tornà a guanyar el campionat sense cap equip patrocinador al darrere, però amb el suport d'un empresari del moble que li va donar uns quants milions de pessetes de l'època a fons perdut. El 1983 Tormo va ser el darrer pilot que va guanyar un gran premi del Campionat Mundial de 50 cc, perquè l'any següent aquesta categoria va desaparèixer. Aquest mateix any va guanyar també el campionat d'Espanya de 125 cc, el seu darrer trofeu esportiu, perquè al principi de la temporada següent va sofrir un greu accident que el retirà del món del motociclisme. El 24 d'abril del 1984, mentre entrenava amb la seua moto de competició en un polígon industrial de Barcelona, prop de la fàbrica de motocicletes Derbi, un cotxe el va envestir. En aquest moment va començar un autèntic calvari per a Tormo, que va passar vint-i-vuit vegades per la taula d'operacions per recuperar el fèmur de la cama dreta, la part més afectada per l'accident. El 1994 el món del motociclisme li va retre un homenatge a la ciutat de València, i dos anys després li diagnosticaven una leucèmia. El 28 de desembre del 1998 Ricard va morir, amb mèrits propis més que suficients per a entrar en l'Olimp dels motociclistes, atès que havia guanyat dos campionats del món, set campionats d'Espanya i dinou grans premis en tan solament sis anys. **M. R.**

govern valencià va tardar a decidir-se, i quan van visitar Ricard Tormo, el mes de desembre del 1998, per proposar-li la idea ja estava en coma i al cap d'una setmana es moria". Ara, l'emplaçament a Xest, no va ser el primer que el president de la Generalitat Valenciana, Eduardo Zaplana, va pensar per al circuit de velocitat. "Zaplana —comenta Salvador Gascón— es va comprometre a fer el circuit, però volia fer-lo a Benidorm, però allà no hi havia prou terreny per a posar-l'hi. Com que el govern socialista va expropiar fa anys un milió de metres quadrats a Xest, prop del complex educatiu, hom va pensar en aquest lloc a prop de València".

Els grans beneficiats. Els pilots valencians seran a partir d'ara qui més profit traurà d'aquesta instal·lació esportiva d'alt nivell. Tradicionalment el País Valencià ha estat bressol de molts pilots professionals, com ara Jordi Martínez "Aspar", que després de retirar-se de la competició de les dues rodes dirigeix una escuderia pròpia, el Team Aspar. Pel quatre vegades campió del món de motociclisme en les categories de 80 i 125 cc a final dels anys 80, Aspar, "la importància del circuit és molt gran, perquè generarà una base de pilots joves que aprofitaran les instal·lacions. A més, les marques de cotxes, de pneumàtics, etc., podrien venir a Xest a provar els seus productes, cosa que reportaria importants ingressos econòmics". Per Aspar, Xest "té un traçat més tècnic que no alguns altres circuits, on el pilot ha de treballar molt per guanyar la prova i on pesa més la tècnica de cada pilot que no la potència de les màquines". Joan Baptista Borja, el pilot valencià de 500 cc que corre enguany en l'equip Honda-Pons, pensa que la construcció del circuit era més que necessària per a tots els aficionats al motociclisme. "Xest crearà afecció, i d'ací a uns anys potser eixirà una nova tanda de joves pilots valencians".

Mario Reyes