

La pasión hecha oficio: Entrevista a Carlos Barazal

Cuando una pasión es pura e intensa y lo unimos a una actitud perseverante, sólo el tiempo podía separar el convertir lo que era un sueño, en algo real. En el blog de Carlos Barazal, hasta hace poco indicaba como profesión informático. Hoy pone redactor de Grand Prix Internacional. ¿Mañana? Habrá que esperar un poco para ver que sorpresa, a buen seguro, nos depara.

Por Félix Iturbide

*Entrevista concedida para el blog "El Lince del Paddock" en enero de 2008.
(Fotos: Carlos Barazal)*



Usted es responsable de la sección "Historia" de la revista Grand Prix Int., una de las de mayor aceptación de la revista. ¿Ha llegado a percibir este triunfo personal?

"No. Es un éxito común en cualquier caso. Sin Grand Prix no habría sección de historia. Me enorgullece que la sección sea aceptada y colaborar así a que la publicación guste más."

Aparte de dicha sección ¿Cuales son sus otras funciones como redactor en la revista Grand Prix Internacional?

“Lo que toque. Hacer las noticias, consensuar las calificaciones, buscar las frases más curiosas. Pero también hacer una entrevista o reportaje. Un poco de todo.”

¿Cuánta gente forma el equipo de Grand Prix Internacional?

“En total somos 11 personas contando maquetadores y enviados especiales.”

El martes siguiente a los grandes premios la revista está en los quiscos, ¿eso significa tener cerrada y lista la revista el mismo domingo por la noche? ¿Qué porcentaje de la revista está lista los viernes, antes de que se inicien los primeros entrenamientos de Gran Premio?

“Sí, la revista se termina el domingo por la noche o el lunes de madrugada. Alrededor de un 30% está antes del viernes aunque varía de número a número. Pero casi nunca se tiene más de ese porcentaje.”



¿Cómo se vivió en la redacción el momento en que Fernando Alonso se proclamó por primera vez, en 2005, Campeón del Mundo de Formula 1?

“Fue como una válvula de escape. Había el convencimiento de que sería Campeón entre casi todos. Pero siempre están los imponderables. La serenidad con que afrontó Fernando el fin de semana, unido a la pasada de frenada de Raikkonen en la tanda decisiva de los clasificatorios, ayudó mucho. Cuando cruzó la meta fue como una liberación y creo que cada uno saboreó el momento a su manera. Fue muy grande. Uno de mis deportes en los que muchos de los protagonistas tienen rango de héroes, de leyendas. Donde no habíamos sido nadie. Y de repente teníamos un título con un chaval que, como luego se ha demostrado, no era flor de un día. Uno de los grandes del deporte. Recuerdo irme al Director, alma mater de Grand Prix, y felicitarle por la visión de haber creado la publicación. No hizo falta decir nada, con el ‘enhorabuena’ sobraba lo demás.”

Muy emotivo. Supongo que ha sido el momento más feliz en la redacción ¿No es así?

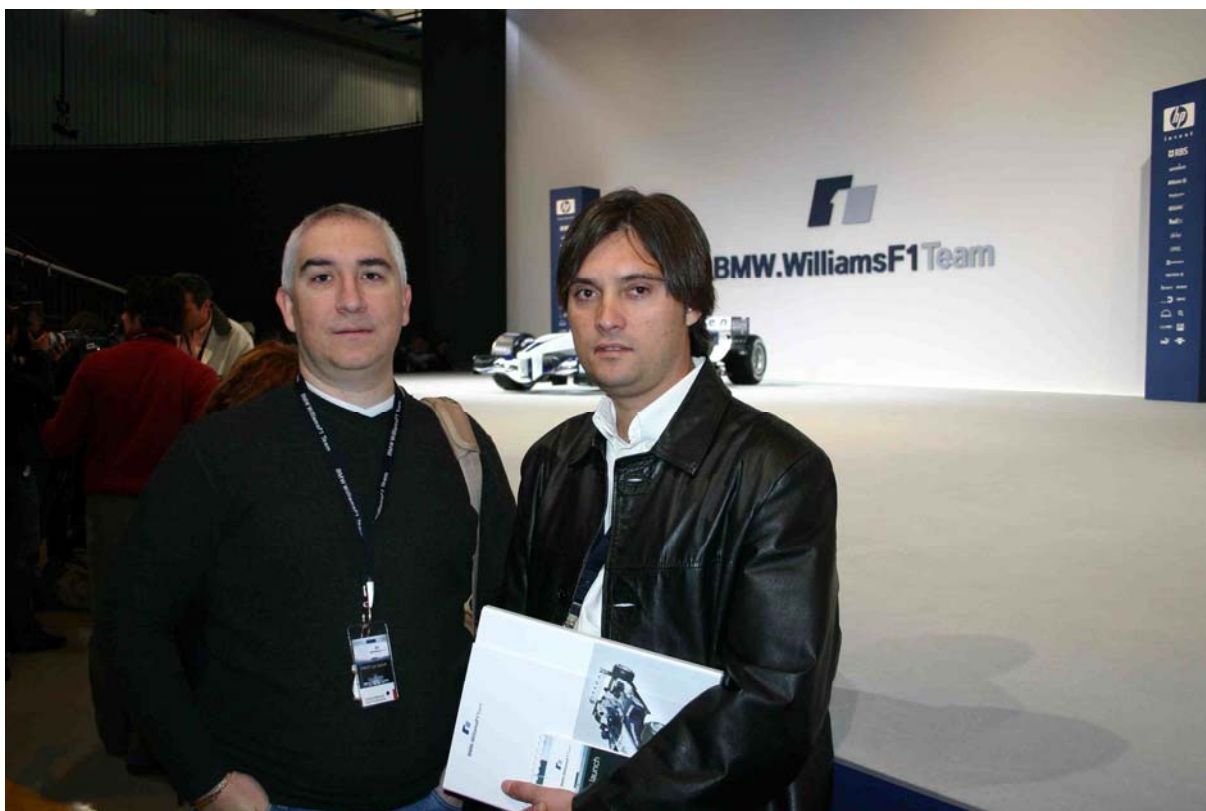
“Quizá sí fue el más feliz. Pero algunas de las victorias de Alonso han sido antológicas y las hemos vivido intensamente.”

¿Con qué victorias se queda?

“Ambas en Mónaco. Sobre todo la de éste año. La de Nurburgring fue absolutamente de locura y lo celebramos por todo lo alto. El repaso de Hungría en 2005 también fue para no olvidar. En cualquier caso todas las victorias de Alonso tienen un componente especial para nosotros.”

¿Y cuál ha sido el peor momento o el fin de semana más duro?

“El peor momento creo que fue el GP USA 05. A todo el lío se nos juntó el horario. Fue terrible. Éste año hemos pasado las de Caín más de un día por obra y gracia de Ron Dennis y sus adláteres.”



¿Puede profundizar en esto último? ¿Han sufrido directamente la guerra, llamémosla mediática, entre medios británicos y españoles a raíz de los problemas de Alonso con Ron Dennis y el hecho que la F1 sea una competición “inglesa” por decirlo de algún modo?

“Sí. Ha habido mucha tensión y momentos desagradables.”

Bueno, hablando de cosas menos tensas, tantas horas y tantas carreras, anécdotas divertidas habrán pasado unas cuantas, cuéntenos alguna.

“La verdad es que nos lo pasamos muy bien. Recordar una es muy difícil porque hay muchas. Hay una expresión mía que me rebozan a menudo. En una previa de Le Mans hablé de las miríadas de Porsche que participaban. En cuanto hay una cantidad respetable de algo me recuerdan el término.”

Tenemos 3 equipos españoles en las GP2 Series y 2 en las World Series. Ambos campeonatos han nutrido de muchos pilotos a la F1 en los 3 últimos años. Además este año está prevista la participación del equipo Epsilon-Euskadi en las 24h. de Le Mans ¿Cree que existen los mimbres para que estemos más cerca de un equipo español de F1?

“Lleva habiendo proyectos más o menos serios desde hace mucho tiempo. La verdad es que no lo veo. Ojalá, pero creo que no.”

¿Las 24 horas de Le Mans debe ser el próximo gran objetivo del automovilismo español?

“A nivel personal espero que sí. Pero no tiene, aún, el tirón mediático que daría la presencia de algún piloto de renombre.”



¿Qué pilotos españoles considera más preparados para ganar en esta mítica carrera?

“Carlos Sainz y Pedro de la Rosa, y el gran talento olvidado del automovilismo español: Antonio García. Antonio tiene unas manos privilegiadas y tiene mucha experiencia. Aunque el que lo tiene más cercano es Marc Gené con Peugeot.”

Me ha contado un pajarito que lo que de verdad le apasiona a usted son los rallyes.

“Es otra de mis pasiones. Me parece una especialidad arrebatadora a pesar de que esté hoy en día muy descafeinada. Pero pocas cosas igualan a lo que es seguir un rallye en su conjunto. Y sobre todo a vivirlo de noche. Eso desde fuera. Vivirlo desde dentro en cualquiera de los asientos es fascinante. Mi mayor experiencia es como copiloto. Y es muy intenso.”

¿En cuantos rallyes ha participado como copiloto?

“En más de diez, varios del Campeonato de España.”

¿Cómo valora la cancelación del Rally Dakar y el modelo propuesto de las Dakar Series?

“Aunque la seguridad debe estar por encima de todo, me parece un desastre absoluto. No entiendo como no había alternativas, o no se han buscado, al recorrido marcado. No entiendo por qué no se ha dejado a los participantes la decisión final. No entiendo para que quiere Francia o España o ambas el ejército y no se han ofrecido a escoltar a la caravana. Lo del Dakar Series me parece un engañabobos que puede acabar en fracaso absoluto. La esencia del Dakar era África. Esa era la magia y la atracción. El resto es otra cosa. Me parece muy lamentable que se prostituya el nombre Dakar para algo así. Aunque no quiera, a veces pienso que estaban locos por dejar África. Una verdadera pena.”



El WRC esta viviendo un dominio del binomio Citroen - Loeb como lo fue en la F1 con Ferrari y Michael Schumacher... ¿Dani Sordo podría ser el Alonso de los rallyes?

“Es difícil pero creo que no. Puede ser Campeón pero no es comparable el nivel de Alonso en la F1 con el de Sordo en el WRC. Alonso ganó con Schumacher en pista. Sordo ha visto como se retiraba Gronholm sin poderle ganar y tiene a Loeb muy por delante todavía en tierra. En asfalto si tuviera la oportunidad y le dejaran creo que podría ganarle más de una vez. Aun así, en cuanto empiece a ganar va a ser difícil pararle y está llamado a ser uno de los protagonistas. Pero Alonso está en otro nivel.”

¿Cree que la evolución de Sordo se esté viendo afectada al compartir equipo con Loeb y que a los mandos de un Ford, ya podría haber logrado la primera victoria?

“Seguramente sí. Pero creo que con Loeb está aprendiendo más de lo que lograría junto a otro piloto. Al revés. Creo que sigue evolucionando y este 2008 debe de confirmar las expectativas y mostrar una clara progresión.”

Aparte de ser redactor de Grand Prix Int., usted ha colaborado en otras publicaciones, modera foros, tiene su propio weblog... háganos un poco de todo ello y también de sus proyectos futuros.

“Empecé colaborando con alguna cosita en Auto-Hebdo. Después hice un programa de radio durante 13 años. Retransmití F1, rallyes y motos por radio a través de Internet. A la vez llegó la explosión de la red, los foros, los blogs. La verdad es que al final estás todo el día ocupado con todas estas cosas. Pero me encanta escribir, de lo primero que me viene a la cabeza, y el blog es un medio facilísimo de poder plasmar lo que te apetece. En cuanto al futuro tiene que ver con la televisión pero no puedo decir más.”

¿Cómo eran esas primeras colaboraciones?

“Crónicas sobre pruebas locales en Madrid.”

Y después vino la radio ¿cómo recuerda esos 13 años de retransmisiones y qué hacía exactamente?

“Hacíamos un programa semanal de una hora sobre la actualidad. Centrados en F1, Mundial de rallyes, motos y nacional de rallyes, trufado con actualidad de pruebas en Madrid. Se hacía corta una hora.”

¿Quizás por eso dio el salto a las retransmisiones de competiciones como la Formula 1? ¿Fue un cambio drástico pasar de hacer crónicas a comentar en directo?

“No, no, ni mucho menos. Era otra cosa más. Seguí con el programa un año hasta fichar por Grand Prix, y a la vez hacía las retransmisiones en la web de Todocoches donde tuve el privilegio de cantar la primera victoria de Alonso en Hungría”

Antes hablábamos del trabajo que representa tener la revista a punto el mismo fin de semana... supongo que su familia estará deseando que no se amplíe más el calendario de la F1. ¿Cómo conllevan usted y su familia el sacrificio de pasar tantas horas de trabajo el fin de semana, separados el uno de los otros?

“Bastante bien. Los coches, las carreras es una de mis pasiones. Poca gente tiene el privilegio de trabajar en algo que le apasiona. Mi familia lo entiende y respeta.”

Y para terminar, una batería de preguntas rápidas... ¿Qué circuito añadiría al calendario de F1, y cual quitaría?

“Que sean preguntas rápidas no implica que las respuestas lo sean (risas). Es una cuestión muy difícil. Si nos ceñimos a la actualidad en cuanto a que el circuito cumpla con los requisitos de seguridad y demás, Imola, Road América o Long Beach. Creo que pocos circuitos en el mundo ofrecen la belleza del trazado italiano. Road América porque es el mejor circuito rutero de Estados Unidos y Long Beach porque es un circuito urbano que me encanta.” No quitaría ninguno de los que hay. Sí haría unas modificaciones en Indianápolis. Bueno, sí, Hockenheim por la aberración que supuso cargarse el trazado largo.”

Dígame un piloto sobrevalorado de la actual parrilla de la F1, y otro infravalorado.

“Sobrevalorado, mmm, es difícil. Mark Webber. Había unas expectativas con él que no terminan de cumplirse. Aunque en estos casos la montura también influye. Infravalorado está Heidfeld. Nunca se ha llegado a apostar claramente por él y creo que es de lo mejorcito de la parrilla.”

Quien es más peligroso para la F1, ¿Max Mosley o Ron Dennis?

“Ambos han sido o son jefes de equipo. Ambos son británicos y ambos suelen mentir con naturalidad. Escoja usted.”

Usted es el entrevistado, así que le toca mojarse a usted.

“Creo que cada uno es su puesto tienen más peligro que una piraña en un bidé. Permítaseme el chascarrillo.” (más risas)

¿Una parrilla con grandes constructores o escuderías privadas?

“Como dijo Aristóteles ‘La virtud es el punto medio entre dos vicios opuestos: el vicio del exceso y el vicio del defecto.’, más o menos.”

¿La sorpresa del próximo Mundial? ¿Y la decepción?

“La sorpresa creo que va a ser Renault. Y tengo un especial interés por ver que tal lo hace Bourdais. La decepción mucho me temo que será Toyota una vez más.”

La última. Sólo puede elegir un deseo para 2008: Triple corona de Alonso, Éxito español en Le Mans o Mundial de Sordo en el WRC.

“La triple corona de Alonso. El resto puede esperar.”

Muchas gracias por concederme esta entrevista.

“A usted.”