

Riesgo y deporte

En moto por la Isla de Man

Isla de Man, entre Irlanda y Gran Bretaña, es un enclave de historia curiosa. Para los «moteros» es una **meca atractiva, aunque lo paguen con sangre**

TEXTO Y FOTOS: MIQUEL SILVESTRE

Algo más grande que Menorca, la Isla de Man alberga unos 65.000 habitantes. Anclada entre Irlanda e Inglaterra, fue reino vikingo durante la Edad Media y hoy es dominio personal de la monarquía inglesa. Es un país formalmente independiente. Sin embargo, el Reino Unido, que ejerce una especie de tutela, fue sancionado en su día por el Tribunal de Dere-

chos Humanos de Estrasburgo porque las leyes locales aún incluían la inhumana y arcaica pena de azotes. Orgullosos de mil años de democracia y del parlamento más antiguo de Europa, los manx tienen moneda, presupuesto, legislación y Administración propia. También un idioma celta similar al gaélico.

En apenas 572 kilómetros cuadrados hay parques naturales, pintorescos paisajes y monumen-

tos milenarios como la impresionante fortaleza de Peel. Se puede practicar senderismo, ciclismo, paseos a caballo o navegación a vela. Aunque lo que de verdad atrae miles de visitantes son las carreras de motos, especialmente el Tourist Trophy, quizá la prueba más antigua y emblemática del mundo, y donde los pilotos españoles no pueden participar desde que, en 1970, se matara Santiago Herrero.

Todos los caminos

El camino más directo para llegar es cruzar de Santander hasta Plymouth; de ahí, por carretera hasta Liverpool donde el ferry enlaza con Douglas, la capital. Sin embargo, mi trayecto es más largo. He recorrido Francia en moto hasta Roscoff, en la Bretaña, allí hay un ferry que conecta con el puerto irlandés de Rosslare. Zarpo desde Dublín y después de tres horas de navegación arribo a Douglas, cuya vida gira en torno al paseo marítimo. El olor a mar es penetrante cuando baja la marea. Los edificios tienen ese aspecto victoriano y decadente de las cosas empapadas por siglos de lloviznas y temporales.

Lo primero que veo es un curioso símbolo que recuerda mucho al escudo de la bandera de Sicilia. Es una cruz de tres piernas. Está por todas partes. Me explican que es una adaptación medieval del signo celta que representa el sol. O sea, una esvástica. En España tenemos algo parecido: el laburu vasco de cuatro brazos. Me llama la atención la cantidad de motos que se ven. La mayoría de los moteros son hombres curtidors, algunos muy mayores. No se lanzan ráfagas ni se muestran los dedos en V. Estos caballeros de las dos ruedas se saludan inclinando ligeramente la cabeza.

El circuito más duro

El circuito que les atrae a todos mide casi 38 millas y hay que dar seis vueltas. Se sale de Douglas en dirección oeste. A los lados de la carretera crece una exuberante vegetación salpicada de casitas, mansiones victorianas y abadías protestantes. Unas tres millas antes de llegar a Peel, se tuerce súbitamente en Ballacraigne Corner hacia el norte en un giro de noventa grados. De ahí hacia Kirk Michael el paisaje se espesa;



El legendario Joey Dunlop tiene su monumento. En la imagen, abrigado con la cazadora del autor de este reportaje



Una parada para contemplar el mar en el paseo marítimo de Ramsey y comentar el próximo encuentro del 25 de agosto

Riesgo y deporte En moto por la Isla de Man

(Viene de la página anterior)

do de Santiago Herrero. Se le ilumina la cara. Lo conoció cuando tenía trece años. «Ese año murieron cinco más». ¿Cómo fue? «Poco antes de Kirk Michael hay una curva de derecha seguida de otra de izquierda totalmente ciega. Santiago colisionó con otro piloto que circulaba más despacio». Paul, mi nuevo amigo me cuenta que está escribiendo un libro sobre los noventa memoriales que hay diseminados por el circuito. Para tener uno hay que hacer una donación de unas 300 libras.

Desde 1907 han muerto unos 250 pilotos en estos circuitos. Es un disparate. Pero Paul se encoge de hombros y con cierto fatalismo dice: «No, esto es la Isla de Man»



Un rincón de Douglas, capital de la Isla de Man

Lamentablemente, Santiago no tiene memorial. ¿Cuántos pilotos han muerto desde 1907?—le pregunto—. «Unos 250». ¡Pero eso es un disparate! —exclamo—. Paul se encoge de hombros y contesta con cierto fatalismo: «No, esto es la Isla de Man».

Pruebas clásicas

El domingo hay excursión de motos antiguas. Los conductores son gente mayor que viste cuero negro y adora sus viejos cacharros. Hay muchas Triumph, Velocettes y alguna Norton. Joe me hará de guía. 69 años y buen aspecto, aunque le faltan unos cuantos dientes. Una característica muy común entre los isleños. Joe me cuenta que hoy los manx son minoría. El resto son inmigrantes ingleses, escoceses, galeses e irlandeses que trabajan en la industria bancaria. Quizá consigan que un día se prohíban las carreras. No las han vivido desde niños y para ellos son sólo una molestia que paraliza la isla durante una semana.

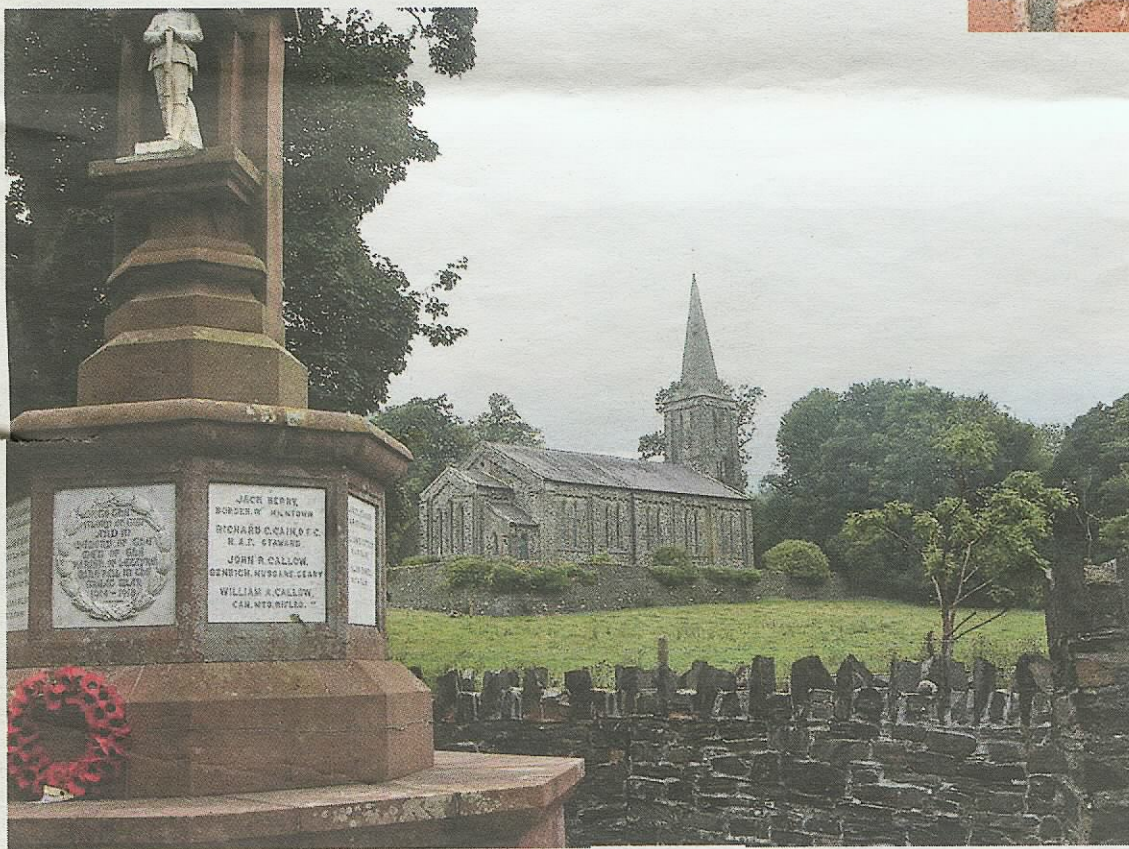
Joe me lleva por carreteras secundarias, estrechas y con magníficas vistas sobre los prados verdes. El sol resplandece y todo brilla bajo su luz. En los bordes brotan brezos, árboles, arbustos y matorrales. Todos pugnan por engullir el asfalto. La Velocette no es muy potente, pero en los descensos vuela a 100 por hora, una velocidad de vértigo para estas curvas. Joe las coge con una destreza que me admira.

En la playa de Ramsey hay uno de esos típicos pasadizos de madera que se meten en el mar. El paseo marítimo está plagado de chalets y apartamentos de verano. Al final, en una terraza soleada, están los veteranos tomando té y hablando de los viejos buenos tiempos. Me despido de ellos y regreso a Douglas por la montaña. El domingo aun hay más motos haciendo curvas. Embarco y viajamos dulcemente por una mar en completa calma.

Me siento en cubierta mientras el sol calienta mi piel. Escribo en una libreta. Es una sensación extraña haber visitado un lugar donde las motocicletas no son tenidas por artefactos del diablo, donde no hay un maldito quitamiedos y donde los moteros se saludan cortésmente con un movimiento de cabeza. Quizá toda esta peligrosa y antigua magia de curvas y baches acabará siendo extinguida por una sociedad moderna, asustada e histérica, pero ahora sé que mientras sobrevivan las carreras en la Isla de Man, sobrevivirá el recuerdo de los humildes pilotos que como Santiago Herrero escribieron con su propia vida la tremenda y gran leyenda del Tourist Trophy. ■



Una serie de placas recuerdan a los deportistas que han dejado su vida en los circuitos. La placa de Santiago Herrero está entre ellas. La muerte del piloto español cerró la participación oficial de otros españoles en las pruebas —siempre arriesgadas— que se celebran en este lugar



Calma, prados verdes y memoria victoriana forman parte del paisaje que los motoristas ven pasar

en muchos tramos los árboles abrazan sus copas creando un techo vegetal sobre el piloto.

La emoción que siento me recuerda a la que embarga al peregrino en el Camino de Santiago: de algún modo se percibe la energía de los que pasaron antes por aquí. Hay curvas ciegas, baches, cambios de rasante imprevistos, bordillos, estrechamientos, puentes y muchas zonas urbanas. Se le pone a uno la piel de gallina al pensar que el record está en 130 millas por hora, sobre todo al ver numerosos cadáveres aplastados

de conejos y erizos. Imaginar lo que puede suponer atropellar uno a 254 km por hora hace que inmediatamente afloje el puño. A partir de Kirk Michael la vía va girando poco a poco hacia el este. Es quizá la parte más bella. Atraviesa tupidos bosques y prados verdísimos donde pastan indiferentes las vacas y los corderos. Se entra en Ramsey por una estrecha calle. En un cruce espeluznante se tuerce hacia el sur para regresar a Douglas por la montaña. La subida se inicia con un giro de 180 grados que preludia una

sucesión de curvas por un paisaje desolado.

La marca de los memoriales

En la montaña encuentro la estatua dedicada al irlandés Joey Dunlop, rey del TT con 26 victorias y que murió en Estonia en el 2000. Abrigo al campeón con mi

Hay curvas ciegas, baches, cambios de rasante imprevistos, bordillos, estrechamientos y muchas zonas urbanas. Correr por aquí pone la piel de gallina

chaquetón de Bultaco. También los Dunlop merecen un homenaje. Su hermano, Robert Dunlop, otro héroe de los circuitos, se mató en julio en una carrera en Irlanda. Sus tres hijos le salieron pilotos. Dos días después, con el cuerpo insepulto del padre, Michael Dunlop ganó la prueba de 250 entre una gran conmoción. Alguien que estuvo allí me contó que ese día vio llorar a hombres grandes como castillos.

Campeones con Ossa

Estoy a punto de terminar la vuelta y no he visto nada que recuerde a Santiago Herrero. Posiblemente nadie sepa ya que en 1970 los pilotos eran humildes, conducían sus propias caravanas, dormían en tiendas de campaña y se reparaban los huesos rotos con escayola y médicos locales. Santiago pudo ser un campeón con Ossa, pero se dejó la vida en una curva antes de tiempo. Siento que no es justo que no haya un solo vestigio que honre su memoria en esta tierra donde vino a morir detrás de un sueño.

Enfrente de la meta está el cementerio de Douglas. Al final del sendero de grava descubro un muro con una placa dedicada a la memoria de los pilotos fallecidos. Es el Memorial Wall. Hay placas más pequeñas. La última es para Santiago Herrero. Luego me enteraría de que la pusieron allí los chicos del Motoclub La Maneta. Corto unas humildes flores. Se acerca un hombre de unos sesenta años y me pregunta qué estoy buscando. Contesto que el recuer-

(Pasa a la página siguiente)