

El riesgo de competir a 190 km/h con 14 años

La muerte de Marcos Garrido en Jerez reabre el debate sobre la precocidad en el motociclismo, un deporte de alto riesgo en el que se puede rivalizar desde los diez años

NADIA TRONCHONI [Twitter](#)

Barcelona 26 MAR 2019 - 09:58 CET



Marcos Garrido, con el dorsal 36, en competición. CIRCUITO DE JEREZ

Marcos Garrido (Rota, Cádiz; 14 años) jugaba al fútbol en el Rosario, el equipo de su pueblo. Además, le chiflaban las motos. Y se confesaba fan de Valentino Rossi. Con seis años ganó el Trofeo Andaluz Copa Sur con una minimoto de esas que apenas miden medio metro y alcanzan los 40 km/h. Este domingo participaba en una carrera en el circuito de Jerez cuando sufrió un accidente. Lideraba la prueba cuando se fue al suelo al cabo de seis vueltas, a la entrada del tercer viraje del trazado andaluz. Y tuvo la mala fortuna de que le golpeará el piloto que le

seguía en segunda posición. Falleció en el Hospital General de Jerez, a donde había sido trasladado con urgencia, una hora después de ser ingresado.

Su muerte reabre el debate sobre la edad idónea para iniciarse en los deportes de motor. Un debate social en un país como España, líder en las competiciones internacionales de velocidad, en que los adolescentes crecen con referentes como Márquez o Lorenzo. La Federación Española de Motociclismo (RFME) concede licencias a pilotos partir de los seis años, aunque la edad de competición mínima en circuitos de velocidad son los 10. El año pasado participaron 136 niños, de seis a 12 años, en la Copa de España de mini velocidad, con carreras en circuitos de *karting*.

UN REFERENTE MUNDIAL EN COMPETICIÓN

Hasta 12 circuitos de velocidad hay en España. Una de las claves del éxito del motociclismo español en competiciones internacionales es la cantidad de pistas, homologadas por la Federación Internacional y consideradas de las más seguras del mundo. Cuatro de esos circuitos se integran en el calendario del Mundial: Jerez, Montmeló, Alcañiz y Cheste.

Múltiples categorías de cilindradas pequeñas. Otro de los factores que influye en la proyección de España como modelo de éxito es la multitud de categorías intermedias para facilitar el salto al Mundial. Desde minimotos, a motos de 300cc o 600cc, de 4T, pasando por motos de 85cc.

A partir de seis años la RFME concede licencias. Son licencias de entrenamiento; para competir en circuitos grandes es necesario tener los 10. Todos los menores requieren de autorización paterna.

La categoría en la que participaba Garrido, SP300, del campeonato andaluz y puntuable para el Campeonato Interautonómico de Velocidad (CIV) que se disputa en una decena de circuitos españoles, permite correr a chicos a partir de los 14 años. Pone en pista motos de 300cc, similares a las Moto3 de la categoría pequeña del Mundial, pero al ser motos de serie adaptadas para la competición tienen menos velocidad punta y son más pesadas. Estas motos no tienen control de tracción y está limitado tanto el peso de la máquina como las revoluciones por

minuto. En el caso de la moto del piloto de Rota, una Yamaha YZF-R3, el peso mínimo es de 138 kg y las revoluciones se limitan a 13.100 rpm.

La Federación Andaluza de Motociclismo (FAM), organizadora del evento en Jerez, no ha podido confirmar a qué velocidad rodaban los pilotos en el momento del accidente que acabó con la vida de Garrido. Si bien, la Yamaha R3, una moto de calle —para la que no tendría licencia hasta cumplir los 18 años—, alcanza los 190 km/h.

Garrido era un adolescente espigado, delgado y alto, y aunque no constan los datos sobre su altura y peso, aspectos de la fisonomía que seguramente deberían tenerse en cuenta, fuentes del CIV aseguran que medía cerca de 1,70cm y pesaba más de 55kg. Pep Font, psicólogo deportivo del CAR de Sant Cugat, cree que las federaciones y los organizadores de las carreras deben asegurarse de que los riesgos que se corren sean razonables. “Por eso hay que tener en cuenta la edad, en relación con el peso y la potencia de las motos”. Si bien, la única limitación es la edad.

“Cada vez insistimos más en la seguridad. Todos los circuitos han mejorado para que no se produzcan impactos en caso de accidente contra ningún objeto, por eso las escapatorias, las protecciones... Pero lo que no podemos controlar es que haya una caída y el piloto quede indefenso. Si viene un vehículo por detrás, el impacto supera los 80 km/h y el golpe se sucede en una zona vital puede darse este desastre” declaraba el presidente de la RFEM, Manuel Casado, a TVE.

Pero ¿está un adolescente preparado psicológicamente para competir con motos que ni siquiera podría pilotar fuera de un circuito de velocidad? En opinión de Casado, es difícil evitar que los pilotos empiecen a competir a edades muy tempranas, pero “hay que tratar de mantener un equilibrio. Y que las medidas de seguridad garanticen que los casos como este sean prácticamente inexistentes”.

Banalizar las lesiones

“Un menor, por definición, no tiene la madurez necesaria para asumir ese riesgo. Aunque cada uno es distinto y seguro que encontraríamos a alguno que sí es lo

suficientemente maduro”, señala Pep Font, que ha tratado a multitud de pilotos. El psicólogo opina que una de las claves es la percepción del riesgo. “El riesgo de lesionarse en un circuito es más alto que el que se corre en la vida cotidiana, pero no sé si tanto el riesgo de perder la vida. No hay más que revisar las muertes en carretera este fin de semana [16 fallecidos en el fin de semana más trágico desde hace un año]. La diferencia en este caso es que el chico corría por diversión. Y ese es un riesgo evitable”, apunta.

El problema, añade, es que “todos aceptan con una naturalidad tremenda romperse la clavícula. Porque ven que uno se rompe y al día siguiente está compitiendo. Se banalizan las lesiones y la importancia de estas”. Las fracturas se dan por habituales. “Y, además, se publicita la rápida recuperación de los pilotos. ‘Está hecho de otra pasta’, dicen los médicos. Esa es la imagen que impregna a todos los chavales y es lo que hace que no tengan una lectura apropiada del riesgo que corren”, concluye Font.

CIRCUITOS MÁS SEGUROS, MUERTES QUE SIGUEN SIENDO INEVITABLES

N. TRONCHONI, BARCELONA

La noticia del accidente de Marcos llega un año después de la de la pérdida de Andreas Pérez, otro chico de 14 años fallecido en Montmeló, y pone el foco en la edad del corredor, más que en la seguridad de la competición, una prioridad para los organizadores. La edad mínima para acceder al Mundial de Motociclismo es ahora de 16 años. “Los circuitos, el asfalto, la pintura, las escapatorias..., han dado un paso importantísimo en materia de seguridad”, señala Jorge Martínez Aspar, ex piloto y director de la escudería Ángel Nieto, con equipos en las categorías más pequeñas del Campeonato de España y que recuerda que en su época se corría en los polígonos de los pueblos y los cascos, guantes o monos eran poco seguros. “Antes se corría por donde se podía, especialmente por los pueblos. Afortunadamente ahora en España hay 12 circuitos, nada menos. Y los chicos tienen escuelas de pilotos. Además, el salto antes era más grande, pasabas de un campeonato regional al Mundial”, señala.

Hoy, en todas las categorías del mundial el *airbag* en los monos es ya de uso obligatorio, aunque no lo es en las competiciones tuteladas por la Federación Española. “Todos los

implicados buscamos la máxima seguridad. Pero el riesgo existe. Sobre todo si caes, te quedas en la pista y otro piloto te da un golpe. Eso no se puede evitar”, insiste Aspar. Un atropello en pista fue lo que terminó con la vida de Garrido; así murieron también Tomizawa (Moto2, 2010), Simoncelli (MotoGP, 2011) o Andreas Pérez, que corría el Mundial Junior de Moto3. Luis Salom (Moto2) pereció en 2016 en Montmeló tras chocar a toda velocidad contra unas protecciones.