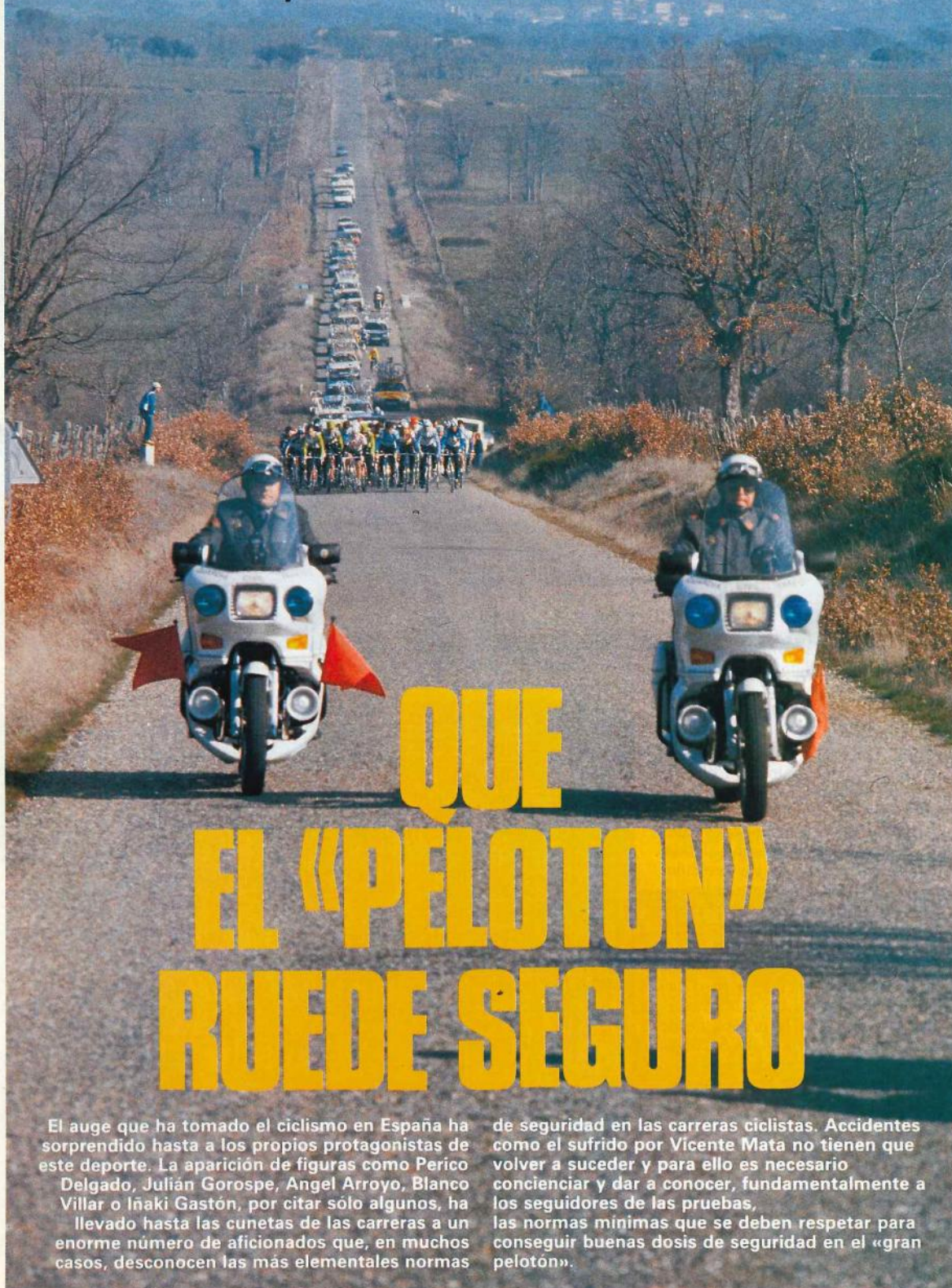


Los aficionados no siempre colaboran con los agentes de tráfico que escoltan las carreras ciclistas



QUE EL «PELOTON» RUEDE SEGURO

El auge que ha tomado el ciclismo en España ha sorprendido hasta a los propios protagonistas de este deporte. La aparición de figuras como Perico Delgado, Julián Gorospe, Angel Arroyo, Blanco Villar o Iñaki Gastón, por citar sólo algunos, ha llevado hasta las cunetas de las carreras a un enorme número de aficionados que, en muchos casos, desconocen las más elementales normas

de seguridad en las carreras ciclistas. Accidentes como el sufrido por Vicente Mata no tienen que volver a suceder y para ello es necesario concienciar y dar a conocer, fundamentalmente a los seguidores de las pruebas, las normas mínimas que se deben respetar para conseguir buenas dosis de seguridad en el «gran pelotón».

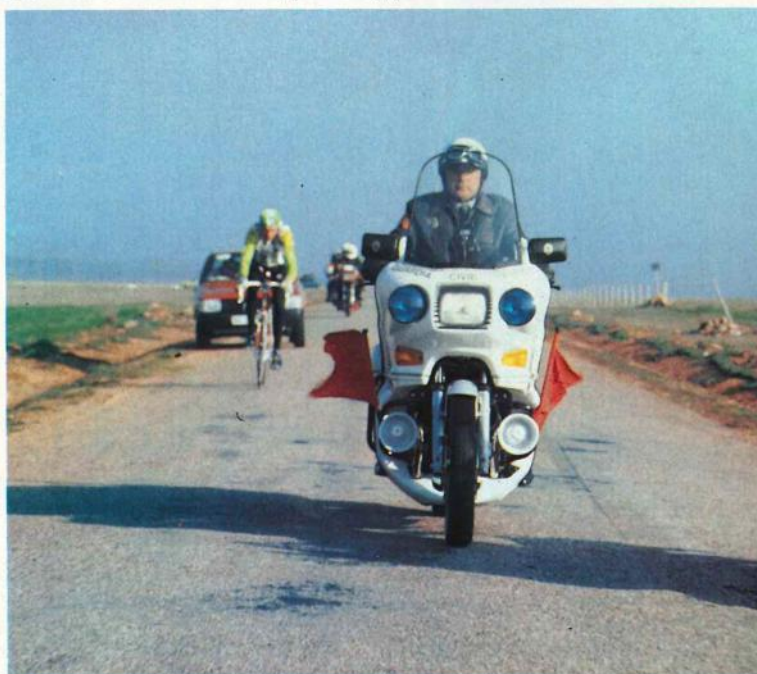


El «abrecarreras» va deteniendo los coches junto a la cuneta. La Guardia Civil prefiere utilizar un coche a un motorista, por la megafonía.

ESTAMOS en el Trofeo Luis Puig, prólogo a la Vuelta a la Comunidad Valenciana. Vicente Mata, un neoprofesional del equipo Colchón CR, marcha descolgado de la marcha del pelotón. En la bajada de un puerto, Vicente se lanza «a tumba abierta», tratando de ganar segundos al pelotón. El «bandera verde» de la Guardia Civil marcha detrás, dando de nuevo paso a los vehículos apartados por los «banderas rojas» al arcén mientras pasa la carrera. En una curva de la bajada, tomada por Mata por la izquierda para trazar mejor, un aficionado, y también ciclista, arranca su coche y, sin esperar el paso del «bandera verde», vuelve a la carretera para llegar a ver la prueba desde otro punto... Vicente Mata encontró la muerte por la imprudencia —o el desconocimiento— de un aficionado.

BANDERA ROJA, BANDERA VERDE

Tras el accidente de Vicente Mata, algunos culparon a la Guardia Civil, pero lo cierto es que si los aficionados respetaran las escasas normas de seguridad, accidentes como el de Vicente Mata no tendrían por qué volver a repetirse. «En carreras importantes



El «bandera roja» va abriendo la prueba. Los vehículos deben detenerse en un lateral y no volver a circular hasta que el «bandera verde» les permita hacerlo.

**Jesús Blanco Villar,
ciclista profesional:**



«Lo de Vicente puede ocurrir en cualquier momento»

SOBRE todo a consecuencia del accidente sufrido por Vicente Mata, se habla bastante de la inseguridad de los profesionales en las carreras ciclistas. Jesús Blanco Villar también cree que existe esta falta de seguridad: «En estas últimas carreras de Levante y por ahí, se ha visto que ha habido muchos accidentes y estamos un poco molestos. Últimamente está ocurriendo más que nunca».

—¿Cuál crees que puede ser el motivo?

—No lo sé. Pienso que los circuitos y los recorridos deberían vallarlos un poco más, al estilo del Tour de Francia; no digo que lleguen a tanto, porque aquello es un mundo aparte. Pero las organizaciones deberían darse cuenta de que nosotros nos jugamos la vida todos los días en la carretera, y encima que vayamos inseguros no es correcto.

—Entonces, ¿crees que la desgracia que le sucedió a Vicente Mata es algo que puede volver a ocurrir?

—Sí. Dios quiera que no vuelva a suceder. Pero, desgraciadamente, tal y como están las cosas hoy en día, puede ocurrir en cualquier momento.

Le ocurrió a él como le podía haber pasado a otro y en cualquier carrera, sobre todo en estas de principio de temporada. En pocas ocasiones me había visto tan inseguro en carrera como en estas primeras pruebas.

—¿Más Guardia Civil o más protección por parte de la organización de cada prueba?

—Necesitamos la ayuda de todos. Habría que poner en los circuitos unas cintas o unas vallas; no sé, pero algo para que la gente no se ande cruzando.

—¿Dónde se corre más peligro, delante o atrás, en cola del pelotón?

—En todos los lados. En el caso de Vicente Mata fue mala suerte. Iba atrás, había pinchado; el coche que estaba allí vio pasar el paquete y creyó que no había nadie, salió... Pero también puede ocurrir delante. Pasa un grupo y de una calle puede salir un coche o cualquier cosa.

—¿No habrá que pedir una colaboración especial a los aficionados que acuden a presenciar las carreras?

—También, porque en carrera vamos prácticamente ciegos, a lo nuestro, y no podemos ir pendientes de las calles y cruces que hay.

—nos comenta un capitán de la Guardia Civil—, normalmente el usuario de la carretera colabora. El problema es que existen un montón de carreras pequeñas y al ciudadano se le molesta con mucha frecuencia. Y se cansa.»

Las normas son bien sencillas: Delante del pelotón —o de algún escapado, si lo hubiese— marcha un coche o un motorista de la Guardia Civil. Los miembros de la Benemérita prefieren, por cuestiones de comodidad y eficacia, el coche, ya que éste cuenta con servicio de megafonía. Este «abrecarreras», que marcha con varios minutos de ventaja respecto al primer corredor, va haciendo parar junto a la cuneta a los vehículos que circulan, inmovilizándolos hasta que pase toda la carrera. Detrás, varios motoristas escalonados, con bandera roja, van cuidando que ningún vehículo se encuentre de frente al pelotón lanzado. Y por último, detrás del pelotón o del último rezagado, marcha un motorista, con bandera verde, dando nuevamente paso a los vehículos parados junto a la cuneta.

Pero ésta no es la única medida de seguridad que se da a las pruebas ciclistas. Miembros de la Guardia Civil, si se trata de carreteras, y Policía Municipal o Policía Nacional en núcleos urbanos, si existiera el cuerpo, vigilan los cruces. Cumpliendo un plan previamente establecido y de acuerdo con un horario, también preestablecido, pero que va siendo alterado por el Jefe de Orden según va transcurriendo la carrera, se cortan los cruces importantes y en confluencias de vías se para a los vehículos.

Evidentemente, lo ideal sería que las pruebas ciclistas estuviesen rodea-

Es fundamental la coordinación en los cruces, aunque resulta imposible poner un agente en cada camino vecinal.





Los rezagados y escapados son el verdadero peligro para la seguridad. Entre ellos y el pelotón se suelen «escapar» algunos vehículos que deberían estar detenidos.

das de un sistema de seguridad similar al del Tour de Francia. En la ronda francesa se moviliza no sólo a la policía, sino incluso al ejército. De esta forma, se consigue un cordón de seguridad casi perfecto, cubriendo prácticamente hasta los caminos de herradura. Mandos de la Guardia Civil nos han comentado que «es imposible que en todas las carreras haya un guardia civil en cada salida y en cada camino para evitar que alguien pueda salir en mitad de la prueba. No existen efectivos —continuaban— para cubrir el promedio ideal de que haya un agente cada dos ciclistas».

FUGADOS Y REZAGADOS, EL PELIGRO

Pero la Vuelta Ciclista a España no es el Tour de Francia, ni las pruebas de un día, uniprovinciales o de categorías inferiores, gozan de la misma protección que las grandes rondas profesionales.

En este tipo de carreras el peligro surge cuando algún corredor marcha escapado o algún otro se descuelga del gran pelotón. Este tipo de incidencia provoca un reparto de las fuerzas que custodian la prueba. Y lo que es más peligroso: mueven la impaciencia de los conductores apartados a la cuneta por la Guardia Civil, y de algunos aficionados que quieren acudir a otro punto de la carretera desde donde ver pasar a sus ídolos.



Atención a la Vuelta a España

ABRIL

23. 1.ª etapa: Benidorm-Benidorm.
24. 2.ª etapa: Benidorm-Albacete.
25. 3.ª etapa: Albacete-Valencia.
26. 4.ª etapa: Valencia-Valencia.
27. 5.ª etapa: Valencia-Villarreal.
28. 6.ª etapa: Salou-Barcelona.
29. 7.ª etapa: Barcelona-Andorra.
30. 8.ª etapa: Seo Urgel-Cerler.

MAYO

1. 9.ª etapa: Benasque-Zaragoza.
2. 10. etapa: Zaragoza-Pamplona.

3. 11. etapa: Miranda de Ebro-Alto Campoo.
4. 12. etapa: Santander-Lagos Covadonga.
5. 13. etapa: Cangas Onís-Oviedo.
6. 14. etapa: Lluarca-El Ferrol.
7. 15. etapa: El Ferrol-La Coruña.
8. 16. etapa: La Coruña-Vigo.
9. 17. etapa: Ponteareas-Ponferrada.
10. 18. etapa: Ponferrada-Valladolid.
11. 19. etapa: Valladolid-Valladolid.
12. 20. etapa: Barco Avila-Avila.
13. 21. etapa: Avila-Segovia.
14. 22. etapa: Segovia-Villalba.
15. 23. etapa: Alcalá-Madrid.

Es precisa una campaña de concienciación

CHICO PEREZ (*)

NUEVAMENTE, en el transcurso del Trofeo Luis Puig, el ciclismo se vistió de luto. El joven corredor Vicente Mata era atropellado por un automóvil que circulaba en dirección contraria a la carrera. No es momento de lamentar más la muerte del corredor de Villarreal —todos seguimos sintiéndola—, sino de intentar por todos los medios que Vicente Mata sea la última víctima del ciclismo en competición.

Como hombre que desde hace veinticuatro años sigue como periodista del ciclismo profesional, tengo que dejar



Que Vicente Mata sea el último.

bien clara una cosa. Y ésta no es otra que destacar como se merece la labor —indispensable— de la Guardia Civil de Tráfico en las pruebas ciclistas de todas las categorías que se celebran en España. He dicho en más de una ocasión, y vuelvo a repetir ahora, que sin la extraordinaria colaboración de la Guardia Civil de Tráfico sería imposible celebrar una sola prueba ciclista en carretera en España. Los motoristas que convoyan las pruebas ciclistas realizan su trabajo de una forma abnegada —en algunas ocasiones, con riesgo de sus propias vidas— y perfecta. Es decir, que controlan con la debida anticipación el tráfico contrario a la carrera, haciendo detener a todo vehículo que circula en contra del pelotón o de los escapados, en caso de que hubiera alguna fuga de corredores.

Pero el verdadero problema existe cuando la carrera viene rota en distintos grupos de corredores. Los motoris-

tas que abren carrera paran, como es su obligación, a todo vehículo que circula en contra del escapado o escapados que marchan en cabeza de carrera. Pero, ¿qué sucede después que ha pasado el grupo de cabeza? Aquí está el auténtico nudo gordiano de la cuestión. Los motoristas han detenido los vehículos que circulan en contra de los escapados, pero estos vehículos, una vez que ha pasado el grupo y cuando ven que no viene nadie, se ponen en movimiento. Aquí, en este momento, surge el peligro para los corredores que vienen en el resto de grupos en que se ha partido el pelotón. Puede suceder, es probable, que sea tal la batalla que el pelotón se rompa en tantos grupos que no haya motoristas para proteger a todos los grupos o corredores sueltos. Si esto sucede —que es posible, insisto—, en cualquier curva puede venir otro caso parecido al que costó la vida al malogrado Vicente Mata. Y esto hay que evitarlo. ¿Cómo? Aquí nada pueden hacer el oficial y el grupo de motoristas que componen el grupo de la Guardia Civil de Tráfico que velan por el control y seguridad de la prueba ciclista.

Para intentar evitar que los vehículos que han detenido los motoristas abrecarreras se pongan en marcha hasta que lleguen los motoristas con bandera verde —que significa el fin de toda prueba ciclista— es necesario, y cuanto antes mejor, que la Dirección General de Tráfico ponga en marcha una gran campaña nacional de concienciación y sensibilización del automovilista, para que cuando sea detenido por los motoristas que preceden a una prueba ciclista, no se mueva hasta que llegue otro agente que le dé la orden de continuar su marcha. Para que Vicente Mata sea la última víctima del ciclismo en competición es **INDISPENSABLE** que la campaña más arriba mencionada se lleve a cabo cuanto antes. Mientras esto no se haga y no se castigue a los infractores con severas sanciones, seguirán surgiendo coches «asesinos» en cualquier curva de una prueba ciclista, que siguen la vida de un joven como era Vicente Mata, que buscaba a través del ciclismo ganarse honradamente su sustento. De nada sirve el extraordinario trabajo de los motoristas a lo largo de cientos de kilómetros en cada etapa, si los automovilistas, ahora por desconocimiento, se ponen en marcha cuando aún quedan corredores por pasar a la altura en que fue detenido su vehículo por el abrecarrera. Es urgente la campaña de mentalización del automovilista para con las carreras ciclistas. Y cuanto antes, mejor.

(*) Periodista especializado en ciclismo

No es que la Guardia Civil o que las fuerzas de seguridad no cumplan con su labor; es que algunos ciudadanos, aficionados o no, por desconocimiento o por imprudencia —que en estos casos roza la temeridad— se saltan las normas y las indicaciones de las fuerzas que custodian la prueba. Concretamente, el pasado domingo 15 de marzo, en el Gran Premio de Castilla y León —donde gracias a la colaboración y amabilidad de la Guardia Civil pudimos obtener las fotografías que ilustran este reportaje— pudimos constatar que varios vehículos, tras echarse a la cuneta obediendo la orden del «abrecarreras», una vez pasado el ciclista que marchaba escapado volvían a la carretera con el peligro de encontrarse de golpe con el pelotón que iba detrás. Y no creemos que nadie pueda alegar la excusa de que creía que habían pasado todos los corredores, porque sólo había pasado uno. Pues en esta prueba del Gran Premio de Castilla y León, perfectamente organizada por la Guardia Civil, con un despliegue importante de fuerzas, entre el escapado y el pelotón llegó a circular, «entre banderas», ¡un camión! Tuvimos suerte y no se produjo ninguna desgracia, pero podría haberse repetido el accidente que costó la vida a Vicente Mata.

UN GRUPO ESPECIALIZADO

Los servicios de vigilancia y protección en carreras ciclistas por parte de la Guardia Civil no se cubren siempre con los mismos agentes. Normalmente se hace por turnos, y más cuando se trata de carreras ciclistas de importancia menor, como puedan ser pruebas de un día, de carácter provincial o de categorías juveniles. Se trata de servicios cansados, pues, como nos decía un oficial de la Benemérita, «*ir detrás de una caravana ciclista, a 30 ó 40 por hora, no resulta nada divertido*».

Muchos de los profesionales que se mueven alrededor del mundo del ciclismo defienden que los guardias civiles que custodian las pruebas ciclistas sean siempre los mismos. Es decir, apoyan la creación de un grupo especializado en el seguimiento, coordinación y custodia de carreras ciclistas. De alguna forma, esto se hace en grandes pruebas como la Vuelta Ciclista a España, donde miembros del Cuerpo expertos en esta labor son acompañados por «novatos» que son de esta forma van fogueándose.

No obstante, en el caso de las carreras más modestas, el atender, por parte de la Guardia Civil, a la seguridad de la carrera deja desatendidos otros

servicios que, normalmente, la Guardia Civil de Tráfico suele cubrir.

Uno de los puntos más importantes para la seguridad de la carrera es el cierre de los cruces y de las confluencias desde el paso de los «banderas rojas» hasta el último ciclista, cuando el «bandera verde» dé paso a los vehículos detenidos. Es fundamental que no haya vehículos que circulen entre los posibles escapados o rezagados. Este es el peligro fundamental para los ciclistas profesionales durante las carreras. Al conductor del vehículo siempre le parece que va a tener tiempo para echarse a un lado, porque va a ver la caravana multicolor desde lejos y con tiempo. Por una imprudencia de este tipo, Vicente Mata se encontró, de frente, un coche en su trayectoria, lo que le costó la vida. En este sentido, es importante que los aficionados colaboren con la Guardia Civil, al igual que los ciudadanos que circulan por las carreteras y ven interrumpido su paso por una carretera ciclista.

«El problema —resumen un oficial de la Guardia Civil— es que, por muchas motoristas que acompañen a la prueba, no pueden nunca ser tantos como para ir un motorista por cada dos ciclistas. Cuando el pelotón se fragmenta, el ciudadano no entiende que tiene que esperar hasta la "bandera verde". Se aburren y salen. El peligro está en cuanto un ciudadano, que ha sido parado por el "abrecarreras", reanuda la marcha. Se puede encontrar con una sorpresa de golpe. Y no sólo él, sino el ciclista que, normalmente, no mira nada.»

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE



Joaquín Pérez Soliva,
director deportivo del Colchón CR,
equipo en el que corría
Vicente Mata

«Los agentes deberían estar más preparados para las carreras»

La opinión de Joaquín Pérez Soliva es, al mismo tiempo, parcial e importante. Parcial, porque Vicente Mata era corredor de su equipo, e importante porque vivió el problema de la inseguridad de los profesionales de la bicicleta muy de cerca, casi en carne propia.

—Lo primero que habría que hacer es publicar un código para que todos los vehículos, cuando ven una carrera, se paren. Y segundo: la Guardia Civil debería estar más preparada para seguir una carrera ciclista, porque eso no es cosa de risa. La prueba está en la muerte de Mata. No podemos echar la culpa a Tráfico, porque fue el coche quien iba deprisa, pero tendríamos que hacer lo mismo que en Francia: una patrulla de equis hombres preparada para dirigir carreras y llevarles a todas las pruebas importantes.

—La Guardia Civil dice que ellos

no pueden controlar que, de cada esquina o cada camino, salte alguien que pueda hacer una «burrada».

—Por descontado. Siempre existe alguno que se suele pasar, pero pienso que existen jóvenes que están preparados, que tienen ilusión y que les gusta la bicicleta, que eso es también importante.

—¿No es más importante concienciar a los espectadores de que tienen que respetar una serie de normas; de que no pueden salir hasta que pase el «bandera verde»; de que tienen, en resumen, que tener cuidado porque están jugando con las vidas de sus ídolos?

—Sí, y la prueba la tienes en que quien atropelló a Mata es un aficionado al ciclismo. El ciclismo está en auge y los coches cada vez respetan más a las bicicletas, pero siempre hay alguno que hace una burrada.



El «bandera verde» da paso libre a los automovilistas para continuar su circulación. Siempre marcha uno tras el pelotón. No pase hasta verlo; lo contrario es poner en peligro a los corredores.