



Motos que salvan vidas

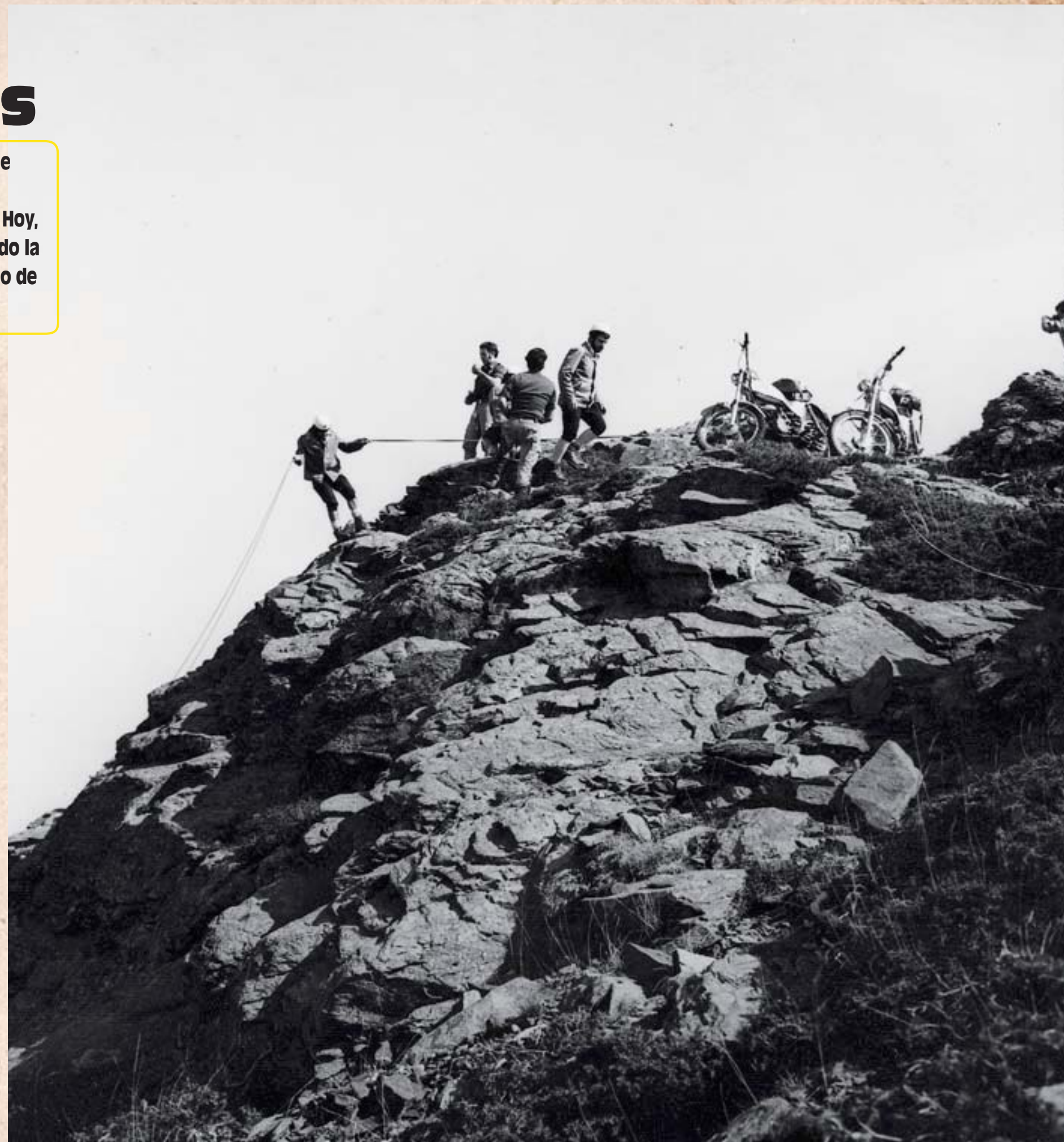
Salvar vidas gracias a la utilización de motos de montaña fue la bandera de la que en su día se denominó Unidad Moto Alpina de la Cruz Roja. Hoy, casi 25 años después de su disolución, ha surgido la idea de recuperar o poner en marcha un cuerpo de características similares a aquél.

En un momento en el que los deportes de aventura están en pleno auge, en el que cada vez son más las actividades deportivas, educativas o de ocio que se hacen durante todo el año, cuando son incontables los eventos que se disputan en plena naturaleza y en los que la espectacularidad de algunos de ellos lleva implícito un alto grado de peligro, parece increíble que nadie haya montado algo similar a lo que en su día fue la Unidad Moto Alpina de la Cruz Roja. Formada por voluntarios, como lo fue en su día, o, por qué no, con carácter empresarial. Porque una empresa pensada para aportar seguridad a cualquiera de los múltiples eventos outdoor que se celebran parece en la actualidad más idónea que nunca. Es cierto que conseguir voluntarios hoy en día se antoja tan difícil como improbable -no olvidemos que el servicio militar ya no es obligatorio-, pero eso no quita que pudiera haber alguien dispuesto a emplear su tiempo libre colaborando en acciones de este tipo. Especialmente si el cuerpo pone las motos. De hecho, la mayoría de los cuerpos tipo Protección Civil están constituidos por gente que no busca recompensa económica y que ayuda simplemente por pura satisfacción personal.

Sea como sea, pensamos que la única posibilidad de que este cuerpo resurgiera de sus cenizas sería darle un enfoque empresarial. Que fuera un trabajo absolutamente profesional, dedicado a la prevención, la vigilancia y el salvamento. Gente dispuesta seguro que la habría. De hecho, no hace demasiadas semanas salió publicada, en un periódico de ámbito nacional, una carta en la que un socorrista reivindicaba que el suyo no fuera un trabajo de temporada, sino que se pudiera ejercitar durante todo el año y vivir de él. Y de la misma forma que un socorrista debería poder vivir de su trabajo, un miembro de Moto Alpina también debería poder hacerlo. Lo fundamental es que sea un negocio.



Bien fuera para moverse por pistas nevadas, bien fuera para hacerlo por senderos estrechos, las motos de montaña se convertían en los mejores vehículos para llegar con inmediatez.





Manel Fabregat (primero por la izquierda), siguiendo las evoluciones de un piloto en uno de los muchos triales que cubrieron.

Que quien necesite sus servicios pague por ellos. Porque sólo así podría disponerse de gente cualificada, de material apropiado y de medios para mantenerlo en perfectas condiciones de uso. Con eso, y la correspondiente aportación económica de la federación o algún otro estamento oficial, podría ser suficiente para que un cuerpo de esas características pudiera volver a funcionar.

Los inicios

La Brigada Moto Alpina de la Cruz Roja fue fundada en 1969, con muy pocos medios, pero con mucha voluntad. Tanto es así, que el cuerpo estaba formado por voluntarios que utilizaban sus motos particulares para cubrir los diferentes servicios. "Las motos, y los coches y remolques particulares", nos aclara su fundador.

No fue hasta más tarde, en 1971, que Cruz Roja autorizó la compra de varios ejemplares. "Cuando esto sucedió, contacté con el señor Bultó, el dueño de Bultaco, para, partiendo de las Sherpa kit travesía, proponerle el diseño de un modelo exclusivo para la unidad. Queríamos que las motos montaran neumáticos de cross en vez de trial para poder proseguir la marcha en caso de pinchazo, que montaran unos amortiguadores más duros, un asiento más amplio...", explica Fabregat.

La cuestión es que don Paco aceptó la propuesta y se crearon seis prototipos a partir de los que, posteriormente, Bultaco decidió producir una serie de la que sería primera trail de la marca. "Además, y en homenaje a la brigada, bautizaron ese modelo como Alpina e hicieron donación de varias unidades a la compañía", recuerda con orgullo nuestro interlocutor.

También tuvo que pasar un tiempo hasta que Cruz Roja adquirió y personalizó cascos y barbour para el personal. Hasta ese momento, al igual que ocurría con las motos, la indumentaria era la propia de cada uno.

Multitud de servicios

El número de servicios prestados por Moto Alpina es incalculable, pero Fabregat recuerda con satisfacción aquellos que por las circunstancias eran más complejos. Desde los 6 Días de Todoterreno de Guadarrama (Madrid) de 1970 hasta los Seis Días de la Cerdanya (Girona) de 1985, pasando por el Trial de Sant Llorenç del Munt, el Motocross del Vallès, las 24 Horas de Montjuïc, la concentración de Andorra o la mítica de Los Elefantes, en Salzburgring (Austria), "donde acudimos contratados por el Club JJ Cobas para darles asistencia técnica y sanitaria en carretera", recalca con nostalgia antes de dejar claro que "para nosotros, todos los servicios eran importantes, independientemente de su relevancia. Nos esforzábamos tanto en una prueba internacional como en cualquiera de las múltiples de ámbito local que se hacían".

El objetivo era dar cobertura al máximo de pruebas posible, y llegaron a salvar vidas humanas por la rapidez del servicio y gracias a que las motos les permitían llegar antes a



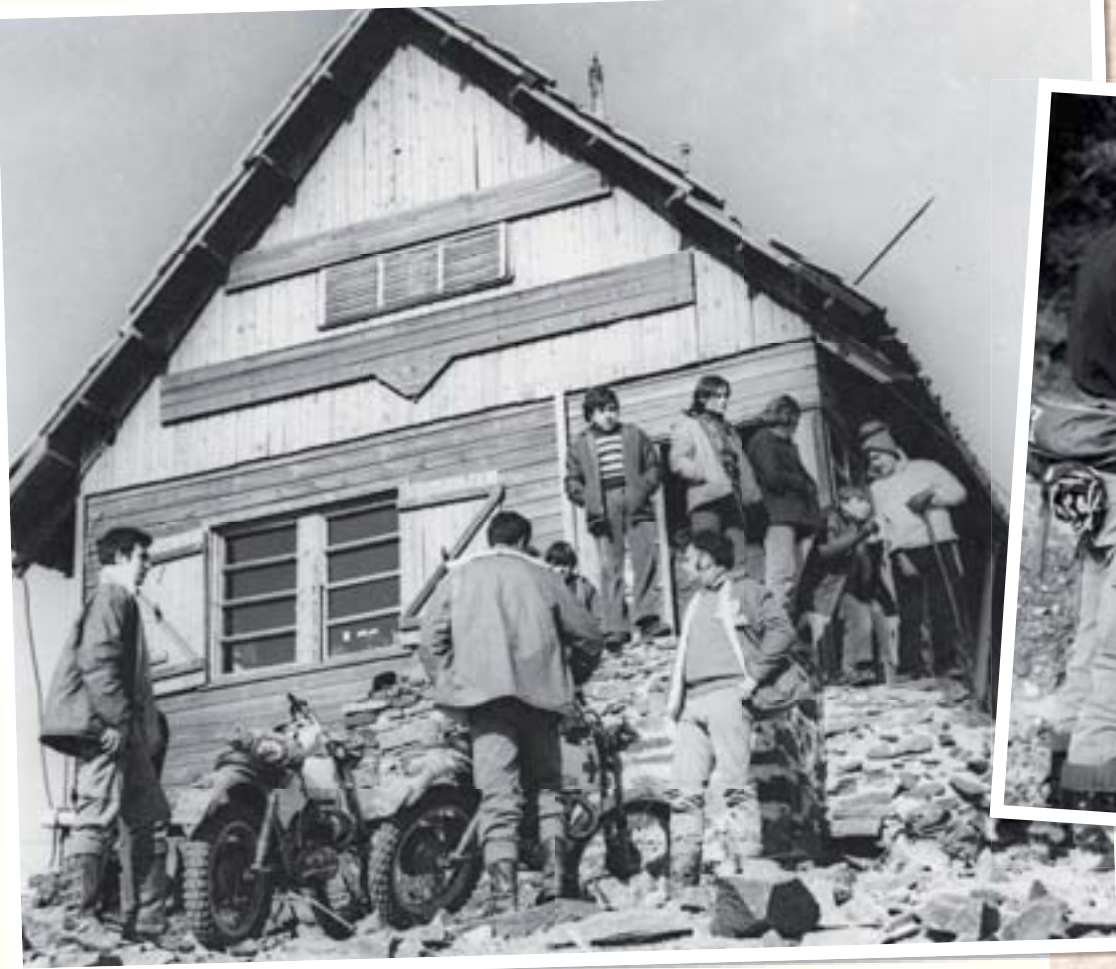
Motos Isern fue una de las pocas entidades privadas que donaron una moto.



Distribuidos por distintos puntos del recorrido, los de Moto Alpina lograban controlar con efectividad incluso las carreras de enduro.



En algunas carreras tenían que montar un repetidor para poder comunicarse telefónicamente.



Aquí les vemos prestando ayuda a unos excursionistas en un refugio de montaña. Sin duda, una imagen impensable en la actualidad.

Manel Fabregat, el precursor

Si alguien puede sentirse orgulloso de haber fundado la Unidad Moto Alpina de la Cruz Roja, ése es Manel Fabregat. Él fue el culpable, el responsable, de que en 1969 se creara una sección de la Cruz Roja que se dedicaba a cubrir eventos deportivos en zonas donde la utilización de una moto de montaña pudiera resultar clave. La idea surgió, sin casi darse cuenta, un año antes, cuando nuestro protagonista sufrió en sus carnes los peligros de tener un accidente en medio de la montaña. Fabregat acudió con toda la ilusión del mundo a la que era su primera carrera de todoterreno (lo que hoy conocemos como enduro), y durante el transcurso de la misma cayó por un terraplén sin que nadie se percatara de ello. Sucedió casi al final de la primera jornada, en los Dos Días de Manresa de 1968, y nadie fue en su búsqueda porque en "meta" nadie notó su ausencia, y no tenía ningún familiar o acompañante que le esperara. "Fui a Manresa por carretera, con la misma moto con que iba a correr (N. del R.: una Ossa 155 adaptada al enduro) y una mochila a la espalda,

por lo que nadie me acompañó", recuerda Fabregat. La cuestión es que nuestro protagonista no logró llegar al hotel hasta prácticamente las 10 de la noche. Lo hizo por sus propios medios, y en un lamentable estado, ya que además había llovido e iba empapado y lleno de barro, por lo que la sorpresa de los allí presentes fue mayúscula. Ese percance fue lo que le hizo ver los grandes peligros que corren los pilotos en la montaña si no tienen una asistencia rápida en el momento de un accidente, y su cabeza empezó a dar vueltas hasta que le vino a la mente la idea de crear un cuerpo específico. Meditó mucho al respecto, porque lo había pasado realmente mal durante las horas en que estuvo solo en la montaña, y de ahí surgió la idea de crear un cuerpo de motoristas expertos y con los suficientes conocimientos médicos como para poder prestar unos primeros auxilios eficaces. Por aquel entonces, Fabregat ya colaboraba con la compañía alpina de la Brigada de Tropas de la Cruz Roja, haciendo rescates con camillas



en las pistas de esquí, de forma que no le fue difícil convencer a sus superiores de las virtudes de un cuerpo como el que proponía. De esta forma nació la Unidad Moto Alpina de la Cruz Roja, que, dependiendo de la Asamblea de Barcelona de este organismo, hizo su primer servicio en el Aplec del Matagalls (reunión excursionista que se celebraba anualmente en el Montseny) de 1969.

los sitios más inaccesibles. Y es que, según nos recuerda el propio Fabregat, los de Moto Alpina tanto acudían a eventos deportivos como colaboraban en cualquier tipo de emergencia o desastre que afectara a la sociedad civil. Por ejemplo, las inundaciones de Cornellá del año 1971, "donde prestamos servicio ininterrumpido durante seis días de lluvia continua y con el agua hasta los tobillos; un accidente aéreo del Montseny, con dos días de intenso trabajo, tanto en la búsqueda del aparato como en localización y retirada -junto a miembros de la Guardia Civil, bomberos, etc.- de los 122 cadáveres esparcidos en un radio de 500 metros alrededor del avión; o la búsqueda y rescate de unos espeleólogos en el macizo del Garraf en el año 1973, con el trágico balance de uno muerto y otro gravemente herido". Tampoco olvida "el incendio forestal del Tibidabo, o cuando nos tocaba buscar personas perdidas por las montañas". Incluso algún verano, cuando el volumen de carreras bajaba, colaboraron con la Cruz Roja en las playas, "abriendo paso a las ambulancias por carreteras repletas de coches, o simplemente

llevando material de un puesto de socorro a otro".

Material deficitario

Sobre mediados de los setenta, ya con más de 30.000 km de montaña a sus espaldas, se decidió que las motos ya no daban más de sí y se pidió renovar la flota tanto a Cruz Roja, que se negó, como a la Federación de Motociclismo, que también renunció a ello a pesar de que las marcas ofrecían impresionantes descuentos. Tal como cuenta su fundador, "llegó un momento en que las motos ya no admitían más reparaciones y tuve que tomar la delicada decisión de parar. Ofrecer los servicios con material que no me inspiraba confianza y que podía ser peligroso para la seguridad personal de nuestros hombres era del todo inapropiado. Reciclamos algunas de



Víctor Martín, voluntario

■ "De la UMA sólo tengo buenos recuerdos"



"Quienes me conocen saben de mi pasión por el trial y conocen también mi afición a tener, coleccionar, esos preciosos "cacharros" que llamamos motos clásicas; especialmente aquellas que hayan podido significar algo en mi trayectoria motociclista. Por eso no les sorprenderá saber que una de esas motos sería la que utilicé durante mi paso por la Unidad Moto Alpina de la Cruz Roja, que, como habréis visto en el texto que abre este reportaje, jugó un papel importante en las pruebas motociclistas de los años setenta y ochenta.

Mi relación con esta compañía empezó en 1976, cuando pensé que, dado que tenía que hacer la mili (N. del R.: el servicio militar obligatorio) sí o sí, decidí que mejor hacerla cuanto antes. Por eso opté por irme de voluntario a la Cruz Roja.

Los requisitos que solicitaban para entrar en este cuerpo eran: lo primero, un curso de tres meses de primeros auxilios, después del que te daban el carné de socorrista; más tarde tenías que apuntarte a una de las múltiples compañías que tenía la entidad, enfocada cada una de ellas a dar los diferentes servicios que la sociedad les

demandaba. Tenías que estar seis meses en una de estas compañías y luego ya podías hacer los trámites para entrar a formar parte de la 9ª Brigada de Tropas de Socorro de la Cruz Roja Española. Pero me voy a quedar en la anterior etapa, que es la que más os interesará. Como mi afición a las motos de montaña me viene de muy pequeño, es evidente que no tuve ninguna duda a la hora de elegir en qué compañía me tenía que apuntar para pasar el requisito de los seis meses. Mi objetivo era poder utilizar una de las motos que Cruz Roja tenía en el sótano de su edificio del paseo de Pujades, en Barcelona, y para eso me apunté a la Unidad Moto Alpina. De mi paso por allí sólo tengo buenos recuerdos, pero quizás el servicio más especial para mi eran las 24 horas de Montjuich. Por su duración, por la nocturnidad de la prueba, por lo que suponía poder "trialear" con una Cota 348 por el recinto, subiendo y bajando las interminables escaleras, etc... Sin menospreciar, claro está, otras pruebas de velocidad como el Superprestigio de Calafat, subidas en cuesta a la Rabassada y Vallvidrera o incluso las más normales, en las que domingo a domingo era de obligado cumplimiento prestar servicio. Ya fuera un trial, un side trial, las carreras de todo terreno, o el motocross del circuito del Valles, todas ellas pruebas muy entrañables y de gratos recuerdos que siempre acababan con una comida con toda la organización. Con alguno de ellos (Ricardo Pinet), lo comentábamos hace poco... ¡Que tiempos aquellos!" Víctor





La cantidad de barro que acumula el neumático de la Cota da una idea de lo difícil que sería moverse con cualquier otro vehículo.

MOTO ALPINA CRUZ ROJA ESPAÑOLA BARCELONA	
Nombre y Apellidos	Designación
José M. Pasquet	Merida Incia
Rosa Montaña	X Desagarramiento
Jaime Guitart	X Pardigones
Raón Ceix	X Pardigones
José Puig Sanchez	X Pardigones
Carlos Quinto Duñoc	X Meridas supra
Daniel Solé Miquelle	X Meridas supra
Juan Girona Cesalles	X Pardigones
Luis Clotet Oliva	Posible fracaso
José Riu Larido	X Pardigones p
Xavier Bruges Bruges	X Pardigones p
Jordi Ferratosa	Rescate piloto
Alberto Quintana	Rescate por
Enric Clara Navarro	Rescate por
Juán Ortiz Soriano	Rescate por
La Guardia Civil de Caparraquerre ha	

Colaboradores ilustres

La Unidad Moto Alpina estaba completamente formada por voluntarios, por gente que realizaba este trabajo a cambio de nada. Se reunían varias veces a la semana, después de haber cumplido con sus respectivas jornadas laborales, y en la escudería (como así le denominaban ellos) ponían a punto todo el material y planeaban el trabajo del fin de semana. "Cogíamos el mapa de la zona con el recorrido marcado, lo estudiábamos para luego reconocerlo y detectar los puntos a priori más peligrosos, y decidíamos dónde estarían los motoristas". Muchas veces, en lugar de esto, los miembros del UMA rodaban intercalados entre los pilotos para asegurar su llegada con la máxima celeridad.

La brigada no habría existido sin la labor desinteresada de todos aquellos que de una u otra forma aportaron su granito de arena, todos con la misma importancia. Pero no por ello podemos pasar por alto que entre las personas que pasaron por la UMA hubo gente con mucho nivel de moto. Entre ellos: Pedro Taulé, que además de competir en múltiples disciplinas se convirtió en dueño de uno de los mayores concesionarios Bultaco de la época (ahora de Honda); César Rojo, otro ex piloto que en la actualidad es director general de KTM España; Ramón Tresseras, piloto multidisciplinar que acabó su carrera siendo campeón de Europa de side-trial; Jordi Pifarrer, ex corredor de enduro que brilló en el campeonato de España de la especialidad, o Víctor Martín, unos de los actuales campeones de España de trial de clásicas.



Al principio, el cuerpo estaba formado por voluntarios que utilizaban sus motos particulares.

aquellas motos hasta convertirlas en motos de enlace por carretera, pero para la montaña ya no servían".

A pesar de todos estos inconvenientes, el cuerpo siguió, y en junio de 1978 consiguieron aumentar la flota de motos. La federación hizo posible la compra de cuatro, Bultaco donó una Alpina 250 por la compra de dos Frontera 250, Montesa regaló una Cota 348 trail por la compra de dos Enduro 250, y Pole Position donó una Alpina que también se sumó a la Cota 348 que había regalado la escudería Isern unos meses antes.

Eso, unido a la consecución de un vehículo todoterreno perfectamente equipado (durante mucho tiempo se hizo ese trabajo con una BMW de la segunda guerra mundial con sidecar) para la extracción de accidentados en lugares de difícil acceso para una ambulancia convencional, recuperó la moral de la UMA y permitió que siguiera en activo unos años más.

El servicio era eficiente, y la gente lo solicitaba, pero por un cúmulo de circunstancias, políticas y económicas, las cosas se torcieron. "El material no era el adecuado, no ingresaba personal nuevo, y encima el país estaba cambiando", recuerda Fabregat a modo de resumen.

Así, uno de los últimos servicios que efectuaron fueron los 6 Días Internacionales de Todoterreno en la Cerdanya, adonde acudieron porque la Federación Española, entonces presidida por Toni López, les consiguió seis Merlin para cubrir ese evento.

Texto: **N. Bertrán/V. Martín/P. Segalés**
Fotos: **Archivo Fabregat/Pep Segalés**