

Uno de los nuestros.El Piloto Vasco de Corazon

Cuarenta años después de su muerte, el motociclismo español [sigue debiendo mucho a Santiago Herrero](#). Él y otros pioneros fueron los verdaderos héroes de las dos ruedas, **los locos maravillosos que abrieron el camino y permitieron que el deporte de la velocidad evolucionase en España**, hasta alcanzar el nivel actual. Únicamente les movía la pasión, y algunos de ellos tuvieron que pagar por ella el precio más alto, el de su propia vida.

Santiago Herrero murió en el TT Isla de Man de 1970. Tenía 28 años y muchos logros deportivos por delante. Entre ellos, conseguir su primer mundial, al que con seguridad le hubiesen seguido otros muchos. Ángel Nieto, amigo suyo y primer español en competir junto a él en el Mundial, le conocía bien, y no duda ni un segundo cuando asegura hasta dónde hubiese podido llegar: "**Santiago Herrero tenía un potencial increíble para haber sido campeón del mundo**. Nació por la moto y murió por la moto. Para mí, podría haber tenido colgados varios títulos de campeón del mundo".

Ángel Nieto: Santiago Herrero nació por la moto y murió por la moto.

Herrero, un piloto madrileño de nacimiento y vasco de corazón, era todo coraje. **Sólo así pudo superar las abismales diferencias técnicas en un Mundial marcado por la superioridad de las motos japonesas e italianas**. Su hermano Arturo, que estuvo con él en sus inicios como piloto, recuerda la precariedad de aquellos años: "Santiago era muy bueno. Plantarse en el Mundial con su Ossa monocilíndrica y ser capaz de ganar a las Honda, Yamaha o Benelli de dos cilindros tenía mucho mérito".

En furgoneta por Europa

Arturo acompañó a Santiago en sus inicios en el campeonato de España, **recorriendo el país de punta a punta para competir en circuitos infames**, arriesgando su vida y sin apenas ganar dinero por ello. "Éramos prácticamente como feriantes. Metíamos la moto en un vagón de tren mercancías, junto a patatas y gallinas, e íbamos de un lado para otro". Y la situación, como explica, no cambió mucho cuando Santiago comenzó a correr en el Mundial: "Mi hermano y su mecánico echaban la moto a la furgoneta y se iban por toda Europa. Todo se lo ganaron a pulso".

Éramos prácticamente como feriantes. Metíamos la moto en un vagón de tren mercancías, junto a patatas y gallinas...

Eran otros tiempos, en los que cada piloto también hacía las veces de mecánico y conocía hasta el último tornillo de su moto. Ángel Nieto vivió esa misma época: "Veníamos de los talleres, de la grasa, de la gasolina, de barrer y limpiar motores... Santi también empezó así, y todo, absolutamente todo, lo hizo por la moto".

Eduardo Giró: Cuando un piloto así muere, muere la esencia.

La identificación de Santiago Herrero con su moto fue tal, que después de su muerte Ossa decidió retirarse del campeonato de velocidad. El ingeniero que desarrolló el modelo de competición, Eduardo Giró, lo explica: "Santiago era como la moto, todo pasión. **Al morir él, el globo se deshinchó y pensamos que era mejor dedicarse a**

otras cosas, porque para todos nosotros Santi era como un hermano. Cuando un piloto así muere, muere la esencia".

Una curva para Santiago Herrero

Son muchas las voces que reclaman una curva dedicada a Santiago Herrero en alguno de los circuitos españoles. Ángel Nieto la pide para él y para otro piloto legendario, **Ramón Torras**, muerto también en accidente de competición.

Lo cierto es que Santiago Herrero no ha recibido muchos homenajes hasta ahora. "Le han dedicado reconocimientos muy emotivos en Denia y en Bilbao, pero en el resto de España, muy pocos", confiesa Arturo Herrero. Quizá sea ya hora de que el motociclismo español comience a saldar una deuda histórica con uno de sus grandes pioneros.

SAMUEL A. PILAR / MARC MARTÍN