

Marzo 2017 - Número 6

Road&Mud

MAGAZINE

PEDALADAS QUE ESCRIBEN HISTORIAS



Que el ciclismo es un universo aparte regido por leyes propias, tan inmutables y universalmente aceptadas como las de la propia naturaleza, es algo de lo que da cuenta, por ejemplo, el hecho de que posea su propia noción de las cuatro estaciones. De esta manera, el largo invierno arranca, para cualquier buen aficionado ciclista, allá por las primeras semanas de octubre, cuando en los alrededores de esa maravilla natural que es el lago Como podemos ver la caída de las primeras hojas muertas del otoño. Y aunque a mediados de enero, al calor del sol austral, las bicis vuelven a rodar, el más purista de esos aficionados sabe que la primavera no empieza hasta el último fin de semana de febrero, cuando en Bélgica, el país que más ama el ciclismo primaveral, se disputan la Omloop Het Nieuwsblad y la Kuurne-Bruselas-Kuurne. Las dos primeras clásicas de adoquines de la temporada dan el pistoletazo de salida a casi dos meses de apasionante ciclismo, dos meses de clásicas, de carreras disputadas a vida o muerte, a todo o nada. Los dos meses de ciclismo más apasionantes del año a los que *Road & Mud* rinde tributo en este número de nuestra revista.

Para ello recorremos la historia de *La Classicissima*, la Milán-San Remo, el primero de los 5 Monumentos del ciclismo en liza y la más larga de todas, con sus casi 300 kilómetros, todo un feliz anacronismo pero que no está exento de críticas pues no son pocos los que defienden que sólo diez o quince de esos tres centenares de kilómetros son significativos y las más veces para acabar con una llegada al sprint. Pero no siempre fue así.

Del norte de Italia viajamos a Bélgica, donde el ciclismo es religión y toma las calles, los escaparates, los bares y sobre todo, los ánimos de la gente. Y más en esta época del año, cuando el país entero respira ciclismo y reza a su Dios contemporáneo, Tom Boonen, por una despedida que le coloque, directamente, a la derecha del Dios Eddy en el Olimpo sagrado del ciclismo.

Tom Boonen es el protagonista de otro de nuestros artículos, donde recorremos su trayectoria, en especial su vínculo con la clásica más grande de todas, la París-Roubaix, centrándonos en dos

capítulos: su monumental victoria de 2012 y su (pen)último asalto a ese utópico quinto adoquín que nadie ha conseguido jamás y que Tommeke estuvo a punto de lograr en 2016.

Sin salir de Bélgica pero con un protagonista neerlandés, Hennie Kuiper, hacemos un poco de arqueología ciclista para recordar su fantástica victoria en el Tour de Flandes de 1981 en la que contó con la colaboración excepcional de un Roger De Vlaeminck ya veterano y convertido, por una vez, en gregario de lujo.

Por último rescatamos la figura de Giovanni Gerbi, el ganador del primer Giro de Lombardia y el corredor al que sólo la mala suerte apartó de convertirse en el primer *Campionissimo* de la historia del ciclismo. Su vida estuvo íntimamente ligada al Giro de Lombardia, tanto que el azar hizo que la clásica de las hojas muertas jugase un extraño papel en el accidente de tráfico que le costó la vida.

Esta es la hoja de ruta, el recorrido que en *Road & Mud* hemos propuesto para la primavera ciclista, esa que comenzó en Bélgica hace casi un mes y que echará el telón el último domingo de abril, en el muro de Ans, el icónico final de La Doyenne, la Lieja-Bastoña-Lieja. Un viaje apasionante, estamos convencidos.

Sumario



STAFF

Dirección:
Víctor Díaz Gavito

Redacción:
Alberto Díaz Caballero
Sergio Espada
Ángel Olmedo Jiménez
Asier Jiménez Larzábal
Guilherme Ribeiro

Edición y diseño:
Víctor Díaz Gavito

Corrección:
Abdón Ramiro Vázquez

Ilustración de portada:
Daniel Cebollero

Contacto

Web www.roadandmud.com
Mail roadandmud@gmail.com
Twitter @_RoadAndMud

*Caerse de la bici es parte del ciclismo
como llorar es parte del amor*

Johan Museeuw

Contenido

La Classicissima: la primavera más larga

Ángel Olmedo Jiménez

4

Bélica: Edén ciclista

Asier Jiménez Larzábal

6

Eric Leman: verdadero *flandrien* poco reconocido

Alberto Díaz Caballero

10

Ronde Van Vlaanderen 1981: Kuiper y De Vlaeminck

Guilherme Ribeiro

12

Gante, 2017

14

Tom Boonen: Dios del Trueno y de las Piedras

Sergio Espada

16

Giro de Lombardía: La hazaña del Diablo Rojo

Asier Jiménez Larzábal

20

La Classicissima

La primavera más larga

Ángel Olmedo Jiménez

Para una buena parte de los aficionados, la Milán-San Remo es el monumento más anodino de los cinco que componen la más alta aristocracia de las clásicas ciclistas. Pretextan que su recorrido es demasiado previsible, con escasas -o nulas- oportunidades para tender emboscadas y que, por lo tanto, el desarrollo de la prueba suele acomodarse a unos cánones rara vez alterados, control y decisión final en un *sprint* en la línea de meta de la *via* Roma.

Es cierto que la Classicissima -que ha cumplido este año su centésimo octava edición, ininterrumpida desde 1907 salvo en 1916, 1944 y 1945 fruto de las dos Guerras Mundiales- carece del atractivo de la cruenta batalla en el pavés o de cimas de la exigencia de Madonna de Ghisallo o de La Redoute, pero quienes defienden que se trata de una mera etapa larga que culmina en llegada masiva olvidan los importantes alicientes que nos ofrece el tercer sábado del mes de marzo.

De este modo, la cita italiana puede presumir de ser la competición que, entre las clásicas, impone un mayor sacrificio en cuanto al cumplimiento y observancia de distancia -para este año 2017, la organización había previsto un total de 291 kilómetros, arrancando en la *via della Chiesa* Rosa y desembocando en la *via* Roma de San Remo-.

Además, los ciclistas habrían de franquear tres cotas: el *passo* del Turchino -con escasa incidencia para la resolución de la carrera, al hallarse su cima a unos 150 kilómetros de meta-, la Cippresa -5,6 kilómetros de ascensión, a un desnivel medio del 4,1%, y que se corona en el kilómetro 270- y el Poggio -una subida de 3,7 kilómetros y con una pendiente máxima del 8%, para un desnivel medio del 3,7% y cuya cima se sitúa a poco menos de cinco kilómetros y medio de la línea que dirimiría el nuevo vencedor, quien vendría a sustituir al francés Arnaud Démare-.

Por otra parte, y aunque con menor entidad, durante la larga travesía entre las dos ciudades, los ciclistas también han de hacer frente, en el último cuarto de jornada, al ascenso de tres repechos de menor entidad pero que, como es obvio, redundan en un mayor desgaste en un día de la exigencia del que nos incumbe. Son el *capo* Mele, el *capo* Cervo y el *capo* Berta, que se concatenan en quince kilómetros -entre el 238 y el 253-, como antesala de las subidas a Cippresa y Poggio. Nadie gana la carrera en ellas pero muchos han de destinar unas fuerzas que, posteriormente, se echan de menos a la hora de impulsar la bicicleta en la *volata*.

Asimismo, si acudimos a la nómina de vencedores de la Milán-San Remo podremos apreciar que su palmarés se encuentra ampliamente nutrido de personajes ineludibles del ciclismo internacional. El belga Merckx es

el hombre que atesora más victorias, con un total de siete, seguido por el italiano Constante Girardengo. Los dos compatriotas de este último que marcaron una época en la práctica de este deporte, Bartali y Coppi, subieron en cuatro y tres ocasiones, respectivamente, al más alto de los escalones del pódium -Fausto, además, cuenta con el privilegio de haber vencido una de las ediciones, la de 1946, tras una escapada individual de más de 150 kilómetros, aventajando al segundo clasificado en más de catorce minutos. La epopeya fue de tal calibre que dejó para la historia una de esas descripciones gigantescas del ciclismo, la del narrador radiofónico Nicolò Carosio: "Primero. Fausto Coppi. A la espera del segundo clasificado, emitiremos música de baile". Sin olvidar a otros héroes como Tom Simpson, Felice Gimondi, Moser, Saronni, Kelly, Bugno, Chiappucci, Poulidor o Binda.

Si acudimos a la historia más reciente, la última vez en la que un competidor ha podido romper la dictadura de los *sprinters* hemos de recordar la edición de 2008, en la que el suizo Cancellara se anticipó al grupo de velocistas demarrando a dos kilómetros del final, o la de 2006, en la que el italiano Filippo Pozzato se impuso a Petacchi y Paolini, después de haber transitado fugado por el Poggio y aguantar su apuesta, frente al tren de los hombres del Milram de Petacchi, hasta la línea final. Historia que se ha repetido en este inolvidable 2017, con el éxito de Michal Kwiatkowski frente a Sagan y Alaphilippe.

Si queremos retrotraernos al ejemplo de un hombre que haya vencido en una de las tres grandes y que haya podido alzar los brazos en San Remo, salvando el caso del francés Laurent Jalabert en 1994, los italianos pueden festejar la épica victoria de su compatriota Gianni Bugno, tras una fuga de más de treinta y tres kilómetros. Aquel día, un ataque al inicio de la prueba, propiciado por corredores italianos, acabó con las opciones de Induráin, que abandonó en el primer avituallamiento.

Hay que remontarse un poco más atrás, a 1988 y 1989, para que otro francés, otro Laurent, este más mítico aun, nos depare el nombre del último ganador de un Tour de Francia vencedor en la Carrera de la Primavera. Fignon, que se había fugado, llegó a la meta con el italiano Maurizio Fondriest, del equipo Alfa Lum, y le venció de modo inapelable. Ocho segundos más tarde, un grupo de favoritos, comandado por el holandés Steven Rooks, aparecía para repartirse el último de los escalones del pódium.

Al año siguiente, en 1989, Fignon se marchó en solitario y aventajó en la meta por siete segundos al holandés Maasen y en treinta al pelotón, encabezado por el italiano Adriano Baffi. Desde el doblete en 1978 y 1979 de De Vlaeminck, nadie había obtenido tal proeza en San Remo. Habría que esperar hasta 1997-1998 y 2000-2001 para el que alemán Erik Zabel pudiera festejar dos triunfos consecutivos.

Los españoles cuentan, en total, con cinco victorias -siendo el quinto país en el palmarés por naciones- repartidas, como no podía ser de otra manera, entre los dos ciclistas más atípicos que ha dado nuestro reino. El catalán Poblet, en 1957 y 1959, y el cántabro Óscar Freire, en 2004, 2007 y 2010, otorgaron tardes de gloria a nuestro ciclismo en una especialidad en la que, obviamente, nunca descolló.

De Peter Sagan se espera que algún día gane esta prueba debido al carácter participativo y ganador que muestra toda competición en la que participa. No sería descabellado

apostar a favor de sus posibilidades en próximas ediciones tras el espectacular segundo puesto logrado en esta última San Remo.

Uno de los pocos ciclistas que han honrado el campeón del mundo en la Classicissima ha sido el italiano Saronni, que allá por el año 1983, fue el último en celebrar un triunfo con el *arcobaleno* en sus espaldas.

Una larga etapa que finaliza en *sprint*, para algunos. Una demostración de resistencia y tenacidad, salpicada de emoción y entrega, para otros. Un monumento del ciclismo, ¿acaso hace falta mayor justificación?



Bélgica

Edén ciclista

Asier Jiménez Larzábal

Las calles belgas tienen memoria. Recuerdan cada pedalada de Tommeke -Tom Boonen-, cada ataque del “Gitano” De Vlaeminck y cada victoria del gran Eddy. Los escaparates de las ciudades se engalanan para la festividad sagrada que se avecina. Al caminar por las calles, pavimentadas con adoquín, todo te hace anticipar las batallas por vivir y recordar las que ya se han clavado a fuego en tu retina. De pronto el Kwaremont aparece en forma de cerveza y calma tu sed.

Continúas tu marcha embrujado por la arquitectura medieval de Gante y te detienes de golpe. Sin saberlo, el amor por el ciclismo que se respira en la ciudad belga ha inundado hasta el último de tus poros y te encuentras delante de una tiendecita de decoración y muebles que expone una antigua Eddy Merckx que remata, de forma exquisita, un barroquismo decorativo tan típico belga como las patatas fritas o los gofres. Ante ti, el paraíso.

En el viento y la lluvia que azotan a finales de febrero al país centroeuropeo se escucha el ruido de cientos de bujes que atraviesan de punta a punta el país. Todo se paraliza en Bélgica. Los ecos del rumor se oyen en cada esquina: “Tom ya ha vuelto”, “Tommeke ya está en casa”. Así, en una especie de juego del teléfono nacional, el país se conjura para que su “Dios” esté a gusto, a salvo en sus entrenos y preparado para ese día en el que la historia se cita con él y no al contrario.



Foto: Ariadna Alvite Pérez

Es la historia la que tiene un idilio con Tom Boonen desde hace mucho, desde que ganó su primera clásica en 2004, cuando consiguió estrenar su palmarés en el E3 Harelbeke. Y a partir de ahí, un sinfín de éxitos en las carreras de un día. Es a la historia a la que le interesa ver a Tom. Es ella quien quiere quedar con él en lo alto de un adoquín en el carrefour de l'Arbre, en el bosque de Arenberg, y quizás rematar la cita con una de esas memorables ocasiones en las que los astros se alinean y el velódromo de Roubaix hace las veces de cama, para la gloria de Tom.

Por eso el miedo se huele dentro del equipo y dentro de un país que idolatra a uno de sus pilares deportivos: "¡que ni lo toquen siquiera!", "¡que no caiga antes de Roubaix!". La tragedia se mascó en Omán, de ahí el miedo belga. En un país donde el ciclismo es religión y donde la bicicleta es quizás uno de los objetos más adorados, no es de extrañar que, si Bélgica tiene unos diez millones de habitantes, haya más de cinco millones de bicicletas. En Bélgica el hecho de que el ciclismo se eleve a religión supone que, los Vanmarcke, Van Avermaet y Boonen estén en las oraciones paganas de niños y adultos, de nietos y abuelos, y que todos pidan por que se brinde un espectáculo digno de viejos dioses como Merckx, Philippe Thys o Johann Museeuw.

"Si Tom lo consigue será legendario", se oye por los mentideros de Gante, en plena efervescencia por el comienzo de la temporada del ciclismo con denominación de origen *vlaanderen*.

Con unas previsiones de viento y lluvia para el comienzo de las clásicas, el mundo se para y ruega a los elementos que ese viento no sea tan viento y que esa lluvia no arrecie tan duramente contra la piel de los que van a tener los arrestos de montarse en su bici y comenzar a probar el barro, la sal del sudor y la sangre que aparece como nuevo sabor del helado en el que tu cara se convierte en un día de estos.



Foto: Asier Jiménez

Se hace complicado imaginar que estos seres, frágiles y rudos al mismo tiempo, han estado machacándose durante el periodo invernal, metiendo kilómetros, haciendo duras sesiones de gimnasio y aburridas tiradas largas de rodillo solo para ser capaces de hacerse sufrir los unos a los otros cuando este tiempo llegue. Y llegó. Finos como los buenos fideos y fuertes como una buena salsa *béarnaise*, se presentan todos en la línea de salida de Omloop, Kuurne, Gante-Wevelgem o la que toque en cada momento.

Cada carrera tiene su encanto, sí, pero todas comparten un aroma común, ese que desprenden las freidoras que se asientan en las salidas y en la metas y que hacen su agosto en el primer tercio del año. En ellas, las patatas fritas, los gofres y otras especialidades toman forma y alimentan a un público arrebatado de emoción, loco y con un conocimiento enciclopédico sobre las dos ruedas.

Cuando uno va a Bélgica, por mucho que crea que sabe sobre ciclismo, debe cerrar la boca y abrir bien las orejas. No es de extrañar que una pequeña de diez años, de la mano de su abuelo, mantenga una conversación sobre ciclismo más elocuente que cualquiera que pueda escucharse en los medios de nuestro país. Es un conocimiento que va en el ADN, que se transmite de generación en generación y que es parte de la cultura propia. Rara es la persona que pone caras extrañas si mencionas a Van Avermaet o a Boonen. Casi todo el mundo en Bélgica tiene cierta relación con el ciclismo.

En un país pequeño, de una extensión de 30 500 km², la concentración de naves en las que los equipos guardan su material y tienen su centro logístico es enorme. Muchos equipos de la élite como Sky, BMC o Quick-Step cuentan con su *service course* principal en Bélgica y es desde allí, desde donde se mueven al resto del mundo. Es cierto que muchos

son los factores que benefician que Bélgica sea el elegido para instaurar el centro neurálgico de tu equipo; está situado en el centro de Europa y tiene buenas carreteras y conexiones por todos los medios posibles con el extranjero, pero la verdadera razón por la que los equipos están ahí es por la tradición, por la cultura y por el respeto que impone tener la sede principal de un equipo profesional a pocos minutos de casa si eres belga. No es de extrañar, por tanto, encontrarse con caras familiares de mecánicos o entrenadores en los aeropuertos del país centroeuropeo al principio de la temporada.

Transitar por el país belga a estas alturas del año es, sin duda, un descu-

brimiento que todo aquel que ame el ciclismo debe disfrutar al menos una vez en su vida. Si el catolicismo va a Santiago o el islam tiene en la Meca su punto de peregrinación, los ciclistas tenemos Bélgica. No sorprende por tanto que esta simbiosis entre ciclismo y religión tenga un máximo exponente en la capilla que está en lo alto del muur van Geraardsbergen. El Kapelmuur, como también se le conoce, es uno de los tramos más conocidos de las carreras belgas y es la casa de esta capilla que está llena de maillots y fotografías de miles de ciclistas profesionales que han depositado allí toda su fe.

Bélgica son dos sentires en uno. Dos regiones que difícilmente se soportan

en algunas cosas pero que se unen para otras. Por un lado, el territorio de los leones, Flandes, y por otro la parte quizás más afrancesada, alejada del Benelux y de lo que todo ello conlleva culturalmente. Flandes y la región valona comparten un puñado de cosas, no muchas, pero el amor profundo por el ciclismo es una de ellas. Quién sabe si es por el ciclismo por lo que aún los belgas no han decidido que se separen sus caminos... Por eso, merece mucho la pena acercarse a este paraíso y dejarse llevar por las emociones que se despiertan en el alma al sentir el viento azotar nuestra cabellera sobre el pavé mojado de las calles y carreteras, tanto flamencas, como valonas..



Foto: Asier Jiménez



Foto: Ariadna Alvite Pérez

Eric Leman

Verdadero *flandrien* poco reconocido

Alberto Díaz Caballero

Ser coetáneo de una bestia deportiva que arrasa con todo lo que disputa, que monopoliza casi en su totalidad los medios de comunicación de un país no debe ser empresa fácil. Eric Leman nunca se vio a sí mismo como un ganador del Tour de Francia o de otras grandes vueltas, pero en su interior el ADN de las carreras de casa estaba grabado a fuego. Su coincidencia en el tiempo con Eddy Merckx no fue impedimento para ser uno de los más

grandes corredores de clásicas de la época, a veces incluso con menor reconocimiento del debido. En la longeva y apasionante historia del Tour de Flandes, la prueba ciclista belga por excelencia (con permiso de Lieja-Bastoña-Lieja), solo seis ciclistas han sido capaces de alzarse con el triunfo en tres ocasiones. En la década de los cuarenta lo consiguieron Achiel Buysse y Fiorenzo Magni, aquel corredor bautizado como Il Leone delle Fiandre. Mientras, el siguiente en la lista de triples vence-

dores fue nuestro protagonista. Eric Leman. Posteriormente, la década de los noventa fue para el legendario Johan Museeuw, para dar paso al duelo, ya en el siglo XXI, entre Tom Boonen y Fabian Cancellara, todos ellos con tres entorchados.

En 1970 el mundo del ciclismo se rendía a las proezas y hazañas del Caníbal Merckx. Pocas carreras se le resistían al que ha sido el mejor corredor de ciclismo en carretera de todos los tiempos. Daba igual que



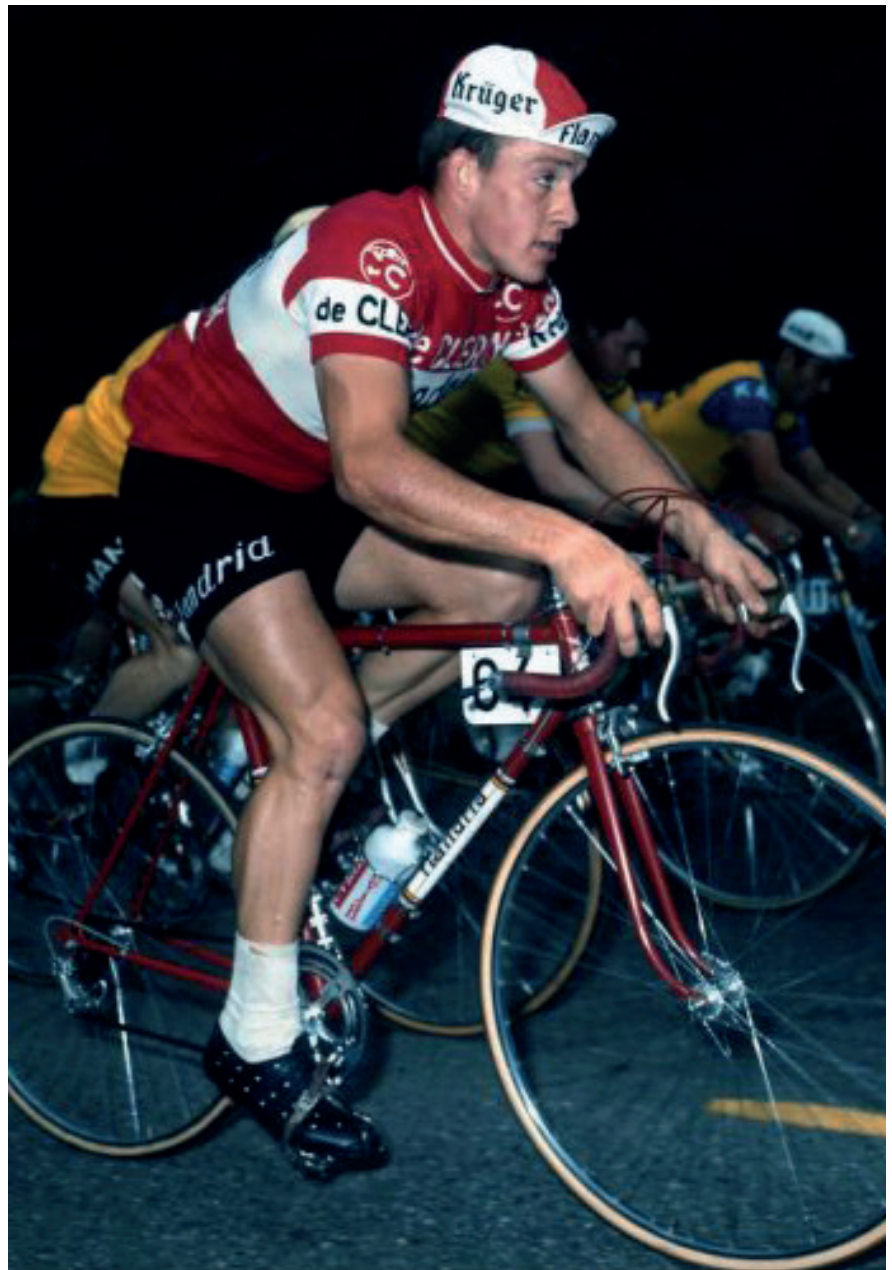
fuera una vuelta de tres semanas o de una, o que se tratase de una clásica de un día con adoquines o cotas de por medio. De todo era capaz el ciclista de Bruselas. Ese mismo año se presentaba en el Tour de Flandes como vencedor de la edición anterior de la carrera y los pronósticos se centraban en su figura desde el primer momento. Sin embargo, es Eric Leman el rotundo vencedor de la prueba en la línea de meta de Meerbeke después de vencer en un apretado sprint a su compatriota Walter Godefroot, siendo Merckx el tercero en discordia. El corredor de Ledegem ya había ganado dos etapas del Tour de Francia en años anteriores, pero hasta ese momento no había vencido en ninguna clásica de la importancia del Tour de Flandes, la carrera de casa, un monumento del ciclismo.

Leman ya era un hombre a tener en cuenta para ediciones siguientes del Tour de Flandes y otras clásicas de alto nivel. Entre medias de sus éxitos en De Ronde, el corredor belga sumaba a su palmarés victorias parciales nada menos que en el Tour de Francia, o en la París-Niza y Dauphiné Libéré. En lo personal tuvo que afrontar el fallecimiento de su esposa, algo que puso en vilo su carrera deportiva, pero de lo que supo levantarse. Con la llegada de la temporada 1972, las clásicas primaverales volvían a presentarse como objetivo para Eric Leman, que aquel año había fichado por el conjunto BIC, siendo compañero del conquense Luis Ocaña. Por segunda vez en su trayectoria volvía a vencer en el Tour de Flandes, esta vez en un polémico y apretado sprint con los también belgas André Dierickx y Frans Verbeeck. La jornada estuvo acompañada de una terrible climatología y cabe destacar que Eddy Merckx subió el famoso Kapelmuur a pie y arrastrando su bicicleta debido a un fuerte dolor de espalda que le acompañaba desde días antes. Aun así, llegó a meta con el grupo principal finalizando en séptima posición.

El último episodio de gloria de Eric

Leman en las carreteras de Flandes llegó al año siguiente. Frans Verbeeck, en su intento de revancha por la derrota en la edición anterior, puso tierra de por medio tras su demolidor ataque en el Kapelmuur, también conocido como Muro de Grammont. Sin embargo, un inoportuno pinchazo pocos kilómetros después truncaba sus opciones de victoria y dejaba carta blanca para el triunfo a un cuarteto formado por Leman, Merckx, Freddy Maertens y el poco conocido Willy De Geest. La carrera se decide al sprint, y es una vez más, por segundo año consecutivo, Eric Leman quien se lleva el gato al agua, y esta vez por delante de dos monstruos

del ciclismo como Maertens y Merckx. Leman entra en la historia del Tour de Flandes y del ciclismo en aquellos lares con su tercera victoria en la carrera de los adoquines. Nunca ha sido en exceso recordado, ni cuenta con el nombre que sí han podido tener otros triples vencedores como Museeuw, Magni o Boonen, pero de lo que no hay duda es de la dificultad de vencer en tres ocasiones una carrera como el Tour de Flandes y más si tienes la mala suerte de coincidir en el tiempo con un tal Eddy Merckx.



leroyaumedesbelges

Ronde van Vlaanderen 1981

Kuiper y De Vlaeminck

Guilherme Ribeiro *(Original en inglés traducido por Víctor Díaz Gavito)*

En un día frío y oscuro, típico de la primavera flamenca, se dio la salida a la 65ª edición de la Ronde van Vlaanderen en Sint-Niklaas. Camino de Meerbeke, en el corazón de Flandes, el recorrido de 1981 era ligeramente más suave de lo habitual, aunque los temidos adoquines que llenan las cortas pero terribles cotas, llamadas “muros”, seguían allí, asegurando que la esencia de De Ronde se mantuviese inmaculada.

Como mandan los cánones, se formó una escapada sin opciones de victoria, cimentada en el terreno llano que domina el primer 60% del trazado. Sin embargo, estaba claro que la victoria sería asunto de batalla entre los grandes clasicómanos que suelen orientar su preparación para el mes de abril. De esta forma, la carrera se mantuvo tranquila hasta que el pelotón llegó a la primera cota de la jornada, el Oud Kwaremont, todavía a 112 kilómetros de meta. Esta subida era solo un “aperitivo” previo al primer punto decisivo de la prueba, el brutal Koppenberg, que se encontraba a trece kilómetros de allí, con su pendiente media del 18% y con tramos de hasta el 25%.

El Koppenberg desencadenó la acción. Mientras De Vlaeminck lo superaba con facilidad, como si fuera una minucia, tras él se formó el caos cuando el veterano Herman van Springel se fue al suelo bloqueando el estrecho camino adoquinado. Aunque el pelotón se rompió en pequeños grupos, los favoritos se reagru-

paron rápido, y así se mantuvieron a pesar de los ataques feroces que tuvieron lugar entre los máximos candidatos. Hasta que llegó el muro de Grammont, a veintisiete kilómetros de meta.

En este lugar legendario, con su temible parte final, conocida como Kapelmuur, con un 18% de desnivel medio, se sucedieron los demarrajés, principalmente de la mano de Willems, De Vlaeminck, Kelly y otros grandes nombres. Todos estos movimientos provocaron una importante

selección entre los candidatos a la victoria. Un grupo que menguó aun más cuatro kilómetros después, al llegar al Bosberg.

Antes de llegar a esta cota, De Vlaeminck miró hacia atrás y vio a Moser y Duclos-Lasalle sufriendo, así que puso un ritmo infernal en el Bosberg y redujo el grupo cabecero a diez unidades, entre las que, por supuesto, no figuraban los dos mencionados anteriormente. Poco después, De Wolf y Willems probaron con otro ataque, intentando ambos confirmar



Foto: Marcel Segesseemann

por qué aficionados y prensa -principalmente la del país belga- los consideraban como los posibles herederos de Merckx. Pero había alguien más

observándolos, alguien que no iba a dejar pasar la oportunidad de hacerse, por fin, con un monumento: el veterano Hennie Kuiper. El neerlandés de DAF contaba ya con un gran palmarés; una victoria en el Campeonato del Mundo en Yvoir, donde batió a su compañero de equipo De Vlaeminck; dos segundos puestos en el Tour de Francia; un triunfo en la cima del Alpe d'Huez; así como numerosas victorias y puestos de honor, tanto en pruebas por etapas, como en carreras de un día. Pero un monumento es siempre algo especial y Kuiper echó mano de su experiencia para lanzar un poderoso contraataque, en respuesta a los belgas De Wolf y Willems, y ya nadie pudo alcanzarlo hasta pasada la línea de meta.

Consciente de que su compañero de equipo tenía su día, De Vlaeminck desempeñó a la perfección el papel de gregario de lujo protegiendo a Kuiper. Secó los ataques del grupo perseguidor, donde, además de De Wolf y Willems, se encontraban especialistas como Kelly, Raas, Pirard, Vandenbroucke o Bossis. Todos ellos sabían que a base de ataques podrían llegar a alcanzar a Kuiper antes de la recta de meta en Meerbeke, pero también que eso podría suponer llevar cómodamente a De Vlaeminck hasta el sprint final, en el que, a priori, era el más rápido. Además, también se temían los unos a los otros, pues no era De Vlaeminck el único capaz de hacerlo bien en una llegada en grupo.

La carrera llegó entonces a una especie de punto muerto, con Kuiper por delante haciendo la carrera de su vida para distanciar a sus rivales y con De Vlaeminck por detrás controlando al resto de corredores. A solo tres kilómetros de meta, pasada ya la última subida, el Nellekensberg, Frits Pirard saltó del grupo. Le siguieron Raas, Vandenbroucke y, tras un importante esfuerzo, el francés Bossis, demostrando su habilidad sobre el pavés en

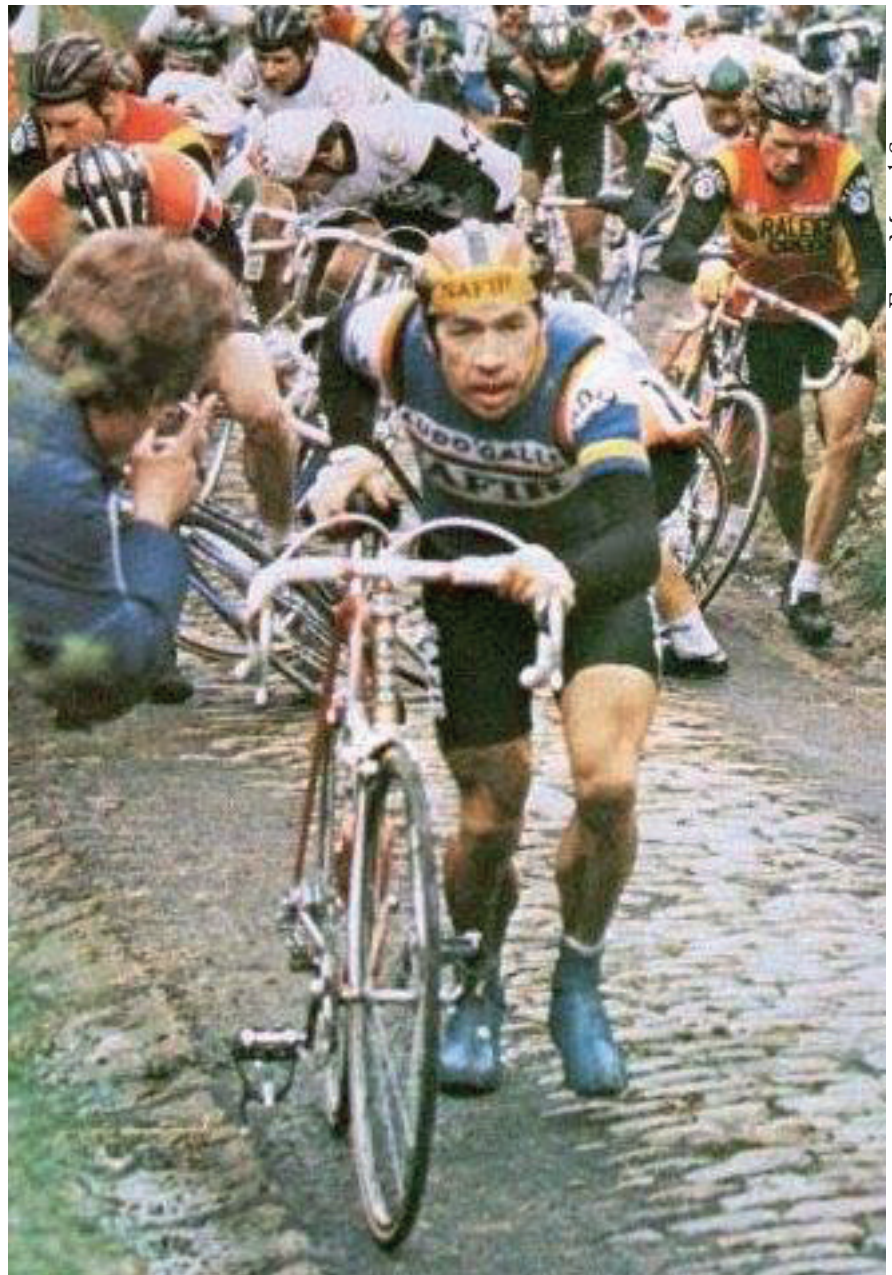


Foto: Marcel Segessemann

ausencia de su líder Duclos-Lasalle. De Vlaeminck no respondió, pero ya no lo necesitaba, pues Kuiper gozaba de más de un minuto de ventaja. Así terminaría la carrera, con un sonriente Kuiper alzando los brazos, un minuto y tres segundos por delante de Pirard, el más fuerte de los perseguidores. Tres segundos después, Raas esprintaba para completar un pódium 100% neerlandés, frente a Bossis y Vandenbroucke. Por su parte De Vlaeminck lideró el tercer grupo, a siete segundos de Raas. El resto del pelotón, liderado por Ferdi van den Haute, llegó agrupado a unos sorprendentes cuatro minutos de Kuiper. Para hacernos una idea del nivel del ritmo de la carrera, mencionar

que solo lograron terminar cuarenta y cinco de los 184 inscritos en

la prueba. En el grupo principal entraron nombres de la talla de Moser, Duclos-Lassalle, Van Springel, Braun y Demeyer.

Kuiper logró una más que merecida victoria en una auténtica demostración de cooperación entre dos jefes de filas, pues el trabajo del veterano De Vlaeminck resultó, sin duda, clave en el éxito de Hennie.





Tom Boonen

Dios del Trueno y de las Piedras

Sergio Espada

Para los antiguos pueblos germánicos, Thor, hijo de Odín, era el Dios del Cielo y la Tormenta. Y como muy bien se ha encargado de popularizar primero el cómic, a través del personaje de Marvel, y recientemente el cine gracias a la película de Kenneth Branagh, Thor acabará siendo el único lo suficientemente virtuoso y poderoso como para poder empuñar a Mjöllnir, el martillo que elige a su dueño. Mjöllnir, que se podría traducir como “demoledor”. Trasladando la mitología nórdica al mundo del ciclismo nadie encarnaría el papel de Thor mejor que Tom Boonen. Y continuando con el paralelismo, el trofeo que se entrega al vencedor de la París-Roubaix, en forma de adoquín, no sería más que el Mjöllnir del último dios de la bicicleta. Aquel que fue llamado a someterlos a todos con la fuerza de un trueno, de mil tormentas.

Domingo, 8 de abril de 2012. A kilómetro y medio de la meta, Tom Boonen se gira a la cámara de televisión y levanta la mano mostrando cuatro dedos. Está aproximadamente a una milla de completar su gran obra magna, la conquista de un logro que le ha de consagrar como el más grande clasicómano sobre adoquines de la historia. Y Tom Boonen, “Tommeke”, ha elegido la puerta más grande para su coronación: una victoria en solitario después de un ataque a casi sesenta kilómetros de meta que le permite darse un baño de multitudes en uno de los santuarios del ciclismo mundial, el velódromo de Roubaix.

Si del 10 de junio de 1949 se contó que Fausto Coppi consiguió que se suspendiese la ley de la gravedad y los aficionados apostados en las cunetas del Izoard juraron que Il Campionissimo flotaba sobre sus rampas; de este 8 de abril de 2012 se podrá contar que Boonen avanzó sobre los adoquines del carrefour de l'Arbre o de Mons-en-Pévèle con la fuerza y la determinación de un huracán y los aficionados podrán jurar que, a su paso, las milenarias piedras que sembraban el camino fueron saltando en mil pedazos, convertidas en minúsculas y diminutas esquirlas, como si hubiesen sido golpeadas por un martillo que siempre vuelve a la mano de su único y virtuoso dueño.

Una caída a sesenta kilómetros de meta del noruego Hushovd que, por mucho que insistiese, de Thor solo tenía el nombre pero que entonces pasaba por ser uno de los grandes aspirantes a la victoria final, había hecho saltar las alarmas. A un movimiento de un outsider como el francés Turgot, le había sucedido una arrancada de Boonen en pleno tramo de Orchies. A la rueda de Tommeke habían saltado Pozzato, por entonces ya en el otoño de su carrera deportiva, y Ballan, enrolado en el BMC y por tanto, compañero de Hushovd. A la salida de Orchies se les uniría el neerlandés Niki Terpstra, compañero de Boonen. Y es la llegada de este la que iba a terminar de desencadenar la tormenta. Ballan no podía pasar, Turgot aún no había asimilado que estaba sentado en la misma mesa que Boonen y vivía instalado entre

la perplejidad y el desconcierto. Y Pozzato... bueno, todos conocemos a Pozzato. Así las cosas, un momento de duda en las calles de Orchies iba a ser aprovechado por Boonen y Terpstra para coger unos metros de ventaja, algo que terminó de espolear al belga, que nada más darse cuenta de la situación clavó los codos junto a los costados, hundió el mentón en el manillar y apretó los dientes sin reparar siquiera en si su compañero le seguía. Dos kilómetros más tarde, en el undécimo tramo de pavé, el de Auchy-lez-Orchies, Tornado Tom, otro de los apodos de Boonen, también de referencias comiqueras, soltó a su compañero sin mirar atrás y se lanzó a una empresa épica, grandiosa. Absurda. Porque con Hushovd fuera de combate, Boonen era el más rápido de entre los favoritos, podía haberse quedado en el grupo y correr a la contra, marcar a sus rivales y liquidarles en el sprint final, en el velódromo, como había hecho en 2005 y 2008. Pero es que ese día Boonen ya no corría contra sus rivales, lo hacía contra la historia, contra la leyenda. Y contra Fabian Cancellara.

Resulta muy complicado hablar de Boonen sin referirse en algún momento a Cancellara. Y viceversa. Es una suerte de ley de Godwin del ciclismo: cuanto más larga se haga la conversación o la disertación sobre Boonen -o Cancellara-, la probabilidad de que su némesis acabe apareciendo es más alta. En 2010 el Expreso de Berna había protagonizado una de las victorias más memorables de las últimas décadas en lo que a la

París-Roubaix se refiere. Poco antes de entrar en el tramo de Mons-en-Pévèle, a unos cincuenta kilómetros de meta, había lanzado un ataque kamikaze. Fue el famoso acelerón del que se hablaría durante meses, cuando acusaron al suizo de haber usado un motor en su bici. Pero más allá de sospechas y complejas teorías conspiranoicas, lo que había quedado en la retina del espectador había sido la exhibición de un corredor legendario que, cuando ganaba, parecía estar haciéndolo como si quisiese conquistar un lugar de honor en el Valhalla, el majestuoso salón donde Odín recibe a los héroes de la mitología nórdica. Y Tommeke, ya por entonces consagrado como el único digno de portar el Mjölner del ciclismo, no podía consentir semejante afrenta. Y mucho menos en el patio trasero de su casa, en la única clásica belga que se corre en Francia. Por ello no es de extrañar que el ataque de Boonen en 2012 fuese apenas cinco kilómetros antes que el de Fabian en 2010. Boonen corrió ese 8 de abril persiguiendo

una estela imposible, un fantasma que le llevaba dos años de ventaja. Una sombra que acabó sucumbiendo ante el poder del Dios de Trueno.

Para entonces ambos habían tiranizado las clásicas de adoquines desde hacía algo más de un lustro. Boonen estaba a un adoquín de igualar a Monsieur París-Roubaix, su compatriota Roger de Vlaeminck. Sin embargo Tommeke tenía ya tres victorias en el Tour de Flandes, la última de ellas una semana antes, en lo que iba a suponer su segundo doblete. Pero es que en ese 2012 mágico, Boonen había conquistado además su tercera Gante-Wevelgem y su quinta victoria en Harelbeke. Todas ellas le colocaban en su respectiva cima del palmarés. Nadie había ganado tantas clásicas de adoquines en la historia -a estas victorias hay que sumarle dos más en Scheldeprijs y tres en Kuurne, si bien la tercera victoria en esta última llegaría en 2014-. Por su parte, Cancellara acumulaba por entonces dos victorias en Roubaix -llegaría una ter-

cera en 2013-, una en Flandes -más las de 2013 y 2014- y dos Harelbeke -otro más en 2013-. Veintinueve clásicas de adoquines entre los dos en algo menos de una década; unas cifras de otro mundo. Pero para Boonen, 2012 fue su canto de cisne, algo similar a lo que le sucedió a Cancellara un año más tarde, si bien el suizo pudo conquistar su tercera victoria en De Ronde en el año 2014. En lo sucesivo, diversas circunstancias de carrera, reveses de la fortuna en forma de caídas y la eclosión definitiva de una nueva generación encabezada por el simpatizador Peter Sagan, les iba a alejar de las mieles del triunfo.

Domingo, 10 de abril de 2016. Matthew Hayman, un australiano en el ocaso de su carrera acostumbrado a trabajar para otros, vive su minuto de gloria; una especie de one-hit wonder del ciclismo. Filtrado en la fuga del día, logra mantenerse en cabeza cuando la tormenta desatada por Tornado Tom le alcanza. Como en 2012, una caída había determinado el





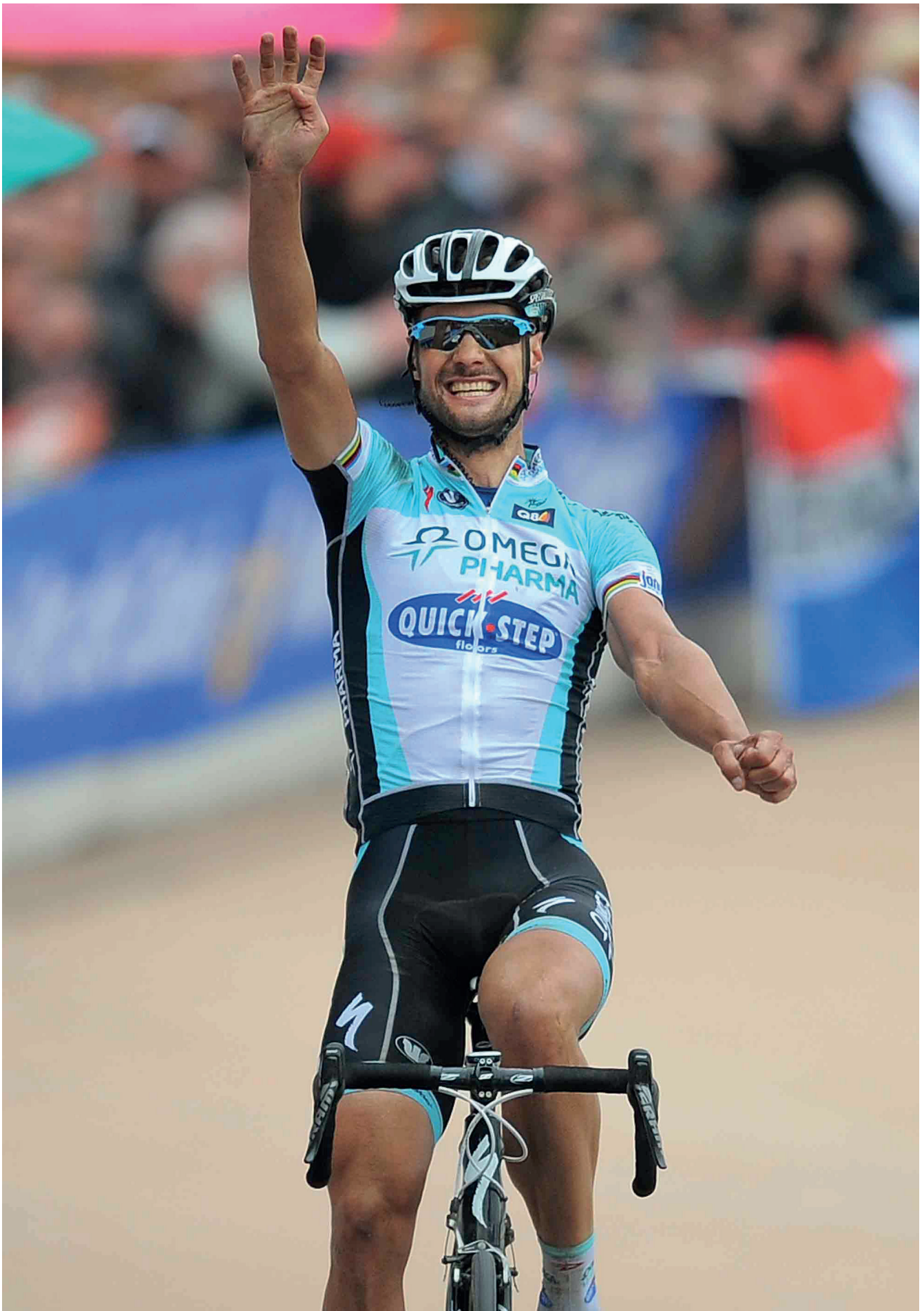
discurrir de la carrera. Solo que esta vez había sido masiva y había pillado a los dos grandes favoritos, Sagan y Cancellara. Y era a 115 kilómetros de meta. Pero Boonen, el Boonen de 2016 al menos, es consciente de que sus días de vino y rosas han quedado atrás y de que en un enfrentamiento directo tiene poco que ganar. Así que orquesta una maniobra que solo puede conducirle a la inmortalidad: junto a sus compañeros Tony Martin y Guillaume van Keirsbulck lanza la carrera. Quizá sea un suicidio pero si le sale bien puede colgar la bici esa misma tarde y retirarse a su Mol natal, a vivir como un dios. El guion del poderoso drama, que diría Walt Whitman, discurre, más o menos, según lo previsto. Los ataques de Vanmarcke en el carrefour de l'Arbre o de Stannard a seis kilómetros de meta amenazan con sentenciar a un Boonen al que le sobra arrojo pero le faltan piernas para someterlos a todos. El martillo de Boonen está fallando.

La realidad es que nadie quiere llegar con el noruego Boasson-Hagen, a priori el más rápido de los cinco. Hayman, por su parte, renquea en

los tramos de adoquín y aprovecha los parones que suceden a los ataques para reintegrarse en el grupo. Sin embargo, a una aceleración de Tommeke a poco menos de tres kilómetros de meta, el aussie es el único capaz de responder luego de dejar que EBH se cueza a fuego lento durante medio kilómetro. Durante casi dos kilómetros ruedan juntos, con Stannard, EBH y Vanmarcke a una decena de metros pero incapaces de coger su estela. Ya en el velódromo los cinco se vuelven a juntar y el australiano demuestra ser el más fuerte, lanzando el sprint desde la curva y manteniendo a Tommeke y Stannard a raya. Boonen felicita a un estupefacto Hayman que apenas puede dar crédito a lo que acaba de suceder. Un muy expresivo *"holy fuck!"* es lo único que puede verbalizar nada más bajarse de la bici mientras sus asistentes no paran de repetirle *"it's real, man, it's real"*.

Probablemente sin esta victoria de Hayman ahora no estaríamos escribiendo esto. O lo habríamos tenido que escribir hace un año. Porque cuesta imaginar un final más apro-

piado para la carrera deportiva del mejor corredor sobre adoquines de la historia, que una victoria en Roubaix. Y porque cuesta pensar que no haya otra motivación en el ánimo de Boonen, para seguir en activo, que una última oportunidad de levantar un quinto adoquín, algo que nadie ha hecho en más de un siglo de historia del Infierno del Norte. Ese quinto adoquín es el auténtico Mjölnir de esta historia. Y Tom Boonen, Tommeke, el dios que camina entre hombres, es el que está destinado a hacerlo. Con la fuerza de un trueno y de mil tormentas.



Giro de Lombardía

La hazaña del Diablo Rojo

Víctor Díaz Gavito

La historia de las grandes carreras ciclistas viene ligada a la de los grandes periódicos de finales del s.XIX y comienzos del s.XX. El último monumento del año, el imperial Giro de Lombardía, no es ajeno a estos orígenes. Un conocido diario deportivo italiano, la *Gazzetta dello Sport*, sería el responsable de la organización, en 1905, de esta colosal carrera que, a lo largo de los años, se convertiría en una de las pruebas más importantes del calendario mundial. El periódico milanés había nacido en 1896, y rivalizaba en la búsqueda de lectores con otro histórico cotidiano transalpino, el *Corriere della Sera*.

La organización de una gran carrera de un día por la región lombarda sería el primer gran paso del característico diario de páginas rosas en el origen de las grandes pruebas ciclistas. Dos años después, en 1907, nacería la Milán-San Remo; y este proceso de creación de las mejores carreras de la península itálica alcanzaría su culmen cuando los responsables de la *Gazzetta dello Sport* hicieron realidad el sueño de una gran carrera por etapas a lo largo de la Bota. En 1909 nació el Giro de Italia, a imagen y semejanza del ya célebre Tour de Francia.

El primer Giro de Lombardía de la historia se disputó un 12 de noviembre de 1905. Cincuenta y cuatro ciclistas, todos ellos italianos, se situaron en la línea de salida para enfrentarse a 230 kilómetros por carreteras sin asfaltar, en un día de intensa lluvia. Las condiciones de las carreteras y la climato-

logía adversa anunciaban una batalla solo apta para los más inconscientes. Una prueba de resistencia cuya culminación estuvo al alcance exclusivo de aquellos locos del pedal del ciclismo primigenio.

En la nómina de participantes se encontraban los más grandes de la época. Los lombardos Luigi Ganna, Carlo Galetti o Giovanni Rossignoli, y dos piamonteses que habían forjado ya una importante rivalidad en los primeros años del pasado siglo, Giovanni Gerbi y Giovanni Cuniolo.

A las seis y media de la mañana se daba la salida bajo un intenso aguacero, que hizo que pocos aficionados se animaran a acercarse y que las carreteras, o más bien caminos, presentaran un pésimo estado. El primer Giro de Lombardía saltaba por los aires desde el inicio. Giovanni Gerbi, "il Diavolo Rosso" -Diablo Rojo-, ha estudiado el recorrido minuciosamente, entrenando día tras día por estos pasos, y no está dispuesto a que nadie le arrebatase su día de gloria. Gerbi comienza a abrir hueco, pero conoce



las trampas del recorrido y toma prudencia en las zonas más complicadas. Por detrás, su paisano y rival, Giovanni Cuniolo encabeza la persecución. Las vías de los tranvías son trampas terribles para los ciclistas, y en esta carrera hacen acto de presencia, provocando caídas. Giovanni Gerbi, pese a tener solo veinte años, se comporta como un veterano aprovechando su conocimiento del trazado, evita el accidente y se lanza en pos de la victoria final con una fuga de 200 km. A cada paso intermedio, la ventaja de Giovanni Gerbi sobre sus rivales aumenta exponencialmente. El Diablo Rojo va desencadenado, enfundado en el maillot colorado que le ha dado su sobrenombre y con sus piernas y rostro cubiertos por el barro. A mitad de carrera, al paso por Bérgamo, ya son casi veinte minutos los que tiene sobre Cuniolo y Rossignoli. En Como, ya es casi media hora sobre Rossignoli. Cuniolo no llega a Como, se ve obligado a retirarse tras caer a un foso.

Tras casi diez horas de carrera, Giovanni Gerbi se presenta triunfal en el Corso Sempione de Milán. A más de cuarenta minutos llegarán Giovanni Rossignoli, Luigi Ganna y Carlo Galletti. Los héroes del primer Giro de Lombardía son recibidos por una muchedumbre de *tiffosi*. La leyenda de la Clásica de las Hojas Muertas no ha hecho más que comenzar.

La victoria demoledora de Giovanni Gerbi definía perfectamente el espíritu de un corredor que se había ganado la consideración de mejor ciclista italiano del momento. Un ciclista de raza, un obsesionado de la bicicleta, que se convirtió en una especie de pionero en muchos aspectos. Su victoria en Lombardía se había cimentado en un entrenamiento exhaustivo, que resultaba atípico en la época. Giovanni Gerbi estudiaba los recorridos, observaba los comportamientos de sus rivales en carrera antes de definir sus estrategias, comparaba sus datos de tiempo en cada entrenamiento en busca de la progresión adecuada, e incluso realizaba series de repetición en las subidas para alcanzar el punto ideal de forma.

Los primeros años del siglo XX asistían a la evolución de este espectacular ciclista que apuntaba a gran campeón. Pero su éxito en 1905 había sido el fruto de muchos sacrificios. El año anterior se había convertido en una pesadilla para el gran ciclista piomontés. Giovanni Gerbi había decidido probar en el Tour de Francia, esa locura de carrera que había nacido el año anterior, con victoria de Maurice Garin. Tras su exitosa edición inaugural, la Grande Boucle había desatado las más bajas pasiones entre competidores y aficionados y Gerbi sufrió en primera persona los daños colaterales. En la segunda etapa, los seguidores del joven Faure, en ese momento en fuga, decidieron ayudar a su corredor tomándola a palos con el grupo donde iba Maurice Garin. Giovanni Gerbi sufrió múltiples golpes ante el apaleamiento de los dementes ultras galos, lo que le obligó a decir adiós a su breve aventura en la gran vuelta al Hexágono. Las lesiones sufridas no solo le apartaron de la épica del Tour de Francia, además lo lastraron en su rendimiento en las carreras posteriores.

A pesar de esos reveses, volvió con fuerza para disputar el Campeonato del Mundo de Medio Fondo en Londres. Una muestra de la fuerte personalidad de este gran personaje es su negativa a lucir la tricolor italiana en el velódromo londinense, no por razones nacionalistas o políticas, mas por el hecho de no renunciar a su característico uniforme rojo. Cuando el Diablo Rojo se lanzaba en busca de una soberbia remontada con la ambición de la medalla de oro, la tragedia estuvo a punto de ocurrir. Una caída a 70km/h llevó al cuerpo de Gerbi a impactar brutalmente contra la pista del velódromo. Inconsciente, fue trasladado al hospital y llegó a pasar cinco días en coma.

Lejos de sentir el miedo en el cuerpo, el gran Gerbi volvió a la bicicleta con más rabia que nunca. Entrenó como si la vida le fuera en ello y así logró entrar en el libro de oro del ciclismo como el primer vencedor del gran monumento lombardo.

Los años siguientes a su victoria en Lombardía seguirían escribiendo la leyenda de un pionero, de un ciclista único al que su obsesión y pasión por la bicicleta le acabaron costando caro a nivel competitivo. Tantas horas de entrenamiento acabaron por desgastarle y su carrera de éxitos fue breve. Siendo sin duda uno de los mejores de su generación, su palmarés no logró brillar tanto como sus piernas demostraban.

Polémicas como la descalificación en la primera Milán-San Remo mancharon su trayectoria. Gerbi fue acusado de manipular la carrera y agredir a contrarios -de nuevo el fantasma de aquel Tour de 1904-, lo que conllevó una sanción por dos años reducida a seis meses tras la gran convulsión causada entre los aficionados. Situación similar a la vivida tras la I Guerra Mundial cuando, un ya veterano Gerbi, volvía a ser expulsado de una carrera, en este caso del Giro de Italia, por ir a remolque de un sidecar.

Genio y figura, su amor casi obsesivo por el ciclismo le llevó a no renunciar a aparecer en carreras hasta sus últimos días. Con cuarenta y siete años se atrevió a participar en toda una Milán-San Remo e incluso a tomar la salida en el Giro de Italia, siendo el corredor más veterano hasta la fecha en participar en la Corsa Rosa.

El 7 de mayo de 1954 Giovanni Gerbi fallecía a consecuencia de las lesiones sufridas un mes antes en accidente de tráfico, cuando regresaba a casa tras visitar a un antiguo amigo y rival, Giovanni Rossignoli, quien fuera segundo en aquel Giro de Lombardía de 1905.

