

Pedaladas que escriben historias

Abril 2016 - Número 3

R | O | A | D | & | M | U | D

M A G A Z I N E



Sumario

Road and Mud vuelve a acercarse a la historia del ciclismo en este tercer número de la revista. Para conocer e informarse sobre la actualidad contamos con la web así que aquí volvemos, una vez más, a los relatos en blanco y negro, a los acontecimientos a los que rara vez llega Youtube.

Pero tampoco perdemos de vista el ciclismo de hoy día, siempre y cuando tenga un vínculo con el pasado. Así, desmenuzamos la historia del Tro Bro Léon, una de las carreras más espectaculares del año que se celebra en la Bretaña francesa. Una clásica infravalorada de estrechos caminos de tierra que, si dependiese del espectáculo que cada año brinda a los espectadores, sería, sin lugar a dudas, de categoría World Tour.

Haremos una primera parada en Asturias para hablar con Pinzales II, excorredor y amante del ciclismo que durante décadas regentó un taller por el que pasaron ilustres de la bicicleta como el "Tarangu" Fuente. Pinzales nos habla de sus vivencias en el mundo del pedal, lo que es muy de agradecer porque nos enseña y nos hace recordar detalles que suelen pasar desapercibidos en el ciclismo. Una lección imprescindible

Ese espíritu que nos transmite con pasión Pinzales es el que intentan recuperar a lo largo de toda la geografía mundial unos cuantos organizadores de carreras vintage. Marchas cicloturistas no competitivas que limitan el uso de la tecnología y acercan al participante a la experiencia que vivieron los héroes del pedal en el pasado. Carlos Soler nos habla de una de esas marchas que se celebran aquí en España, la Pedals de Clip, en la zona del Penedés.

Volvemos de nuevo a Asturias para conocer la historia de Luciano Montero, primer medallista español en un Mundial de Ciclismo. El pionero en el país de Freire, Valverde y compañía. Un valioso documento que, además, nos deja entrever cómo de diferentes eran los mundiales hace casi un siglo.

La Vuelta a España, una de las tres grandes vueltas por etapas ha iniciado en los últimos tiempos una desesperada búsqueda del más difícil todavía. Pero no todo son rampas imposibles y agonía extrema. También hay sitio para puertos de menor entidad o dureza. En este número hablamos del puerto de Navacerrada, un ilustre de la ronda española que, dada su cercanía a Madrid, habitual final de la Vuelta a España, suele ser la última oportunidad para darle un vuelco a la general de la carrera.

El ciclismo es un deporte ligado a la épica y al sufrimiento que persigue victorias rebosantes de sufrimiento. Vende superhéroes de carne y hueso que entregan hasta la última gota de su esfuerzo por subir a lo más alto del cajón. Por eso mismo, resulta curioso el duelo que mantuvieron en el Tour de 1979 Gerhard Schönbacher y Philippe Tesnière. Sumérjanse en las páginas de esta historia y déjense sorprender.

Ponemos fin al tercer número de esta publicación con un repaso a la carrera deportiva de uno de los más diminutos corredores que hayan visto jamás las carreras ciclistas, "Cacaíto" Rodríguez. Escalador tan liviano como alegre, se hizo tremendamente popular en los primeros años de los años noventa.

Esto, que no es poco, es lo que les espera en el interior de nuestras páginas.

Pasen y lean.



STAFF

Dirección:
Víctor Díaz Gavito
Raúl Ansó Arrobarren

Redacción:
Alberto Díaz Caballero
Ricardo de Miguel
Ángel Olmedo Jiménez
Borja Lázaro

Diseño:
Sergi Faja

Corrección:
Abdón Ramiro Vázquez

Contacto

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

"No se deja de pedalear cuando se envejece.... Se envejece cuando se deja de pedalear"

Anónimo

Ilustración de portada

"Women Cyclist. Study for a poster"
Ramon Casas - 1899

Contenido

Tro Bro León: Una aventura de otra época	4
Alberto Díaz Caballero	
Joaquín Menéndez "Pinzales II"	6
Víctor Díaz Gavito	
El "revival" del ciclismo antiguo	10
Ricardo De Miguel	
El primer medallista mundial español, Luciano Montero	14
Ángel Olmedo Jiménez	
Paris-Roubaix, 1970	18
Navacerrada, el protagonista sin reconocimiento	20
Alberto Díaz Caballero	
Duelo por un farol rojo	22
Raúl Ansó Arrobarren	
"Cacaíto" Rodríguez, la sobra de Induráin	26
Víctor Díaz Gavito	

Tro Bro León: Una aventura de otra época

Alberto Díaz Caballero

Bien conocidos son los trazados de pavés en Flandes y en Roubaix, como bien célebre es ya el sterrato de la Strade Bianche en la Toscana. Pero en la espectacular Bretaña francesa, tierra de grandes ciclistas como Louison Bobet o Bernard Hinault, se disputa igualmente otra apasionante aventura por estrechos caminos de tierra: el Tro Bro Léon.

Perteneciente a la Copa de Francia de ciclismo en ruta desde 1999 y encuadrada en el UCI Europe Tour, el Tro Bro Léon (Tour del País del León, en lengua celta) es una de esas pocas carreras modernas que nos transporta aún al ciclismo épico de antaño. Fue creada en 1984, en su momento como prueba amateur, por el publicista Jean-Paul Mellouët. El gallo pretendía recaudar fondos para evitar el cierre de la Escuela Diwan de Lannilis, un histórico centro educativo donde se impartía la enseñanza de la lengua bretona. Precisamente es en la localidad de Lannilis donde se encuentra el centro de operaciones del Tro Bro Léon. Cada mes de abril, la ciudad acoge tanto la salida como la meta de esta carrera ciclista que recorre las carreteras de la Bretaña francesa.

La particularidad de esta prueba es sin lugar a dudas su trazado. El Infierno del Oeste o Paris-Roubaix Bretona, como también se conoce a esta carrera, se caracteriza por albergar en su recorrido más de veinte tramos de tierra, grava o empedrado, popularmente conocidos como ribinou,

que cada temporada brindan icónicas imágenes en esta poco conocida, pero no por ello menos espectacular, prueba. El paso por el Castillo de Kerouartz es quizá su tramo más representativo, pero tampoco podemos obviar los instantes en los que la carrera transita junto al Atlántico, donde suele soplar, poderoso, el viento.

Respecto a los ciclistas que han triunfado en ella, la coincidencia de fechas con las grandes clásicas primaverales que se celebran en otros puntos del continente como Bélgica o Países Bajos merma en algunos casos la participación. No obstante, el siempre extenso y combativo pelotón francés hace de esta carrera un bonito y muy disputado espectáculo. El hombre que más veces se ha impuesto en este trofeo bretón lo hizo cuando esta competición aún era amateur. En aquella época, hasta en tres ediciones se impuso Philippe Dalibard. Ya con un pelotón profesional de por medio, Samuel Dumoulin se hizo con dos victorias consecutivas (2003 y 2004). En cuanto a triunfos foráneos debemos destacar los de los australianos Baden Cooke y Mark Renshaw. Como curiosidad para el público español, buscando en el palmarés de la prueba, podemos encontrar un segundo puesto del asturiano Samuel Sánchez en la edición del año 2000.

Ahora que sabes todo esto, es el momento idóneo para que te sientes frente al televisor o al ordenador y disfrutes de la inminente edición de 2016. ¡Seguro que no defrauda!



keyassets.timeincuk.net



www.letelegramme.fr

Joaquín Menéndez

"Pinzales II"

Victor Díaz Gavito

El ciclismo, en su esencia más auténtica de épica y dureza, reside en la memoria, en los recuerdos de los tiempos de tubular al hombro, carreteras sin asfaltar y heroicidades de grandes y modestos deportistas que luchaban contra los elementos para dignificar el bello deporte de la bicicleta. Los recortes de prensa, las fotos antiguas y las historias de los más viejos del lugar, son las mejores herramientas para intentar imaginar cómo eran aquellos tiempos tan lejanos a la tecnificación y masificación de la era de Internet y las redes sociales. Joaquín Menéndez, octogenario, hijo de ciclista y pedalista él también en su juventud, es uno de los guardianes que aún mantienen memoria viva de aquellos tiempos. Nos recibe en su casa, en la localidad gijonesa de Pinzales, para una amena charla en la que fluyen las anécdotas, vivencias e historias de una vida muy ligada a la bicicleta.

Su padre, José Menéndez "Pinzales I", fue uno de los mejores ciclistas asturianos de su generación. Miembro del Club Ciclista Gijonés en los años veinte, era uno de los dominadores de las carreras regionales y destacó por su longevidad deportiva, pues a los cuarenta y tres años aún logró proclamarse campeón de Asturias, y no llegó a colgar la bicicleta hasta pasados los cincuenta. Además de su faceta como ciclista, llegó a ser muy conocido en el mundillo por el Garaje Pinzales, uno de los locales de reparación de bicicletas más célebres de Gijón desde su apertura en 1924.

Joaquín siguió los pasos de su padre, compartiendo oficio en el garaje familiar y haciendo sus pinitos en el deporte del pedal en su juventud.

Joaquín nos enseña las fotografías de sus años como ciclista y nos muestra orgulloso un recorte del diario La Nueva España de 1972. En la sección de efemérides, nos señala la siguiente noticia: "Hace 25 años (1947), Turón – Se ha disputado una interesante carrera ciclista en esta localidad, sobre un recorrido de cuarenta kilómetros. Resultó vencedor Pinzales II, el cual venció al sprint a Caicoya y Mesa. Joaquín, a sus 17 años, es la más prometedora figura del ciclismo asturiano". Pese a la grandilocuencia de la noticia y a que Joaquín consiguiera un buen número de victorias en aquellos años, su carrera deportiva fue breve, ya que se casó joven, a los veinte años, y decidió colgar la bicicleta para trabajar en el garaje de su padre.

No tenía nada que ver el ciclismo de entonces con el de ahora. Como bien dice Joaquín, "ahora tienes una avería y cambias la bicicleta. Todo es moderno, más fácil que antes. En aquellos tiempos tenías una avería y estabas perdido. No había nadie que te ayudara, ni quien te diera un empujón para volver a la carrera. Las carreteras estaban muy mal, sin asfaltar, y los materiales eran más malos, era muy fácil pinchar o irte al suelo". Algunas anécdotas que nos relata son ilustrativas de los problemas por los que pasaban los ciclistas de antaño.

"Mi padre corrió con Bartali en el País Vasco" -continúa mientras nos enseña un artículo dedicado a su padre escrito por el exciclista y periodista José Enrique Cima en La Nueva España, y que guarda enmarcado en la pared de la habitación- "En el País Vasco, mi padre rompió una biela, y al romperla, el resto que le quedó se le enganchó en la pierna y tuvo que abandonar". Más curiosa aún es una anécdota que sufrió "Pinzales I" en el Premio San Agustín, una de las carreras más prestigiosas de Asturias en la época: "Era cuando todavía las llantas eran de madera. En una etapa en la que llovía mucho, mi padre tuvo un pinchazo. Fue imposible cambiar el tubular, porque, con la lluvia, la madera se había hinchado y era imposible retirar la goma pinchada". Los tubulares eran una parte más de la indumentaria ciclista, pues no había coches o motos de apoyo. "Mi madre siempre me reñía. Me decía que nunca me podía lavar bien los jerséis porque se quedaban manchados del pegamento que tenían los tubulares para adherirse bien a la rueda y era imposible quitarlo".

Otro aspecto que puede llamar la atención al lector de hoy en día era el de los desplazamientos a las carreras. Olvídense de los fastuosos autobuses de máximo confort que exhiben los grandes equipos de este siglo, o de las furgonetas de los clubes amateurs en las que se acumulan bicicletas y recambios. "Recuerdo que un día corríamos en Tineo. Fuimos en el ALSA desde Gijón (unos

100 kilómetros), corrimos y ganó Luis Sánchez Huergo. Al día siguiente teníamos una carrera en Lluarca, así que, nos quedamos a dormir en Tineo y por la mañana fuimos hasta allí en bicicleta (cincuenta kilómetros aproximadamente). Después de la carrera tuvimos que volver en bicicleta también a Gijón (noventa kilómetros)". En aquella carrera de Lluarca tuvo lugar una de las anécdotas que con más ilusión recuerda Joaquín: "Estábamos los de Gijón en un bar para vestirnos para la carrera. Éramos todos muy jóvenes, en edad de juveniles, y competíamos contra corredores mucho más veteranos que nosotros. Un hombre, residente en Cuba, que estaba en Lluarca pasando las vacaciones, se acercó a nosotros y nos preguntó que cómo íbamos a competir si éramos unos críos. Nos dijo que si ganábamos la carrera nos invitaba a todo lo que quisiéramos en el bar después de la prueba. Nosotros sabíamos que éramos los mejores, así que aceptamos y le pedimos que nos esperara allí. Al cruzar la meta, copamos los cuatro primeros puestos. El hombre quedó muy sorprendido, pero cumplió

su promesa, y nos invitó a todo lo que quisimos tomar".

Después de dejar la bicicleta, Joaquín, al igual que su padre José, siguió muy ligado al ciclismo por medio del Garaje Pinzales. "Mi padre lo abrió en 1924 y fue creciendo poco a poco, llegando a tener hasta cinco o seis personas trabajando. La gente venía a Gijón en bicicleta desde las aldeas y había muchas averías que reparar. Las piezas nos llegaban primero de Eibar, y luego de Vitoria, cuando BH se trasladó allí en 1959. Empezamos con las reparaciones y después pasamos a ser mayoristas. Llevábamos el comercio de BH para Asturias. Cuando falleció mi padre seguí yo con el negocio, y luego lo cogieron mis hijos, hasta que con los cambios en el comercio y las grandes superficies nos vimos obligados a cerrar". La industria de la bicicleta también ha cambiado mucho desde que el garaje comenzó a funcionar. "Antes BH fabricaba todas las piezas de las bicicletas, excepto la cadena y los neumáticos. Ahora muchas cosas vienen de fuera, que son mucho más baratas

y hay más marcas y competencia".

El Garaje Pinzales era uno de los mejores clientes de la hoy centenaria marca BH. "En 1988 llegamos a comprar 8000 bicicletas. Fue increíble. Aún hoy se acuerdan de aquello en BH". El tráfico de bicicletas de Vitoria a Gijón para su distribución en Asturias era incesante en aquel año en que Pedro Delgado ganaba el Tour de Francia. "Teníamos un camionero que nos traía unas 400 bicicletas en el camión, las descargaba en el garaje y se volvía a Vitoria a por más. Mi padre tenía muy buena relación con BH y cuando nuestro camionero llegaba a la fábrica alavesa, aunque hubiera cuatro o cinco camiones de otros lugares de España para cargar, le hacían pasar por delante de ellos. Nos trataban muy bien".

El padre de Joaquín, José Menéndez, empezó a trabajar con las bicicletas en otro importante garaje gijonés, el Garaje Cuesta, de los hermanos Jesús y Marcelino Cuesta. "Ellos trabajaban con las bicicletas BSA. Jesús fue un muy buen ciclista en sus tiempos. Un



Colección personal de Joaquín Menéndez "Pinzales II"

hombre alto con un gran bigote muy característico".

En tantos años en el mundo de la bicicleta, entablaron relación con muchos grandes ciclistas, de los que Joaquín recuerda, a veces con nostalgia y otras con ironía, anécdotas y momentos curiosos. De aquellos ases del pedal asturiano con los que tuvo la oportunidad de competir destacan Luis Sánchez Huergo y Senén Mesa. Sánchez Huergo llegó a participar en la Vuelta a España de 1950, en la que acabó en decimotercera posición. Pero no pudo brillar más porque una hepatitis segó su vida dos años después, con tan solo 28 años. De Senén Mesa, ganador de cuatro etapas en las Vueltas a España de 1947 y 1948 y quinto en la general del 48, no guarda tan buen recuerdo, pues hay detalles que se quedan grabados incluso más de sesenta años después. "Senén era un perro bueno. Recuerdo una vez en una carrera en Ujo. Llegamos los dos al sprint y me cerró contra el público. Tuve que ceder para no irme al suelo. Mi padre venía justo detrás y vio la maniobra sucia que me hizo y le

montó una buena. Me tuve que conformar con la segunda posición y con no haberme caído".

Como mayoristas de BH, uno de sus clientes más importantes en los años ochenta fue la gran leyenda del ciclismo asturiano, José Manuel Fuente "Tarangu", que tenía una tienda y taller de bicicletas en Oviedo. "Fuente nos compraba a nosotros las bicicletas. Venía por el garaje a pagar, con todos los billetes envueltos en un periódico. Llegaba y nos tiraba el paquete encima del mostrador y nos decía '¡Hala, ahí lo tenéis. Contad!'". Recuerda Joaquín la primera Vuelta a España que ganó el Tarangu: "Estaba con el equipo Kas y se metió en una escapada. El director se acercó a él a decirle que parara a esperar a Perurena y a Miguel María Lasa y él le contestó que solo pararía cuando llegara a la meta. Ese día se vistió de líder. Fuente tuvo lío con ellos y luego no quería saber nada del Kas". El final de la vida del gran escalador asturiano lo recuerda con una mueca de dolor. "Murió reventado. Me acuerdo la última vez que ganó en el Naranco,

ya estaba totalmente destrozado. Yo creo que hubo alguna componenda para que ganara aquel día. Cuando cruzó la meta, tuvieron que salir directos al hospital con él".

No era el único ciclista legendario con el que los Pinzales trabaron amistad. "Mi padre tenía muy buena relación con Julián Berrendero. 'El negro de los ojos azules' se llevaba muy mal con otro ciclista madrileño, Vicente Carretero. Berrendero y Carretero no se podían ver". De Julián Berrendero recuerda una anécdota que muestra la picaresca que había en el ciclismo de aquellos años: "Cuando pasaba por Gijón la Vuelta a España, mi padre se levantaba temprano para ir al garaje, porque sabía que iba a ir por allí Julián a que le arreglara alguna avería antes de la salida. Un año, había un portugués que se llamaba João Rebelo, que subía mucho. Berrendero le decía a mi padre: 'No voy a ganar al portugués en las subidas, así que en los puertos tienen que hacerme un poco de trampa. En vez de poner la meta de montaña en el alto, la retrasan unos metros para poder ganarle



Colección personal de Joaquín Menéndez "Pinzales II"

al sprint en llano". Era la Vuelta a España de 1945 y Berrendero se llevaría el premio de la montaña, seguido de João Rebelo, gracias a la pequeña jugarreta ideada para que el español venciera al portugués.

También nos cuenta, entre las historias de aquellas Vueltas a España, la del italiano Pierino Baffi en la Vuelta de 1958. En una etapa de más de 250 kilómetros entre Oviedo y Palencia, el transalpino decidió subir las rampas más duras del puerto de Pajares a pie. "En la cima perdía ocho o nueve minutos, pero como era muy bueno en el llano, consiguió remontar y acabó ganando la etapa".

En aquellos tiempos muchos aprovechaban la bicicleta para ganarse un sobresueldo más allá de la competición. "En el País Vasco el contrabando de piezas que venían de Francia era muy habitual. Mi padre cuando iba por allí también aprovechaba para pasar cosas. Recuerdo que las válvulas cruzaban la frontera por miles, porque las que fabricaban en España eran muy malas, perdían. Así que se pasaban válvulas de la marca francesa Presta, que eran muy buenas y se vendían muy bien. También era habitual cruzar a Francia para traer dinamos para las luces de las bicicletas". Un gran amigo de Pinzales I que se convirtió en un gran experto en eso del estraperlo era el vasco Pedro Matxain. El que fuera director del histórico equipo Fagor aprovechaba la cercanía de su Rentería natal con la frontera francesa. "Pasaba piezas de bicicletas de Francia a España pero también introducía cientos de piedras de mechero. Los aduaneros sabían que Matxain las vendía en grandes cantidades pero no lograban descubrir cómo las transportaba. Cuando ya se normalizó el comercio con Francia le preguntaron cómo lo hacía. Él les explicó que, como eran tan pequeñas, quitaba el sillín, llenaba el tubo con ellas y volvía a colocarlo para cruzar de nuevo a Rentería con la bicicleta llena de esas piedras".

Joaquín Menéndez mira el reloj, se hace tarde, tiene que coger el autobús para volver a Gijón. Nos despedimos de él después de un inolvidable viaje por los entresijos del ciclismo del pa-

sado, de héroes, de esforzados de la carretera y del taller, de recuerdos que deben permanecer fijados en aquellos que tenemos la suerte de escucharlos, pues sin ellos no se puede entender la gran epopeya que es el deporte de la bicicleta.



Colección personal de Joaquín Menéndez "Pinzales II"

El "revival" del ciclismo antiguo

Ricardo De Miguel

Cuando uno revisa imágenes antiguas de ciclismo, intenta acercarse a lo que podían estar pasando en esos momentos los protagonistas de esas fotografías.

Sufrimiento, dolor, polvo, carreteras sin asfaltar, autogestión para reparar las averías, etapas interminables, odio a los organizadores, etc. En definitiva, un cúmulo de sensaciones y sentimientos, muchas veces, en el límite de la resistencia humana.

De ahí, de esa añoranza por los tiempos pasados, idealizados en la mente de muchos, nació la idea de acercarse de nuevo, en mayor o menor medida, a esos padecimientos de antaño y hacer que en pleno siglo XXI, todo aquel que se atreva, o quiera, pueda revivir en sus carnes, durante un día, las aventuras de aquellos héroes del pasado en una serie de carreras o citas peculiares con un formato y materiales a imagen y semejanza de aquellos gloriosos años.

Uno de los primeros revivals de carreras antiguas pudo ser L'Eroica. En 1997 su fundador, Giancarlo Brocci, organizó por primera vez este evento. Intentaba conseguir lo explicado anteriormente; unir su amor por el ciclismo de raíces con el ciclismo actual. Además formaron una fundación para preservar las strade bianche o carreteras blancas de tierra de la Toscana, lugar donde se viene celebrando esta carrera.

Ellos mismos inciden en la idea de que su inspiración viene del ciclismo clásico, de fotos en los periódicos de principios del siglo XX, los primeros años a partir de 1900, los duelos de Coppi y Bartali... y establecieron 1987 como el año que separó los tiempos antiguos de los modernos.

Los parámetros a seguir para participar en esta carrera, y por extensión a todas las carreras de este tipo, son; la bicicleta debe ser de carretera y anterior a 1987, clásica y con los cambios en el cuadro. No se permiten pedales automáticos. Los cables de freno deben ir por encima del manillar, y las ruedas han de ser de perfil bajo, de veinte milímetros máximo y de aluminio, acero o madera.

La idea y la "marca" de esta carrera ha hecho que además de su cita anual en

la toscana italiana, se haya extendido a España, costa oeste de EEUU, Gran Bretaña, Japón, Sudáfrica, Holanda, e incluso Uruguay. Además de a otra ciudad en suelo italiano. Todas ellas con la denominación L'Eroica.

En España se viene celebrando desde el año pasado en La Rioja, concretamente en el pueblo de Cenicero. Recorre parte de La Rioja alavesa y recorrió el año pasado el histórico pueblo de San Millán de la Cogolla, lugar que en la época medieval fue uno de los focos culturales más importantes en el sur de Europa.

En cuanto a los recorridos, hay tres posibilidades: uno de cincuenta y ocho kilómetros, otro de 106 y, el más duro, de 187. Recorren una zona de viñedos de gran belleza, atravesando castillos, fortalezas y atalayas, inclu-



L'Eroica

so atraviesan el Camino de Santiago. Curiosamente, sus organizadores se conocieron a lomos de sus bicicletas atravesando Mongolia y volvieron a coincidir más tarde en una edición de L'Eroica en Italia. Sus nombres, Miguel Silvestre y Willy Mulonia.

Este tipo de eventos están siempre rodeados de otro tipo de citas como exposiciones de arte y charlas relacionadas con el ciclismo. Todo para hacer todavía más especial esas fechas que nos llevan hacia tiempos pasados.

Además de esta carrera, tenemos también dentro de nuestras fronteras otros eventos como La Pedals de Clip en Cataluña. Esta carrera se celebra en la comarca del Penedés, entre las provincias de Barcelona y Tarragona; tierra de vinos y cavas. Discurre por carreteras estrechas, pistas rurales asfaltadas, y tramos de pista entre viñedos, masías y bodegas. Dispone de dos recorridos, uno de setenta y dos kilómetros y otro corto de cuarenta y siete. Los recorridos salen del pueblo Sant Martí Sarroca y terminan en el

castillo de Sant Martí y en la iglesia de Santa María. El objetivo y las condiciones de la marcha, no competitiva, contienen los mismos valores y condiciones de participación que L'Eroica.

También en suelo patrio tiene lugar La Histórica, que se celebra en la provincia de Soria, concretamente en el pueblo de Abejar, trascurriendo por carreteras secundarias, y a más de 1000 metros de altura.

El Canal de Castilla es otro evento que se celebra en Medina de Rioseco, en Valladolid. Anuncian que los avituallamientos serán rústicos: vino y alimentos tradicionales. Nada de geles, ni barritas. El espíritu de antaño ha de mantenerse a toda costa.

En Aragón están; La Monreal, que se celebra en Monreal de Ariza en Zaragoza; la Biciclásica Edoardo Bianchi, que se disputa en Cariñena y en la Sierra de Algairén, para recorrer también carreteras rodeadas de viñedos y tierra.

La Retrovisor, en Cantabria, discurre por Valdecilla, Peña Cabarga, parque natural de Cabárceno.

Por si esto fuera poco, aun hay más; la Retrotrobada, en Cataluña; la Retrobike que parte de Balmaseda, en la provincia de Vizcaya, para recorrer el bidegorri (carril bici) de Bolumburu, la Barranca, Sodupe, Artxube, para volver de nuevo a Balmaseda por el alto de San Kosme, con visita previa a las Bodegas de Virgen de Lorea.

Como veis, la vuelta del ciclismo antiguo es una realidad. Hay todo un "mundillo" alrededor de él que lo hace muy especial. Nada de materiales modernos como fibras de carbono, cambios electrónicos, pedales automáticos... nada. Solamente el hombre, su bicicleta de acero y la tierra de las carreteras. Ese ciclismo antiguo y enciclopédico que nos gusta en esta revista, como base del ciclismo actual, igualmente apasionante, pero que debe saber que tuvo un pasado rico en historia y que debe ser transmitido de generación en generación para que no caiga en el olvido.



Pedals de Clip

Hemos tenido la oportunidad de hablar con Carles Soler, organizador de una de las carreras de este tipo que se celebran en España, la Pedals de Clip, para que nos cuente un poco más acerca de la marcha que llevan a cabo.

¿Cómo surgió la idea de la marcha retro?

La idea surge de un grupo de cicloturistas de la U.C. Vilanova. Empezamos restaurando algunas bicicletas que teníamos semiabandonadas, después participamos en L'Eroica italiana en plena Toscana. De allí volvimos con el "subidón" y nos preguntamos que por qué no en el Penedés, nuestra comarca, llena de caminos asfaltados tranquilos entre viñas y bodegas. Allí en el 2011 empezó todo.

¿Qué tipo de eventos organizáis alrededor de la marcha?

En esta edición el sábado 21 de mayo organizamos en las dependencias del Castillo de Sant Martí Sarroca una exposición de pintura sobre ciclismo clásico del reconocido pintor Miguel

Soro (Xàtiva), una exposición de maillots y material clásico de la mano de José Pérez (Jaca), una de las colecciones más importantes del estado y el sábado por la tarde una charla coloquio sobre ciclismo clásico con Marino Lejarreta (exciclista), Orestes Ribó (zapatillas Ribó), Jaume Mir (polifacético personaje), Sisquillo (mecánico de equipos profesionales y de Orbea), Rubén Peris (Presidente de la Volta Ciclista a Catalunya) y Bernat López (editor de Cultura ciclista). Al finalizar, una buena copa de Penedés. El domingo 22 durante toda la mañana y en la explanada del Castillo habrá una fira/mercat de material, maillots, bicicletas, revistas, etc. Todo sobre ciclismo.

Al finalizar las rutas en bicicleta habrá homenajes a los exciclistas profesionales que nos hayan acompañado.

¿Cuáles son los criterios a la hora de diseñar el recorrido?

Los criterios son que las dos rutas (una larga de setenta y cinco kilómetros y otra corta de cuarenta y cinco) sean entretenidas, con algún tramo de pista de tierra buena. Que el parti-

cipante se sumerja en el territorio. La prueba transcurre en plena comarca vitivinícola de la denominación de origen del Penedés. La zona tiene una red de caminos y carreteras rurales asfaltadas que van entre bodegas, viñedos y pequeños pueblos. Intentamos huir de las carreteras principales y llevar al ciclista al interior de la comarca, que disfrute del verde de los viñedos en plena primavera y de su tranquilidad.

Hemos decidido hacer dos rutas para que el ciclista y su montura se adapten a la que mejor les venga, tanto a su forma física, edad o estado de su bicicleta; algunas auténticas piezas de museo.

¿Son muy costosos los trámites a cumplir para desarrollar la marcha?

Sí, los trámites cada vez son más complicados. Pensad que es una prueba oficial que está en el calendario cicloturista de la Federación Catalana de Ciclismo, cabe tenerlo todo al día: ambulancia, permisos de tráfico, seguro de los ciclistas, personal de protección civil en los cruces más importantes, marcar con flechas





las dos rutas, inscripciones, mantener la web (www.lapedalsdeclip.cat), preparar las bolsas de los participantes, preparar los avituallamientos, regalos, sorteos y un largo etc. Pero tenemos la suerte de que contamos con un buen grupo humano de la U.C. Vilanova y el apoyo del Ayuntamiento de Sant Martí Sarroca.

Con todo este revival de carreras, ¿qué ofrecéis un poco, para distanciarlos o ser diferentes a los demás?

Nosotros intentamos buscar la calidad. No estamos por la masificación. No está en nuestra mente competir con otras pruebas en cantidad de ciclistas. Queremos que el participante

venga a hacer ciclismo pero que ese día lo comparta con compañeros venidos de otros lugares, que luzcan sus máquinas, sus maillots, que se expliquen "batallitas". En el fondo es puro romanticismo. Rodeados de un gran paisaje. Que saboreen los vinos de la zona, que disfruten de los avituallamientos sin barritas energéticas y sin bebidas isotónicas, todo con sabor a antaño.

Contadnos alguna anécdota de ediciones anteriores. ¿Qué bicicletas o especímenes son dignos de mención?

Una de las anécdotas desgraciadas es que ya habíamos contactado con el gran Miguel Poblet para hacerle un

homenaje en abril de 2013. Nos traía sus maillots y bicis con las cuales había ganado tantas etapas y dos semanas antes murió.

Otra anécdota divertida fue que en 2014, de los 260 participantes, uno se perdió, y encima era uno de los pocos que era de la zona.

Muchas gracias por vuestro tiempo y por contribuir a difundir un ciclismo tan bonito como este y que tan buenos recuerdos trae a mucha gente y además sirve para acercarlo a muchas generaciones de gente joven. Larga vida a este tipo de marchas y celebraciones.

El primer medallista mundial español, Luciano Montero

Ángel Olmedo Jiménez

Gran parte de la magia del ciclismo radica en la heroicidad de las gestas de sus protagonistas, los ciclistas. En nuestros días, con unos medios de comunicación seguros, rápidos y fiables, asumimos como propio que contaremos con imágenes en directo (y de buena calidad) del transcurso de la etapa y nos supone un gravísimo contratiempo el hecho de que los fenómenos meteorológicos o los propios problemas técnicos nos impidan el visionado simultáneo de los acontecimientos de las carreras.

Sin embargo, y evidentemente, esto no siempre ocurrió así. Es más, el deporte cuenta con una vertiente literaria que engrandece sus acontecimientos, especialmente cuando los mismos no han podido ser comprobados in situ (entendiendo como tal, incluso, su visionado por medios tecnológicos). De este modo, es un placer reparar en las crónicas de Dino Buzzatti, Mario Fossati o de Albert Londres, en las que se narran epopeyas de los número uno de otras épocas, al tiempo que se construye a su alrededor un universo de sufrimiento e imposibilidad que ayuda a fortalecer los mitos.

Sea como fuere, y siendo imposible establecer un ámbito comparativo entre el ciclismo de aquellas épocas y el actual (tanto por los medios que nos permiten acceder a él, como por las herramientas y prestaciones que la tecnología y la mecánica han situa-

do en favor del corredor), no podemos olvidar que el recurso a los hechos pretéritos nos inculca una dosis de nostalgia respecto a la figura de los precursores, de los hombres que iniciaron un dilatado camino de éxito, no exento de sacrificio y fatiga.

Para muchos de los hoy aficionados al ciclismo, quizá el nombre de Luciano Montero Hernández (Gemuño, Ávila, 1908) no signifique nada. Sin embargo, si se subraya que fue el primer español en obtener una medalla en una cita mundialista en ruta su historia conjuga los valores que concitan el interés de los fanáticos.

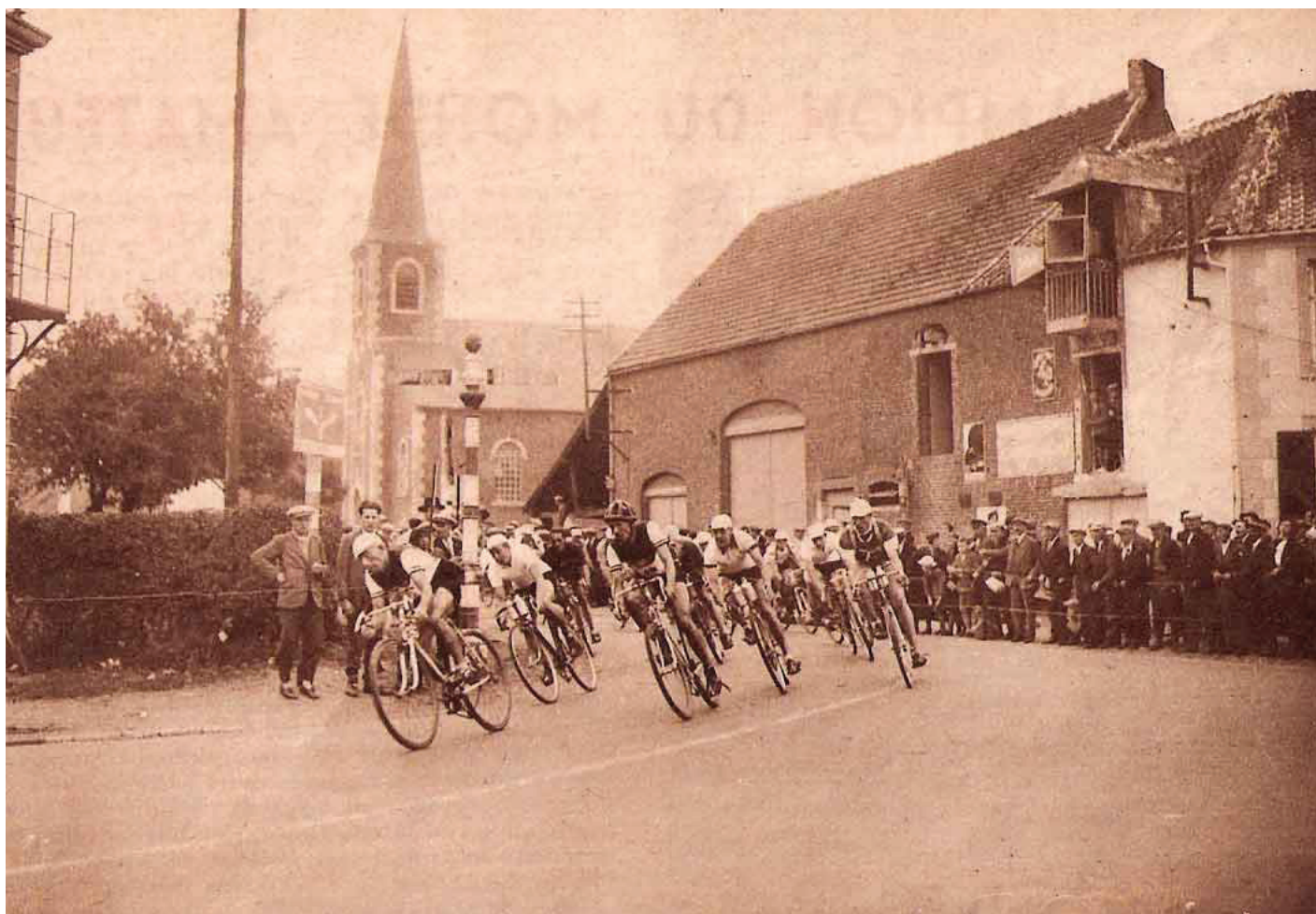
La historia de Luciano Montero se encuentra plenamente ligada al ciclismo y al amor que a esta práctica se tiene en Guipúzcoa, en concreto en Ordizia, donde la familia se vio obligada a asentarse por el traslado profesional de su padre. Su hermano, Ricardo, también llegó a ser profesional dos años antes que nuestro protagonista. No serían los únicos, años después, el hijo de Ricardo, también llamado Luciano, hizo de la bicicleta su modo de ganarse el pan (y de entender la vida). El paso a profesionales de Luciano se produjo en 1926 y en él influyó, en gran medida, la estela de su hermano mayor Ricardo, que ya venía compitiendo en el circuito. No obstante, Luciano demostró, por méritos propios, que su presencia en el pelotón no respondía a ningún tipo de deuda filial.

En sus dos primeros años como profesional, defendiendo los colores del

Montero en la Portada de El Gráfico · Wikimedia.com



Montero junto Jean Aerts · narraciondeportiva.blogspot.com



Mundial por las calles de Floreffe · Eclairagesouterrain.com

Real Unión, Montero venció, en 1927, el Gran Premio de Pascuas, victoria que revalidó el año siguiente, ya en las filas del Dilecta.

Las características principales de Luciano eran las propias de un auténtico rodador y a ello unía un soberbio desempeño en las pruebas cronometradas. Su principal rival de la época era Mariano Cañardo y entre ellos se repartieron los títulos de Campeón Nacional en Ruta entre 1929 y 1936, con la excepción de 1935, año en el que el título fue a parar a manos de Salvador Cardona. Luciano se alzó con la primera plaza en los años 1929, 1932 y 1934, siendo segundo en las ediciones de 1930, 1933 y 1936, y bronce en la de 1935.

Para los que no lo sepan, en aquellos años la prueba se disputaba en la modalidad de contrarreloj y, como puede apreciarse, se instituía, prácticamente, en un coto reservado para las dotes del abulense y de Cañardo. Sin embargo, y sin ánimo de menospreciar esos éxitos, el momento de mayor gloria para Luciano Montero

llegó en Bélgica, en la pequeña localidad de Floreffe (hoy cuenta con unos 8000 habitantes y es famosa por su abadía fundada en 1121), un domingo 18 de mayo de 1935, fecha en la que se disputaba el Campeonato del Mundo de ciclismo en ruta.

La prueba presentaba un total de 216 kilómetros, que se cumplimentaban mediante la verificación de dieciséis vueltas a un circuito con tres pequeñas cotas y tramos adoquinados. El pelotón estaba conformado por treinta y un representantes de un total de diez nacionalidades (Alemania, Austria, Bélgica, Francia, España, Holanda, Hungría, Luxemburgo, Suiza y la única no europea, Australia). Con carácter previo, se había disputado la prueba de aficionados, en la que el italiano Menchini cosechó el primer puesto, seguido por el francés Charpentier. Tercero fue el danés Hansen. Según narran las crónicas de la época, la jornada debió de ser durísima y fueron comunes los abandonos tanto por percances (como el acontecido en el choque entre Olme y el holandés Heeren o la caída del también transal-

pino Olmo) como por la imposibilidad de dar caza a los hombres fugados. La cita mundialista contó con un arranque frenético, propiciado por la selección belga, que contaba con el máximo favorito, Danneels (tres veces ganador de la París-Tours), que lanzó el primer ataque y al que, posteriormente, se unieron otros hombres como el suizo Amberg, el luxemburgués Clemens, el belga Rebry y el francés Archambaud.

Juntos transitaron hasta que un inoportuno pinchazo de Archambaud le relegó a un grupo perseguidor. Idéntica mala suerte sufrió Rebry, dejando por delante al terceto compuesto por Daneels, Amberg y Clemens.

Pero no sería hasta la décima vuelta cuando la carrera sufrió un auténtico cambio de rumbo. Jean Aerts (Laeken, Bélgica, 1907) y Montero colaboraron para unirse al grupo cabecero y su empresa surtió efecto. En la vuelta trece se produjo el movimiento, a la postre, decisivo. Las crónicas discrepan sobre si el demarraje fue de Aerts o de Montero, pero lo cierto es que



Luciano Montero · Colorisation B. Paris

nadie pudo seguirles la rueda. Aún restaban tres vueltas para disputarse el máximo honor del orbe ciclista, pero nadie les dio caza, consiguiendo abrir un hueco que les reportó una ventaja de unos dos minutos.

En la parte final de la prueba, cuando aún faltaban por completarse dos giros y la lluvia arreciaba, Aerts demostró contar con un rescoldo más de fuerzas que nuestro compatriota, y lo aprovechó para, de nuevo, imprimir más ritmo a la escapada. Luciano no pudo seguirle y el de Laeken se presentó solo en la meta de Floreffe para regocijo y alegría de sus paisanos. Jean ya había conquistado el título mundial amateur en el año 1927 y ese año fue el vencedor de, nada más y nada menos que, cuatro etapas en el Tour de Francia (en el que otro com-

patriota suyo, Romain Maes, había sido líder de principio al final de la cita). La suerte sonrió al valón puesto que entró en la convocatoria, en detrimento de Loncke, media hora antes del anuncio de la misma.

Montero tardó cincuenta y cinco segundos más en comparecer, obteniendo así la primera medalla, una plata, para el ciclismo español en las citas mundiales. Tercero fue, completando el pódium y el día de éxito para el ciclismo belga, Gustaaf Danneels, que cruzó la línea definitiva a 8'55" del campeón y que repetía el bronce cosechado el año anterior. Mariano Cañardo concluyó en octava posición. Otro español, Destrieux, abandonó.

Luciano, al colgarse del cuello la presea, había saldado una cuenta pendiente familiar. No en vano, tres años antes, en Roma, sobre las ruinas de la Rocca di Papa, su hermano Ricardo Montero había concluido cuarto por detrás de los italianos Binda y Bertoni, y del luxemburgués Frantz.

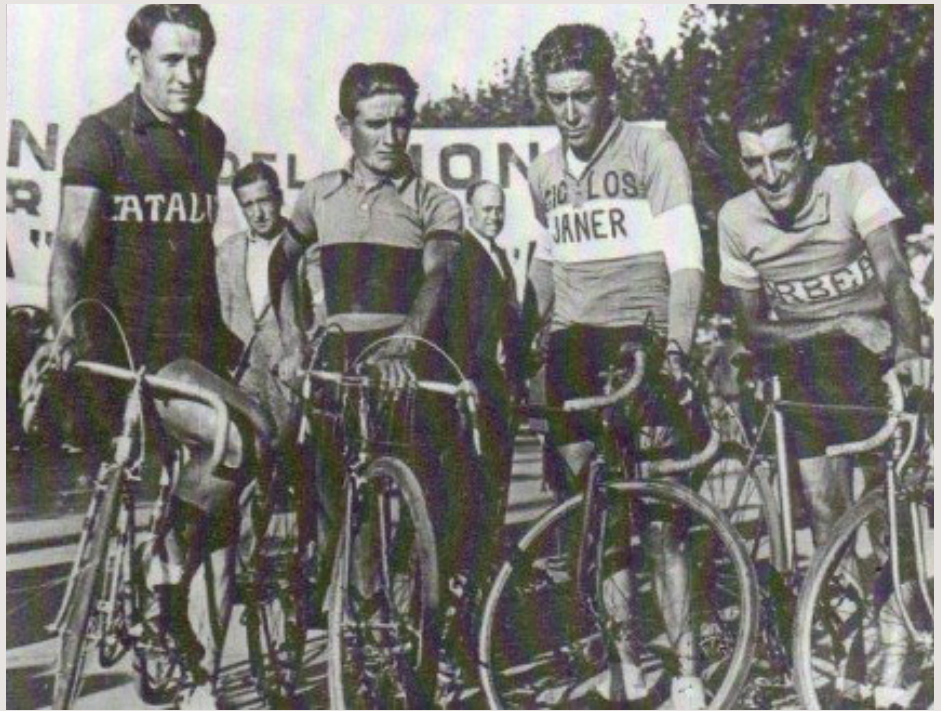
Tras el inicio del Guerra Civil española, Luciano se exilió a Francia, donde corrió para los equipos Helyet, Splender y Hutchinson, y obtuvo victorias como el Gran Premio de Marsella en 1937 y en 1938.

Sus convicciones políticas le hicieron no regresar nunca a nuestro país y murió en Buenos Aires, en agosto de 1993, sin contar con el recuerdo de unos aficionados que, a buen seguro, desconocían que nos dejaba el primer medallista español en un Mundial.

En aquel verano de 1993, España aún no había conseguido superar, ni tan siquiera igualar, la marca de Luciano Montero. Solo Induráin, el hombre que ganó cinco Tours y dos Giros, que batió el récord de la hora, que fue oro olímpico y oro mundial contra el crono, equiparía el desempeño de Montero, con su plata en Oslo tras el estadounidense Lance Armstrong. Fue un 29 de agosto. Luciano Montero había fallecido previamente.

Antes, en 1967, en Herleen (Holanda), Ramón Sáez había obtenido el bronce, por detrás del todopoderoso belga Merckx y el local Jan Janssen. Ese mismo lugar ocuparían Luis Ocaña en Barcelona, en 1973, y Juan Fernández en las ediciones de 1980, en el municipio francés de Sallanches, de 1987 en Villach (Austria) y de 1988 en Ronse (Bélgica). También el propio Induráin, en 1991, en Stuttgart, no supo aventajar a Bugno y al holandés Steven Rooks y acabó tercero.

Tuvo que ser Abraham Olano, en 1995, en el Mundial de Duitama (Colombia), el que, por primera vez en la historia, trajese un oro mundial en la disciplina en ruta. Después llegarían los éxitos de Freire y Astarloa y grandísimos resultados de otros hombres como Valverde o "Purito" Rodríguez. Hoy, en el medallero de nuestra nación, resaltan un total de cinco oros, seis platas y doce bronce, una más que halagüeña cosecha que se inició un lluvioso día de mayo de 1935, en una casi desconocida población belga.



Luciano defendiendo los colores de Janer, junto a Cañardo, Trueba y Ezquerro · narraciondeportiva.blogspot.com



Equipo belga del Mundial de Floreffe · Eclairagesouterrain.com





Navacerrada, protagonista sin reconocimiento

Alberto Díaz Caballero

No tiene la altitud ni el glamour del Galibier. Tampoco la leyenda del Stelvio con su cumbre nevada. No es un muro adoquinado del Tour de Flandes como el Koppenberg, ni es el tortuoso Carrefour de L'Arbre en el trazado de la Roubaix. Ni siquiera tiene fama de terrible como el Angliru asturiano, pero por ello no vamos a dejar de rendir un pequeño homenaje a este paso ineludible de la Sierra de Guadarrama, la que separa Segovia de Madrid.

Para los que vivimos en la capital del reino o en sus alrededores, las más de las veces, hablar de ir a la sierra es sinónimo de subir a Navacerrada. En este puerto muchos hemos visto la nieve y jugado con ella siendo niños, pero también es el lugar donde hemos podido ver pasar a nuestros héroes montados en bicicleta por primera vez en nuestras vidas. El ruidoso e interminable circo de motos y coches de la Vuelta y el paso de aquellos corredores es difícil de olvidar.

Con una altitud de 1860 metros sobre el nivel del mar, el puerto de Navacerrada se ha convertido en una cima histórica en el devenir de la Vuelta Ciclista a España. En cada una de sus dos vertientes hemos podido presenciar buenos momentos de ciclismo. La ascensión por la zona de Villalba es la más dura con varias rampas que superan el 10% de inclinación. La vertiente segoviana, de menor dureza, se conoce generalmente como Las Siete Revueltas, denominada así por una

sucesión de curvas de herradura que hacen el disfrute de la gran cantidad de cicloturistas que cada fin de semana asaltan la cumbre más alta de la Sierra de Guadarrama.

A pesar de que la Vuelta suele transitar por puertos de mayor entidad y dureza en etapas precedentes, en muchas ocasiones, Navacerrada suele jugar el papel de juez final de la ronda española. Tuvo especial relevancia a finales de los ochenta y en la década de los noventa. No obstante, fue por primera vez final en alto en la edición de 1992 con victoria para Pedro Muñoz, retirada días después en beneficio de Marino Lejarreta por aquel positivo en el que también estuvo implicado Ángel Arroyo.

Se recuerdan jornadas memorables como aquella de 1989 en la que Delgado sufría incapaz de seguir a Fabio Parra cuando toda Segovia le esperaba como vencedor. Finalmente Perico pudo conseguirlo aunque no sin polémica, ya que se acusó al ciclista español de recibir una extraña ayuda del entonces soviético Ivanov. Un año después, el propio corredor segoviano no pudo recortar la ventaja de Giovanetti a pesar de intentarlo en varias ocasiones. Otra etapa para el recuerdo con el puerto de Navacerrada como protagonista fue la que se disputó en 1998 con aquellas tensiones en el seno del conjunto Banesto entre Abraham Olano y el malogrado "Chava" Jiménez. En la ascensión madrileña Olano perdió el liderato pero lo recuperó al día siguiente y finalmente

pudo ganar aquella Vuelta. Más recientemente, en 2004, las rampas de la vertiente segoviana fueron testigo del duelo protagonizado por el asturiano Santi Pérez y Roberto Heras. En las ediciones de 1993 y de 2008 se disputaron sobre esta ascensión sendas cronoescaladas con victorias para Alex Zülle y Levi Leipheimer respectivamente.

Desde el año 2010, la subida a Navacerrada se ha visto eclipsada por la irrupción en su parte final del alto de Guarramillas, más conocido como la Bola del Mundo. Desde la cima de Navacerrada y hasta las antenas de la Bola del Mundo se puede ascender por una pista de cemento con porcentajes que en muchos casos se acercan al 20% y que hacen retorcerse cual lombrices a los corredores. Todo muy en la línea de los recorridos planteados por la organización de la Vuelta Ciclista a España en los últimos tiempos.



Duelo por un farol rojo

Raúl Ansó Arrobarren

Durante la temporada de 1977 debutaron en profesionales dos ciclistas que iban a protagonizar un curiosísimo enfrentamiento durante los años siguientes en el marco del Tour de Francia: Philippe Tesnière y Gerhard Schönbacher

Tras setenta y cinco victorias en el campo amateur, el francés Philippe Tesnière no debutó en profesionales en un equipo cualquiera. Lo hizo con el maillot azul marino y blanco del Fiat France. En este equipo corría, ni más ni menos que, Eddy Merckx, cierto es que ya en su decrepitud. Dos victorias obtuvo Tesnière en su primera campaña con los pros, pero no formó parte del equipo con el que Merckx afrontó el último Tour de su carrera. Por su parte, el austriaco Gerhard Schönbacher pasó a profesionales en una escuadra mucho más modesta, la belga del Carlos-Gipiemme.

Philippe Tesnière sí fue de la partida en Leiden (Países Bajos) para el Tour de 1978. No le fue demasiado bien a nuestro protagonista. Acabó en última posición. Si buscó o no este hecho, en aquel entonces, pasó bastante desapercibido. La polémica llegaría en el Tour del año siguiente.

El rival de Tesnière ese año 1979, todavía con el maillot del Fiat, iba a ser el ya nombrado Schönbacher, que había fichado por el Daf Trucks-Aida. Lejos de protagonizar épicas batallas por el maillot jaune, o por el maillot de topos rojos de la montaña, que tantas



y tantas páginas han llenado, lo que nuestros protagonistas iban a buscar con ahínco era... la lanterne rouge: el farolillo rojo distintivo del último clasificado en la general.

Tras una primera semana sin mucho protagonismo, el equipo Daf consiguió, de la mano del holandés Jo

Maas, un triunfo de etapa. Sin embargo, los patrocinadores no estaban satisfechos y deseaban mayor publicidad a su inversión. Los jefes del equipo se reunieron con sus ciclistas. A la reunión acudió por casualidad un periodista que sugirió la idea de que, ante la imposibilidad de luchar por el maillot amarillo, luchasen... ¡por el fa-

rolillo rojo! Ser último tenía repercusión mediática y con casi toda seguridad eso generaría contratos en los *critériums pos-Tour*.

Fue Schönbacher quien aceptó el reto. Conforme se difundía el nuevo objetivo del austríaco, aumentaba la publicidad deseada por los patrocinadores, gracias al interés mostrado por la prensa que entrevistaba y fotografiaba al hasta entonces inadvertido ciclista nacido en Graz.

En una época sin pinganillos, y con los fueros de control sujetos a porcentajes respecto a los tiempos del vencedor de cada etapa, el reto de ser el último de la general no era algo fácil. Sin embargo, la repercusión en la prensa propició que algunos periodistas se "aliasen" con él y le facilitaran referencias temporales. Pero estos hechos nunca obtuvieron la aprobación de Goddet y Lévitan, los patrones absolutos del Tour. Ambos pensaban

que con actuaciones de ese tipo se obraba en contra de la ética del deporte y se corría el riesgo de convertir el Tour en un circo.

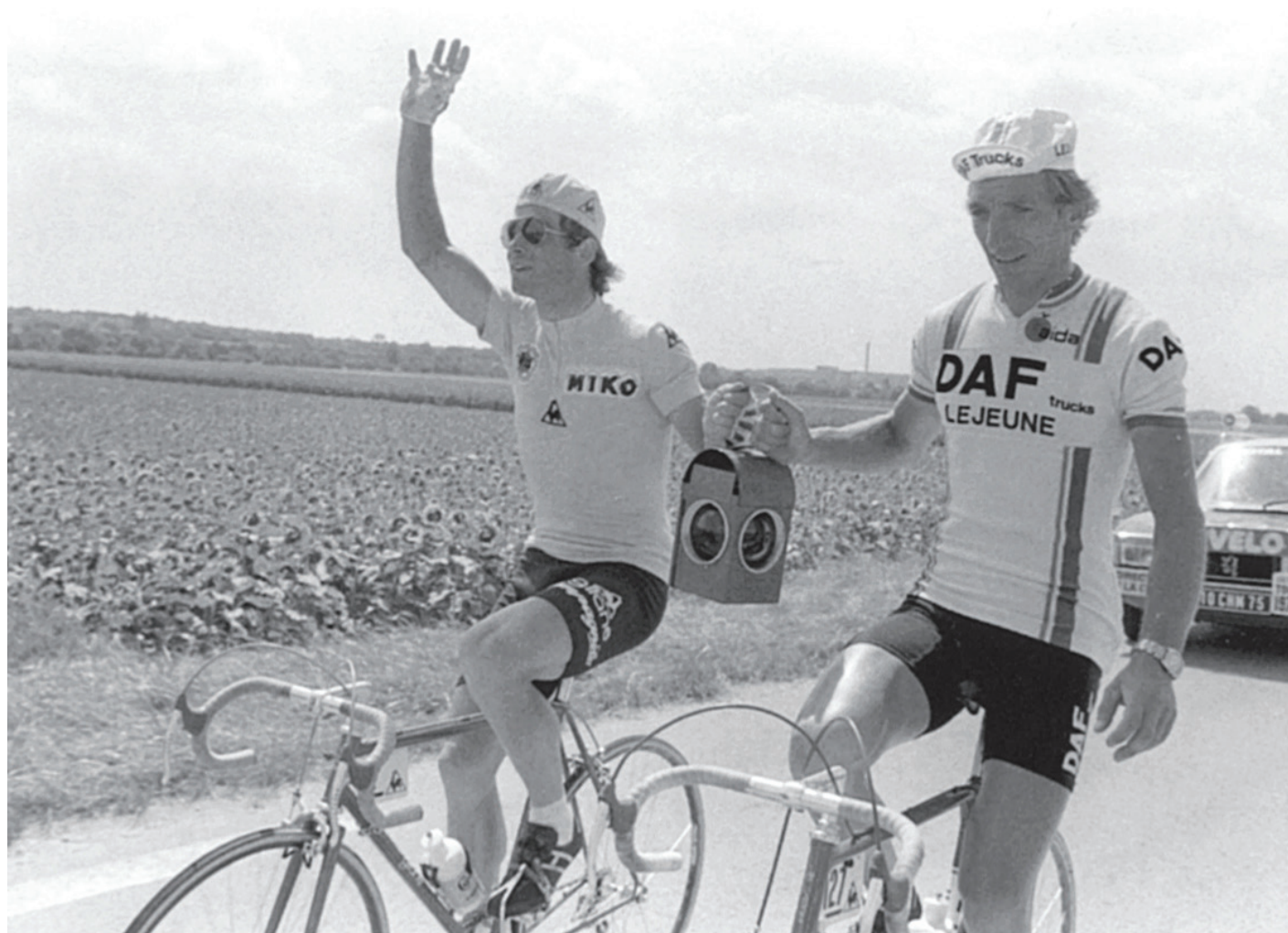
Pero es que además, se desveló un hecho que hasta ese momento había pasado desapercibido. El gran rival del austríaco en el logro de su novedoso objetivo era el francés Tesnière. Precisamente el farolillo rojo del Tour de 1978. Surgió entonces la duda de si el francés también había buscado ese puesto el año anterior, con la salvedad de que nadie le había hecho oposición para lograrlo.

La cuestión es que faltaban cuatro etapas para que el Tour del 79 llegase a París. Se celebraba una contrarreloj individual en Dijon de casi cincuenta kilómetros. El hasta entonces farol rojo Tesnière tomó la salida en primer lugar. Seguidamente lo hizo Schönbacher. Los dos ciclistas rivalizaron por ver quién corría más lento. La jugada

le salió mal al francés porque entró a meta, tras los posteriores cálculos porcentuales, fuera de control. Fue eliminado de una carrera que pasó a encabezar por la cola el austríaco.

Schönbacher se aseguró así el farol rojo. Pero además todavía guardaba una sorpresa para la etapa final de los Campos Elíseos. A falta de unos cien metros para concluir la última etapa, el austríaco se bajó de la bicicleta y cruzó la meta andando, junto a su bicicleta por supuesto, para no ser descalificado. Cuando llegó a la línea de meta, se arrodilló y besó esa franja blanca pintada sobre el asfalto de tan histórico marco. Los periodistas nuevamente corrieron tras él. El objetivo de Gerhard había sido de sobra cumplido.

Tal fue la popularidad alcanzada en el Tour de 1979, que en la salida de Frankfurt del Tour del año siguiente, nuestro protagonista austríaco se



Bernard Hinault (izq.) y Schönbacher · npr.org

marcó idéntico objetivo. Pero esta vez su rival ya no iba a ser Tesnière. Sus rivales iban a ser unos huesos duros de roer. Ni más ni menos que Jacques Goddet y Félix Lévitan, los mandamases del Tour. Estos introdujeron en el reglamento del Tour una nueva norma. A partir de la tercera etapa del Tour, el corredor que ocupara el último lugar de la general sería eliminado de la carrera. Lo primero que le debió venir a la mente de Schönbacher fue que la carrera más grande del mundo estaba cambiando su reglamento... nada más y nada menos que por él. Lo consideró como una especie de triunfo y aceptó nuevamente el reto de llegar el último de la general a París, con esta dificultad añadida.

En el equipo Peugeot Esso Michelin corría por aquel entonces el francés Roger Legeay, en esa época, presidente la Asociación de Ciclistas Profesionales. Habría que situar en contexto previamente a los lectores. Por entonces las etapas llanas de la primera semana del Tour eran muy temidas por los escaladores, que llegaban a perder entre contrarreloj individual, contrarreloj por equipos, pavés y demás circunstancias, muchísimo más tiempo del que pierden ahora. Legeay ejerció de portavoz de los ciclistas y manifestó sus quejas a los patrones del Tour. Consideraban injusto que simplemente por el hecho de ir momentáneamente últimos de la general, fuesen eliminados de la carrera. La "broma" de Schönbacher había alcanzado unas cotas inimaginables. Empezaba a sentir hostilidad por parte de algunos miembros del pelotón. Ser eliminados por su culpa eran palabras mayores. Goddet y Lévitan modificaron nuevamente el reglamento. La norma se aplicaría a partir de la disputa de la primera etapa montañosa.

Tesnière, enrolado ya en el equipo Boston Mavic, no fue rival en esta oportunidad ya que una caída en la tercera etapa le obligó a abandonar el Tour. Schönbacher no ocupó el último lugar de la clasificación de la general hasta que lo "obtuvo" tras la última etapa. Había conseguido burlar a la organización y a algunos compañeros que ya le reprochaban su actitud, y consiguió de nuevo su objetivo.

Pero Schönbacher ya no corría en el Daf Trucks-Lejeune (antiguo Daf Trucks-Aida). En 1980 corrió para el Marc IWC V.R.D. A su nuevo patrón no le había gustado que se hubiera clasificado el último adrede. Como a Goddet, Lévitan y a tantos otros, no le parecía ético. Le acusó de dar mala imagen al equipo. Era la última cena ya en París. Al día siguiente ya no había etapa. Gerhard Schönbacher al parecer había bebido demasiado alcohol y le dijo unas cuantas cosas a su patrón quien optó por despedirlo del equipo esa misma noche.

A la mañana siguiente, al parecer, Patrick Lefevere, entonces director deportivo de la escuadra, le ofreció rectificar, pedir disculpas a su jefe y volver a reintegrarse al equipo. Pero el austríaco, orgulloso, se negó a retratarse. La fama alcanzada le permitió a Schönbacher participar nuevamente en numerosos critériums pos-Tour que le rentaron buenos beneficios.

Para la edición del Tour de 1981 Goddet y Levitán suprimieron del reglamento la norma que eliminaba al último clasificado de la general tras la disputa de cada etapa. Schönbacher participaba nuevamente en el Tour esta vez con Bernard Thévenet como jefe de filas en el equipo Puch Wolber Campagnolo. Pero tuvo claro desde el primer día que ya no iba a ser el "bufón" de los medios de comunicación. Se marcó como reto ganar la última etapa de París, pero no consiguió su objetivo. Este Tour de 1981 fue el último de Schönbacher.

En el otoño de 1987 el cáncer se llevó la vida del conocidísimo Jacques Anquetil. Por aquellos días falleció, también a causa de la misma enfermedad, nuestro otro protagonista de hoy Philippe Tesnière. La muerte del francés trajo menos ruido y pasó más desapercibida que la de Anquetil.

Tras su retirada, Schönbacher se dedicó a organizar carreras de mountain bike como la Crocodile Trophy de Australia. También ha aparecido en el Libro Guinness de los Récords al alcanzar una velocidad de 220 km/h con esquís sobre un automóvil.



"Cacaíto" Rodríguez, la sombra de Induráin

Victor Díaz Gavito

Nelson Rodríguez Serna, conocido mundialmente como Cacaíto, es y será siempre uno de esos ciclistas difíciles de olvidar para aquellos que lo vieron batallar en Europa en los primeros años de la década de los noventa. Un corredor que hacía justicia al nombre con el que el mundo del ciclismo ha conocido a los escaladores del país cafetero. Nelson era la pura esencia del "escarabajo" colombiano. Cacaíto era un fijo en las típicas estadísticas previas a una gran vuelta, esas que buscan la foto del más alto y el más bajo del pelotón. Con su escaso metro y sesenta centímetros, aparecía siempre junto a nombres de gigantes como Eros Poli o Mario Scirea, que rondaban los dos metros. Ofreció momentos de ilusión a una Colombia que esperaba un sucesor del mítico Lucho Herrera, y que se debatía entre la pasión por el deporte del pedal o la fuerza del balompié, que en el país latino encabezaban los Valderrama o "Tino" Asprilla. El pequeño escalador, conseguiría además algo que puede resultar paradójico, labrarse al mismo tiempo fama de ciclista combativo y de auténtico "chuparruedas".

Nacido en 1965 en la localidad de Manizales, la bicicleta formó parte de su vida desde muy joven, pues era el medio con el que trabajaba para una ferretería local, haciendo repartos a domicilio. Dejaría el trabajo a los diecinueve años, en 1984, cuando entró a formar parte del conjunto Cafam. Así comenzaría Cacaíto a hacerse

un hueco en el exigente y competitivo ciclismo colombiano. Dos años más tarde, empezaba a dejarse ver en Europa, en una época en la que los escarabajos imponían su ley en carreras como la francesa Ronde de l'Isard, en la que Nelson ocupó el segundo cajón del podio, detrás de su compatriota Julio César Cadena.

Sus buenas actuaciones le llevan a dar el salto a un equipo de mayor envergadura en Colombia, el Pilas Varta, un equipo que buscaba, además, formar a los corredores, con un plan olímpico dirigido a los Juegos de Seúl'88. Llegan así sus primeros éxitos internacionales, como la Vuelta a Martinica, etapa en la Vuelta de la Juventud Mexicana, y una etapa y la general de la Vuelta Internacional a Málaga, en España, en la que Nelson consigue ganar también la montaña y la regularidad, dominando de cabo a rabo la ronda andaluza. Con esa carta de visita, le llega la primera oportunidad de volar al ciclismo europeo, pues tuvo la oportunidad de fichar por un conjunto italiano, pero, caprichos del destino, olvidó su pasaporte en Manizales y con ello perdió el primer vagón hacia su sueño.

No tardaría de todas formas en cumplirse su objetivo. En 1988 se adjudica la cuarta etapa de la Vuelta a Colombia, y, fruto de la entrada de capital colombiano en el equipo español Kelme, se asegura el salto del charco con el conjunto hispano-colombiano. Antes, tendría el honor de representar a la tricolor colombiana en Seúl'88,

terminando en cuadragésima octava posición en la prueba de ruta.

Ya en las filas del Kelme, consigue una nueva victoria en la Vuelta a Colombia'89, en la contrarreloj por equipos, y hace su debut en el Tour de Francia de 1990. Aún por pulir, Cacaíto ya apuntaba maneras en su primera Grande Boucle, en la que su escasa estatura le hacía sufrir en cada etapa llana, pero en la que consiguió rondar puestos meritorios en las jornadas alpinas, como su vigésima tercera posición en Alpe d'Huez.

El rodaje en Kelme le vino muy bien a Nelson que, en 1991, en el conjunto Pony Malta-Avianca colombiano, hizo historia para su país en el Giro de Italia. En aquella septuagésima cuarta edición de la Corsa Rosa, Cacaíto se daría a conocer para el gran público brillando cuando la carretera se empinaba. El joven ciclista caldense sabía cuándo tenía que buscar su momento para "mover el árbol" e ir escalando posiciones en la general. Las batallas en el llano con los grandes rodadores italianos no eran para él. Así, antes de la primera CRI larga (43 Km) declaraba a la prensa que "me conformo con perder cinco minutos en Langhirano. Tengo en mente intentarlo en las etapas de Selva di Val Gardena y Monviso. Tras el incidente de Arias (que se lió a patadas y puñetazos con Armand de las Cuevas N.del.A.), hemos decidido ir siempre a cola de pelotón". Dicho y hecho, Cacaíto fue décimo en las etapas de Aprica y el Passo Pordoi, y logró si-



cyclingnews.com

tuarse en esa posición en la general antes de la crono del penúltimo día, sesenta y ocho kilómetros entre Broni y Casteggio. La contrarreloj y la general, fueron para Franco Chioccioli, mientras el pequeño escarabajo vio como se le esfumaba el top10 para ser finalmente duodécimo, superado por Eduardo Chozas y Vladimir Poul-nikov. Aun así, se convirtió en el mejor colombiano en la general de un Giro de Italia. Una auténtica hazaña para un ciclista que salía del anonimato de la mejor manera posible.

Poco a poco, Nelson iba ganándose las simpatías de pelotón y prensa, por su continua sonrisa y su buen humor, que destacarían compañeros, periodistas y rivales. Su fantástico Giro de Italia no pasó desapercibido y Gianni Savio llamó a su puerta para llevárselo al ZG Mobili, equipo en el que estaba la otra sensación del ciclismo sudamericano del momento, el venezolano Leonardo Sierra. En el equipo transalpino, en los años 1992 y 1993 sus únicas victorias llegaron en sendas etapas de la Vuelta al Táchira, en

Venezuela, y volvió en ambas temporadas al Giro, siempre en lugares dignos en montaña pero muy penalizado en las cronos y etapas llanas, para terminar vigésimo noveno y vigésimo respectivamente en las dos ediciones en las que se impuso Miguel Induráin. Su mejor etapa sería en Corvara en 1993, en la que, entre la lluvia, finalizó séptimo a tres minutos del ganador, Claudio Chiappucci. Su récord de mejor colombiano en el Giro había sido ya superado por un veterano Lucho Herrera, que se había aupado a la octava posición en 1992. También volvió en 1993 al Tour de Francia, aunque en este caso se entregó al trabajo para el líder de su equipo, Gianni Faresin, a la postre undécimo en la general, y no logró brillar con luz propia, terminando en la 100ª posición de la general.

Llegamos en este recorrido al año en que Cacaíto se convirtió en imagen imborrable de los aficionados, su inolvidable 1994. Nelson Rodríguez volvía de nuevo al Giro de Italia, convertido en corredor importante de la formación de Gianni Savio. Nueva-

mente, pasó como pudo la primera semana, esperando a que llegara su terreno y, cuando empezó la montaña, comenzó a escalar posiciones en la general, siendo un testigo más de la irrupción del añorado Marco Pantani. Décimo en Merano, ya nadie se extrañaba de ver al moreno corredor con la vistosa maglia amarilla del ZG Mobili, resguardado a rueda de corredores que parecían doblarle en envergadura. Al día siguiente llegaría el momento en el que Cacaíto se convirtió en un personaje inolvidable. La etapa mostraba un perfil terrorífico, con casi 200 kilómetros en los que debía afrontar el Stelvio y el Mortirolo, seguidos de dos subidas como el Valico de Santa Cristina y el final en Aprica, que sin extrema dureza, harían a los corredores notar la exigencia de los dos colosos anteriores. Marco Pantani lanzó un ataque salvaje en el Mortirolo. El líder, Berzin, cebándose tras él, reventó. Mientras, Induráin, fiel a su estilo, mantenía su ritmo y lograba superar al ruso para lanzarse en el descenso a la caza de Pantani. El tercer Giro de Italia del gigante navarro, que se en-

tregaba para abrir hueco con Berzin, parecía en camino. Tras él, casi invisible para las cámaras, Cacaíto se pegaba como una lapa a la rueda del navarro. "Disculpe, señor Miguel, que no pueda darle relevos". Entonces llegó la recordada y dolorosa pájara de Miguelón en el supuestamente intrascendente Valico de Santa Cristina, que permitió a Berzin minimizar daños y aferrarse a un Giro que ya parecía suyo. En aquella agonía, el escarabajo terminó en cuarta posición de una de las etapas de mejor ciclismo de las últimas décadas, y empezó a forjar su leyenda de "chuparruedas", especialmente entre una afición española que no le perdonaría fácilmente aquella imagen al pequeño corredor escondido tras la espalda del ídolo de Villava.

En la vigésima etapa, jornada terrible con la ascensión al Agnello, Izoard por su parte menos dura, Lautaret y Les Deux Alpes, rozó una victoria de peso al llegar a la cima de Les Deux Alpes escapado junto Vladimir Poulnikov, que le superó por media rueda en el sprint. El colombiano subía hasta un histórico sexto puesto en la general. Al día siguiente, en Sestriere, Nelson mantuvo esa sexta plaza, llegando octavo en la etapa que ganó Pascal Richard. Lograba ser de nuevo el mejor colombiano en la historia del Giro, y superaba a Leonardo Sierra (séptimo en 1991) como mejor latinoamericano en una general de la Corsa Rosa.

Después de un Giro glorioso, el colombiano llegaba al Tour con signos de cansancio, pero con el objetivo claro de dejarse ver en las jornadas montañosas. Como siempre, le tocaría sufrir hasta llegar a los Pirineos. En cuanto comenzaron las cuestas, Cacaíto fue encontrando su golpe de pedal. Décimo tercero en Hautacam, y cuarto en Luz Ardiden, lejos de Virenque, ganador de la etapa, y de Pantani, pero por delante de Induráin y el resto de los favoritos de la general. Llegaban los Alpes, y en Alpe d'Huez el colombiano no pudo lucir a su mejor nivel, llegando trigésimo sexto, quién sabe si guardando fuerzas para el día siguiente. Nos situamos así en el otro día clave en la carrera de Nelson Rodríguez; el 20 de julio de 1994,



Facebook personal de Nelson Rodríguez Serna

etapa Bourg d'Oisans-Val Thorens, con paso por el Glandon y La Madeleine. Una etapa en la que asistimos a una de las mayores hazañas de Marco Pantani, que se fue al suelo al comienzo de la etapa y, a punto del abandono y con lágrimas en el rostro, comenzó una increíble e inenarrable remontada contra corriente que le llevó a finalizar tercero en la cima de Val Thorens. Pero, centrémonos en nuestro protagonista, que salió a rueda de un ambicioso ataque de la Gewiss en La Madeleine. Bjarne Riis, Piotr Ugrumov y Cacaíto se iban por delante en busca de la etapa. El danés se sacrificaba para el letón, haciendo un espectacular trabajo, mientras que el colombiano se resguardaba, fiel a su estilo, en la cola del terceto. En la ascensión final, desfondado Riis, Ugrumov se dejaba el alma para llegar en cabeza y soltar a aquella lapa que se había soldado a su rueda trasera. Los intentos del de la Gewiss eran en vano. El escarabajo de la ZG Mobili solo le daría un relevo, el más doloroso, el más especial: en la línea de meta. Celebraba por todo lo alto

el colombiano una victoria histórica, mientras que el orgulloso letón dejaba claro por medio de muecas y aspavientos su enfado por perder aquella etapa. Nelson Rodríguez Serna lograba así poner de nuevo su nombre en la historia del ciclismo colombiano, en uno de esos días que quedan grabados en la mente del amante del ciclismo. Terminó decimosexto en la general, su mejor puesto en la Grande Boucle.

El listón estaba muy alto en 1995 tras el gran Giro y la etapa del Tour, pero Nelson Rodríguez partía de Perugia en la Corsa Rosa con la ambición de superarse y ser el líder indiscutible del equipo de Gianni Savio. Pero en la octava etapa, camino del Monte Sirino, Cacaíto cometía un error imperdonable para un corredor de su experiencia, y se olvidaba de alimentarse correctamente durante una etapa de más de 200 kilómetros. Mientras Laudelino Cubino se llevaba la etapa en una gran cabalgada de las suyas, el colombiano sufría una enorme pájara que le dejaba ya, a las

primeras de cambio, fuera de la lucha por los puestos de honor. Cacaíto asumió desde el primer momento su error, por lo que el golpe moral de verse fuera de la general fue duro. Aun así, fiel a su estilo combativo, se propuso luchar con ahínco por la victoria de etapa. Muy cerca de ello estuvo cuatro días después, en una jornada entre Pietresanta e Il Ciocco, en la que el corredor del Carrera Enrico Zaina, le batía en un sprint a dos por el triunfo. Quizás una de las derrotas más dolorosas para Nelson que, al borde de las lágrimas, confesaba que necesitaba haber conseguido aquel triunfo para desquitarse de la terrible jornada del Monte Sirino. Lejos de rendirse, volvió a dar muestras de su calidad en las subidas en las etapas alpinas que cerraban la septuagésimo octava edición de su carrera fetiche. El 1 de junio, la etapa tenía como grandes protagonistas los pasos por Agnello e Izoard camino de Briançon y Cacaíto se metió en una fuga de mucho nivel en la que estaban corredores como su compatriota Hernán Buenahora o el suizo Pascal Richard. De nuevo mala suerte, un desprendimiento de nieve anulaba las ascensiones fina-

les y situaba la meta 130 kilómetros después de la salida, al paso por el Intergiro en Chianale. Richard se llevaba el sprint por la etapa por delante de Rodolfo Massi y Nelson Rodríguez, que debía contentarse con el tercer puesto. En las dos etapas siguientes no lo haría mal el colombiano; undécimo en Gressoney Saint-Jean, en el grupo de los elegidos y séptimo en Luino, también en el grupo del incontestable vencedor de la carrera italiana, Tony Rominger. Cacaíto concluyó decimosexto en la general a más de veinticinco minutos de Rominger y, además, veía como Oliverio Rincón, quinto final, batía su récord del año anterior como mejor sudamericano. Tampoco servía de consuelo su segunda plaza en la general de la montaña. El caldense se quedaba sin saber qué habría pasado si hubiera echado mano a la bolsa de avituallamiento el día de Monte Sirino.

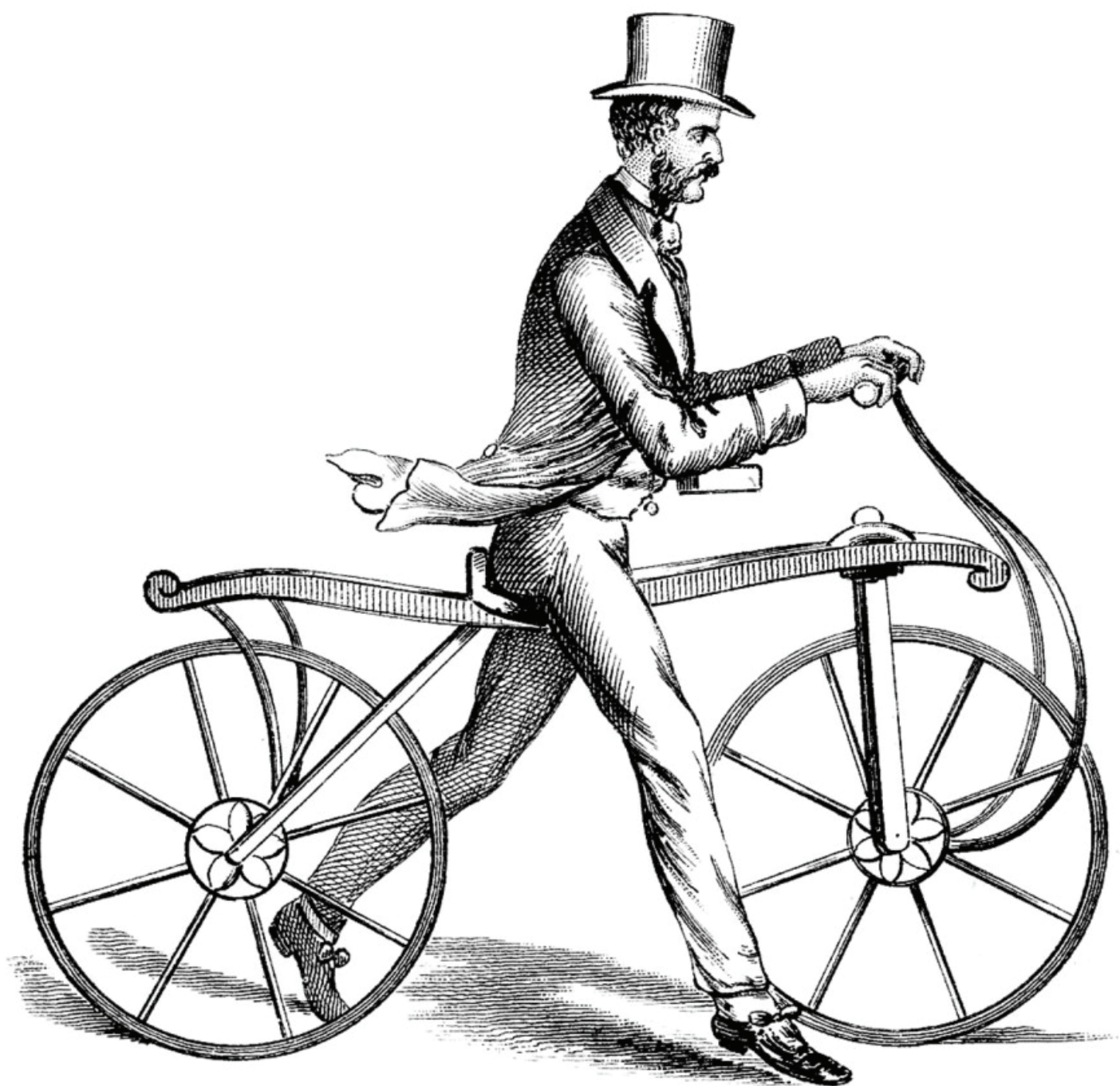
Con la decepción del Giro a cuestas y el cansancio acumulado en su lucha por las etapas, el colombiano de la ZG Mobili llegaba con poco fuelle al Tour de Francia. Las carreteras del norte de Francia y de Bélgica, los

adoquines, el ritmo endiablado del pelotón y la fatiga, fueron demasiado para Cacaíto que abandonó en la séptima etapa camino de Lieja, el día que Induráin sorprendió al pelotón y nos regaló una estupenda fuga junto a Johan Bruyneel.

El ZG Mobili se quedaba en el recuerdo y Gianni Savio, y con él Nelson Rodríguez, continuó su estructura con un equipo colombiano con participación italiana, el Glacial-Selle Italia. De nuevo el Giro de Italia sería el gran objetivo del escarabajo colombiano, que mostraba estar con ganas con un tercer puesto en la general del siempre exigente Giro del Trentino, tras Wladimir Belli y Enrico Zaina. Sin embargo, Nelson pasaría por su querida Corsa Rosa sin pena ni gloria, terminando en una discreta vigésimo cuarta posición y sin llegar ni siquiera a luchar por ninguna victoria parcial.

Los mejores años de Cacaíto habían pasado. Ya no llegarían más victorias ni escaladas históricas en las grandes cimas del ciclismo europeo. Acabaría sus años como profesional en el ciclismo colombiano, aportando su experiencia y simpatía entre sus compañeros, primero como ciclista y después como director. Todavía, a día de hoy, se le puede ver con su bicicleta en carreras populares en su querido Manizales natal. Un ciclista peculiar, único e inolvidable, que fue protagonista de algunas de las mejores jornadas de ciclismo de los años noventa y, por encima de todo, una persona humilde, sencilla, carismática y con un sentido del humor que conquista a todos los que tienen la suerte de haber compartido buenos momentos con él. No olviden su nombre: Nelson Rodríguez Serna, "Cacaíto".





Próximo ejemplar

Junio 2016