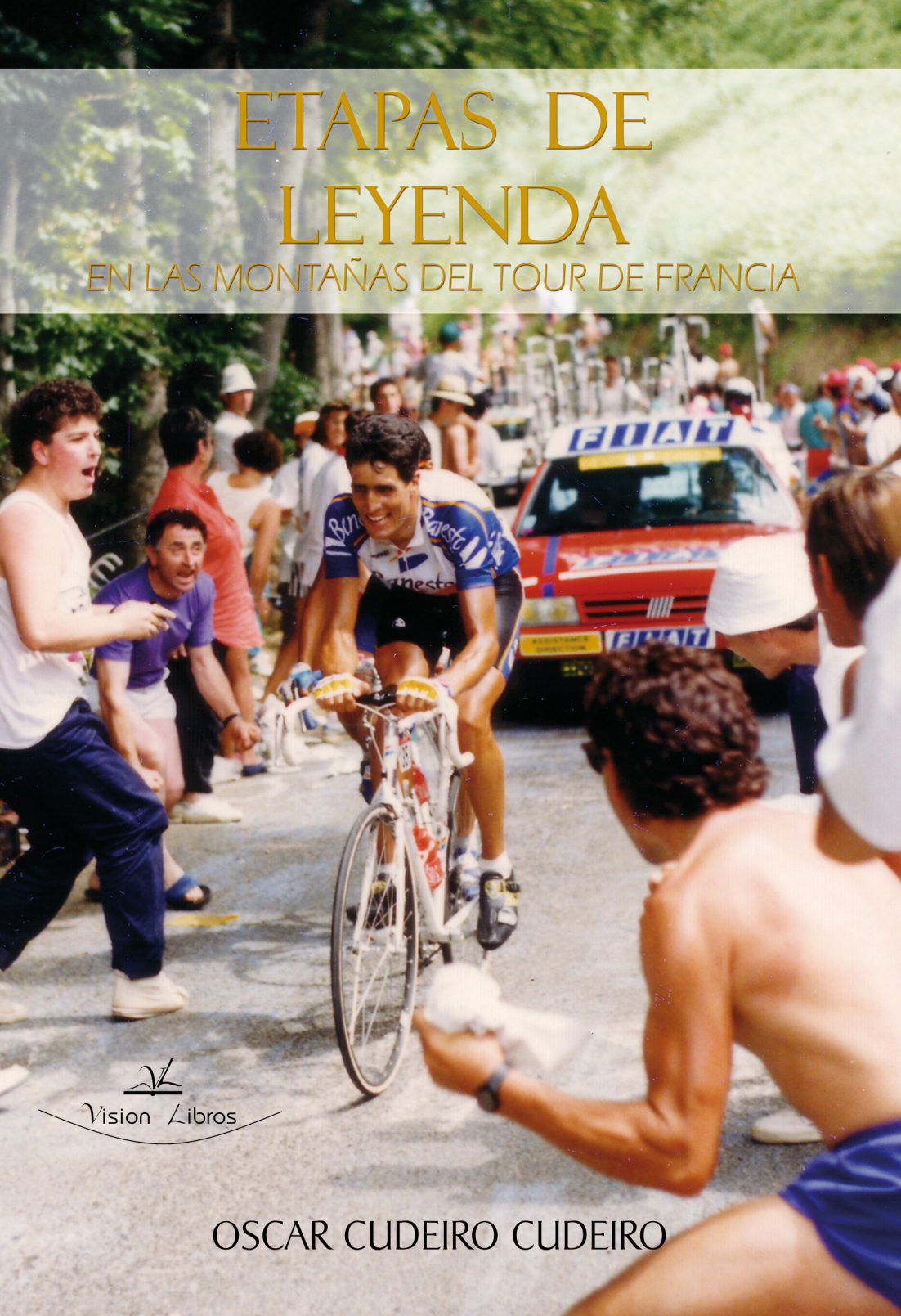
ETAPAS DE LEYENDA

EN LAS MONTAÑAS DEL TOUR DE FRANCIA



Vision Libros

OSCAR CUDEIRO CUDEIRO

OSCAR CUDEIRO CUDEIRO

ETAPAS DE LEYENDA

En Las Montañas del Tour de Francia

Vision Libros

ETAPAS DE LEYENDA
En Las Montañas del Tour de Francia
© OSCAR CUDEIRO CUDEIRO
© Editorial: Vision Libros
Calle San Benito 21 Local
Tel: 0034 91 3117696 url: www.visionlibros.com
Vision Libros es marca registrada de Vision Netware S.L.

ISBN PAPEL: 978-84-9886-349-9
ISBN EBOOK: 978-84-9886-350-5
Descargado de: www.visionlibros.com

Portada: Indurain junto con Chiappucci -tapado por el navarro- en la ascensión a Val Louron -Tour de Francia 1991-. Foto de Martín Antonio González.

Diseño base cubierta: Marian González
reflejandoelazul@visionnet.es

Maquetación: Magda C. Vargas
magdac_vargas@visionnet.es

Distribuye y produce:
Distribuidora de publicaciones C/ Magnolias 35 Bis,
Local. 28029 Madrid.

Pedidos a. pedidos"visionnet.es
www.distribuciondepublicacion.com

Reservados todos los derechos. Esta publicación no puede ser reproducida, ni registrada, sin el permiso previo por escrito de los titulares del copyright.

A mi mujer y a mis hijos, por soportar mi obligada ausencia semanal la cual les ha privado del tiempo empleado en escribir este libro.

Índice

Synopsis **11**

Introducción **13**

Tour de Francia 1948 . . . . . **19**
Cannes-Briançon (15 de julio de 1948) 31

Tour de Francia 1949 . . . . . **41**
Briançon-Aosta (19 de julio de 1949) 53

Tour de Francia 1953 . . . . . **61**
Gap-Briançon (22 de julio de 1953) 75

Tour de Francia 1958 . . . . . **81**
Briançon-Aix les Bains (16 de julio de 1958) 93

Tour de Francia 1969 . . . . . **103**
Luchon-Mourenx (15 de julio de 1969) 111

Tour de Francia 1971 . . . . . **121**
Grenoble-Orcieres Merlette (8 de julio de 1971) 129

Tour de Francia 1973 . . . . . **141**
Moutiers-Les Orres (9 de julio de 1973) 149

Tour de Francia 1976 . . . . . **161**
St. Gaudens-Pla d'Adet (10 de julio de 1976) 171

Tour de Francia 1986 . . . . . **183**
Briançon-Alpe d'Huez (21 de julio de 1986) 197

Tour de Francia 1991 . . . . . **207**
Jaca-Val Louron (19 de julio de 1991) 217

Tour de Francia 1992 . . . . . **229**
St. Gervais-Sestriere (18 de julio de 1992) 239

Tour de Francia 1998 . . . . . **255**
Grenoble-Les Deux Alpes (27 de julio de 1998) 265

Epílogo **277**

Agradecimientos **283**

Bibliografía **285**

Synopsis

Este libro nos ofrece un repaso a la historia del Tour de Francia a través de doce etapas épicas, fraguadas en las montañas de los Alpes y de los Pirineos, que ya han pasado a ser leyenda del ciclismo.

El lector no solamente se va a recrear en la gestación y el desarrollo de las etapas, sino que además va a disponer de información que le va a ayudar a conocer un poco mejor los puertos donde se consumó la leyenda y la carrera deportiva de los héroes que la hicieron posible; todo ello analizado desde el punto de vista de un gran aficionado al ciclismo, quien, al mismo tiempo, aporta una opinión de los acontecimientos que, seguramente, no va a dejar indiferente a nadie.

Puertos míticos como el Galibier, Tourmalet, Alpe d'Huez, Izoard, etc. y ciclistas como Bartali, Coppi, Bobet, Gaul, Merckx, Ocaña, Van Impe, Hinault, Lemond, Indurain, Chiappucci y Pantani, entre otros, son desmenuzados en este libro con la intención de recordar y disfrutar con sus gestas.

Introducción

Los aficionados al ciclismo sabemos que nuestro deporte no está pasando por uno de sus mejores momentos, es más, quizás estemos en uno de los peores. Lamentablemente las noticias en la prensa y en la televisión están más enfocadas hacia los problemas del dopaje que hacia la actualidad deportiva, incluso, lo que es aún peor, esta última pasa desapercibida. Personalmente como aficionado me siento dolido: por un lado deseo, como es lógico, un deporte limpio y con cada nuevo positivo me desilusiono, pero por otro lado observo como desde los medios de comunicación se mide con diferente rasero a los casos de doping de otros deportes y es entonces cuando veo que faltan voces para hacer llegar al aficionado los aspectos positivos de la actualidad ciclista, que también los hay. Sin ir más lejos, un ejemplo: Si preguntamos a la gente que sigue medianamente el deporte de la bicicleta cuales son los hechos más relevantes de la temporada 2007, muchos nos dirán –yo ya lo he comprobado, háganlo también ustedes–: la transfusión de sangre de Vinokourov, el "affair" Rasmussen, las dudas sobre Contador que lo llevaron a tener que dar una rueda de prensa tras el Tour, las sospechas sobre Valverde y Bettini en los mundiales y finalmente la frase ya hecha de que "la Vuelta no la sigue nadie". Si yo les digo ahora mi aportación a la temporada 2007 algunos creerán que estoy loco. Sencillamente creo que puede llegar a convertirse en un año histórico para el ciclismo ya que el Tour lo ganó, y dando espectáculo, un joven de 24 años que ya consiguió la carrera por etapas más importante de la primavera: París–Niza ¡Ustedes se acuerdan de la última vez que un ganador de Tour disputaba carreras en primavera!. Además en la edición del Giro de Italia, el segundo clasificado fue un neoprofesional jovencísimo de 21 años –casi 22–, un diamante en bruto el luxemburgués Andy Schleck, al cual no se le atragantó ninguno de los colosos: Agnello, Izoard, Tre Cime di Lavaredo o el mismísimo Zoncolan. Ahora seguramente a algunos de ustedes les vendrá a la mente el recuerdo del año 1983, cuando cuatro jovencitos de no más de 23 años

asomaban por el pelotón: Lemond, Fignon, Delgado y Roche justo cuando Hinault renunciaba por lesión a disputar el Tour y aquello parecía el fin del mundo. En fin, yo no se si Contador y Andy Schleck serán las figuras de los próximos años, pero desde luego, prefiero dar una visión positiva de la temporada, las negativas ya las dan otros.

Dejando al margen el tema del dopaje y centrándonos en lo meramente deportivo, no se exactamente que es lo que me ha llevado a escribir este libro, si la pasión por el ciclismo, mi adoración por el Tour o la nostalgia por un ciclismo más ofensivo y aún no muy lejano en el tiempo. Me llama poderosamente la atención la gran transformación que ha sufrido el ciclismo en esta última década, tanto a nivel de competición como a nivel de afición, donde tan sólo las grandes clásicas de primavera y el Tour de Francia parecen haber mantenido el prestigio de antaño y el interés del ciclista y del aficionado; bien es verdad que desde los tiempos de Bartali y de Coppi el Tour de Francia ya era considerado, con diferencia, la carrera por etapas más importante del calendario, pero es que hoy en día su hegemonía es aún más aplastante.

El Tour no solamente ensombrece a las otras dos grandes competiciones por etapas –Giro de Italia y Vuelta a España–, sino que las reduce a meras comparsas en las cuales las grandes figuras se resisten a participar. Desde mi punto de vista una de las causas que ha llevado a esta situación es el conservadurismo y la cicatería del ciclismo actual que está reduciendo el calendario de las grandes figuras a tan sólo dos meses de competición, junio y julio; dándose además la situación de que pruebas del calendario del mes de junio, como el Dauphiné Libéré y la Vuelta a Suiza, presenten un elenco de figuras superior, y en mejor estado de forma, a las del Giro y la Vuelta.

En estas circunstancias, en las cuales todos parecen guardar fuerzas para la llegada del Tour, da la impresión de que en el mes de julio el espectáculo en Francia está garantizado, y sin embargo, a la hora de la verdad en los últimos años el aficionado se lleva alguna que otra decepción al observar que la batalla en los grandes "*cols*" no se produce hasta los kilómetros finales de cada etapa y el conservadurismo se impone ante el

miedo a un hundimiento por desfallecimiento. Frente a la televisión o desde el borde de la carretera echamos de menos aquellas gestas en las cuales, algún valiente, bien situado en la clasificación general, intentaba poner en jaque al resto de favoritos con un ataque demoledor desde muy lejos de la línea de meta.

En este libro pretendo rememorar aquellas actuaciones épicas que llevaron a la gloria a unos pocos ciclistas e hicieron que el aficionado vibrase con el espectáculo mostrado en las montañas de la gran ronda francesa, dando lugar a etapas que ya han pasado a la categoría de Leyenda.

Sin ánimo de abrir ningún tipo de debate acerca de lo que puede ser considerado o no etapa de Leyenda y sin incurrir en la comparación entre el ciclismo de diferentes épocas, me he atrevido a recuperar el recuerdo de etapas que en su momento han deparado un gran espectáculo y han supuesto un importante esfuerzo, personal o colectivo; con la particularidad además de que el desenlace final, que es la esencia del deporte de competición, ha sido tan brillante que ha dejado una huella imborrable en la afición siendo todavía recordadas tras el paso de los años.

A pesar de que en cualquier etapa del Tour y en cualquier tipo de terreno –llano, contrarreloj, pavés, media montaña– se puede presenciar una brillante actuación, son las etapas montañosas las que mejor se prestan para el espectáculo. En ellas, a parte de las dificultades propias de cualquier etapa –los rivales, la climatología, etc.–, la orografía añade un aliciente más, y quizás el más determinante para la batalla. Por otro lado, sin quitar mérito al esfuerzo individual de cualquier ciclista, para el aficionado los duelos más esperados son los que se producen entre los líderes; en ellos no solamente está en juego la victoria de etapa, sino también la consecución de la carrera. Generalmente, y salvo raras excepciones, en el ciclismo moderno, estos duelos suelen tener lugar en escenarios montañosos, donde nuevamente el Tour alcanza su máxima expresión. De esta forma voy a centrarme en aquellas etapas montañosas en las cuales ciclistas, bien situados en la clasificación general y en disputa por el triunfo final en París, han protagonizado ataques directos contra sus rivales. Como último matiz en esta

selección se van a considerar solamente etapas de alta montaña en las cuales los ataques se producen lejos de la línea de meta, buscando importantes diferencias en la clasificación, aún con riesgo de desfallecer, descartando aquellos duelos, no por ello menos espectaculares, en los cuales la batalla se presenta en el último puerto, donde ya las diferencias pueden ser pequeñas. Sorprendentemente el lector se dará cuenta de que son muy pocas las etapas que cumplen todas estas premisas; la última seleccionada se remonta al año 1998.

Un factor que no se ha tenido en cuenta en la exposición desarrollada hasta el momento es la evolución del ciclismo, y por lo tanto del Tour, con los años. Evidentemente, no es lo mismo el Tour de la postgerra que el actual. Ahora se corre de diferente manera, las carreteras están bien pavimentadas –o siquiera asfaltadas– y la preparación de los ciclistas y las bicicletas también han evolucionado de forma considerable. Toda esta evolución ha llevado a que las diferencias en tiempo que se puedan dar en el ciclismo actual sean mucho menores que antaño.

Con el fin de que el lector pueda comparar las diferentes etapas entre sí, se incluye el perfil de las mismas –es impresionante el trazado de etapas de más de 270 Km por los Alpes a finales de la década de los cuarenta–, así como un Indice de Dificultad del Recorrido (IDR) que no es más que un factor numérico que representa la dureza de una determinada etapa. Realmente la dureza de una etapa es algo subjetivo ya que es imposible de cuantificar, en ella pueden influir multitud de factores entre los que destacamos: A) La topografía del terreno o perfil de la etapa; definida por el trazado de la misma – subidas, bajadas, llano, etc – y por su longitud. Es, de todos los factores, el único que se puede cuantificar y por lo tanto el único que nos va a permitir comparar diferentes etapas. B) Climatología; condiciones de extremo calor, frío intenso, lluvia o tormentas, afectan, y a veces mucho, a la marcha de la carrera. No es posible cuantificarlo. C) Factor humano; corresponde a la voluntad del ciclista de hacer dura, o no, una carrera. A su vez depende de muchos factores como el estado anímico, la forma física, etc. y, lógicamente, es imposible de cuantificar e incluso de predecir.

D) Otros factores muy diversos pueden ser el estado del firme de la carretera, posibles averías en carrera, pinchazos u otras circunstancias que afecten a la estrategia de carrera.

El Indice de Dificultad del Recorrido que se mostrará en los análisis de las etapas corresponde al único de los factores cuantificable: la topografía del terreno. El IDR de cada etapa se obtiene como suma de los coeficientes individuales de dureza de cada uno de los puertos[1] y en dicho coeficiente se ha tenido en cuenta los kilómetros corridos y la dureza acumulada debido a la sucesión de puertos dentro de la etapa, circunstancias ambas que afectan a la fatiga del ciclista. En total han sido analizadas 461 etapas de media y alta montaña disputadas desde 1947 hasta 2007. De todas ellas se han seleccionado doce para su comentario y análisis aunque eso no implique que no existan otras merecedoras también de la distinción de legendarias.

En la exposición de cada una de las doce "*etapas de leyenda*" se ha tratado de evitar la retórica y en cambio se ha intentado aportar el mayor número posible de datos – perfiles, datos de altigrafía de los puertos, tiempos– e información –desarrollo de la etapa así como la evolución de la temporada ciclista y la de la propia edición del Tour–, para que el lector pueda, al mismo tiempo, hacer su propio juicio de valor. En base a toda esa información el autor trata de buscar, y espera haberla logrado, la objetividad de los comentarios escapando de las simpatías personales por un determinado ciclista o una determinada nacionalidad.

Finalmente hemos de decir que se ha prescindido de la primera fase del Tour de Francia comprendida entre 1903 y 1939 por considerar que en ella la simple participación en el Tour

[1] Ander Guaza y Juanto Uribarri desarrollan brillantemente en la página Web altimetrías.net un coeficiente de dureza individual de cada puerto. El índice IDR es más un índice de etapa ya que tiene en cuenta los kilómetros transcurridos a la hora de subir cada puerto y la dureza que se lleva acumulada debido a la sucesión de puertos en la etapa. No obstante como valor de referencia para el cálculo del IDR de cada puerto he tomado el coeficiente de dureza que se muestra en la página web altimetrías.net

era, ya de por sí, una hazaña heroica, una aventura para muchos participantes, como lo puede ser hoy en día el Rally Dakar.

CLASIFICACIÓN DE ETAPAS POR EL INDICE DE DIFICULTAD DEL RECORRIDO (IDR)						
Ranking	Año	Etapa	Km	Desnivel (m)	Subida (Km)	IDR
1	1983	Bourg d'Oisans - Morzine (18ª etapa)	247	5457	91,75	1428
2	1988	St Girons - Luz Ardiden (15ª etapa)	187,5	5319	76,2	1336
3	1973	Moutiers – Les Orres (8ª etapa)	237,5	5185	90,5	1334
4	2004	Bourg d'Oisans – Le Grand Bornand (17ª etapa)	204,5	4718	71,15	1270
5	1995	St Girons - Cauterets (Cretes du Lys) (15ª etapa)	206	4889	77,4	1265
10	1992	St Gervais – Sestriere (13ª etapa)	254,5	5278	99,9	1180
12	1991	Jaca – Val Louron (13ª etapa)	232	4631	80,9	1141
34	1969	Luchon – Mourenx (17ª etapa)	214,5	4258	72,5	1021
39	1949	Briançon – Aosta (17ª etapa)	259	4823	95,4	1019
43	1998	Grenoble – Les Deux Alpes (15ª etapa)	187,5	4058	65,5	1008
58	1986	Briançon – Alpe d'Huez (18ª etapa)	162,5	3788	65,5	956
69	1958	Briançon – Aix les Bains (21ª etapa)	219	3897	63,2	909
90	1948	Cannes – Briançon (13ª etapa)	274	2843	51,7	819
117	1976	Saint Gaudens – Pla d'Adet (14ª etapa)	139	3062	44,3	721
196	1953	Gap – Briançon (18ª etapa)	165	1835	28,1	497
212	1971	Grenoble – Orcieres Merlette (11ª etapa)	134	1966	30,15	465

Clasificación de etapas por el Indice de Dificultad de Recorrido (IDR). En verde las *"etapas de leyenda"*

Tour De Francia 1948

La segunda guerra mundial afectó a todo tipo de actividad humana desarrollada en la Europa Occidental y el Tour de Francia, como evento deportivo, sufrió también sus consecuencias, traducidas en la suspensión de las ediciones de 1940 a 1946 –ambas inclusive–. Entre los años 1940 y 1945 la práctica profesional del ciclismo quedó casi completamente reducida a cero en Europa; las carreras disputadas en ese tiempo –Vuelta a España, que solo se perdió las ediciones de 1943 y 1944, vuelta a Suiza salvo en 1943, 1944 y 1945, y Paris–Roubaix, que solo faltó a la cita en 1941, 1942 y 1943, entre otras – contaban casi en exclusiva con ciclistas autóctonos, al ser muy complicadas las comunicaciones por una Europa en guerra.

La primera de las grandes vueltas por etapas en reiniciar su andadura es el Giro de Italia, que lo hace en 1946; el Tour de Francia, por el contrario, no comienza hasta un año después, debido a problemas con la entidad organizadora –L'Auto – y a múltiples trabas provocadas por las restricciones sufridas tras la guerra – alimentación, carburantes, falta de equipamientos, etc.–. En esa época la Vuelta a España no tenía ningún prestigio, y solamente acumulaba seis ediciones disputadas y nunca de forma regular.

El año 1940 nos había dejado un panorama ciclista en el cual el italiano Gino Bartali, conocido como "el Piadoso" o "el monje volador", era considerado el número uno – sus dos victorias en los giros de 1936 y 1937 y el Tour de 1938 eran sus credenciales –. Sin embargo, en el Giro de 1940 un joven de 21 años llamado Fausto Coppi, compañero de equipo de Bartali y de su misma nacionalidad, se había hecho sorprendentemente con la victoria y amenazaba la hegemonía de Bartali. Son precisamente estos mismos ciclistas italianos los que se erigen en los grandes dominadores del ciclismo en los primeros años de la postguerra. Bartali se proclama vencedor del Giro de

1946 con tan sólo 47 segundos sobre Coppi, mientras que al año siguiente se intercambian los puestos en el podio. Es aquí en Italia, y corriendo en equipos patrocinados por casas comerciales, donde se fragua la gran rivalidad entre los dos "campionissimos", rivalidad que traspasa las fronteras del deporte y afecta incluso a la vida política de un país, ya de por sí dividido tras los episodios de la guerra mundial. Bartali, recto en sus comportamientos, profesional y metódico, representaba a la derecha católica; Coppi en cambio era un ciclista genial, controvertido para la época, y representaba a la izquierda liberal y moderna. Sus duelos en el Giro fueron espectaculares; en el Tour, sin embargo, por diferentes motivos, solamente coincidieron tres años que fueron además los del declive deportivo de Bartali debido a su edad. Y es que Coppi, nacido el 15 de septiembre de 1919, contaba con la ventaja de ser cinco años más joven que Bartali, 18 de julio de 1914, y aunque ambos se vieron perjudicados por la guerra mundial, cuando tiene lugar el reinicio de las competiciones Bartali contaba ya con 32 años, mientras que Coppi, con 27, se encontraba en el inicio de la etapa de mayor plenitud para un ciclista.

En la primera edición del Tour tras la gran guerra, en el año 1947, los astros italianos no participan y en representación del equipo italiano – El Tour se corría en la modalidad de selecciones nacionales – se presentan únicamente ciclistas del país residentes en Francia. Tampoco son de la partida la selección alemana – excluida durante toda una década–, ni la española –España sumida en una profunda crisis tras su guerra civil no disponía de medios para enviar un equipo competitivo –. Todo ello resta interés a la edición del Tour de ese año, quedando la carrera como un duelo entre franceses, en la que parte como favorito el veterano de 33 años René Vietto –2º clasificado en la última edición del Tour celebrada en 1939–.

La edición de 1948 iba a contar, a priori, con un potentísimo equipo italiano, en el que serían de la partida tanto Gino Bartali como Fausto Coppi, por fin el esperado duelo entre las dos grandes figuras iba a tener lugar en las carreteras de Francia, a pesar de estar encuadrados en el mismo equipo,

debido a que, también este año, se corría en la modalidad de selecciones nacionales. Bartali llevaba una temporada muy irregular, tan sólo dos victorias, y no de primera fila, en Zurich y en el tour de la Toscana; en el Giro tan sólo pudo ser octavo en la clasificación general sin ganar ninguna etapa. En cualquier caso, parece hasta cierto punto normal que la edad, 34 años, le pasase factura. Coppi se había encontrado en un buen estado de forma durante el inicio de la primavera, destacando en clásicas –Victoria en la Milan – San Remo y segundo puesto en la Het Volk–; a pesar de ello, llegaba al Giro un tanto corto de forma, quizás motivado por su deseo de disputar y ganar el Tour de Francia por primera vez en su carrera –29 años de edad casi cumplidos– y convertirse, de esta forma, en el primer ciclista de la historia en ganar dentro de la misma temporada el Giro y el Tour. Su rendimiento en el Giro, como era de esperar, fue mejorando a lo largo de la competición, hasta el punto de ganar de forma consecutiva, y destacado, las dos etapas dolomíticas en los últimos días de la carrera, mostrando sus credenciales como máximo favorito al triunfo en el cercano Tour. En cualquier caso, Coppi, que en ningún momento llegó a vestir la maglia rosa, no se adjudicó esa edición del Giro de Italia, entre otras causas, por el abandono de su equipo –Bianchi– dos días antes del final de la carrera, al no aceptar la sanción impuesta a Fiorenzo Magni: dos minutos en vez de descalificación por irregularidades en el sprint. Magni, con los dos minutos de sanción, mantenía la maglia rosa por delante de Coppi y dos días después se iba a proclamar vencedor del Giro en Milán. El doblete Giro–Tour de Coppi tendría que esperar otro año.

Finalmente Coppi, contra todo pronóstico, renuncia a participar en el Tour; su rivalidad con Bartali y el hecho de tener que compartir la jefatura de la escuadra italiana con su gran rival fueron más fuertes que su deseo de ganar el Tour de Francia. Tras su abandono del Giro de 1948 en la penultima etapa, cuando las posibilidades de ganarlo eran mínimas, y su renuncia a participar en la edición del Tour de Francia de ese año, Bartali hace unas declaraciones que no hacen más que aumentar la discordia entre él y Coppi, al asegurar que éste

siempre se retiraba cuando él iba delante, mientras que a él no le importaba llegar veinte minutos tarde; Coppi solamente quería correr para ganar. Estaba claro que se encontraban en el punto álgido de su rivalidad, una rivalidad que, sin embargo, solamente duró tres años, 1946, 1947 y 1948 y nunca llegó a tener lugar en el Tour de Francia. La primera participación de Coppi en la carrera francesa tiene lugar en 1949, cuando Bartali tenía ya 35 años y Coppi estaba en su máxima plenitud. Con esa edad, Bartali difícilmente podía competir con el Fausto Coppi de 1949. Bill McGann, en el volumen I de su libro acerca de la historia del Tour de Francia, aporta otra posibilidad a la renuncia de Coppi al Tour, al considerar que la selección del equipo italiano estuvo marcada por dificultades políticas que quizás fuesen el detonante de dicha renuncia.

La guerra mundial había significado un parón en la carrera profesional de ambos ciclistas y había privado al aficionado de apasionantes duelos entre ambos. Sin embargo, no comparto la opinión de muchos estudiosos del ciclismo, que afirman que el palmarés de Coppi y Bartali hubiese sido espectacular de no haber existido el parón por la guerra; por un lado, creo que sus carreras deportivas tan longevas se vieron beneficiadas por los años de inactividad obligados por la guerra, al sufrir sus cuerpos menos desgaste durante la contienda –como ciclistas, claro está, ya que bastante sufrieron los dos con las penurias ocasionadas al participar directamente en la guerra–. Bartali gana su tercer Giro con 32 años y su segundo Tour con 34, mientras que Coppi gana su primer Tour cuando está a punto de cumplir los 30 años y el segundo a un mes de cumplir los 33 y gana sus dos últimos Giros con casi 33 y 34 años. El aficionado ciclista sabe muy bien el gran desgaste a que se ve sometido el cuerpo humano con la práctica del ciclismo de competición, y que aquellos ciclistas que comenzaron a despuntar muy jóvenes, caso de Merckx e Hinault, con treinta años estaban en el final de sus carreras; lógicamente existen excepciones como Zoetemelk y Van Impe, pero en ningun caso se ven situaciones como las suyas en los grandes campeones. Por otro lado, mi segundo argumento es que la guerra mundial provocó la

pérdida total de casi cuatro generaciones de ciclistas, que habrían sido las que hubiesen disputado a Bartali y, más aún, a Coppi, muchas de las carreras ganadas por ellos; una muestra de esta afirmación es el hecho de que ningún ciclista nacido entre 1921 y 1924 –ambos inclusive– ha ganado el Giro o el Tour, con excepción de Robic –1921– en el Tour de 1947, aunque, como hemos comentado, ese Tour no fue disputado por ninguna de las figuras italianas de la época.

No quisiera pasar por alto que, en una hipotética clasificación histórica de ciclistas basada es sus méritos, Coppi, siempre según mi opinión, ocuparía el tercer puesto de todos los tiempos, tras Merckx e Hinault. Y es que Fausto era un ciclista más completo que Bartali ya que, si bien podíamos considerarlo ligeramente superior en montaña –comparando las mejores épocas de ambos–, Coppi era bastante mejor contrarrelojista y un notable sprinter, circunstancias que lo llevaron a ganar un sin fin de clásicas. A Coppi quizás le faltase la regularidad de Merkx e Hinault en los resultados, ya que alternaba temporadas espectaculares, plagadas de grandes gestas como 1949 y 1952, con años "en blanco" como 1948, 1950 y 1951; es verdad, que en la época de Coppi era más difícil mantener una línea de regularidad, ya que una avería te hacía perder muchos minutos, incluso la carrera. Los únicos "*peros*" que se le pueden poner a su brillantísima carrera fueron el no haber conseguido vencer al grandísimo Koblet de 1950 y 1951 –ciclista que luego se apagó tras la enfermedad contraída en Mexico a finales de 1951–, y su renuncia al Tour en la época dorada de Louison Bobet, que privó a la afición de disfrutar sobre la carretera de un posible cambio generacional.

Volviendo al año 1948, la ausencia de Coppi, que afectaba también a sus gregarios de confianza, dejando muy mermado al equipo italiano, y las dudas que trasmitía Bartali y su equipo, dejaban, en principio, un Tour abierto. La participación era notable, destacando los belgas Schotte y Ockers y el potente equipo francés con el veterano René Vietto, el último ganador del Tour: Jean Robic y un joven muy prometedor: Louison Bobet, que con 23 años disputaba su segundo Tour.

El Tour de 1948 se puede considerar como duro y montañoso, ocupa el puesto vigésimo segundo sobre 61 en el ranking por metros totales de desnivel con 17.041 metros, el 8º puesto en kilómetros de subida con 317 y el 27º en coeficiente de dureza con un coeficiente IDR de 3752.

Se corre en el sentido contrario a las agujas del reloj, es decir, subiéndose los Pirineos antes que los Alpes. En cuanto a la montaña, el trazado incluye dos etapas en los Pirineos y cuatro en los Alpes. En la 7ª etapa se asciende el col de Aubisque, estando situada la línea de meta en Lourdes. Al día siguiente tiene lugar la etapa reina de los Pirineos con el Tourmalet, Aspin, Peyresourde y el col de Ares, finalizando la etapa en Toulouse, muy lejos del último puerto, tras 261 Km de recorrido. Los Alpes comienzan con una incursión por los Alpes Marítimos y la ascensión al Turini como dificultad más importante. En la siguiente jornada se disputa una maratoniana etapa de 274 Km entre Cannes y Briançon con el col D'Allos, el de Vars y el Izoard, todos ellos por encima de los 2000 metros de altitud. Por si esto fuera poco, en la siguiente etapa se ascienden: el Galibier por su vertiente sur, la Croix de Fer y el macizo de Chartreusse con los cols de Porte, Cucheron y Granier, para finalizar, tras 261 Km, en Aix les Bains. Los Alpes se despiden con una etapa de media montaña entre Aix les Bains y Lausana, en Suiza, con los puertos de Aravis, Montets y Forclaz, para cubrir 256 Km

Debe el lector darse cuenta que la dureza de las etapas en estos primeros años de postguerra, aparte de los propios puertos de montaña, radicaba en el estado de las carreteras –los grandes puertos pirenaicos y alpinos no conocían el asfalto– y en las distancias tan largas de las etapas –en el día de hoy es muy difícil encontrar una etapa de montaña de más de 230 Km–, por no hablar del peso de las bicicletas y las normas que obligaban a los ciclistas a reparar los pinchazos, al no estar permitido el cambio de ruedas por un coche asistente.

Los kilómetros totales a disputar en la modalidad de contrarreloj individual fueron de 120, que se disputaron en una única etapa, posterior a las jornadas de los Alpes. Era común

en estos años la disputa de una sola contrarreloj y de larga longitud –superior a 100 Km–.

El Tour de 1948 comienza en París con una etapa de 237 Km que llevaba a los participantes desde la misma capital hasta Trouville. En un día de climatología adversa, con continuos aguaceros, Bartali vence al sprint a un grupo de 12 ciclistas, el grupo de Bobet llega a 43 segundos y Bartali, con la bonificación, distancia a los principales miembros del equipo francés –sus grandes rivales– en 1:43. El resultado de la etapa no decía absolutamente nada, pero Bartali, del cual había serias dudas, quería dejar claro que iba a vender muy cara la derrota.

En la segunda etapa es Louison Bobet el que ataca y toma ventaja sobre el pelotón principal, en el que viajaba Bartali; la diferencia de 4:28 en la etapa permite a Bobet ascender hasta el 2º puesto en la general y desbancar a Bartali hasta el puesto 14, a 3:15 de la joven promesa del equipo frances. Otro beneficiado de estas dos locas etapas es el belga Schotte, buen escalador y especialista en clásicas, que se sitúa tercero en la general tras estar en las dos etapas entre los fugados.

La siguiente etapa entre Dinard y Nantes, sobre 251 Km, iba a marcar las primeras diferencias importantes en la clasificación general a favor de Bobet. El francés, corriendo de forma muy inteligente, se consigue meter en una escapada de 12 corredores entre los que estaban sus compañeros Giguet y Lazarides, y se alza al primer puesto de la general; el pelotón principal llega a 14:01, una diferencia importante para una etapa llana, con todos los favoritos juntos: Bartali, Robic, Vietto, Ockers y Schotte. La estrategia del equipo galo parecía funcionar; el joven Bobet, que realmente era una incognita por su juventud, seguía cogiendo minutos de ventaja, mientras Bartali vigilaba a sus teóricos rivales: René Vietto y Jean Robic. Bobet iba a perder el maillot amarillo en la siguiente etapa, cuando Roger Lambrecht, de la selección de Bélgica, se mete en la escapada del día y consigue una ventaja de 4:50 sobre el pelotón de Bobet y el resto de favoritos. De esta forma, Bobet se quita la presión del maillot de líder, al menos hasta la llegada de las primeras etapas montañosas.

El Tour parecía estar loco y sin control, y en la quinta etapa son Schotte y Ockers los que aprovechan para recuperar tiempo, casi 11 minutos sobre Bobet para el primero y 7 para el segundo. Al día siguiente en la meta de Biarritz, la victoria, y de nuevo el maillot amarillo, es para Bobet que gana otros 3:35 sobre Bartali –bonificación de un minuto incluida– y 6:58 sobre Robic que, por primera vez desde la primera etapa, se ve distanciado de Bartali en la meta.

El resumen de estos primeros seis días de etapas llanas es el control ferreo entre los escaladores: Bartali, Vietto y Robic y los ataques continuos del belga Schotte y, sobre todo, de Louison Bobet, que aprovechando su juventud y la falta de marcaje, se había aupado hasta el primer puesto en la general con 20 minutos y 51 segundos sobre Bartali, 22:34 sobre Vietto y 25:57 sobre Robic, demasiada ventaja para un nobel con futuro cuyo rendimiento en la alta montaña era todavía una incógnita.

En la séptima etapa, entre Biarritz y Lourdes, comienza la montaña con un único puerto: el Aubisque, a tan sólo 42 Km de la meta. No es más que un pequeño aperitivo de la etapa reina de los Pirineos, pero iba a servir para ver la lucha entre los escaladores y la resistencia de Louison Bobet. La victoria es para Bartali, que se impone en el sprint a Robic y a un formidable Bobet, quien consolida el liderato con más de 6 minutos sobre el segundo clasificado, Sciardis y 19:48 sobre Bartali, duodécimo en la clasificación general. René Vietto cede en Lourdes 5:49 y Schotte, animador de las etapas llanas, 10:39.

La etapa reina de los Pirineos llevaba a los ciclistas de Lourdes a Toulouse en una jornada maratoniana de 261 Km, en la cual, la montaña: Tourmalet, Aspin, Peyresourde y col de Ares, se encontraba justo al principio de la etapa, siendo los últimos 120 Km completamente llanos; esto limitaba mucho las opciones de los escaladores y favorecía a Bobet que veía como pasaban los Pirineos y salía ileso de los mismos. Bartali se imponía al sprint a un grupo de 24 ciclistas entre los cuales estaban todos los destacados, con excepción de Schotte, que cedía 3:15, y conseguía el minuto de la bonificación como

único botín. Después de los Pirineos la diferencia de Bobet sobre Lambrecht, segundo en la general, era de 9:18 y sobre Bartali, 8º en la general, de 18:18; Bartali con sus dos victorias de etapa había mostrado su fortaleza, pero no había logrado distanciar a Bobet que salía reforzado camino de los Alpes.

La décima etapa entre Montpellier y Marsella iba a deparar una de las más bonitas luchas de esa edición del Tour: el belga Lambrecht, con la ayuda de los italianos de su equipo: Camellini, Neri y Brambilla, dan un golpe de efecto a la carrera y rompen el pelotón en mil pedazos, el peor parado es Bobet que cede en meta 8:49 y mantiene el liderato por tan slo 29 segundos sobre Lambrecht. Sin embargo, lo peor es el tiempo que le recorta Bartali, 6:20, situando su ventaja en la general en 11:49 y con todos los Alpes de por medio. Se comentaba en meta que Bobet, enfermo y lastimado en un pie, había estado a punto de abandonar y gracias a tener la ayuda de casi todo su equipo, excepción de Vietto que viajaba en el grupo de Bartali, la diferencia no llegó a ser escandalosa. Bartali había reducido en una etapa llana más ventaja que en las dos pirenaicas, y lo más importante: tenía a tiro a Bobet y con la moral muy alta.

Dos días después se disputa la etapa San Remo–Cannes sobre 170 Km, recorriendo los Alpes Marítimos con el Castillón y el col de Turini como dificultades montañosas; se trataba realmente de un aperitivo de lo que iban a ser los Alpes, bastante más duros y selectivos que los Pirineos, al menos en esta edición del Tour. Lambrecht no quería ser la comparsa de Bobet y Bartali, y en una jornada muy calurosa, lanza un ataque en el puerto de Castillon, consigue romper la etapa y corona el puerto en primera posición. Sin embargo, no consigue abrir un hueco importante sobre los favoritos. En plena ascensión al segundo puerto de la jornada, es Bobet quien se escapa con su compañero Apo Lazarides; a siete kilómetros de la cima del Turini ambos se quedan en solitario, coronando Bobet en cabeza y llevándose la bonificación. Bartali sufre dos pinchazos en la ascensión al Turini y se ve imposibilitado para seguir la estela de Bobet. En el descenso los escapados son alcanza-

dos por Lambrecht, Molineris y Kirchen y los cinco se juegan al sprint la etapa, siendo Bobet el más rápido. Las bonificaciones de la etapa permiten ampliar la diferencia de Bobet sobre Lambrecht a 2:29. Bartali entra en meta en un tercer grupo a 7:39 de Bobet –dos minutos más con las bonificaciones–, sin ningún compañero de equipo y se situaba en la general a 21:28. De nuevo el Tour se ponía cuesta arriba para el italiano, el tiempo perdido en esta etapa era un mazazo muy duro. Desde los Pirineos había ido recortando las diferencias y ahora antes de los grandes Alpes se encontraba a la mayor distancia que había tenido en todo el Tour.

Al día siguiente jornada de descanso en Cannes para reponer fuerzas a la espera de las dos grandes etapas alpinas. Durante esos días la vida política en Italia estaba muy alterada; el secretario del partido comunista Palmiro Togliatti había sufrido un atentado, del cual se había salvado a pesar de haber recibido cuatro disparos. En las ciudades italianas los altercados se sucedían y el país estaba incluso al borde de la insurrección. Esa noche en Cannes, víspera de la etapa reina de los Alpes, el equipo italiano plantea retirarse de la carrera, viendo la terrible situación que se estaba viviendo en su país. Sin embargo, a la mañana siguiente el Primer Ministro, y líder del partido Democracia Cristiana, Alcide de Gasperi, decide telefonear a Bartali a su hotel de descanso en Cannes y le dice: *"Gino, te necesitamos"*, lo que realmente quería era motivar a Bartali y hacerle ver que una buena actuación en el Tour podría suponer una alegría para el aficionado italiano, de forma que se sintiesen más felices y olvidasen el clima de crispación que vivía el País.

Sin lugar a dudas la anécdota de la llamada del Primer Ministro a Bartali ha sido lo que ha pasado a la historia como la causa de la transformación de Gino Bartali en el Tour de 1948; en mi opinión el brusco cambio climático fue el factor más determinante en lo que iba a acontecer en los días sucesivos.

(15 de Julio de 1948) Cannes – Briançon

La segunda etapa alpina iba a discurrir entre las localidades de Cannes y Briançon en una jornada maratoniana de 274 Km. La etapa iba a ser realmente dura: en los primeros 50 Km se subía desde el nivel del mar hasta los 1170 m, posteriormente, hasta el kilómetro 130, el trayecto era más favorable, ya que predominaba el terreno llano; a partir de Colmars, los últimos 140 Km, eran de constantes subidas y bajadas, salvando, sucesivamente, los cols de Allos, Vars e Izoard, todos ellos por encima de los 2000 metros.

Puertos	Categoría	Altitud (m)	Desnivel (m)	Subida (Km)	Pendiente media (%)	IDR
Pilon (Este)	--	786	456	9,2	4,96	67
Allos (sur)	2ª	2245	1008	23,6	4,27	179
Vars (sur)	2ª	2109	799	14,2	5,63	204
Izoard (sur)	1ª	2360	1036	13,9	7,45	369
Total etapa			3299	60,9		819

Los ranking en cuanto a desnivel, Km de subida e Indice de Dificultad de Recorrido IDR sobre 461 etapas montañosas disputadas en el Tour entre 1947 y 2007 es el que se muestra en la siguiente tabla:

	Desnivel	Km ascensión	IDR
Ranking	94º	66º	90º