



# monumentos

Soy de la opinión que el ciclismo es un deporte popular e histórico. Popular, porque es de los pocos en los que el espectador puede sentir al deportista realmente cerca y se puede mezclar con él. E histórico, porque hay carreras que forman parte de nuestra historia moderna, jornadas épicas que están tan grabadas en la retina de los aficionados como en los más antiguos almanaques. Todas esas gestas que tantas veces hemos oído, leído o visto, se suelen desarrollar en escenarios que han pasado a ser auténticos lugares de peregrinación para todos aquellos que amamos este deporte: Tourmalet, Alpe d'Huez, Muro de Huy, Bosque de Arenberg, Grammont... son claros ejemplos de ello.

La temporada 2006 no ha hecho más que empezar, pero mucho antes de lo que pensamos, estaremos todos sentados delante del televisor esperando a que el pelotón afronte la Cipresa y el Poggio de San Remo de la Clasicissima para dar fin al primero de los tantos Monumentos con los que volveremos a disfrutar. Al Poggio le seguirá el Muro de Grammont, a éste, el Bosque de Arenberg, Muro de Huy, pasaremos después por la temida La Redoute y es que... es momento de clásicas. Muchas de las mayores gestas y de los mayores duelos de este deporte se han vivido en la París-Roubaix, entre agua y barro. Magníficos sprints en San Remo después de casi 300 kilómetros. Increíbles pasos por Grammont sobre el pavé mojado con un 20% de desnivel...

Sólo de contarlo se me ponen los pelos de punta. Será por mi influencia italiana, país donde se viven muy intensamente todas estas carreras. Parte del equipo se dedica casi exclusivamente a las clásicas. Se preparan bicicletas especiales para Roubaix y Flandes, parte de la logística del equipo se traslada a Bélgica durante los primeros meses del año y corredores y técnicos se dedican en cuerpo y alma a Il Belgio (Bélgica, traducido literalmente) como ellos lo llaman.

**"MONUMENTOS" a tu alcance**  
 En el cuadernillo (Pedaladas) encontraréis una completa información de estas míticas pruebas en su versión cicloturista. No todas se celebran anualmente, pero el panorama de esta temporada es más que tentador.

## Liège, 7 de la mañana de un domingo de Abril

La voz del médico del equipo suena al otro lado de la puerta: Es hora de levantarse, ha llegado el día D... la Liège-Bastogne-Liège. Pulso, tensión y peso: 95/55, 32 y 67'4. Todo en orden. Luego llega uno de los momentos más importantes del día, el instante que marcará el resto de la jornada: Subir la persiana y ver el tiempo que hace. El clima condicionará muchas de las decisiones que tomemos durante la jornada. En un día de lluvia, llevaremos un avituallamiento más fácil de abrir y de masticar; deberemos elegir el tipo de guantes y de botines que llevaremos. El "gore tex" nos mantendrá más tiempo secos pero nos abrigará menos. El neopreno nos mantendrá algo más calientes pero nos "cocerá". El chubasquero entero nos protegerá pero en el momento en que se "arranque" nos sobrará. El chaleco de chubasquero será poco para afrontar las primeras horas de carrera. Una camiseta interior demasiado fina hará que tengamos frío y demasiado gruesa que sudemos demasiado con el consiguiente riesgo de deshidratación... En fin, un día de lluvia en uno de estos Monumentos requiere una mayor preparación psicológica, estar preparado para afrontar situaciones incómodas durante 6 ó 7 horas, además de lo que nos toque sufrir, claro.

A pesar de la hora, es momento de "comer". Pasta en abundancia, cereales con yogourt, pan con mermelada, algo de fruta y un café. La carga de hidratos de carbono es importantísima para poder afrontar un esfuerzo de estas magnitudes con garantías, pero tiene que venir dada por una dieta equilibrada no sólo el día de la competición sino, sobre todo, los días anteriores o, mejor aún, como pauta alimenticia durante todo el año. Una gasolina de calidad hará que nuestro motor rinda mucho mejor y le dará sólo lo que le hace "falta" sin sobrecargar un organismo que debe de estar lo más descansado posible para rendir al máximo nivel. Después de desayunar, vuelta a la habitación. Si "sólo" corremos una carrera, es hora de preparar la maleta que queremos que nos lleven a la ducha de después de la carrera o al autobús del equipo. También tendremos que preparar la mochila para ir a la salida. Una vez preparadas las maletas de "antes" y de "después", revisaremos las dos bolsas de "agua" o "frío" que van en los dos coches de equipo que siguen la carrera. Se les llama así porque en ellas llevamos todo el material que nos pueda hacer falta en situaciones climatológicas adversas. De lo que en ellas llevemos depende en gran parte nuestra comodidad. La bolsa de agua del primer coche suele ser la más nutrida y en ella llevamos prácticamente de todo: Botas, dos tipos de chubasquero (fino y Gore-Tex), maillot de manga larga Wind-Stopper, maillot de manga larga normal, perneras cortas y largas, chaleco normal y chubasquero, botines de gore-tex, wind-stopper, neopreno y calcetines, guantes largos de wind-stopper, forro polar, neopreno, guantes cortos, cinta para las orejas, gorro, buff, guantes cortos y gafas por si se nos caen...

En el segundo coche, en cambio, intentamos llevar más o menos de todo pero sin llegar a tener donde elegir, ya que de ésta echaremos mano en muy pocas oportunidades y en casos muy extremos. Recuerdo una vez, en una Dauphiné-Libéré. Era un día gris y oscuro, de mucho frío. Cuando llegamos a la cima del



Galibier, el frío era intenso y la nieve formaba auténticas paredes al borde de la carretera. Después de 30 kilómetros de subida y empapado por el sudor y por la nieve, llegué a la cima helado. Por fortuna, mi director mandó a un masajista pararse allí para atendernos a los que veníamos en el "autobús". Decidí perder cinco minutos más (pasamos con 20 ó 25) y me cambié totalmente, incluido camiseta interior y coullotte... Y, realmente, aquello me salvó, porque aun así me tuve que pasar toda la tarde metido en la bañera con agua caliente para entrar en calor...

Una vez que todo está preparado, suelo intentar aprovechar el último momento de relax, llamo a casa para hablar con mi mujer, intentando salir un poco de todo el stress pre-competición y buscando un nexo de unión con mi vida "normal". Luego, llega la hora de vestirse para ir a la guerra, controlo que los calcetines no tengan hilos largos por dentro, que la badana del coullotte no tenga arrugas y esté bien hidratada. Último vistazo para no dejarnos nada en la habitación y, sobre todo, las botas. Todo lo demás tiene solución, pero estrenar las botas de repuesto un día importante no es lo más recomendable. En el autobús que nos lleva a la salida, reunión con el director para establecer cuál será la táctica del equipo y determinar las funciones de cada uno durante la carrera. Últimos consejos y directrices.

Normalmente, llegamos una hora antes a la salida. Parece mucho tiempo pero es necesario. Acabar de vestirse, darte crema calentadora en las piernas, pies y riñones en mi caso, ponerte el famoso "pinganillo", hacer la última visita al baño y coger el avituallamiento son cosas que solo se pueden hacer a última hora. Después es hora de bajar del autobús e ir a firmar la hoja de salida. Es en este momento cuando yo personalmente empiezo a sentir realmente la tensión, siento como el corazón late mucho más deprisa de lo habitual, la agitación del público se contagia, llegan los momentos de duda... Parece que no hace tanto frío, ¿me quito algo de ropa? ¿Tengo ganas de ir al baño otra vez? ¡CALMA! Respiro hondo un par de veces y me digo que esto es un sueño que se está haciendo realidad y que por lo tanto debo VIVIRLO con la mayor coherencia posible e intentar sacarle jugo al 120% y que los nervios no son buenos compañeros. Suele funcionar.

Se va acercando el momento de tomar la salida, charlo un poco con unos y con otros, gente que tal vez no veo desde hace tiempo. ¿Qué tal la familia? ¿Cómo te ha ido el invierno? ¿Acabas contrato?... Ya en la línea de salida me pongo al final del grupo, sino el último, casi. ¿Por qué? Superstición, igual que santiguarme tres veces y arrancar siempre con la pierna derecha... Cosas del ser humano, supongo. Poco a poco, todo el nerviosismo inicial va desapareciendo. La salida neutralizada pasa entre risas y charlas con los compañeros, 6 ó 7 kilómetros que se suman a los que hay que hacer en carrera. Un arco hinchable justo debajo de un repecho que despide Lieja nos indica que se acaban las bromas. A partir de ahí, todo el mundo tiene derecho a jugar sus cartas como mejor crea o sepa y arrancar en el kilóme-

tro cero es igual de lícito que hacerlo en La Redoute. Pido a mi Dios que me ayude a no caer, pienso en mi gente por última vez... y ¡al toro!

Ataques, látigos, repechos interminables... ¡demasiada ropa! Pero yendo como vamos, cualquiera baja al coche a dejarla. Además, en cuanto se haga la fuga y se pare un poco, me hará falta. Llevamos una hora de carrera y esto no para, normalmente la escapada se hace después de una hora o una hora y cuarto, cuando las fuerzas de aquellos que buscan ser los otros protagonistas del día se acaban. ¡¡Por fin!! Una vez hecha la fuga, es hora de reponer fuerzas y de hacer un análisis de cómo estoy. Intento comer y beber con calma, toda la energía que sea capaz de reponer será decisiva al final. Poco a poco, los escapados van ganando minutos y por detrás los equipos se empiezan a organizar. Llevamos 100 kilómetros de carrera y siete minutos pueden ser muchos si no se pone alguien a tirar. Desde el coche me preguntan si se ve a algún equipo con intención, parece que Quick Step, respondo. Paulatinamente, el tempo de la carrera va aumentando y la tensión se hace notar. Nos estamos acercando al Stockeau, primera cota realmente dura y decisiva, con la estatua en bronce del gran Eddy Merckx coronándola. En esta cota, todo el mundo se da cuenta de cómo está y cuáles pueden ser sus aspiraciones. Aunque queda la parte más dura de la carrera, aquí es donde realmente sabes hasta qué puedes llegar.

Una vez pasado el Stockeau, el grupo se reduce drásticamente, nos estamos acercando al segundo avituallamiento y allí está la meta de muchos de aquellos que han tenido que trabajar al principio. Una cota, otra cota, otra cota... cada vez queda menos para la temida Redoute. Disminuye la distancia entre manillares, intento ahorrar toda la energía posible, ir ligero, beber y comer con calma, respirar profundo. Afrontamos la bajada previa a La Redoute, a la derecha se puede ver la campa por donde transcurre atestada de gente, la tensión es insufrible pero tocar el freno un poco de más puede hacernos perder 10 ó 20 posiciones preciosas que serán irrecuperables. Curva de 90 grados a derechas, pasamos por debajo de la autopista y ya estamos. Apenas 1.500 metros, pero con 220 kilómetros encima, es decisiva. Entro bien colocado, siento el lactato acumulado en mis piernas pero ahora hay que darlo todo, pensar que la carrera acaba allí arriba... luego ya veremos. Me he quedado en el segundo grupo. Delante 20 corredores y nosotros, otros 20. Seguimos luchando por volver a entrar pero a estas alturas no hay sorpresas, los que están delante son los más fuertes y las distancias poco a poco se van aumentando...

Tras casi siete horas estamos de vuelta en Lieja. Me parece que llevo dos días encima de la bici. Estoy cansado, pero el mayor cansancio llegará en el avión de vuelta a casa. Sin embargo, tengo la sensación de haber hecho algo que podré contar a mis hijos, la sensación de que a pesar de no haber conseguido un gran resultado he conseguido un SUEÑO que me permite seguir soñando con otras metas más ambiciosas... El sueño sigue.