

MONUMENTOS

PETER COSSINS



Libros de Ruta

© Peter Cossins, del texto original 2014, 2023.

Publicado originalmente bajo el título *The Monuments: The Grit and the Glory of Cycling's Greatest One-day Races* en 2014 y en 2ª edición actualizada en 2023 por Bloomsbury Publishing Plc.

© Libros de Ruta Ediciones, S.L., 2023.

Gordoniz 47B

48012 Bilbao

info@librosderuta.com

www.librosderuta.com

Primera edición: noviembre 2023

Traductor: David Batres Márquez

Edición: Eneko Garate Iturralde

Ilustración: © Illustration Works / Alamy

Adaptación de portada y maquetación: Amagoia Rekeró García

ISBN: 978-84-125585-4-8

Depósito legal: BI 01419-2022

Impreso en España por Podiprint

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

CON LA VERSIÓN IMPRESA, GRATIS VERSIÓN DIGITAL DEL LIBRO.

Si ha comprado este libro y quiere disponer también del mismo en formato digital, escriba su nombre y apellidos en la primera página con bolígrafo o rotulador. Saque luego una foto de dicha página y envíela a info@librosderuta.com. Una vez recibamos su email con la foto, le enviaremos la versión digital del libro a su dirección de correo electrónico.



Esta obra ha recibido una ayuda a la edición del Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco en su convocatoria de ayudas a la edición promovidas en el año 2022.

ÍNDICE

Introducción: Cómo nacieron los monumentos	11
Parte I. Lieja-Bastoña-Lieja: la Decana	15
1. Un comienzo lleno de titubeos	17
2. El auge de la Decana	35
3. ¿La mejor clásica de la historia?	55
4. Más dura que ninguna	73
Parte II. París-Roubaix: el Infierno del Norte	99
5. Cabezas de bebé, bombines y <i>barnums</i>	101
6. El nacimiento de una leyenda	123
7. En el punto de mira del asfalto	143
8. El norte se enamora del Infierno	161
Parte III. El Giro de Lombardía: la carrera de las hojas muertas....	193
9. Nace el Critérium de Otoño	195
10. La edad dorada del ciclismo italiano	213
11. «La carrera más exigente del calendario»	231
12. El monumento olvidado	249

Parte IV. Milán-San Remo: la <i>Classicissima</i>	277
13. San Remo aparece en el mapa	279
14. «Una locura de carrera rebotante de pasión»	297
15. Abundancia y escasez italianas	315
16. «Se desarrolla como si fuera un thriller»	335
Parte V. El Tour de Flandes: <i>Vlaanderens Mooiste</i>	363
17. Libertad para Flandes	365
18. La leyenda de los flandriens	385
19. Repensando la Ronde	399
20. ¡Adelante con esos bergs!	415
Epílogo. Monumentales	447
Apéndice	453
Bibliografía	475
Agradecimientos	477
Índice onomástico	479

INTRODUCCIÓN

CÓMO NACIERON LOS MONUMENTOS

Durante las décadas que pusieron fin al siglo diecinueve llegaría un cambio en la percepción del ciclismo y la bicicleta. Gracias, en parte, a la invención del piñón o rueda libre y a la presentación, en 1888, del primer neumático de aire, inventado por John Dunlop, el uso de la bicicleta como medio de transporte se fue extendiendo, estimulando a su vez el interés del público por la incipiente escena competitiva. En un principio dicho interés se centraba, sobre todo, en los espectáculos celebrados sobre pistas de madera, espectáculos que se extendieron por todo el mundo en desarrollo, a la vez que las ciudades y capitales se esforzaban por demostrar su dinamismo y presentar una oferta de ocio a sus habitantes. Pero, a partir de la década de 1890, sería el ciclismo en carretera el que captaría una mayor atención.

El nacimiento de carreras como la Burdeos-París o la París-Brest-París, en 1891, potenciaría esta disciplina en Europa. La primera de estas dos carreras alcanzaba 560 km, mientras que la segunda duplicaba esa longitud. Con la llegada de los tiempos modernos este tipo de carreras se dividirían en diferentes etapas, disputadas a lo largo de varios días. Pero, por ahora, estos dos leviatanes hechos carrera se disputaban sin descanso alguno, ni tan siquiera paradas para comer o dormir. Su épica resultaba indudable y suscitaron un enorme interés popular en Francia y allende sus fronteras.

Durante la última década del siglo diecinueve y la década que dio la bienvenida al siglo veinte, nacieron cientos de carreras en las que los aficionados al ciclismo intentaban imitar a estas dos grandes carreras francesas. Las ciudades y las capitales se esforzaban por elevar su prestigio mientras que los periódicos intentaban hundir a las publicaciones rivales. La mayoría de esas carreras apenas duraron una o dos ediciones, aunque también hubo otras que lograron afianzarse y establecerse, destacando la París-Roubaix, que fue fundada en 1896.

Como ya sucediera con la Burdeos-París y la París-Brest-París, la presentación del Tour de Francia, en noviembre de 1902, cambiaría la percepción de lo que todo el mundo entendería como carrera ciclista. No por nada fue la primera carrera por etapas. En todo caso, lejos de acabar con las carreras de un día como la Roubaix, el nacimiento del Tour dio pie a una nueva ola de interés e inversión en las carreras ciclistas. Se multiplicaron las fábricas, nacieron los equipos y, durante los años previos a la Primera Guerra Mundial, el calendario competitivo tomaría forma.

Si bien el Tour de Francia era el gran dominador de este calendario, florecerían las carreras de un día, sobre todo en las plazas fuertes para el ciclismo que eran Francia e Italia, a las que se uniría Bélgica poco después. Durante las décadas siguientes carreras como la Milán-San Remo, el Tour de Flandes, la París-Roubaix, la Lieja-Bastonia-Lieja o el Giro de Lombardía se han convertido en la realeza de las «clásicas», como se denomina a las principales carreras de un día desde hace mucho tiempo. De manera más reciente se las ha bautizado como los «monumentos» del ciclismo, carreras que destacan porque todo ciclista profesional que se precie aspira a ganarlas, junto con las grandes vueltas y los mundiales.

No es posible identificar con exactitud el momento en el que se empleó este término colectivo por vez primera como nombre con el que identificar estas cinco carreras, pero en 2005, durante las negociaciones en torno a la introducción del ProTour entre la UCI y la AIOCC, la asociación que representa a los organizadores de carreras, sí fue utilizado de manera inequívoca. Llamado a reemplazar a la Copa del Mundo, una serie de carreras que englobaba a las

grandes carreras de un día, la UCI adoptó el ProTour para garantizar que los mejores equipos participaban en las carreras más importantes, incluidas las grandes vueltas y las clásicas de mayor importancia. Para esto se estableció un comité que supervisara la nueva estructura, no siendo los organizadores parte del mismo, lo que llevó al, por entonces, director de ASO, Patrice Clerc, a declarar que «nos disgusta haber sido excluidos del Consejo del UCI ProTour... por lo que en la actualidad, en lo que concierne al ciclismo internacional, las tres grandes vueltas y cuatro de los cinco monumentos del deporte (Milán-San Remo, París-Roubaix, Lieja-Bastoña-Lieja y el Giro de Lombardía), además de otras once grandes carreras, han quedado sin voz». Aunque fueron necesarios varios años para que se solucionara al desencuentro entre la UCI y los organizadores de carreras, el concepto de monumentos fue aceptado de manera más rápida y extendida.

A pesar de que puedan carecer del lustre de los grandes torneos de golf o los *grand slams* del tenis, resultan un desafío muy diferente, mucho más igualado y mucho más directo de lo que puedan serlo el Tour de Francia, el Giro de Italia y la Vuelta a España, en los que prima la resistencia por encima de todo. Puede que estas grandes vueltas cuenten con los esprinteres más veloces, los contrarrelojistas de mayor aguante y los mejores escaladores, pero será complicado ver a un Mark Cavendish, un Filippo Ganna y un Tadej Pogačar luchando a brazo partido entre sí por la victoria. Esa paladeable emoción es lo que suscita el amor de los aficionados por los monumentos, y es justo esa particularidad, además de su rutilante historia, lo que hace tan especiales a estas cinco carreras.

Cada monumento presenta un desafío diferente y, al igual que el Tour, cada uno de ellos tiene sus grandes exponentes, sus leyendas y sus distintivos campos de batalla. Desde las temibles ascensiones adoquinadas como puedan ser el Oude Kwaremont, el Paterberg o el Koppenberg no solo se puede obtener una espectacular perspectiva de lo que es el Tour de Flandes, sino que obtendremos una fascinante muestra de la idiosincrasia de los flamencos, siendo esta carrera y evento una reafirmación de su cultura. Roubaix, a la que

Jacques Goddet —quien fuera su director durante un tiempo— denominó como «la última gran insensatez del ciclismo», cuenta con sus infernales adoquines. Lombardía despliega la mítica ascensión a la capilla de Madonna del Ghisallo, la capilla de los ciclistas, además de presentar el que, sin duda alguna, es el trazado más hermoso del año ciclista.

Durante los últimos cien años —y algo más— los monumentos han parido muchas de las mejores anécdotas del ciclismo, desde la cuarta edición de la San Remo en la que tan solo cuatro ciclistas fueron capaces de completar los 288 kilómetros del recorrido, a la dilatada guerra contra los partidarios del asfalto que quieren alquitrinar todo resquicio de pavés del norte de Francia, a la edición de la Lieja de 1980, en la que la nevisca le provocó al vencedor, Bernard Hinault, la pérdida permanente de la sensibilidad en algunos de sus dedos.

De acuerdo con uno de los historiadores más preeminentes del ciclismo, Serge Laget, «estas no son carreras de preparación o relleno; ni tan siquiera de consolación. Más bien todo lo contrario. Tienen su propia existencia, su propia riqueza, una historia legendaria y una legitimidad que se remonta a los orígenes mismos del ciclismo». A diferencia de los 22 días de culebrón que conforma el Tour, en los que suele prevalecer el poderío, los monumentos son los *thrillers* impredecibles del ciclismo, en los que casi cualquier miembro del pelotón puede alcanzar el éxito si se da la necesaria combinación de buen estado de forma, buen hacer táctico y pura buena suerte. Cada ciclista toma la salida en ellos pensando «¿y si fuera mi día...?».

PARTE I

LIEJA-BASTOÑA-LIEJA: LA DECANA

UN COMIENZO TITUBEANTE

«Es la clásica más bonita del calendario», le decía Michele Bartoli, dos veces ganador de la Lieja-Bastoña-Lieja, a *Procyding* a finales de los 90. «Es la única carrera en la que puedes estar bien seguro de que los ciclistas que suben al podio están ahí porque eran los más fuertes. Hay otras carreras en las que la astucia puede suplir la falta de fuerzas, pero no en Lieja. En Lieja, lo más importante es la fuerza bruta, pura y dura. La táctica no importa tanto».

Cuando hablaba de la belleza de esta carrera, Bartoli se refería a la pureza del desafío que plantea la Lieja, no tanto al ondulado paisaje tan típico de las Ardenas belgas en las que se desarrolla, por mucho que sea un marco capaz de quitar el hipo. Para los italianos, así como para muchos otros, Lieja es la única clásica en la que se pueden alinear los mejores expertos en carreras de un día y los mejores vueltómanos sobre un terreno que se amolda a ambos tipos de ciclista, sin favorecer a ninguno de ellos.

Creada en 1892, la Lieja es el monumento de más antigüedad, lo que le ha valido el sobrenombre de «*La Doyenne*», la Decana. La única carrera del calendario actual que goza de una historia más longeva sería la Milán-Turín, prueba italiana que data de 1876, solo que aquella primera edición no tuvo continuidad. Esta hermana de San Remo y Lombardía no se establecería en el calendario, por derecho propio, hasta pasada la gran guerra.

Esto no quita que la Lieja tuviera también unos comienzos erráticos. A diferencia del resto de los monumentos, sería la primera edición de la Burdeos-París y, sobre todo, la París-Brest-París en 1891, lo que impulsaría su creación. Miembros de la recién fundada Liège Cyclists' Union —imposible pasar por alto la influencia británica en el nombre con ese genitivo sajón— tenían en mente una carrera épica que cubriría 845 km, uniendo Lieja y París para regresar después a la ciudad belga. El primer paso hacia esta sería la organización de una carrera de ensayo que cubriría 250 km y uniría Lieja con Bastoña, ciudad francófona del sur de Valonia, desde la que se regresaría a Lieja. La elección de Bastoña como punto de regreso se explicaba porque los organizadores podían llegar a dicha ciudad en tren, asegurándose con ello que los competidores completaban todo el tramo de ida del trazado antes de regresar rumbo norte.

Al final, aquella idea de una Lieja-París-Lieja jamás llegaría a materializarse, mientras que la carrera que había servido como experimento para la misma cobró relativa fuerza. La primera edición, a la que solo pudieron presentarse ciclistas *amateurs*, se celebró el 29 de mayo de 1892. A las 5:39 de la mañana se congregaron unos pocos cientos de espectadores en la Avenue Rogier, en el centro de Lieja, para despedir a los 33 intrépidos ciclistas y sus liebres, cuyo cometido era conseguir que su ciclista mantuviera la velocidad más alta que fuera posible. El trazado llevó a los ciclistas, belgas en su totalidad, por las carreteras principales del valle rumbo norte-sur, por Angleur, Esneux, Aywaille, Barvaux, Hotton, Marche, Bande, Champlon hasta el punto de control en un hotel de Bastoña, desde donde regresarían a Lieja por el mismo camino.

En Marche ya solo quedaban en condiciones de disputar la carrera tres de los treinta y tres ciclistas que habían comenzado: el miembro de la Liège Cyclists' Union Léon Houa, su compañero de club y excampeón belga Léon Lhoest y Louis Rasquinet, subcampeón del campeonato belga *amateur* del año anterior. Houa era el menos experimentado de aquel trío. Pequeño y menudo, era un deportista multidisciplinar proveniente de una acaudalada familia de Lieja. Experto en el boxeo y la esgrima, apenas había comenzado

a practicar el ciclismo cuatro meses atrás, siendo este su debut en competición. Con todo, parecía mostrar un talento natural. Cuando Rasquinet perdió comba poco después de Marche, Houa se quedó con la única compañía de Lhoest. El dúo cabecero continuó adelante durante varios kilómetros hasta que Lhoest sufrió un pinchazo. En lugar de continuar en solitario, Houa le pidió a una de sus liebres que le prestase la bicicleta a Lhoest. Pero aquel no parecía ser el día del más experimentado de ambos hombres. La máquina que le habían prestado sufrió un nuevo pinchazo, a su vez, y como Houa no quería que le alcanzasen los participantes que llegarían desde detrás, optó por no detenerse una segunda vez.

Competía sobre una bicicleta que pesaba 11,6 kilos, el doble de las modernas monturas de fibra de carbono de los tiempos actuales. Pero resulta impresionante que, pese a la falta de experiencia del ciclista y las terribles condiciones de las carreteras, no sufriera ni un solo pinchazo. Alcanzó el punto de retorno de Bastoña tres minutos antes de cumplir las cinco horas de carrera. Para la vuelta precisó de una hora más, en parte por culpa de una caída a menos de diez kilómetros de la meta, que le dejó inservible uno de los pedales. Azuzado por los ánimos de los que le habían marcado el ritmo Houa siguió adelante, pedaleando con una sola pierna. Vitoreado por una multitud en la meta, consiguió cubrir los 250 kilómetros del trazado a una media de poco más de 23 km/h. Lhoest llegó veintidós minutos más tarde, mientras que Rasquinet completó el podio llegando a meta con tres cuartos de hora de desventaja respecto a Houa.

Un segundo comienzo

Considerada un éxito, la carrera volvió a celebrarse la siguiente temporada, aunque Houa estuvo a punto de verse excluido. Su victoria en la carrera inaugural no fue recompensada con premio económico alguno, pero sí que recibió apoyo financiero y material de una fábrica de bicicletas belga, con lo que pasaba a ser profesional a todos los efectos, no un ciclista *amateur*. Houa argumentó que había recibido aquel apoyo con la intención de ayudarlo a luchar

por la victoria en la Lieja-París-Lieja, carrera que no se había celebrado. Su argumento fue aceptado y, al final, pudo tomar la salida en la segunda edición.

Una vez más lideró la carrera casi desde el inicio. Completaría la parte de ida en menos de cuatro horas, mientras una crónica de la época relataba que «apenas se detuvo durante 56 segundos, obligando al comisario a correr a su lado para poder ponerle el sello de rigor en el brazalete». Durante la vuelta el ritmo decreció. Según recogen las crónicas, el propio Houa declaró en la meta, situada en la Plaza del Teatro de Lieja, que esto fue debido, sobre todo, a la fatiga que se apoderó de sus liebres, y no tanto porque él mismo se estuviera quedando sin fuerzas. En todo caso terminaría con veintiséis minutos de ventaja sobre Michel Borisowski, quien aseguraba ser un príncipe ruso pero que, en realidad, era tan belga como el vencedor.

Esta segunda edición apenas atrajo a veintiséis ciclistas, lo que contribuyó a que, para la tercera, se permitiera la participación de profesionales. También cambiaría el trazado, comenzando y terminando en Spa, ciudad en la que se había inaugurado el velódromo Géronstère a principios de aquel mismo 1894. Como Bastoña continuaba siendo el punto que marcaría el regreso, la distancia a cubrir disminuía hasta los 223 km, solo que eran bastante más escarpados que los de las ediciones anteriores. Pero esto no evitaría que Houa regresara a lo más alto, aunque esta vez el margen de su victoria se redujera hasta unos escasos siete minutos, sobre Rasquinet. Entre los 42 participantes se encontraba la primera gran participación foránea. El francés Maurice Garin terminaría la carrera el cuarto de los catorce hombres que terminaron, tres años antes de alcanzar la fama por su victoria en la segunda edición de la París-Roubaix.

Tras completar el triplete de victorias en 1894 Houa se centró en la floreciente escena del ciclismo en pista. En cierto modo no tuvo otro remedio, dado que la competición belga en ruta desapareció casi por completo durante los últimos años de la década de 1890. El ciclismo en pista era lo que estaba de moda, y los miembros de la Liège Cyclists' Union habían sido unos adelantados a su tiempo. Al igual que sucediera con tantos eventos deportivos

y culturales en este país bilingüe, sería la eclosión del ciclismo en ruta en su vecino del oeste, mucho más grande, lo que revitalizase la escena de la ruta belga. Gracias, en parte, al deseo de los fabricantes franceses de bicicletas de ampliar su mercado más allá de sus fronteras, en 1913 se celebraría la primera edición del Tour de Flandes, momento en el que la Lieja había vuelto a levantar cabeza; aunque no sin vacilar.

Después de fusionarse con el Pesant Club Liégeois, que continúa organizando la carrera junto a ASO, la empresa organizadora del Tour de Francia en la actualidad, la Liège Cyclists' Union había relanzado la Lieja-Bastonia-Lieja en 1908, de nuevo como carrera *amateur*. Sesenta ciclistas formaron en la salida el penúltimo día de agosto para afrontar los 235 kilómetros del trazado. Entre los mismos había un pequeño contingente de ciclistas llegados desde Francia. Apenas uno de ellos terminaría la carrera, pero lo hizo en primera posición, convirtiéndose en el primer vencedor extranjero de la Lieja. Y también resulta un nombre preeminente, a pesar de que André Trousselier jamás llegaría al nivel de su ilustre hermano mayor, Louis «Trou-Trou» Trousselier, quien vencería la Roubaix y el Tour de Francia en 1905.

Para la siguiente temporada la Lieja regresaría al amateurismo, viéndose la primera llegada al esprint en la carrera. El vencedor sería Eugène Charlier, por delante de Victor Fastre, pero sus posiciones fueron intercambiadas cuando quedó patente que Charlier había realizado un cambio de bicicleta que contravenía las reglas, después de que se le rompiera la horquilla de su máquina. Con el beneficio del tiempo transcurrido, resulta más destacable la tercera plaza final de Paul Deman, quien sería el vencedor de la primera edición del Tour de Flandes cuatro años después. Más atrás llegaría un bruselense de 19 años llamado Philippe Thys. El mismo año en que Deman se adjudicaría su primera victoria en Flandes, Thys se convertiría en el segundo belga que se alzaba con el Tour de Francia, título que conseguiría en otras dos ocasiones. De no haberse interpuesto la gran guerra en su camino Thys habría logrado ganar el Tour cinco o seis veces, según Henri Desgrange, director de esa misma carrera.