

Entre la técnica y la anécdota

Altimetrías de Colombia. Los puertos donde se han forjado los escarabajos

ASIER BILBAO Y GUSTAVO DUNCAN
Intermedio, Bogotá, 2019, 167 pp.

Egan: el campeón predestinado

MAURICIO SILVA GUZMÁN
Aguilar, Bogotá, 2019, 181 pp.

EL 2019 quedará grabado en la memoria de la afición ciclista colombiana. Durante ese año se publicaron en el país un par de libros, uno antes y otro después del triunfo de Egan Bernal en el Tour de Francia. El primero, *Altimetrías de Colombia. Los puertos donde se han forjado los escarabajos*, es un libro que no hubieran podido proyectar ni concluir sino dos apasionados que aman profundamente el ciclismo, que lo siguen con atención y lo practican con disciplina. La idea es presentar una colección de puertos montañosos con sus especificaciones técnicas de altimetría —distancia, altura sobre el nivel del mar, desnivel, pendientes promedio y máxima, y el coeficiente APM— y su representación gráfica —la altigrafía—; pero, sobre todo, incluir una pequeña crónica con las apreciaciones de los autores en torno a los ascensos, ya que durante varios lustros han ido subiendo cada uno de los pasos montañosos más importantes del país y levantando la información conforme se han desarrollado los ciclocomputadores y las cartografías de Google. El libro es también la presentación editorial del blog *altimetricolombia*, que llevan Bilbao y Duncan desde hace más de diez años y que cuenta con más de dos millones y medio de visitas.

El volumen comienza con “El misterio de la dureza”, un texto de presentación perfecto, corto y sustancioso, que logra transmitir con sencillez la esencia del libro y el amor por el ciclismo tanto de los autores como de la prologuista, la periodista mexicana Georgina Ruiz Sandoval. Enseguida continúa con la introducción que funciona como declaración de intenciones de los autores y en la que quedan claros tres aspectos: primero,

se trata de empezar a llenar un vacío: este es el primer libro de altimetrías colombianas, un material popular en la red e insumo fundamental del cicloturismo mundial; segundo, gracias a sus puertos de montaña, Colombia tiene potencial para desarrollar esa actividad a escala local e internacional, y tercero, se sugieren nuevos recorridos que podrían modernizar las etapas de las carreras de ruta del calendario nacional.

El primer capítulo, titulado “Puertos clásicos del ciclismo colombiano”, incluye los nueve puertos más populares del país, aquellos en los que se han definido las carreras más importantes y que conocen o han oído mencionar hasta los no aficionados. Comienza con La Línea, por sus dos vertientes, y ofrece los datos históricos de tres épicas batallas vividas en Vueltas a Colombia —la que protagonizaron Lucho Herrera y Fabio Parra en 1985 en contra del Sardino Gutiérrez, la de 1989 entre Oliverio Rincón y Fabio Parra, y la de 1995 entre Chepe González y Juan Diego Ramírez—. Gracias a un interesante ejercicio de altimetría comparada, Bilbao y Duncan contrastan La Línea con el Mont Ventoux y con el Stelvio, por la vertiente de Calarcá, y con los últimos 18 kilómetros del Galibier, por la vertiente de Cajamarca. Complementan este capítulo las descripciones, gráficas y comentarios sobre los puertos de Letras (por Mariquita y por Manizales, anexando la subida al cerro Gualí en la ruta que se dirige al nevado del Ruiz a más de 4.000 metros sobre el nivel del mar), Minas (por La Pintada y por Medellín), San Miguel (desde Fusagasugá, el puerto en donde se entrenó Lucho Herrera y que los autores comparan con el Aspin y el Peyresourde), el Escobero (desde Envigado), El Vino (desde La Vega), El Salvador (la subida a Jericó), Mondoñedo (desde La Mesa y extendido desde Anapoima) y Santa Elena (desde Medellín).

El segundo capítulo, “Las nuevas joyas”, presenta 16 puertos que se han hecho visibles gracias al mejoramiento de la infraestructura y la pavimentación de carreteras. Son subidas que los ciclistas aficionados han popularizado. No se trata de los puertos largos y de pendientes moderadas que son los más populares en las carreras colom-

bianas, sino de subidas “de carreteras estrechas, con asfalto rugoso que se encarama sobre las montañas en cerradas curvas de herradura y con tramos constantes por encima del 10% y picos por encima del 20% [parecidos] al Zoncolan, al Angliru, al Mortirolo, al Mont du Chat” (pp. 55-56). Entre estos puertos se incluyen El Limonar, La China, La Catedral, El Calvario, El Boquerón y Fredonia en Antioquia, el Boquerón de Chipaque y el Romeral en Cundinamarca, La Merced en Caldas, Dapa y el alto del Piojo en el Valle del Cauca (estas altimetrías las hace Carlos Alberto Arango, un colaborador en ese departamento), Zapatoca en Santander, La Cruz en el Tolima, y Bocademonte, El Humilladero y El Calvario en Boyacá.

El tercer capítulo, “Clásicos cicloturistas”, incluye esos puertos que en los fines de semana ascienden con mucho entusiasmo cientos de aficionados de todas las edades: Patios, El Verjón y Guadalupe en Bogotá, Las Palmas en Medellín, La Cuchilla en Guasca, Palermo en Paipa (altimetría que hace Alexander Carreño, otro colaborador), El Águila en Zipaquirá, y El Tablazo y Canicas en Subachoque. El cuarto capítulo, “Los escénicos”, reúne puertos inolvidables por su belleza ya que atraviesan territorios surcados por una naturaleza exuberante. En este capítulo se incluyen los puertos de Concordia en Antioquia, Las Zetas y Mesa de los Santos en Santander, La Alemania en Caldas, Tierranegra y La Uvita en Boyacá, y Ubalá y el salto del Tequendama en Cundinamarca. El quinto capítulo, “Las etapas que podrían hacerse”, propone ejemplos de once etapas diseñadas al estilo europeo con encadenados de alta montaña que podrían implementarse en el futuro en las carreras del calendario nacional. Finaliza el libro con un epílogo y unos anexos. El primero incluye críticas pertinentes al Tour Colombia y sugiere la posibilidad de establecer en el país un calendario de clásicas (como se conocen en Europa las carreras de un día). Los anexos ofrecen un inventario de puertos de montaña que aún no han sido ascendidos por Bilbao y Duncan, pero cuyos datos han podido sistematizar gracias a multitud de cicloturistas que mediante colaboraciones anónimas

RESEÑAS		CICLISMO
<p>ingresan su propia información en la red social Strava.</p> <p>En el ciclismo de cualquier parte del mundo los puertos de montaña aportan la epopeya a la gesta, por la dureza, la lucha contra los elementos y la aventura heroica personal por superar el dolor. Ese es el terreno en donde los ciclistas muestran su fuerza y en el que realmente se miden las condiciones individuales, la entereza, la capacidad pulmonar. Donde se desequilibra el pelotón. Es además el terreno en que el aficionado tiene oportunidad de verlos a poca distancia, de seguirlos por algunos segundos, de ser testigo de sus esfuerzos. Este libro es un homenaje a ese terreno, a las peñas escarpadas en donde la ingeniería traza las vías de comunicación y en donde se han forjado las piernas de los ídolos ciclísticos de la afición colombiana.</p> <p>La idea del libro es recomendar una serie de puertos escalados, pero también sugerir material con el cual se puede ayudar a construir una actividad económica sencilla, viable y sostenible para el campo colombiano: el cicloturismo. Hay que pensar más en los Andes que en los Alpes y reconocer que nuestras tres cordilleras tienen verdadero potencial para convertirse en destino cicloturístico mundial. En Antioquia, por ejemplo, con la pavimentación de carreteras terciarias el gobierno local puede aportar muchísimo para que se consoliden empresas de cicloturismo, se construyan o adecúen hospedajes, se planifiquen recorridos en torno a la naturaleza y se formen guías y personal técnico y logístico, ya que para montar bicicleta en Colombia hay buen clima todo el año y además, por ejemplo, “desde las calles de la propia Medellín arrancan cinco puertos de categoría especial” (p. 156). El país debe aprovechar el verano europeo y también el invierno. La idea de los pueblos mágicos de México se puede copiar acá como puertos mágicos para atraer a esos cicloturistas nacionales e internacionales.</p> <p>El conjunto termina siendo un libro de altimetrías que también se ha aprovechado para hablar de la geografía colombiana: accidentes orográficos, división política, mestizaje, demografía y gastronomía, entre otros.</p>	<p>Pese al contenido técnico, en ningún momento deja de ser ameno. El libro de Bilbao y Duncan conjunta con suficiencia y brío los recursos científicos aplicados al ciclismo con la épica y la emoción. Otro aporte del libro es ayudar a las ligas departamentales a diseñar los recorridos de sus carreras y chequeos con un estilo más europeo que es en últimas el destino natural de los mejores ciclistas del pelotón nacional. Aquí están las carreteras, la imponente geografía y el material humano: aquí está todo. Y esa es la gran virtud de Bilbao y Duncan, hacer visible lo que siempre ha estado ahí pero que nadie había visto antes. Dos lunares: faltaron mapas del país y de los departamentos para ubicar los lugares de los puertos y también faltó unificar la primera persona del plural en la narración.</p> <p style="text-align: center;">*****</p> <p><i>Egan: el campeón predestinado</i> es un libro de otra naturaleza; se trata de un perfil biográfico de un deportista de alto rendimiento, escrito con celeridad tras una gesta titánica y al amparo del impacto mediático suscitado por ella. Detrás de todos los triunfos de los deportistas hay una vida de sacrificio, lesiones, esfuerzo, disciplina y apoyo familiar, entre otras características, que normalmente se desconoce. Por eso, cuando surge un campeón que consigue un triunfo inédito y de carácter mundial como el Tour de Francia, lo lógico es que la afición se pregunte de dónde viene ese campeón, y lo lógico, también, es que sean los periodistas deportivos los que consoliden la narrativa de esas hazañas. Pese a su corta edad, sobre Egan Bernal hay abundante material accesible a un clic de distancia: noticias, fotografías, videos, estadísticas, entrevistas con él y su entorno familiar. Con esos materiales el periodista Mauricio Silva organiza su libro sobre Egan Bernal.</p> <p>Lo primero, por supuesto, el nacimiento del héroe. Corría 1996 cuando el doctor José Bulla supo, tan solo con verla, que Flor Marina Gómez estaba embarazada, que tendría un niño que iba a ser un campeón, y pidió a la futura madre la oportunidad de apadrinarlo y elegir su nombre: <i>se non è vero, è ben trovato</i>. El nombre elegido fue Egan, anagrama de la palabra “gané”. Bogotano por accidente, Egan Bernal</p>	<p>creció en una familia de clase obrera y el gusto por la bicicleta lo heredó de su padre, quien fue un discreto ciclista aficionado. Al principio el padre quiso desalentar en su hijo esa pasión, pero la tenacidad del niño se impuso con el tiempo, afortunadamente. Más o menos entre 2007 y 2010, Bernal hizo parte de equipos municipales de ciclomontañismo (MTB) bajo el mando de quien sería su primer entrenador, el exciclista profesional Fabio Hernán Rodríguez. Gracias a él, Bernal pudo amalgamar la enseñanza y la motivación del técnico con los entrenamientos, el juego y los resultados. En 2010, con la incorporación al Team Mezueña (p. 39) del empresario Pablo Mazuera Zambrano, se inicia para Bernal el período de consolidación en el MTB, en el que consigue dos medallas en los mundiales juveniles: plata en Hafjell, Noruega, en 2014, y bronce en Vallnord, Andorra, en 2015. Ese año, Egan se hace unos tests de esfuerzos que arrojan unos valores excelentes en VO₂ máx. (consumo máximo de oxígeno o capacidad aeróbica) y firma un contrato por cuatro años con el Androni Giocattoli, un equipo de ruta italiano de la categoría profesional continental —la segunda división de ciclismo— dirigido por Gianni Savio. Sobre el asunto del test queda una ligera confusión que el libro no aclara en ninguna parte. Según Silva, Bernal se hace el test en la sede de la Unión Ciclista Internacional (UCI) en Aigle, Suiza, y esos datos son enviados a Milán, a Michele Bartoli (p. 60); sin embargo, según palabras de Gianni Savio, en un artículo del portal <i>Marca</i> de enero de 2016, titulado “La bestia que viene”, es el propio Savio quien lleva a Egan a hacerse los exámenes directamente a Milán. Queda entonces por aclarar ese detalle en investigaciones futuras. Con el Androni obtiene dos victorias en el primer año y nueve en el segundo. Para finales de 2017 rescinde su contrato y a partir de 2018 corre con el Sky (luego Ineos), uno de los equipos más importantes del mundo, con el que consigue seis victorias en 2018 y cinco en 2019, incluido el Tour de Francia. Un detalle que no menciona Silva son los abanicos en las primeras etapas de la carrera París-Niza de 2019 y el liderazgo ejercido en ellos por Egan Bernal. Elocuentes imáge-</p>

CICLISMO		RESEÑAS
<p>nes de todas esas proezas y triunfos se pueden encontrar con facilidad en YouTube.</p> <p>La información del palmarés entre 2007 y 2015 es un aporte significativo y novedoso que seguramente será el insumo del cual todo investigador deberá partir en el futuro para precisar y complementar el recorrido del ciclista. Se incluyen también los datos de las participaciones de Bernal en carreras de ruta en Colombia: el Clásico Nacional de Turismeros (2011, 2012 y 2013) y la Vuelta del Futuro (2013), entre otras. El palmarés entre 2016 y 2019 es exactamente el mismo que se encuentra mucho mejor organizado en <i>procyclingstats</i>, el portal de estadísticas más completo de la web, vademécum de cabecera de los aficionados del mundo entero, y que en el libro no aparece citado. A diferencia del libro de Bilbao y Duncan, el de Mauricio Silva Guzmán no aporta una información consolidada sobre las fuentes utilizadas. Si bien se mencionan algunas, como el artículo del portal español <i>Marca</i> o la entrevista del <i>Juanpis Live Show</i>, eso no ocurre siempre, así como tampoco existe bibliografía, ni listado de artículos de prensa, ni de entrevistas, ni de videos, a los cuales el lector pudiera acudir si así lo quisiera. Al libro le faltó una buena verificación de datos, lo que le habría evitado incurrir en barbaridades como decir que Zipaquirá está “anclada a la cordillera Central del país” (p. 22) o que el entrenador Xabier Artetxe es catalán (p. 108), así como caer en incongruencias e inconsistencias en algunos datos que el libro aporta en el palmarés final (p. 70), al ser confrontados con las estadísticas de <i>procyclingstats</i> (en particular los de la <i>Settimana Coppi e Bartali</i> de 2016); también le faltaron una cronología y una entrevista directa con el protagonista.</p> <p>El epílogo en clave astrológica, en donde hablan el tarot y la carta astral profetizando sobre hechos ya ocurridos, es completamente innecesario y hasta vergonzoso; se entiende que Silva quiere reforzar lo pronosticado tras la elección del doctor Bulla, la onomástica como determinadora del futuro, cuando lo evidente, deportiva y científicamente hablando, es que Egan Bernal es el resultado de la</p>	<p>conjunción de una serie de factores pero sobre todo de la disciplina y su fortaleza física y mental. El libro de Silva sobre Bernal, en cambio, parece concluir entonces que el éxito del ciclista se debe más a esotéricos cruces astrales y menos a su propio sacrificio, a los miles de días que ha madrugado para ir a entrenar, a la formación que recibió de sus profesores y directores técnicos, al esfuerzo de sus padres por comprarle los implementos deportivos y al respaldo económico de Pablo Mazuera para llevarlo a competir por fuera del país.</p> <p>Este es un libro construido con testimonios de segunda mano; escrito con afán, estilo coloquial y lenguaje pobre, lleno de lugares comunes y con el folclorismo y la campechanía que ha practicado por años buena parte del periodismo deportivo colombiano. Que el libro se publique cuatro meses después del triunfo de Bernal en el Tour de Francia admite dos lecturas. Si bien se puede considerar un acto de oportunismo mediático, tampoco se puede desconocer el momento de coyuntura ante una gesta de tal significado. Lo cierto es que el libro de Silva es y será por siempre el primer libro sobre Bernal, y que ese carácter de pionero lo exime parcialmente de los errores o los desaciertos en la información que en el futuro investigaciones más serias, con menos afanes y muchísimo mayor rigor podrán corregir. Por último, se pregunta el autor si el triunfo de Bernal en el Tour de Francia de 2019 es “la más grande hazaña del deporte colombiano” y se responde que “puede ser” (p. 137). Habría que precisar e individualizar. Sí puede ser la más grande hazaña de un deportista, pero no del deporte colombiano, puesto que los responsables directos del triunfo de Bernal son él mismo y el equipo británico. Pero en Colombia, en general, la afición, la prensa y la dirigencia deportiva tienden a atribuirse méritos ajenos como si fueran propios. Se repite a menudo que el país es una potencia mundial de ciclismo, lo cual es falso. Colombia es una potencia de ciclistas pero no de ciclismo. Para serlo tendría que haber un sistema, una organización de clubes y semilleros masivos y de ligas sólidas, un calendario regular diseñado para las categorías juvenil y sub-23, para</p>	<p>las ramas masculina y femenina, en pista y en ruta, así como escuelas de formación y capacitación constantes para masajistas, directores técnicos, nutricionistas, médicos deportólogos y, sobre todo, para dirigentes.</p> <p style="text-align: right;">Carlos Soler</p>