

HISTORIA DEL CICLISMO

Aunque sin pedales, cadena y manillar, el celerífero puede considerarse el precursor de la bicicleta. El celerífero pasó a llamarse velocífero y después velocípedo. Con los velocípedos a cuestas (también de madera e impulsados directamente con los pies en el suelo) tuvieron lugar las primeras carreras allá en el año 1800. Unas carreras históricas, pero que no han dado a la posteridad ningún nombre de vencedor.

Veinte años más tarde aparecieron los primeros velocípedos a pedales. No llegaban a un metro de altura, pero pasaban de los treinta kilos de peso.

En aquella época el británico James Moore lo ganaba prácticamente todo. Es el Eddy Mercks de la época. Una época en la que los pedales se adherían directamente a una gigantesca rueda delantera de hasta tres metros de diámetro. Aparecen los radios y la madera se sustituye por el metal.

El 23 de mayo de 1891 es una fecha histórica para el ciclismo: la primera Burdeos-París. Se impulsaban por pedales, bielas y cadena adherida a unos piñones de la rueda trasera. Y en el manillar se habían acoplado los frenos. Aquello ya se empezó a llamar bicicleta. Uno de los colaboradores de Henri Desgrange (recordman de la hora y periodista), Geo Lefèbvre, le facilita una idea: organizar una gran carrera ciclista por etapas que dé la vuelta a toda Francia. El 1 de Julio de 1903 nace el Tour de Francia, la prueba reina del calendario competitivo del ciclismo profesional en el mundo.

Seis años después, Italia, que ya contaba con extraordinarias carreras de un día de duración como la Milán-San Remo y el Giro de Lombardía, conoce su primer Giro.

En España, tendríamos que esperar todavía hasta 1935 para que el belga Gustave Deloor ganara la primera vuelta.

EL GIRO DE ITALIA

Es la segunda carrera por etapas en importancia del calendario internacional, aunque el carácter nacionalista que últimamente le ha conferido su organizador para explotar comercialmente las posibilidades italianas, le han acarreado la antipatía de las demás potencias ciclistas. En este sentido algunos medios informativos españoles se han permitido asegurar que la vuelta estaba ya por encima del Giro. Sin duda es una apreciación aún exagerada.

El Giro fue creado en 1908 por el periódico deportivo *La Gazzetta dello Sport* bajo el impulso de su director Costamagna, su administrador y redactor Gougnet y su redactor jefe Morgagni. El primer anuncio del Giro de Italia data del 7 de agosto de 1908, y la salida de la primera edición, del 13 de Mayo de 1909 en Milán. En aquella oportunidad el vencedor fue el italiano Ganna, que se vistió por primera vez el llamativo maillot rosa, en sintonía con el color del papel del periódico patrocinador.

A partir de 1948, Armando Cougnet deja la organización de la prueba y le sucede Vincenzo Torriani, quien la ostenta todavía en nuestros días. En esta carrera nuestro ciclismo ha tenido jornadas memorables. Probablemente, además de Indurain, nadie ha dejado tanta huella como José Manuel Fuente, cuando al frente del equipo Kas protagonizó auténticas batallas campales con Eddy Merckx, aunque el asturiano siempre salió derrotado.

También otro español, Paco Galdós, estuvo en 1975 muy cerca de ganar el Giro, pero no pudo con Fausto Bertoglio en la última etapa que terminaba en lo alto de Stelvio.

Naturalmente el inevitable Eddy Merckx comparte el récord de victorias con Alfredo Binda y Fausto Coppi, este último uno de los mayores mitos del ciclismo de todos los

tiempos. Los tres ganaron en cinco oportunidades la prueba de la *maglia rosa*.

VENCEDORES DEL GIRO

1909	Luigi Ganna	Ital.
1910	Carlo Galetti	Ital.
1911	Carlo Galetti	Ital.
1912	ATALA (por equipos) Carlo Galetti Giovanni Michelotto Everardo Pavesi	Ital.
1913	Carlo Oriani	Ital.
1914	Alfonso Calzolari	Ital.
1919	Costantino Girardengo	Ital.
1920	Gaetano Belloni	Ital.
1921	Giovanni Brunero	Ital.
1922	Giovanni Brunero	Ital.
1923	Costantino Girardengo	Ital.
1924	Giuseppe Enrici	Ital.
1925	Alfredo Binda	Ital.
1926	Giovanni Brunero	Ital.
1927	Alfredo Binda	Ital.
1928	Alfredo Binda	Ital.
1929	Alfredo Binda	Ital.
1930	Luigi Marchisio	Ital.
1931	Francesco Camusso	Ital.
1932	Antonio Pesenti	Ital.
1933	Alfredo Binda	Ital.
1934	Learco Guerra	Ital.
1935	Vasco Bergamaschi	Ital.
1936	Gino Bartali	Ital.
1937	Gino Bartali	Ital.
1938	Giovanni Valetti	Ital.
1939	Giovanni Valetti	Ital.
1940	Fausto Coppi	Ital.
1946	Gino Bartali	Ital.
1947	Fausto Coppi	Ital.
1948	Fiorenzo Magni	Ital.
1949	Fausto Coppi	Ital.
1950	Hugo Koblet	Suiza
1951	Fiorenzo Magni	Ital.
1952	Fausto Coppi	Ital.
1953	Fausto Coppi	Ital.
1954	Carlo Clerici	Ital.
1955	Fiorenzo Magni	Ital.
1956	Charly Gaul	Lux.
1957	Gastone Nencini	Ital.
1958	Ercole Baldini	Ital.
1959	Charly Gaul	Lux.

1960	Jacques Anquetil		Fran.
1961	Arnaldo Piambianco	Ital.	
1962	Franco Balmamion		Ital.
1963	Franco Balmamion		Ital.
1964	Jacques Anquetil		Fran.
1965	Vittorio Adorni		Ital.
1966	Gianni Motta	Ital.	
1967	Felice Gimondi		Ital.
1968	Eddy Merckx	Bél.	
1969	Felice Gimondi		Ital.
1970	Eddy Merckx	Bél.	
1971	Gösta Pettersson		Suec.
1972	Eddy Merckx	Bél.	
1973	Eddy Merckx	Bél.	
1974	Eddy Merckx	Bél.	
1975	Fausto Bertoglio		Ital.
1976	Felice Gimondi		Ital.
1977	Michel Pollentier		Bél.
1978	Johan De Muyneck		Bél.
1979	Giuseppe Saronni		Ital.
1980	Bernard Hinault		Fran.
1981	Giovanni Battaglin		Ital.
1982	Bernard Hinault		Fran.
1983	Giuseppe Saronni		Ital.
1984	Francesco Moser		Ital.
1985	Bernard Hinault		Fran.
1986	Roberto Visentin		Ital.
1987	Stephen Roche		Irl.
1988	Andrew Hampsten		EEUU
1989	Laurent Fignon		Fran.
1990	Gianni Bugno	Ital.	
1991	Franco Chioccioli		Ital.
1992	Miguel Induráin		Esp.
1993	Miguel Induráin		Esp.
1994	Eugeni Berzin	Rus.	

78º GIRO DE ITALIA **GIRO'95**

Tras este cambio de costumbres, al ser el Giro la prueba que inaugure el ciclo de grandes pruebas por etapas, muchos han sido los ciclistas que han preferido seguir con lo que era su calendario de carreras tradicional, sin tener en cuenta lo que queda para septiembre. Por ello, en Italia volverá a reunirse, prácticamente, el mejor pelotón del mundo para hacer frente a una de las pruebas que más aprecian los corredores por la forma en que se disputa, su trazado y la pasión con la que se vive el ciclismo en este país.

Con la única ausencia de Miguel Induráin, que ha escogido otra de las vías que hay para llegar en el momento justo al Tour de Francia, el Giro vuelve a ofrecer un pelotón de ensueño, con veintidós equipos, un amplio grupo de corredores y las trece formaciones italianas en liza, en la salida de Perugia, lo que significa que los otros nueve equipos presentes en la carrera tendrán bastantes problemas para acercarse al triunfo.

A los once equipos italianos se añaden otros dos, Aki y Mercatone, transalpinos a todos los efectos, aunque estén afiliados en Mónaco y en la República de San Marino. Un poderío que acaba por formar una tela de araña a lo largo de toda la prueba que resultará difícil de romper. Entre esa amplia lista de formaciones habrá cuatro equipos

españoles: Once, Banesto, Kelme y Castellblanch.

Los hombres más representativos de cada uno de ellos deben de ser Erik Breukink, que ya sabe lo que es ser tercero en el podio y ganar etapas en Italia, y Oliverio Rincón (Once); Jesús Montoya y José María Jiménez (Banesto); Lale Cubino (Kelme) y Alfredo Irueta (Castellblanch).

De entre todos, Cubino, ganador de una etapa hace un año, puede resultar una agradable sorpresa. El corredor bejarano lo tiene todo para brillar en Italia: conoce la carrera, es un veterano, está en forma, hay mucha montaña y sabe que el peso de la prueba lo deberán de llevar otros equipos y corredores. A él le puede bastar con dejarse llevar y ver pasar los acontecimientos para conseguir algún triunfo y un buen puesto en la general.

Jesús Montoya es una incógnita. Va muy tranquilo este año, mucho más que el pasado, y sabe que en Italia no va a estar supeditado a ningún líder, por lo que podrá actuar en beneficio propio, algo parecido a lo que le puede suceder a José María Jiménez, debutante en una gran prueba por etapas. Jiménez ha mostrado buenas maneras en este inicio de temporada y aunque en Banesto dudaron entre llevarle a Italia o dejarle para la vuelta a España, finalmente han decidido aprovechar su momento de forma.

A la hora de analizar los favoritos para el triunfo final hay que hablar en primer lugar de dos nombres, Tony Rominger y Eugeni Berzin. La diferencia de edad entre los dos corredores es notoria: 34 años del suizo por 24 del ruso, pero al margen de esas consideraciones los dos han tenido un comienzo de temporada muy tranquilo pensando en llegar a Italia en las mejores condiciones posibles. Si nada se tuerce en los días que quedan van a llegar a tope a la ronda italiana.

El trazado, los 104 kilómetros contrarreloj, 43 de ellos en subida, así como los cinco finales en alto les van muy bien a ambos. Los dos equipos que lideran, Mapei y Gewiss son dos armas considerables. ¿Quién es más favorito de los dos? Contando con esa presumible igualdad expuesta hay que buscar en lo más recóndito del ciclismo, en sus equipos, para poder ofrecer una clave diferente: en el Gewiss siguen sin cicatrizar todos los problemas surgidos hace un año con Berzin, sobre todo con respecto a Ugrumov, mientras que Mapei parece presentar un bloque más sólido, casi una piña... Veremos. Entre los hombres rápidos no estará Abdoujaparov, pero si Mario Cipollini, si está recuperado de los problemas físicos que lleva padeciendo desde que corrió la Vuelta a Valencia, Lombardi, Konyshov, Di Basco, Leoni, por citar algunos de los que buscarán triunfos. El Giro tiene de todo, para todos los terrenos, por eso sigue siendo una gran carrera, una prueba en la que hace ya varios años que no gana un italiano. En 1995 tampoco lo van a tener fácil los corredores de ese país.

EUGENI BERZIN

Eugeni Berzin nació en la localidad de Vyborg, fronteriza con Finlandia. Sus primeros contactos con el ciclismo llegaron por mediación de la pista.

A los 14 años ya pedaleaba con los alumnos de la escuela ciclista de San Petesburgo, de donde salió para pasar a la del Lokomotiv de Leningrado, en donde compartió habitación con Viatcheslav Ekimov.

Allí vivió durante seis años siguiendo la espartana disciplina de Alexander Kuznetsov.

"Pero a los veinte años me cansé de este régimen de vida. Quería ir a otro lado..."

Dejó Leningrado y volvió a San Petesburgo para de allí viajar a Moscú y enrolarse en el CSKA.

Una disputa con Kuznetsov hizo que no le seleccionasen, a modo de correctivo, para correr la prueba de carretera en la Olimpiada de Barcelona.

Más tarde, en el 93, firma un contrato con la Mercair-Ballan de Argentin y accede al campo profesional. Allí comienza esta historia, cuya primera página de gloria se ha fraguado en las rudas pendientes de una clásica belga.

Pero lo que él quería era pasar al profesionalismo en un país occidental. Le costó tres años de quebraderos de cabeza, pero al fin lo consiguió. Antes, en 1991, Berzin quiso pasar a la máxima categoría con Panasonic, pero la negativa de la Federación Soviética le hizo seguir en el campo de la persecución, dónde ha sido campeón del mundo tanto en la modalidad individual como en la modalidad por equipos. Fue alternando su actividad en pista con la de algunas carreras en ruta (en el 91 corrió en Italia con el Cuoril).

La vida de Eugeni Berzin ha cambiado mucho en el último año. Cuando tomó la salida en el pasado Giro era uno más del grupo de jóvenes que había que observar detenidamente para calibrar sus posibilidades. Ahora, él es la rueda a seguir, el campeón que defiende su corona. Eugeni, como un Zar que protege sus dominios de las acometidas de los ejércitos occidentales, de prepara para vencer a todos aquellos que pretendan derrotarle. Eugeni Berzin se mueve con aire despreocupado de quien sabe que son los demás los que se van a acercar a él. En un año, ha adquirido rango de estrella y sabe lo que eso significa para los demás. Sin embargo, cuando se monta en la bicicleta todo cambia. Sus movimientos tranquilos y distraídos se transforman en una profesionalidad sin límites y el joven ruso pasa enseguida a ser él quien busca un objetivo.

Atrás han quedado sus años de entrenamiento estajanovista de la antigua URSS. De allí sólo conserva un organismo cultivado como pocos para la práctica del ciclismo y un deseo casi obsesivo, por lo que se pudo ver el pasado invierno, de que nadie le domine. Ahora, el pequeño Zar se enfrenta a una de las tareas más difíciles de su recientemente adquirido rango de estrella: defender el título logrado en una gran vuelta, en este caso el Giro de Italia.

CLAUDIO CHIAPPUCCI

Llamado *el Diablo* por su obsesión atacante, este italiano pequeño y vivo como una ardilla conocía bien el podio. Pero desgraciadamente para él, la mayor parte de las veces hubiera deseado subir un escalón más.

Desde que empezó como profesional en 1985, Chiappucci probablemente consiguió más segundos puestos que nadie. Su carrera profesional se vio truncada en la Vuelta a Suiza de 1987 cuando colisionó contra un coche que irrumpió en el pelotón causándole fractura de clavícula y del tendón de Aquiles. Se pensó que estaba terminado para el ciclismo, pero, afortunadamente, la convalecencia apenas duró un año.

En 1992 Chiappucci consiguió uno de sus triunfos más espectaculares al imponerse en la etapa italiana del Tour de Francia, el día que llegaba a Sestrières, de desagradable recuerdo para Indurain, que sufrió allí más que en el resto de la carrera.

En 1993 Claudio Chiappucci quedó en tercera posición en el Giro de Italia, y en 1994, aunque no ganó apenas nada, es siempre un hombre a tener en cuenta, sobre todo en etapas de montaña.

TONI ROMINGER

Suizo de nacionalidad, nació en Voyens, Dinamarca, el 25 de marzo de 1961. A diferencia de la mayoría de sus compañeros de profesión, Rominger no llegó nunca a conocer las categorías inferiores del ciclismo. Con veintiséis años logró dar el salto al profesionalismo, pero no fue sino en un equipo modesto y con escasas ambiciones. Tras su paso por los equipos Toshiba y Château d'Ax, fichó en 1992 por el Clas español. Ganó

con la Vuelta a España su primera gran ronda por etapas y con el Giro de Lombardía completó una espléndida temporada. Continuó su espléndida carrera quedando segundo en el Tour de 1993.

El año pasado, Rominger se ha apuntó su tercera Vuelta consecutiva. Líder de principio a fin de la carrera, durante 21 días, lo que le ha convertido en el corredor que más jornadas ha estado vestido de amarillo en toda la historia de la Vuelta a España, con 33, por delante de Gustaf Deloor y Delio Rodríguez, que se han quedado en 32. Ganador de 11 etapas, hasta el momento, en sus cuatro participaciones en la Vuelta a España, Tony Rominger ha cerrado un ciclo irreplicable en esta carrera.

En efecto, la Vuelta a España 1994, fue la carrera de Tony Rominger, del equipo Mapei. Ganó la contrarreloj de Valladolid y desde entonces no hizo otra cosa más que aumentar sus diferencias con respecto a sus rivales. Ni uno sólo de todos ellos ha conseguido reducirle tiempo. En Valladolid, hay que recordarlo, fueron 20 los segundos que le sacó a Zulle, 24 a Mauri y 47 a Mikel Zarrabeitia. Desde entonces su dominio no hizo más que aumentar y basta constatar como hemos llegado a Madrid...

Este año llega al Giro con Berzin como principal enemigo y con el único objetivo de adjudicarse la ronda italiana. Aunque parezca raro, con sus 34 años está en su mejor momento de forma pues entró bastante tarde en el ciclismo profesional. Su convencimiento en sí mismo y su afán por ganarlo todo lo demuestra esta declaración semanas antes del inicio de la prueba: "Estoy bien, pero no a tope. Si llego a Perugia - inicio del Giro- en el mismo estado en que corrí la Vuelta a España del 94 la maglia rosa es mía".

MONTAÑA PARA GIGANTES

Puertos largos y duros con rampas que alcanzan el 18%. Carreteras estrechas y bacheadas que encierran descensos sinuosos y de gran peligro. Barrancos, bosques, parajes salvajes y puertos nuevos, desconocidos y sorprendentes tanto por su belleza como por sus increíbles pendientes... Este es el retrato conciso y breve de la montaña que encierra el Giro del 95. Unas cuestas que, en opinión de los escaladores, harán que muchos ciclistas recurran al 39x25 si no quieren poner pie a tierra.

8ª ETAPA:

ACQUAPESA MARINA - MONTE SIRINO. - 206 kms.

La 8ª etapa es la primera realmente dificultosa con varios pasos puntuables y final en alto. Arranca de Acquapesa, a orillas del mar Tirreno, y concluye en el monte Sirino, a 1546 m de altitud, tras una galopada de 206 kms.

Los 17 kms iniciales de la etapa son llanos, transcurriendo a orillas del mar. Vienen a continuación los 14 kms de ascenso del Passo Scalone (740 m) para seguidamente descender a la cota 300 m y afrontar de inmediato el alto de Acquaformosa (756 m). De nuevo llega el descenso, y tras una zona de abundantes toboganes se ataca el Válico de Campo Tenese (1022 m) con poco más de 14 kms de escalada muy regular, del 4-5%, y al que, tras un largo descenso hasta los 300 m de altitud, sigue el paso de Nocera (965 m) ya en las proximidades de las montañas de Lagonegro, que presentan la dificultad última en el monte Sirino, inédito en el Giro con sus 16 kms de regular ascensión al 5.5% de pendiente, y en donde se halla instalada la meta a orillas de un pequeño lago.

11ª ETAPA:

PIETRASANTA - IL CIOCCO. - 177 kms.

De esta población, situada próxima al litoral, arranca la primera etapa alpina que ha de marcar diferencias entre los favoritos. Los primeros 65 kms de la misma son eminentemente llanos, siguiendo la franja costera, para después adentrarse al interior hacia el macizo montañoso de los Apeninos. Se ataca primeramente el paso de la Foce Carpinelli (842 m) con casi 10 kms de ascensión en los que se salva un desnivel de más de quinientos metros. Tras un largo descenso de 30 kms hasta el fondo del valle del Serchio se alcanza Castelnuovo, en cuyas inmediaciones da comienzo la escalada a San Pellegrino. La pendiente crece súbitamente y se mantiene en torno al 9% durante los siguientes 4 kms. Después se suaviza momentáneamente, afrontándose a continuación una tremenda rampa de 1200 m al 12-13% para después decrecer de nuevo hasta el 9%. Se cruza el pequeño pueblo de Chiozza y tras un corto rellano se prosiguen otros 2 kms con pendiente del 8-9%. Nuevamente se corta la escalada con un breve descenso hasta Bocalla y a continuación de atacan los 4 kms finales de subida, en donde abundan las rampas de hasta un 18% a lo largo de una sinuosa y casi colgada carretera que nos ofrece soberbias vistas sobre el ya lejano fondo del valle. El arbolado va escaseando en esta parte final de la ascensión. Se alcanza, al final de las rampas más duras, la pequeña aldea de San Pellegrino, y seguidamente la inclinación de la carretera va decayendo hasta que se corona el ya cercano alto, situado a 1622 m de altitud.

Una vez coronado el paso, la carretera desciende hasta el inmediato Passo Radici (1529 m) y continúa después en largo camino descendente hacia el valle del Serchio, cuyo curso sigue nuestra ruta en dirección sur a través de las poblaciones de Castellnuovo y Gallicano para situarnos seguidamente al pie de la última dificultad del día, el corto pero empinado "muro" del Ciocco.

Arranca esta subida con un pequeño aperitivo desde el valle hasta la población de Barga. Vienen luego 3 kms de suave descenso, se toma un desvío a la derecha y se comienza la subida al Ciocco. Tras cruzar la caseta de peaje afrontamos un tremendo muro de 200 m al 13%. La ruta se suaviza luego al 10% y después al 7%, alcanzando el hotel tras un rellano de 100m. La carretera se estrecha, escrespándose hasta alcanzar un 17% de inclinación durante 200 m. Superada una curva en herradura, la pendiente baja al 10%, y de nuevo vuelve a crecer en tramos que oscilan entre el 10 y el 14% con numerosas curvas cerradas, concluyendo la rampa con los 200 m finales de rellano antes de la entrada al estadio en que se sitúa la meta.

14ª ETAPA:

TRENTO - VAL SENALES. - 236 kms.

Es la primera etapa alpina, toda ella a través de la montaña dolomítica, con cuatro ascensiones bastante dificultosas, dos de las cuales son inéditas en la prueba. Se inicia la marcha en Trento, remontándose durante los primeros 60 kms el valle del Adigio hasta la ciudad de Bolzano. Una vez cruzada esta población, se alcanza la villa de Kardaun, abandonándose la ruta del valle en dirección al collado de Renon, de 1300 m de altitud. La carretera toma fuerte pendiente trazando varias curvas en herradura hasta alcanzar Sta. Justina, continuando después por la ladera y trazando otra serie de curvas cerradas antes de cruzar la localidad de Eschenbach (903 m). La pendiente se suaviza seguidamente, aunque continúa el ascenso a través de localidades como Unterin o Klobenstein hasta alcanzarse la cota máxima de Oberinn, a 1300 m de altitud. Viene después un suave descenso hasta el opuesto valle de Sarental con cuya carretera se confluye en el fondo del mismo, a 704 m de altitud.

A continuación, la ruta reanuda su marcha ascendente con unas primeras rampas muy

fuertes a lo largo de 3 kms para después suavizarse durante otros 25 kms en los que la pendiente se mantiene en torno al 3-4%. Se cruza por la población de Pennes y se afronta la parte final del paso de este nombre o Penserjoch, aumentando la inclinación, que se establece en torno al 7-8%. El terreno está completamente despejado de árboles, y la carretera remonta la ladera de la montaña abandonando el valle para después trazar un amplio zig-zag. La pendiente crece entonces hasta un 9% y así se mantiene durante 3 kms hasta suavizarse en la parte final del collado, que se corona 9 kms más arriba de la villa de Pennes, 2214 m de altitud.

Viene, a continuación, un vertiginoso descenso de 15 kms hasta la localidad de Vipineto, vistosa población fronteriza situada en pleno valle del Isarco y al pie de los pasos de Brennero, Giovo y del que acabamos de coronar. Sin tiempo para recuperar abordamos la escalada del mencionado Giovo o Jaufenpass, de 2094 m de altitud, con la que se regresa de nuevo al valle del Adigio. La nueva dificultad es una ascensión de pendiente muy uniforme entre el 7 y 8% a lo largo de sus más de 15 kms de trayecto, muy boscosa en su parte baja y despejada en la superior a partir de Kalch en la que se atraviesa por hermosas praderas de montaña.

Coronado este tercer passo, viene un nuevo y prolongado descenso, de fuerte inclinación a lo largo de los 19 kms que nos llevan hasta St. Leonard y en el que la carretera traza un total de diez curvas en herradura para salvar el barranco que se abre a nuestros pies. Después de 30 kms de suaves pendientes y dejada atrás la villa de Naturns, se toma a la derecha la ruta al Val Senales o Schnalstal, dando comienzo al último ascenso de la jornada, con 1464 m de desnivel para 23 kms de escalada, que sitúan el final de etapa a 2011 m de altitud en un cerrado valle al pie de las montañas del Salurnspitze (3435 m), Weisskogel (3739 m) y Similaun (3599 m), en pleno corazón de los alpes italoaustriacos.

El inicio del ascenso, a través de una estrecha garganta, es espectacular. Hay un par de muros de 300 m y 200 m al 13%, separados por un túnel. Pasados los dos primeros kilómetros de escalada la pendiente se suaviza bastante. A partir del km 5,2 la carrera se empuja hasta alcanzar el 10-11%. Se cruza un puente y de nuevo se suaviza la cuesta para volver a encrespase a partir del km 7,5 en donde volveremos a encontrar una rampa al 10% durante 700 m, seguida de un tremendo muro de 900 m al 11-13%, que resulta ser lo más notable de toda la ascensión. Alcanzamos luego el pueblo de Certosa y tras pasar varios kilómetros suaves llegamos a Unserfrau en donde la pendiente crea muros al 12% y una larga serie de curvas en herradura. Coronamos el muro del lago Vernago y reanudamos la escalada con un corto repechón seguido de un ligero descenso que nos lleva a afrontar un tramo final con rampas largas al 11 y 12%, y un muro final de 300 m al 13% que da acceso a la meta, situada a 2011 m de altitud en la estación de esquí de Kurzras.

15ª ETAPA:

VAL SENALES - LENZERHEIDE. - 188 kms.

Se inicia la etapa en Vernagt, a 1675 m de altitud, bordeándose el pequeño embalse de su nombre y descendiendo a continuación hasta el valle del Adigio. Se llanea durante un espacio de unos 40 kms hasta la villa de Sta. María, situada al pie del Pass del Fuorn (2149 m), primer puerto de la etapa, situado en territorio suizo. Se supera en Sta. María una corta rampa al 10% y tras un rellano se afronta una fuerte subida de 3 kms hasta Fuldera. Viene, a continuación, un nuevo tramo suave que finaliza en Tschier, al pie de la pared final del puerto, en donde la carretera toma pendiente del 8 al 9%, trazando varias curvas en herradura a través de un paisaje rocoso cubierto de pinos.

Coronado el paso en el km 88 de etapa, sigue un corto pero empinado descenso, y tras 27 kms de transición, alcanzada la villa de Susch (1438 m), se inicia el ascenso al Flüelapass, de 2383 m de altitud, la segunda gran dificultad del día y un nuevo collado inédito en la historia del Giro.

El Flüelapass es un ascenso relativamente corto, pero bastante duro, salvo en su zona intermedia. La primera parte, con numerosas curvas en herradura y fuerte pendiente, nos sitúa muy por encima del lecho del río. Después de una larga travesía a media ladera de la montaña abandonamos este valle y tras remontar un fuerte talud en el que la pendiente de la carretera supera el 10%, entramos en la zona alta del puerto, terreno de praderas y pedregales a los que acompaña un pequeño lago situado en la misma cumbre del collado. El descenso por la vertiente opuesta, con un trazado inicialmente sinuoso, recorre un paisaje similar al del ascenso para después encajonarse entre las montañas y desembocar en el conocido centro turístico de Davos (km 143 - 1554 m). La carretera es muy irregular perdiendo altura en forma escalonada, alcanzándose Tiefencastel en el km 178 de etapa, a 836 m de altitud. En este punto se inicia el último ascenso del día, la subida a Lenzerheide - Valbella, junto al paso del mismo nombre y que marca el final de la etapa. La ascensión, que finaliza tras 7 kms de escalada frente a la ermita de St. Cassian, un poco más arriba de Lantsch (1417 m) arranca con 2 kms al 7% para luego crecer la pendiente hasta un 8-9%, marcando la ruta varias curvas en herradura en su parte inicial. Una vez alcanzado St. Cassian la carretera se introduce en el arbolado y decrece su pendiente hasta hacerse casi inapreciable. Se cruza Lenzerheide (1471 m) y tras bordear el pequeño lago de Heidsee se atacan las rampas finales del collado que dan acceso a la meta instalada en la estación de esquí de Valbella, a 1549 m de altitud.

17ª ETAPA:

Gewis CENATE - SELVINO AVIATICO. - 43 kms. C.R.I.

La primera subida de esta cronometrada es el colle del Gallo, también conocido como Paso de la Madonna de las Nieves.

Los diez primeros kilómetros de la etapa son llanos hasta llegar a Casazza, en donde comienza la subida al colle del Gallo. La carretera es estrecha, sinuosa y con pendientes variables entre el 6-8%. Coronado el alto, de mediana dificultad, viene el descenso hasta el vecino valle de Val Seriana que nos lleva, tras media docena de kilómetros en suave descenso, hasta la muy conocida escalada a la estación de Selvino. Aquí, la montaña es mucho más imponente con una auténtica borrachera de curvas en herradura una vez dejado atrás San Vito, para ascender por la empinadísima ladera de la montaña con pendientes que no superan el 8% pero que tampoco conceden descanso. En conjunto, esta doble escalada no es excesivamente dura, pero por su continuidad y complicación habrá de marcar notables diferencias.

19ª ETAPA:

MONDOVI - BRIANCON. - 202 kms.

Se puede considerar esta etapa como la reina del presente Giro al incluir en su desarrollo tres colosos de la entidad del Colle di Sampeyre (2284 m), el Colle dell'Agnello (2748 m cima - Coppi) y el legendario Izoard (2361 m), enlazados uno tras otro sin llaneo intermedio y con final de la etapa al concluir el descenso del tercero. Una etapa que casi con total seguridad decidirá el nombre del vencedor de la prueba.

La jornada comienza en Mondovi, a 559 m de altitud, siendo sus primeros 47 kms de cómodo llaneo hasta abocarse en Dronero (622 m). A partir de este punto la carretera toma una suave inclinación ascendente que nos eleva en 23 kms hasta los 985 m del Stropo, localidad situada al pie del Sampeyre. Este collado es uno de los más impresionantes del presente Giro. Nada más dejar el valle nos introducimos por una imponente garganta de unos 4 kms de longitud, caracterizada por su estrechez. La pendiente ronda el 11% con tramos que se acercan al 13-14%. El piso está en mediocre estado y hacia el tercer kilómetro de ascensión la pendiente se suaviza en frecuentes rellanos, para crecer de nuevo al 12% de media en el siguiente kilómetro tras el cual concluye el desfiladero y se entra en una zona menos agreste. La pendiente baja al 6% en el siguiente kilómetro, pero crece en los sucesivos, trazando la carretera varias curvas en herradura hasta llegar a la zona alta del puerto. Entramos a continuación en una zona boscosa y con mejor asfaltado y ya la pendiente se sitúa en torno al 9-10%, manteniéndose así en los siguientes 7 kms con los que se corona el collado, inédito en la

historia del Giro.

Son casi 16 kms de ascensión con pendiente media del 8,2%. ¡Un gran hallazgo para el Giro!

Alcanzado el fondo del valle del Varaita, en la localidad de Sampeyre (971 m), se inicia suavemente la escalada del segundo paso del día, el Colle dell'Agnello. Durante los siguientes 6 kms la pendiente oscila entre el 3 y 4% hasta que en las proximidades de Casteldelfino aumenta bruscamente, pasando a ser del 6-7% y trazando un par de curvas en herradura. Se cruza la villa, situada dominando el valle, y de nuevo la pendiente crece hasta un 8-9% durante los siguientes 3 kms y dejando atrás la aldea de Ravioux. Después, la rampa se suaviza y se alcanza el embalse de Castello cuyas orillas recorre la carretera hasta la villa turística de Pontechianale. A partir de aquí aumenta de nuevo la pendiente con tramos de hasta un 9%, pero enseguida se suaviza durante los siguientes 4 kms hasta que se alcanza la aduana italiana de Chianale, al pie de la colosal muralla que nos separa del collado del Agnello, que se divisa al fondo en lo alto. Se inicia en este punto la parte más dura del ascenso ya que se superan en 9 kms los casi mil metros de desnivel que aún restan. Afrontando la parte final del Colle dell'Agnello, la carretera alcanza de inmediato el fondo del valle y cruza una vaguada, aumentando bruscamente la pendiente que pasa a ser del 11%. Se asciende por la ladera de la montaña y se supera una primera curva en herradura para, a continuación, afrontar una larga travesía de fuerte inclinación. Vienen a continuación un par de curvas distanciadas y otra zona de fuerte inclinación mantenida que concluye en una serie de continuadas curvas en herradura y

rampas del 12 al 15%. Sigue después un tramo suave de 400 m al 5% que finaliza en una nueva rampa al 11%, trazando la carretera otra curva cerrada para ya enfilarse al collado que se divisa cercano y al que se accede después de 31 kms de continuado ascenso desde Sampeyre y en los que se superan casi 1800 m de desnivel. Nos encontramos en el km 140 de etapa, a 2744 m de altitud, en uno de los collados más altos de la cadena alpina y que ostenta en la presente edición el galardón de Cima Coppi, como máxima cota de la carrera.

Viene a continuación un largo descenso, ya en la vertiente francesa, durante 20 kms hasta Ville Vieille (1376 m) para después llanear unos pocos kms a la orilla del río y pasar bajo la imponente fortificación de Chateau-Queyras que cierra el paso del valle. Enseguida se alcanza la ruta de Briançon y con ella se inicia en el km 165 de etapa el ascenso al mítico col de Izoard, varias veces incluido en la montaña del Giro.

Se asciende 4 kms con pendientes del 6-7% hasta las proximidades de Arvioux, se continúa por la larga recta que une esta población con Brunissard, y a partir de esta última localidad se entra en un bosque de pinos y se ataca la parte más fuerte de la ascensión con tramos de hasta un 11%. Se superan varias curvas en herradura y se corona el Casse Déserte (2214 m) que abre ante nuestros ojos un extraordinario paisaje rocoso. Un breve descenso y otros 2 kms de fuerte pendiente nos sitúan en el legendario col de Izoard, a 2361 m de altitud, y en el km 179 de la etapa, un lugar de desolada grandeza dominado por las inmensas pedreras que descienden desde las cumbres circundantes. Antes habremos pasado frente al monumento dedicado a dos grandes campeones como lo fueron los extraordinarios Fausto Coppi y Louison Bobet, cuya memoria, y la de otros ilustres del ciclismo, se recuerda en un pequeño museo situado en el mismo collado del Izoard.

Queda para finalizar la etapa únicamente el sinuoso descenso de 23 kms hasta Briançon, apenas interrumpido por un corto rellano en Le Laus.

20ª ETAPA:

BRIANCON - S. JEAN GRESSONEY. - 203 kms.

Tras la paliza del día anterior los ciclistas afrontarán una etapa de menor dificultad, aunque con un final ascendente que puede generar nuevas escaramuzas. La etapa arranca de Briancon para abordar de inmediato la subida al col de Montgenevre.

Coronado este, en el km 12, viene un largo y tendido descenso por todo el valle de Susa hasta las proximidades de Turín, para después, bordeándose el límite de las montañas, alcanzar en Ivrea (km 159) la entrada al valle de Aosta. Se remonta suavemente este valle a orillas del río Dora y se alcanza Pont Sant Martin el el km 176 de etapa en donde se toma la ruta al Val de Gressone. La carretera tiene que salvar un elevado talud para lo cual marca, durante los tres primeros kilómetros de ascensión, una fuerte rampa entre el 7 y el 9%. Cruzamos luego un túnel y entramos en un valle. La pendiente cae hasta el 4-5% una vez pasado Lillianes. El ascenso continúa suave, con una única rampa apreciable de 400 m al 10% hacia el km 20,5. Una vez cruzado un puente, y tras la única curva en herradura que presenta esta zona, los 6 km restantes de subida mantienen la tónica del 3-4%, salvo los dos finales que son casi llanos a la entrada de San Jean Gressoney.

21ª ETAPA:

PONT ST. MARTIN - LUINO. - 190 kms.

Aún cuando pudiera creerse que el Giro estará resuelto a estas alturas, he aquí una etapa que da una buena oportunidad para revolver la clasificación.

Los 125 primeros kilómetros de la jornada recorren las llanuras piemontesas en dirección Este hasta llegar a la pequeña población de Cittiglio, donde dan comienzo las auténticas dificultades de la etapa con la escalada del desconocido y complicado passo Cuvignon, de 1036 m de altitud, con más de 9 kms de pendientes variables entre el 7 y el 10%, rampas del 12% y carretera estrecha y bacheada.

El descenso por la vertiente opuesta se realiza por una carretera aún más estrecha y sinuosa. Alcanzada la cima de San Antonio tomamos camino hacia Arcumeggia, una aldea perdida entre barrancos a partir de la cual se inicia un nuevo descenso.

Alcanzado el valle en Vergobbio se repite la escalada al Cuvignon tras la que se toma camino hacia el passo de San Michele, de 890 m de altitud. Este es un collado más notable que el anterior, con pendiente media del 9,45% y una carretera muy estrecha. Una vez coronado el alto, comienza un descenso sobrecogedor, con un tramo que alcanza el 18% de pendiente... Viene después, ya en las proximidades de Brissago, una larga serie de curvas en herradura que nos llevarán a la localidad de Grantuola, en cuyas inmediaciones arranca el último y más flojo paso del día, el de Montegrino Valtaglia, de 521 m. Presenta continuas curvas en herradura, pero por una carretera muy ancha y en mejor estado que las precedentes. Tiene una pendiente media más asequible y sin altibajos, salvo una rampa de 200 m al 8% que, tras una última curva en herradura, da acceso al alto. El descenso es más pronunciado que la subida y nos sitúa, tras 4 kms, a las puertas de la población de Luino, en donde está situada la meta. En resumen, es este un final de etapa por terreno desconocido para casi todos los participantes y a través de unas carreteras estrechas, sinuosas y en regular estado que pueden propiciar la última gran batalla de este Giro, que concluye al día siguiente con el tradicional paseo hasta Milán.

LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA

Es la tercera gran ronda por etapas del calendario internacional y, por supuesto la más importante carrera ciclista que tiene lugar en España. Desde que Luis Puig se hizo cargo de su organización, su prestigio ha ido creciendo.

El *boom* registrado por la ronda española en los últimos años tiene diversas explicaciones: Por primera vez, ha caído en manos de una empresa organizadora auténticamente profesional. Y por supuesto, que Televisión Española retransmite las etapas en directo para captar la atención del público y fomentar la afición.

VENCEDORES DE LA VUELTA

1935	Gustave Deloor		Bél.
1936	Gustave Deloor		Bél.
1941	Julián Berrendero		Esp.
1942	Julián Berrendero		Esp.
1945	Delio Rodríguez		Esp.
1946	Dalmacio Langarica	Esp.	
1947	Edw Van Dijck		Bél.
1948	Bernardo Ruiz	Esp.	
1950	Emilio Rodríguez		Esp.
1955	Jean Dotto		Fran.
1956	Angelo Conterno		Ital.
1957	Jesús Loroño	Esp.	
1958	Jean Stablinski		Fran.
1959	Antonio Suárez		Esp.
1960	Frans De Mulder		Bél.
1961	Antonio Soler	Esp.	
1962	Rudi Altig		Alem.
1963	Jacques Anquetil		Fran.
1964	Raymond Poulidor		Fran.
1965	Rolf Wolfshohl	Alem.	
1966	Francisco Gabica		Esp.
1967	Jan Janssen		Hol.
1968	Felice Gimondi		Ital.
1969	Roger Pingeon		Fran.
1970	Luis Ocaña		Esp.
1971	Ferdinand Bracke		Bél.
1972	José Manuel Fuente	Esp.	
1973	Eddy Merckx	Bél.	
1974	José Manuel Fuente	Esp.	
1975	Agustín Tamames		Esp.
1976	José Pesarrodona		Esp.
1977	Freddy Maertens		Bél.
1978	Bernard Hinault		Fran.
1979	Joop Zoetemelk		Hol.
1980	Faustino Rupérez		Esp.
1981	Giovanni Battaglin		Ital.
1982	Marino Lejarreta		Esp.
1983	Bernard Hinault		Fran.
1984	Eric Caritoux	Fran.	
1985	Pedro Delgado		Esp.
1986	Álvaro Pino		Esp.
1987	Luis Herrera		Col.
1988	Sean Kelly		Irl.
1989	Pedro Delgado		Esp.
1990	Marco Giovannetti		Ital.

1991	Melchor Mauri	Esp.
1992	Toni Romiger	Suiza
1993	Toni Romiger	Suiza
1994	Toni Romiger	Suiza

50ª VUELTA A ESPAÑA VUELTA'95

La quincuagésima edición de la Vuelta España, en su kilómetro cero y a muchos días de su comienzo, se presenta más interesante y emocionante que nunca debido al cóctel de circunstancias que la rodean por el traslado de Abril/Mayo al mes de Septiembre y por la incógnita de la posible participación de Miguel Induráin.

Esas particularidades han hecho que se hable con mucha antelación de la edición de 1995, que tendrá como punto de partida Zaragoza el dos de Septiembre y última meta en Madrid el 24 de ese mes, ya que supone todo un reto para los organizadores que año tras año, desde que en 1979 se hicieran cargo, se han ido superando en todos los aspectos a pesar de la renuncia de varios corredores situados en la élite del ciclismo mundial.

Al margen de esos asuntos de despacho y una vez que los organizadores han levantado la cortina de lo que será el recorrido oficial de 1995, existen muchas otras novedades con respecto a ediciones anteriores.

El perfil, a priori, parece más suave que otros años, algo lógico si se tiene en cuenta que para Septiembre la totalidad de los corredores han comenzado a echar mano de la reserva.

Esa circunstancia la han tenido en cuenta los diseñadores del trazado y, aunque mantienen cuatro finales en alto -Alto de Naranco, Sierra Nevada, Pla de Beret y Luz Ardiden- y una etapa de montaña, la decimoséptima entre Naut Aran y la estación invernal francesa de Luz Ardiden, se mantienen los kilómetros cronometrados y se suavizan las consideradas jornadas de media montaña.

La Vuelta'95 constará de 3750 kilómetros aproximadamente -una media diaria de 170 kilómetros-, de los cuales 89 kilómetros serán cronometrados -prólogo 8 kms y dos contrarrelojes individuales de 41 y 40 kms- y cuatro etapas terminarán en alto, una menos que en las dos últimas ediciones, aunque los puertos considerados de primera serán doce y tres catalogados de especiales.

COPA DEL MUNDO 1995

La Copa del Mundo 1995 ha llegado a su punto de retorno. Nos encontramos a medio camino de la competición. Seis pruebas se han disputado (Milán-San Remo, Vuelta a Flandes, París-Roubaix, Lieja-Bastogne-Lieja, Amstel Gold Race y Henninger Turm). Faltan otras cinco; éstas se correrán más tarde. Después del Tour de Francia le llegará el turno a la Leeds Classic (6/8), la Clásica de San Sebastián (12/8) y el Campeonato de Zurich (20/8). Tras la Vuelta a España, la París-Tours (12/10) y la Vuelta a Lombardía (21/10).

PIOTR UGRUMOV

Ugrumov siempre había encabezado la lista de la Gewiss hasta que el año pasado su compañero Eugeni Berzin ganó el Giro de Italia y pasó a ser la máxima figura del equipo. Ambos han discutido por esta cuestión, y ante la actitud del equipo de no designar a ninguno de los dos como líder, no se dan por vencidos. Ya veremos quién es el que toma la batuta en este Giro, quién sale más en forma y quién sale con más ganas para ganar. El resto del equipo lo forman otros ciclistas de excepción como Giorgio Furlan o Bruno

Cenghialta, lo que hace que estos corredores aspirantes al título, tengan a su servicio ciclistas que en momentos difíciles no se vengán abajo y les ayuden a neutralizar escapadas peligrosas o a llevar a buen puerto escapadas propias. Ugrumov parte como una de sus bazas más importantes para la general.

BIBLIOGRAFÍA

-META 2MIL. Periódico de ciclismo.

-DIARIO MARCA.

-DIARIO AS.

-GRAN HISTORIA DE LAS OLIMPIADAS Y DE LOS DEPORTES. Difusora Internacional S.A. Barcelona, Febrero de 1993.

-ESPECIAL GIRO'95. Ciclismo a Fondo.

VENCEDORES DE LA COPA DEL MUNDO

1927	Alfredo Binda	Ital.	
1928	Georges Ronsse		Bél.
1929	Georges Ronsse		Bél.
1930	Alfredo Binda	Ital.	
1931	Learco Guerra	Ital.	
1932	Alfredo Binda	Ital.	
1933	Georges Speicher		Fran.
1934	Kaerel Kaers	Bél.	
1935	Jean Aerts		Bél.
1936	Antoine Magne		Fran.
1937	Eloi Meulenberg		Bél.
1938	Marcel Kint		Bél.
1946	Hans Knecht	Suiza	
1947	Theo Middelkamp		Hol.
1948	Alberic Schotte		Bél.
1949	Rik Van Steenbergen	Bél.	
1950	Alberic Schotte		Bél.
1951	Ferdinand Kubler		Suiza
1952	Heinz Muller		Alem.
1953	Fausto Coppi	Ital.	
1954	Louison Bobet	Fran.	
1955	Stan Ockers		Bél.
1956	Rik Van Steenbergen	Bél.	
1957	Rik Van Steenbergen	Bél.	
1958	Ercole Baldini	Ital.	
1959	André Darrigade		Fran.
1960	Rick Van Looy	Bél.	
1961	Rick Van Looy	Bél.	
1962	Jean Stanblinski		Fran.
1963	Benoni Beheydt		Bél.
1964	Jan Janssen		Hol.
1965	Tom Simpson	GB	
1966	Rudy Altig		Alem.

1967	Eddy Merckx	Bél.	
1968	Vittorio Adorni		Ital.
1969	Harm Ottenbros		Hol.
1970	Jean Pierre Monseré	Fran.	
1971	Eddy Merckx	Bél.	
1972	Marino Basso	Ital.	
1973	Felice Gimondi		Ital.
1974	Eddy Merckx	Bél.	
1975	Hennie Kuiper	Hol.	
1976	Freddy Maertens		Bél.
1977	Francesco Moser		Ital.
1978	Gerrie Knetemann		Hol.
1979	Jan Raas		Hol.
1980	Bernard Hinault		Fran.
1981	Freddy Maertens		Bél.
1982	Giuseppe Saronni		Ital.
1983	Greg Lemond	EEUU	
1984	Claude Criquelion		Bél.
1985	Joop Zoetemelk		Hol.
1986	Moreno Argentin		Ital.
1987	Stephen Roche		Irl.
1988	Maurizio Fondriest		Ital.
1989	Greg Lemond	EEUU	
1990	Rudy Dhaenens		Bél.
1991	Gianni Bugno	Ital.	
1992	Gianni Bugno	Ital.	

78º GIRO DE ITALIA
Y
CAMPEONATO
DEL MUNDO
DE
CICLISMO

Realizado por: Tomás Blas Muñoz