

EL AFILADOR
vol. 2



© Libros de Ruta Ediciones, S.L., 2017.

Bilbao-Galdakao errepidea 10

48004 Bilbao

info@librosderuta.com

www.librosderuta.com

Primera edición: Noviembre 2017

Autores: Carlos Arribas, Juanfran de la Cruz, Luis Guinea, Pedro

Horrrillo, Ángel Olmedo, Jorge Quintana, Fran Reyes

Edición: Eneko Garate Iturralde y Begoña Castaño Irazabal

Maquetación: Amagoia Reker García

Portada: Amagoia Reker García. Basado en diseño original de
Oninart.com

ISBN: 978-84-945651-8-2

Depósito legal: BI-1723-2017

Impreso en España por GZ Printek

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con autorización de los titulares de la propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual.

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.

ÍNDICE

Cap. 1	Oscar Freire. Rallye de regularidad (Pedro Horrrillo)	9
Cap. 2	El Fugitivo (Ángel Olmedo Jiménez)	29
Cap. 3	Bombero (Fran Reyes)	53
Cap. 4	El otro Mallory, el otro Everest (Luis Guinea Zavala)	119
Cap. 5	La Vuelta del milagro (Juanfran de la Cruz)	141
Cap. 6	Israel, tierra de ciclismo y ciclistas (Jorge Quintana)	211
Cap. 7	Txomin Perurena. Luz en años oscuros (Carlos Arribas)	229

**OSCAR FREIRE.
RALLYE DE REGULARIDAD**

Pedro Horrillo

Pedro Horrillo (Eibar, 1974) es un exciclista profesional residente en Abadiño, cuya carrera siempre estuvo ligada al cántabro Óscar Freire, con el que compartió equipo en Vitalicio Seguros, Mapei-Quick Step y Rabobank. Se retiró a comienzos del 2010, tras una dura caída el 16 de mayo de 2009 en el Giro de Italia, que le hizo precipitarse desde una altura de 60 metros, en el descenso del Culmine di San Pietro. Ha sido columnista del diario español *El País* y del periódico de los Países Bajos *Volkskrant*. Habitual colaborador de la revista británica *Rouleur*, tiene tres libros publicados en los Países Bajos: *Vanaf mijn zadel* (2005), *Pelotonpost* (2008) y *Amigo* (2013).

Oscar Freire. Rallye de regularidad

...3, 2, 1, ¡salida! Nos ponemos en marcha y comenzamos a ver cómo la aguja del velocímetro circular de nuestro vehículo asciende hasta llegar a la marca del 50. «Ahí, ahí» le digo a Óscar. Entonces desviamos rápidamente la vista hacia la otra pantalla; pequeña y más moderna, digital, cómo no, y que contrasta brutalmente con lo austero y anacrónico del resto del cuadro de mandos –la cara de los que ven este aparato por primera vez me recuerda a esos que descubren el gazapo del reloj de pulsera en uno de los extras de una película de romanos-. 51,3; 1,1... «baja, baja un poco, levanta el pie que vamos un poco por encima» le digo. Hasta que no llevemos recorridos 3 kilómetros de cada tramo, no nos encontraremos ningún control, pero es importante no perder la concentración desde el inicio y entrar enseguida en la dinámica que nos tocará mantener durante todo el día.

Tiro de memoria a riesgo de equivocarme, pero juraría que Óscar Freire no ha ganado nunca una contrarreloj en su vida. En categorías inferiores podría ser, eso sí, pero a lo que voy es a que no era un contrarrelojista, alguien acostumbrado a la presión del paso inexorable de los segundos. A Óscar le gustaba correr sin estrés, dejando pasar los kilómetros y el tiempo con calma y con la mayor comodidad posible –siempre y cuando fuese posible, que muchas veces no lo era–, y dejando que la propia carrera le fuese metiendo en tensión para mantener viva la carga de adrenalina necesaria para los últimos kilómetros. Por eso, no le gustaba disputar el maillot verde en el Tour. Por eso, el día que lo consiguió, logrando un nuevo hito para el ciclismo español, dijo algo así como: «esto está muy bien, pero a mí no me verán volver a intentarlo».

Pues bien; ahora que se ha retirado, ahora que disfruta de la dulce vida ociosa de joven jubilado con miles de proyectos en la cabeza en los que aprovechar su tiempo libre, no se le ocurre otra cosa que ponerse de nuevo un dorsal y lanzarse a la competición. Una competición contra el crono en la que es muy importante además de la regularidad, ser extremadamente exacto con la medición del

tiempo. Aunque ahora el dorsal no lo lleva él, sino el coche. Y además no hay un trabajo previo de un equipo que toque rematar. Como tampoco toca buscarse la vida por su cuenta, como otras veces le ocurría. No, ahora somos un dúo, un trío si sumamos al gran protagonista, nuestro vehículo, en el que ambos circulamos en calidad de piloto y copiloto: «navegante» este último y «sujetavolantes» el otro, como dice la gente del mundillo en argot.

Se trata de un rallye de regularidad con vehículos históricos, prueba reservada a coches que hayan pasado la barrera de los 25 años de antigüedad; el nuestro los sobrepasa con creces. En concreto, éste es el tercero que realizamos juntos, así que ya vamos contando con cierta experiencia y grado de coordinación. Pero en nuestro caso parece que esta experiencia no es garantía de resultados, pues estos son un poco desiguales y no van en concordancia con nuestra veteranía; no obstante, el objetivo es divertirnos, y en eso sí que es cierto que vamos mejorando en cada una de las carreras...

Nuestro vehículo es un Volkswagen Beetle 1300 del año 1974. Un coche que me pertenece y he mimado desde el año 98 en el que lo adquirí, y que en cierta medida también ha sido testigo de

la evolución de aquel chaval que lo condujo una tarde de enero del 98 por las carreteras del interior de la provincia de Alicante. Y no hablo de mí, sino de Óscar Freire, el mismo que con los años se convertiría en triple campeón mundial.

En la temporada 98 Óscar y yo dimos el paso al profesionalismo en el equipo español Vitalicio Seguros. En enero de aquel año, nos tocó participar en la primera concentración del equipo, que se celebró en Jávea (Alicante). Y fue en una de aquellas primeras salidas de entrenamiento en grupo –y también de choque frontal con el universo profesional–, cuando atravesando un pueblo cercano a la costa del Mediterráneo vimos aparcado un escarabajo –así se le conoce al beetle en España– de color granate (rojo vino) con un tentador cartel pegado en la luna trasera: ¡Ocasión! El flechazo conmigo fue instantáneo, pero debido a la dinámica de trabajo de aquellos días, poco podía hacer más que mirar con deseo al coche cada vez que pasábamos por allí camino al largo puerto de montaña que comenzaba en aquella misma localidad.

Sin embargo, la oportunidad de explorar algo más se presentó unos días después aprovechando uno de los días de descanso: «salid a rodar un par de

horas y así hacéis descanso activo» nos dijo nuestro entrenador de entonces. E inmediatamente nuestra cabeza comenzó a pensar en el escarabajo. Cogimos la bici y pedaleamos en su búsqueda; y tras inspeccionarlo de arriba abajo en el lugar en el que estaba aparcado, llamamos al teléfono de contacto y concertamos una cita con su dueño para ir a probarlo esa misma tarde.

Una vez a los mandos del bolido, a mí no me hacían falta argumentos para convencerme de la compra: el precio me parecía justo, y el coche era una base sólida para prepararlo a mi propio gusto. ¡Era precisamente lo que andaba buscando! Óscar lo condujo puerto arriba, y al llegar a la cima paramos a disfrutar del paisaje y le pregunté ansioso: «¿qué te parece?». «Es viejo, incómodo, lento y está hecho un cristo... pero no lo dudes, cómpralo» me contestó. Este último consejo me dio el empujón definitivo, y terminé por hacerle caso, lo compré. Y cómo me las arreglé después para llevarlo a mi domicilio 1.000 kms más al norte es una historia muy larga que ahora no viene a cuento –como anécdota, tuve que tomar prestados de un campo unos 60 kgs de naranjas para meterlos en el compartimento de carga y mejorar así la estabilidad del

tren delantero; el coche lo agradeció, y tuve zumo natural asegurado durante unos cuantos días-, pero aquel viejo Volkswagen sigue vivo disfrutando ahora mismo de una segunda juventud a sus más de 40 años. Fabricado en Brasil, matriculado por primera vez en Portugal y rematriculado años más tarde en España. Y ahora rodando a pulmón suelto en plena forma por las carreteras del País Vasco con su nueva tapicería de piel de cebra.

Los rallyes de regularidad históricos son pruebas deportivas que consisten en un recorrido marcado con rutómetro en el que hay que realizar tramos a unas medias determinadas. Estas medias son siempre inferiores a los 50 km/h -49,9 en muchas ocasiones-, y se celebran a carretera abierta, por lo que hay que respetar todas las normas de circulación. Se estructuran en tramos cronometrados intercalados de tramos de enlace; y los controles de paso en las cronometradas son electrónicos y aleatorios, es decir, que en un tramo de 40 kms puede haber 2 o 5 controles, eso nunca lo sabes. Están ocultos detrás de cualquier señal, por lo que nunca los descubrirás, pero tomarán tu tiempo exacto cuando pases por allí gracias a un microchip que llevamos adosado en la ventanilla. Eso, unido a los cambios

de media constantes marcados en el libro de ruta, hace que la dificultad sea muy alta, a pesar de que teóricamente no parece tan complicado.

En el rallye Valle de Piélagos 2014 la distancia a recorrer era de un total de 181 kms, divididos en 9 tramos cronometrados que sumaban 132 kms -el más largo de 28 kms y el más corto de apenas 4,6-; el resto de kilómetros serían de enlace. Todo el recorrido por las pequeñas carreteras cántabras, cercanas todas ellas a su localidad natal de Torrelavega. Tomamos la salida un minuto después del vehículo precedente en el punto marcado como salida en el libro de ruta tomando como referencia la hora oficial del rallye. No hay ningún juez que te dé la salida, ni nadie te indica el lugar concreto ni el momento exacto de la salida más allá de la viñeta del libro de ruta y tu horario preestablecido. Penaliza tanto el retraso como el adelanto, y las penalizaciones se miden en décimas de segundo, por lo que tener el reloj correctamente sincronizado es vital.

En el aspecto tecnológico, contamos con un cuentakilómetros Cateye heredado de una de nuestras antiguas bicis y montado en el coche con artesanía -el imán, por ejemplo, lo tenemos soldado al final de una de las tuercas con las que se sujeta

la rueda-, con doble terminal para que tanto piloto como copiloto puedan ir analizando la información. Contamos además con un viejo iPhone 1 pegado con cinta americana al tablero, en el que tenemos instalada una *App* que hace la función de pirámide, es decir, que en función de la velocidad media que hayamos introducido, nos va chivando los metros ideales que deberíamos llevar recorridos. Como antes de la prueba hemos calibrado nuestro Cateye en el tramo de calibración, teóricamente los metros nos deben cuadrar con los indicados en el libro de ruta. Pero lo que nos sucede es que como vamos un poco justos de potencia y acertamos en exceso en las curvas por deformación profesional, la verdad es que siempre nos salen unos centenares de metros de menos. Así que no es raro vernos dar unas cuantas vueltas en cualquier rotonda tratando de recuperar esos metros perdidos (trucos de perros viejos que ya tenemos bien aprendidos).

Esta prueba en concreto se celebra en un solo día, lo que en el caso de Óscar es una ventaja, pues era especialista en este tipo de formatos, como el Mundial, la Milán-San Remo o la Flecha Brabantona. Pero aquí te puedes perder, más bien tienes que ser consciente de que lo vas a hacer y estar

preparado para la improvisación. Y tanto lo de perderse como lo de improvisar es algo habitual tratándose de Óscar, pues su fama de despistado es algo más que merecida. Además, para añadir dificultad a la tarea, hay tramos en los que la información del libro de ruta es escasa de manera premeditada; o incluso hay tramos «a tablas», lo que significa que las medias son desconocidas y tan solo tienes el tiempo de paso por cada 100 metros. Es decir, que te dan una tabla en la que pone por ejemplo que en el km 8,3 tienes que llevar un tiempo de 10:27, o en el 19,3 de 24:53:04. A partir de estos datos, suerte y búscate la vida...

Como yo tenía experiencia en estos temas, y Óscar debutó después de que yo le incitase a ello, opté por dejarle a los mandos del bolido, encargándome yo del trabajo sucio que es el de copilataje. En cuanto a lo del trabajo en la sombra no me sentía extraño, puesto que es lo que en muchas ocasiones me ha tocado realizar para él en mi carrera deportiva, pero en cuanto a lo de dejarle mi coche y confiar en sus manos para la aventura, eso ya se me hizo más complicado. De ciclista confiaba mucho en sus piernas, eran toda una garantía y eso bien que lo sabían sus rivales, pero sus manos y su

gusto por la velocidad me hacían temer lo peor en un vehículo que ni acelera, ni frena, ni ilumina –y no tiene la misma adherencia en curvas– como un vehículo moderno. Pero tras tres rallyes realizados con él, puedo ahora afirmar que mis miedos eran totalmente infundados. El Freire piloto tiene tanto talento como el Freire ciclista, dadle un volante y enseguida sabréis de lo que hablo.

No obstante, algún que otro apuro sí que nos ha tocado vivir. En un rallye se puso a diluviar y vimos como el coche flotaba en curva con demasiada facilidad. Mientras esperábamos a la salida de uno de los tramos, bajamos la presión de las ruedas y Óscar se fijó en la numeración de las ruedas. «¿Desde cuándo no cambias las cubiertas?» me preguntó. «Nunca lo he hecho, son las originales y aún tienen marcado el dibujo» le dije. «Te creo» me dijo, «porque según la numeración están fabricadas la semana 17 del año 97, y ya ha pasado algo de tiempo desde entonces». En el siguiente rallye nos presentamos con neumáticos nuevos y esta preocupación se olvidó, aunque aparecieron otras nuevas. En una zona bacheada, de repente, el coche comenzó a sonar con estruendo. Paramos al terminar el tramo y vimos con sorpresa cómo nos faltaba un trozo del tubo de escape.

«Déjalo así, que suena más deportivo» me dijo; y la verdad es que no le faltaba razón, pero tras el rallye le tocó al coche pasar por el mecánico para quitarle de encima ese toque tan deportivo pero tan fuera de la ley.

A Óscar siempre le ha apasionado el mundo del motor, pero hasta que no fue Campeón del Mundo y comenzó a tener un sueldo correspondiente a ese status, nunca se pudo permitir un capricho motorizado. Un tío suyo le regaló un modesto Opel Corsa en su época de junior, y fue tal el cariño que le cogió a aquel coche que solo empezó a pensar en cambiarlo cuando se dio cuenta de que con el sueldo de un solo mes se podía comprar tres o cuatro coches como aquel. Aquello ocurrió en la temporada 2000, cuando fichó por el Mapei, y en una de las primeras reuniones de equipo se sorprendió al encontrarse un Ferrari aparcado en la misma puerta del hotel. Se puso a mirarlo con admiración, y entonces apareció su dueño, un tal Michele Bartoli, sorprendido de ver a su nuevo compañero de equipo, el flamante Campeón del Mundo, observando con admiración su imponente vehículo. «¿Qué pasa Óscar, te gusta el Ferrari?» le dijo, «más tarde te dejo las llaves y nos vamos a

dar una vuelta... ¿Por cierto, tú que coche tienes?», le preguntó el italiano esperando encontrar una respuesta concordante con su nuevo estatus de figura mundial. «Yo tengo un Opel Corsa» le contestó Óscar con orgullo, «tiene sus años pero lo tengo bien cuidado». «Ah sí, un utilitario para andar a diario, pero como coche de capricho para ir a los eventos, homenajes y esas cosas, ¿qué es lo que tienes?» replicó con sorpresa Michele. «Pues eso, un Opel Corsa para todo, que además es más práctico que éste porque ya me dirás donde metes ahí la bici» fue la respuesta lacónica de Óscar. «No se me olvidará la cara que puso Bartoli en aquel momento», cuenta ahora Óscar recordando aquella divertida situación.

Un año después, tras darle muchas -demasiadas- vueltas a la cabeza, adquirió al fin un flamante BMW M3, su sueño de juventud, pero sin olvidarse nunca de su querido Opel Corsa; no en vano, aún es de su propiedad y de vez en cuando se le puede ver rodando con él.

Cuando comencé a ganar dinero mi primera prioridad fue comprar un buen piso para mi familia. Aún vivía con ellos y en realidad compré un piso nuevo

que yo también iba a disfrutar, pero lo que quería era devolver a mi familia todo lo que habían hecho por mí simplemente mejorando su calidad de vida. En el mismo barrio de Torrelavega (Cantabria) donde siempre había vivido, a unos pocos metros de la casa anterior; pero un piso nuevo, mucho más amplio y con ascensor en el portal.

El capricho del coche podía esperar a tiempos mejores; «y es que además, yo con el Corsa estaba encantado» dice ahora Óscar cuando se le recuerda el tema.

Volvamos ahora al rallye, que me alejo divagando con otras cosas. Unos minutos después de cada tramo, cuando se cumple el momento teórico en el que el último participante debería pasar por el último control, los cronometradores nos envían un SMS al teléfono móvil en el que nos informan de la penalización que hemos realizado en ese tramo en concreto, y de la clasificación que ocupamos en ese momento en la general. Tras dos largos tramos, llegamos al reagrupamiento general y comprobamos que estamos en la posición 26, con 47 puntos de penalización acumulados en 16 controles. Entonces nos damos cuenta de que en esta carrera el nivel de los participantes es muy alto -a pesar de que los

vehículos no tienen excesivo *glamour*-, pues en nuestro primer rallye finalizamos en séptima posición y lo hicimos de un modo parecido. La sensación es que lo estamos haciendo bien, pero el resultado nos indica que otros lo están haciendo bastante mejor. Todo un *flashback*, porque esto nos ha ocurrido muchas veces en nuestra carrera deportiva.

Y esto parece que nos descoloca un poco porque nada más comenzar el tercer tramo comienza nuestra debacle del día. En un cruce, interpretamos una viñeta del libro de ruta a nuestra manera, dudando y discutiendo para repartirnos culpas en caso de error, y nos dejamos llevar por la intuición. Unos kilómetros después nos damos cuenta de que la hemos liado porque la información posterior no coincide con lo que nos vamos encontrado. «¡Creo que la hemos liado en la viñeta anterior!» le digo. «Yo he tirado para adelante como tú me has dicho, y me da que teníamos que haber girado a la derecha al pasar el pueblo anterior» se defiende. Pensándolo ahora, me acuerdo de dos de las victorias de Óscar menos conocidas, pero en las que se sacó de la manga su personal toque de genialidad, cogiendo en ambas un camino alternativo. Por no hablar de su primer mundial en Verona 99 en

el que sorprendió al resto del grupo de favoritos lanzando el sprint desde muy lejos por la derecha cuando todos miraban a la izquierda, su mayor golpe de genio sin duda ninguna. Un movimiento que todo el que lo vio nunca olvidará, y sino que se lo pregunten a los que circulaban en aquel grupo de elegidos, que aún se están preguntando cómo lo hizo el español.

La primera fue en el Trofeo Luis Puig del año 2004, en el que muy cerca de meta cogió por la izquierda una rotonda que teóricamente se debía trazar por el lado derecho, y los metros que consiguió de ventaja fueron suficientes para que se presentase en solitario en la meta de Benidorm. Y la otra fue en la séptima etapa de la Vuelta a Suiza 2006 que finalizaba muy cerca de su propio domicilio. Circulaba escapado con un grupo que se jugaría la victoria, y llegando a una rotonda que también se tomaba por la derecha, realizó con habilidad un salto por la mediana para trazar la rotonda por el lado izquierdo. «Conocía muy bien aquella rotonda y sabía que por la izquierda era mucho más corta» dijo después.

Esa intuición, ese hacer las cosas de una manera determinada sin dudar y sin pensarlo dos veces que

tanto le ha funcionado en otras ocasiones; como saber qué rueda exacta coger a la hora de lanzar un sprint desmarcándose con esos 50 metros letales que siempre guardaba en la recámara, o qué rueda no coger para evitar las terribles caídas del sprint final –es increíble las pocas veces que ha besado el suelo para la cantidad de veces que ha estado en esas guerras–.

Pero ese día su intuición estaba en baja forma, aunque él se empeña en atribuirme toda la culpa: «yo he hecho lo que tú me has dicho» me repetía descargando su dosis de responsabilidad. Dimos la vuelta y, para rematar, tratamos de meternos en el recorrido del tramo atajando por intuición. El resultado fue que nos encontramos en la mitad de ningún sitio. De repente un bar en una pequeña aldea: «vamos a parar y preguntamos a cualquier paisano» convenimos. Le enseñamos a un anciano la viñeta del libro de ruta tal y como estaba indicado el cruce, y aquello fue como si le mostráramos el mapa de las lunas de Saturno: no tenía ni idea de qué le estábamos preguntado.

Circulando a la deriva nos cruzamos con otro participante y decidimos seguirle hasta poder analizar la situación. Y así llegamos a la salida del

siguiente tramo con cierto adelanto. El resultado fue que nos saltamos dos controles, acumulando por tanto la máxima penalización de 30 puntos en cada uno de ellos: nos podíamos ir ya olvidando de hacer algún buen puesto en la general. «Ya te dije yo que en aquel cruce había que girar a la derecha, me tienes que dejar de copiloto que tú de esto no entiendes» insistía haciéndome tragar toda la responsabilidad del error.

Y el resto del rallye, una vez perdida la ambición y ya más relajados en nuestras tareas, fue un cúmulo de despropósitos. Las penalizaciones seguían acumulándose sin tregua, pero gracias al error previo llegaron los momentos más divertidos del día; recordando anécdotas y disfrutando del paisaje sin presión ninguna. Exactamente como nos ocurría tantas veces en carrera tras descolgarnos; olvidada la presión por disputar, llegaba el momento de disfrutar hasta la meta y ya mañana sería otro día.

Y entre otras cosas, como por ejemplo su pasión por la ebanistería que desarrolla con cierta maestría en el garaje de su casa, así transcurre ahora la vida del excampeón.

*Ahora disfruto de mis amigos y de mi familia
como si viviese en unas vacaciones constantes.*

Hasta que no he dejado la bici no me he dado cuenta de cuantas cosas he tenido que sacrificar por mi carrera, así que ahora poco a poco trato de recuperar lo que todavía es posible.

Buena filosofía de vida, él que se lo puede permitir.

Siento que toda mi vida deportiva he estado acumulando y acumulando, privándome en muchas ocasiones del disfrute, así que ahora llega el momento de ser más pragmático y disfrutar de todo lo que he conseguido.

Y mal no le irá siempre y cuando se deje guiar por su intuición, de eso estoy plenamente convencido. Porque Óscar es de esos que muchas veces no sabía explicar ni el cómo ni el porqué de sus acciones cuando desde un punto de vista racional tratabas de entender alguna de sus genialidades. «Lo hice porque así me salió» era su forma de explicarse en muchas ocasiones. Y tú te quedabas pensando: quién pudiera...