

MI MUNDO

SAGAN



Libros de Ruta

© Peter Sagan 2018.

Publicado originalmente como *My World* por Yellow Jersey, un sello de Vintage. Vintage, forma parte del grupo de empresas Penguin Random House.

© Libros de Ruta Ediciones, S.L., 2018.

Bilbao-Galdakao errepidea 10-3

48004 Bilbao

info@librosderuta.com

www.librosderuta.com

Primera edición: octubre 2018

Segunda edición: noviembre 2019

Traductor: David Batres Márquez

Edición: Eneko Garate Iturralde

Portada y maquetación: Amagoia Rekeru García

ISBN: 978-84-949111-6-3

Depósito legal: BI-2394-2019

Impreso en España por Leitzaran Grafikak

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.

Para mi hijo Marlon.
Este libro trata de mis mayores victorias en el ciclismo.
Tú eres mi mayor victoria en la vida.

ÍNDICE

Prólogo.....	9
--------------	---

PRIMERA PARTE: RICHMOND

Invierno 2015.....	25
Eslovaquia.....	35
Primavera 2015.....	41
Verano 2015	53
La familia	65
Otoño 2015.....	77

SEGUNDA PARTE: DOHA

Invierno 2016.....	93
Sobre Tinkov.....	103
Primavera 2016.....	107
Los esprints.....	117

Verano 2016	125
Otoño 2016.....	147

TERCERA PARTE: BERGEN

BORA - hansgrohe.....	165
Invierno 2017.....	169
Primavera 2017.....	175
El Team Peter.....	185
Verano 2017.....	197
Los demás.....	211
Otoño 2017.....	221
Epílogo.....	229
Imágenes.....	249
Índice onomástico.....	253

24 DE SEPTIEMBRE DE 2017

PRÓLOGO

Esta es la décima ocasión en que los mástiles de las fragatas se alzan, amenazantes, por nuestra derecha, e igual que en cada una de las ocasiones anteriores, mi olfato capta un cambio de olores al pasar por aquí. La placentera humedad de una mañana escandinava en fin de semana queda difuminada ante el pesado olor de la bahía, que ha quedado inundado por la humeante oferta de decenas de puestos de comida rápida a la parrilla. En ellos, los hambrientos aficionados al ciclismo pueden encontrar hasta la más insospechada variedad de carne o pescado susceptible de ser embutida entre dos pedazos de pan.

Es la larga curva a izquierdas que separa el litoral de las coloridas viviendas urbanas típicas de este hermoso y viejo puerto. La primera vez que cruzamos por aquí, tras apenas 40 kilómetros recorridos, el ritmo era bastante tranquilo. Serían poco más de las 11:00 de esta mañana. Durante la siguiente media docena de veces que pasamos frente al vaivén de los mástiles y el zumbido de los aparejos, el ritmo fue endureciéndose, provocando que, en cada ocasión aguantaran menos ciclistas. Tras las últimas dos o tres vueltas por el escarpado trazado de Bergen, daba la sensación de que

ya solo quedábamos alrededor de sesenta supervivientes, frente a los casi doscientos que habíamos tomado la salida. Un comisario de la UCI comienza a hacer sonar de manera furibunda una gran campana de latón, indicándonos que da comienzo la última vuelta. De repente, soy plenamente consciente de que en mi espalda luce el dorsal número uno. Son las cuatro de la tarde, y es bastante probable que apenas me quede media hora como campeón del mundo de ciclismo.

Podéis estar seguros de que la carrera fue todo un caos.

El ritmo había sido muy lento al principio, lo que no podía venirme mejor. Llevaba un par de días sin poder comer ni beber de manera adecuada. El culpable fue un problema estomacal que me sobrevino en mi casa de Mónaco, en el peor momento posible: el viernes. Y eso había sido el colofón a una semana sin tocar la bici por culpa de un proceso gripal. Tampoco voy a lloriquear por haber estado enfermo, ya que no es que sea algo que ocurra muy a menudo, pero puedo afirmar que mi preparación durante aquellos últimos quince días no había ido de la manera que me hubiera gustado para afrontar uno de los momentos cumbre del calendario ciclista. Había sido campeón del mundo los dos últimos años, pero tenía en mi mano todas las papeletas para perder el maillot arcoíris de la UCI. Incluso aunque hubiera gozado de una salud de hierro. Para casi todo el mundo, el circuito era demasiado complicado para un ciclista considerado un esprintero «capaz de pasar una tachuela», y no un verdadero especialista en finales complicados como Julian Alaphilippe, Philippe Gilbert, o mi predecesor como campeón del mundo, Michał Kwiatkowski. También pensaban que estaría demasiado marcado como para poder dar la sorpresa por tercera vez, y que los equipos más potentes tenían en su cabeza aquella canción, *Won't Get Fooled Again*¹. Además, la lógica hacía pensar que a esos mismos equipos

¹ Nota del Traductor: una de las canciones más conocidas del grupo británico de rock The Who. La traducción en español del título vendría a ser *No volverán a engañarnos*.

PRÓLOGO

no les resultaría sencillo desbaratar el trabajo de nuestra pequeña banda de eslovacos cuando intentáramos controlar la carrera.

La escapada se había formado nada más comenzar la carrera. La salida estaba situada en una pequeña ciudad no muy lejana, para después encarar las doce vueltas al trazado que transcurría por el centro de la ciudad de Bergen, pasaba por la bahía, el paseo marítimo y Salmon Hill. En muchas carreras ocurre que, durante la primera hora, se desata una batalla desesperada en la que todo el mundo lucha por conseguir una plaza en la escapada del día. Después se tirarán toda la jornada precediendo al grupo de los hombres más fuertes, quienes, inevitablemente, los neutralizarán cerca del final. Pero por suerte para el revoltijo que tenía en el estómago, en esta ocasión no fue así. Hubo una escaramuza y la escapada se formó. Hasta que no nos sacaban cosa de diez minutos, a los casi doscientos restantes no nos dio por correr un poco. Y para entonces ya comenzaba a sentirme ciclista otra vez.

Tenía que haber llegado a Bergen unos diez días atrás, más o menos. El plan era unir mis fuerzas con las de mis compañeros del BORA - hansgrohe para disputar la crono por equipos comerciales, que se disputó una semana antes. Esta crono por equipos es relativamente nueva entre las pruebas que dan forma al programa de los mundiales de ciclismo en ruta, y son un poco raras, ya que aún estás corriendo para tu equipo profesional en lugar de para tu país, como ocurrirá en el resto de pruebas que conforman los mundiales. Si hay algo en los mundiales que atrae a los aficionados al ciclismo, es que les brinda la oportunidad de agitar la bandera de su país en lugar de ponerse la gorra de béisbol de un banco, una marca de bicicletas o un extractor de humos de cocina. Además, como las pruebas se disputan sobre un circuito, en lugar de partir de un lugar para llegar a otro punto diferente, son eventos mucho más agradecidos para los aficionados a la hora de acudir a presenciarlos. Y vienen de todos los lugares del mundo para gritar, animar, beber, y si hay suerte, celebrar. Los eslovacos son muy buenos en estas disciplinas.

El BORA - hansgrohe no necesitó de mi presencia para lograr un puesto entre las diez mejores escuadras, y mis compañeros de

equipo de la selección eslovaca se habían hecho a la idea de que tendrían que disputar la prueba en ruta sin mí. Ayer por la mañana logré sacar a rastras de la cama mi pobre y sudado trasero para tomar un vuelo en Niza. Me tiré la mayor parte de los 2500 kilómetros del viaje en el retrete.

En la salida me mantuve bastante callado; contento y, sobre todo, sorprendido de estar allí. La primera vez que pasamos por la línea de meta, tras adentrarnos en el circuito de Bergen, me giré hacia mi hermano Juraj, que iba junto a mí, ambos resplandecientes en nuestras equipaciones azul, roja y blanca de Eslovaquia. «Ya puedes fijarte bien», le dije, «porque no creo que volvamos a ver esta línea de nuevo».

Pero el ritmo tranquilo me venía bien, igual que la agradable temperatura que hacía. Un año atrás había conseguido ganar esta misma carrera bajo el sol abrasador de Catar. No creo que mi deshidratado organismo hubiera sido capaz de lograr algo así de nuevo. El clima de Noruega me resultaba mucho más cómodo.

Me hice un búnker en mitad del pelotón. Según avanzaba la carrera, cada vez quedábamos menos. En los mundiales siempre hay muchos abandonos, por diferentes motivos. Primero: hay muchos países que mandan a sus ciclistas simple y llanamente para cubrir el expediente, asegurándose con ello su presencia entre los poderes fácticos del ciclismo sin temor a perder esa plaza en los años siguientes. Segundo: muchos de los corredores están para controlar la carrera, para tumbar las fugas o para meterse en ellas durante la primera mitad de la carrera, ayudando así a sus líderes. Cuando se desatan los fuegos artificiales, ellos ya han cumplido con su trabajo. Tercero: os aseguro que es una carrera larga, muy larga (267 kilómetros en 2017), que se celebra al final de una dura temporada, y pasas demasiadas veces por delante del área de boxes, tan seca, calentita y confortable. Puedes sentir el manillar cabeceando hacia su canto de sirena como si tuviera voluntad propia, y la fuerza de su hechizo parece aumentar tras cada vuelta. Hay años en los que incluso puedes ver tu hotel desde el trazado.

PRÓLOGO

La carrera fue bastante lenta hasta las últimas cinco vueltas, cuando todos los chicos de la selección holandesa se pusieron al frente y, sin atisbo de duda, todo se volvió mucho menos cómodo. Da la sensación de que Holanda siempre consigue traer a los mundiales equipos en los que el número de locomotoras parece inagotable; y como te pille en mitad del pelotón ese momento en el que, de repente, empiezan a pasar hacia adelante lo que parecen varias docenas de tíos con pinta de medir más de dos metros, y pesar todos ochenta kilos de puro músculo enfundado en un maillot naranja, más te vale apretar los dientes y respirar hondo. Te viene a la cabeza el indicador de «abróchense los cinturones». Sabes que la cosa se va a poner movida.

Resulta paradójico que ningún holandés haya ganado esta carrera desde que nació. Pero que no hayan reinado durante tantos años no significa que no sepan cómo entronizar a alguien, aunque sea sin pretenderlo.

A estas alturas ya había superado varias pruebas, así que me puse a enumerarlas mentalmente. Primera prueba: venir a Bergen. Hecho. Segunda prueba: tomar la salida. Hecho. Tercera prueba: que parezca que soy un ciclista, al menos durante una hora. Hecho.

Esta era la cuarta prueba: ser capaz de aguantar un tremendo cambio de ritmo. En fin, nunca seré de esos que después se preguntan ¿y si...? Será mejor que te pongas a ello, Peter.

Quedábamos ya unos cien. Cada vez que termina una carrera, sobre todo cuando gano, suelen pedirme que explique cómo se ha desarrollado, como si fuera una novela que acabo de escribir, moviendo protagonistas, desenredando la trama, dando un par de pistas falsas que pongan al héroe en peligro... Resulta una idea bastante atractiva y comprendo el motivo por el que me lo piden, pero es imposible. No es que no se pueda construir una narrativa, sino que esa sería, solamente, mi narrativa. Así de sencillo. Hay cien tíos, y cada uno de ellos tiene su historia, diferente a la del resto. Yo lo único que puedo hacer es contarles la mía. ¿Conocéis las cámaras GoPro? ¿Verdad que molan? Si instalas una en la parte

delantera de una bici te dará unos planos espectaculares, y podrás ver cómo funcionan los procesos internos que conforman el desarrollo de la carrera. Pero imaginaos que no tenéis más formas de presenciar la carrera. Imaginad que en los mundiales de Bergen no hubiera cobertura aérea, planos desde las motos, ni cámaras en la línea de meta. Ni comentaristas. Nada, durante las seis horas y media de la carrera. Así que esa sería mi historia, mi película, mi sesgada versión de entre cien versiones diferentes. No creo que hubiera demasiada gente interesada en verla.

He conseguido aguantar. Me concentro en la rueda que me precede. En realidad, lo que hago es esconderme. Suelo pedalear siempre cerca de la cabeza, porque me permite ver lo que está sucediendo; y resulta que cuando vas sobre la posición trigésima, las cosas se vuelven un poco confusas. Pero bueno, tampoco es que esté pensando en la victoria, sino, más bien, en aguantar y ponerle un final decoroso a los dos años en los que he portado este maillot arcoíris tan mítico.

El ruido alrededor del circuito no cesa ni un instante, y por mucho que haya aumentado la intensidad de la carrera, me resulta imposible no percatarme de la ingente cantidad de aficionados eslovacos que han venido a Noruega. Hay banderas de mi país izadas hasta lo más alto del cielo, en mástiles enormes. Cada vez que escucho mi nombre me siento un poco más fuerte. Cada grito en eslovaco que me llega desde el borde de la carretera me recuerda que tengo tras de mí a una nación entera, empujando, rezando para que suceda lo imposible. Se podían ver cientos de cascos vikingos con los colores nacionales de Noruega, azul, rojo y blanco, enormes montañas de hombres agitando banderas, perritos calientes o latas de cerveza. En ningún momento nos dejó de acompañar el olor a salchichas chisporroteando, o a pescado ahumado chamuscándose. Un aroma sucedía al anterior según pasabas frente a un grupo u otro. Los aficionados suizos hacían sonar cencerros de un tamaño inverosímil. No hay vaca en el Matterhorn que hubiera podido sobrevivir a una noche entera con ese peso al cuello. También había gran presencia de la Union Jack: difícilmente podrían dejar de aprovechar los fanáticos aficionados británicos la

PRÓLOGO

posibilidad de obtener un billete *low-cost* para pasar un fantástico fin de semana. Los aficionados franceses e italianos formaban grupos más pequeños pero rebosantes de pasión, en los que se alababa a uno u otro ciclista en particular, vistiendo camisetas conjuntadas en las que pedían a los Tony Gallopin, Warren Barguil, Gianni Moscon o Sonny Colbrelli que les consiguieran el maillot arcoíris.

Durante los últimos veinticuatro meses me había acostumbrado a ese mismo maillot, y ahora me daba cuenta de que ya no contaba con el coraje y energía que le aporta al ciclista que lo viste. Era un ciclista más en los poco habituales colores de su equipo nacional, incrustado en mitad del pelotón principal mientras este pasaba como una estampida. No era ni Peter Sagan ni el campeón del mundo; solo una pluma más en las batientes alas del águila. No escuchaba los gritos de «¡Peter!» o «¡Sagan!» que suele provocar el maillot arcoíris. Sobre todo porque me encontraba lejos de la cabeza. Me sentía cómodo en ese anonimato, pero si pensaba que aquella sensación de invisibilidad se extendía al conjunto de mis rivales, me estaría engañando a mí mismo. Ellos sabían que aún aguantaba en el grupo, y no estaba calentándome los pies en la zona de boxes, ni dándome un placentero baño en el hotel.

Quedan dos ascensiones a Salmon Hill. Al encararla por penúltima vez, los holandeses han aumentado el ritmo, y Tom Dumoulin hace saltar por los aires la carrera al ponerse en cabeza, adoptando la típica postura compacta del contrarrelojista holandés. De repente, el pelotón se convierte en una larga fila, y queda cercenado a la mitad. Fue el fin de trayecto para muchos, que se dejaron ir con su carrera acabada. Pero contra todos mis pronósticos yo sigo allí. Apenas a una vuelta del final solo quedamos sesenta. El de la campana la hace sonar para recordarnos algo que no necesitamos que nos recuerden. Llevo el dorsal número uno, pero esta es mi última media hora como campeón del mundo.

Antes de la carrera mucha gente había señalado a Julian Alaphilippe. Este chavalín francés ya le había mostrado su tarjeta de presentación al ciclismo, gracias a varios ataques valientes, y

a sus decisivos cambios de ritmo. Cambios que dejaban patente una confianza en sí mismo pocas veces vista en alguien tan joven, y gracias a los que había obtenido, de manera fulgurante, el respeto de sus mucho más experimentados y laureados compañeros de equipo, el Quick-Step. Presentó sus credenciales en la temporada de 2015, después de quedar segundo detrás de mí en el Tour de California, además de lograr la misma posición en la Flecha Valona y, todavía más sorprendente, en la Lieja-Bastoña-Lieja. Que alguien de apenas veintidós años esté tan cerca de lograr un monumento de tal distancia y dificultad como es la carrera más antigua del mundo resulta impresionante. Al principio se veían ciertas similitudes entre su carrera y la mía, pero si se estudian con mayor detenimiento, es posible ver que él es mejor escalador que yo, y en su arsenal destaca una mayor capacidad de atacar cuesta arriba.

Alaphilippe es el primero en dejarnos ver las suelas de fibra de carbono de sus zapatillas en la última ascensión a Salmon Hill. Los franceses enloquecían. Yo voy unas veinte posiciones más atrás, intentando adivinar lo que estaba ocurriendo. Me parece ver a un par de favoritos tratando de cerrar el hueco. Puede que Philippe Gilbert o Niki Terpstra, pero no estoy seguro. Tampoco sé si lograremos neutralizar a todos los escapados. Reina la confusión con apenas diez kilómetros para el final.

No soy capaz de explicaros lo difícil que es responder a los cambios de ritmo con 250 kilómetros en las piernas, en lugar de los 150 que suelen tener por norma general las etapas para esprinteres en las grandes vueltas. Casi parece un deporte diferente. Miré a mi alrededor, todavía estupefacto ante el hecho de no ser uno más de los que se habían bajado del autobús en marcha, y comprobé que a mi lado seguía habiendo muchos chicos rápidos. Matteo Trentin, Fernando Gaviria, Michael Matthews, Alexander Kristoff, Edvald Boasson Hagen, Ben Swift... todos ellos se encuentran entre los grandes galgos del pelotón. Mal asunto. En este punto de una carrera tan larga y dura, lo normal es que esté deseando que los escapados sean neutralizados, con la esperanza de que yo seré uno de los más rápidos que sobre-

PRÓLOGO

viva en la cabeza. Pero si en condiciones normales no sería capaz de garantizar poder batir a todos estos tíos, imaginaos después de haber estado sentado, hecho un ovillo, sobre el trono del hotel apenas unas horas antes. Vale, está claro que en ese momento me encontraba sorprendentemente bien, pero no tenía ni idea de qué podría pasar cuando intentase esprintar.

Me pruebo subiendo hasta la cabeza de carrera por primera vez desde que se diera la salida, seis horas atrás. La teoría dicta que cuando tomas una curva sobre una bici, lo primero que haces es frenar para trazar lo más cerrado posible, y entonces acelerar. Pero el método de ensayo y error (y he tenido unos cuantos errores), me ha enseñado que cuanto más abierta tomes la curva menos necesidad de frenar tienes, consiguiendo algo así como un efecto catapulta que hace que salgas con mayor velocidad que el resto. Mientras Ben Swift intentaba cerrar el hueco con todos los ciclistas que pudiera haber por delante, fueran los que fueran, usé esta técnica para llegar a su altura y tratar de mejorar la persecución. En ese preciso momento fue cuando recordé qué es lo que se siente al ser Peter Sagan, con la carrera siguiendo mi rueda... y quedándose ahí, a rueda. ¿Qué pasa, que no queréis coger a los chicos de delante? Ya solo quedaban unos cuatro kilómetros para meta. Mis últimos cinco minutos como campeón del mundo.

Me di cuenta de que en el grupo habría unos quince tíos más. Después nos enteramos de que la cobertura televisiva falló en este punto, causando tal confusión y desesperación en meta que dio comienzo una ingestión de uñas masiva entre el público y los equipos técnicos.

Sin pruebas visuales de lo que estaba ocurriendo sería fácil poder meteros un cuento de cómo, llegado este momento, me abrí camino entre el pelotón mientras hacía un caballito a una mano y lanzaba un ataque devastador con el que logré dejar a todo el mundo a kilómetros de distancia. Después me paré en la penúltima curva para tomarme una cerveza y dejar que me atraparan, porque me sentía un poco culpable por haberle arruinado el día a todo el mundo.

