

LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA

EL BELGA STEEGMANS, NUMERO UNO DE DORSAL, SE ERIGE EN ALCAZAR DE SAN JUAN NUMERO UNO DE TODO

Del Manzanares al Jarama y de éste al Tajo, la batalla ya estaba planteada. En Herencia, los automóviles convertidos en vehículos anfibios.—Los molinos de Alcázar nos contemplan.—Los de Criptana, Mota del Cuervo y Consuegra nos miran en lontananza.—La verborrea geográfico-histórico-turística se resume en pocas palabras: «Don Quijote de la Mancha»

LA VELOCIDAD MEDIA DE LA ETAPA, BAJO LA LLUVIA, FUE DE 47 KILOMETROS POR HORA

Alcázar de San Juan 28. (Crónica telefónica de nuestro redactor, enviado especial.) Esta mañana, en Madrid, cuando las inmediaciones del estadio del Atlético de Madrid bullían en los preparativos de la partida—fútbol y ciclismo, dos deportes que se encontraban de paso—, mi colega Miguel Utrillo le gritaba al director de la carrera en el tono tan discreto y mesurado que él sabe emplear sin perjuicio de hacerse oír perfectamente por varios centenares de personas, aunque entre ellas haya algunos sordos: «¡Bergareche: a ver si organizáis la Vuelta a España en barca!» Esta tarde, cuando al otro lado de la meta aguardábamos la llegada de los sucesivos grupos en que la carrera había quedado rota, le decía yo a Bergareche: «Luis: si vuestra aspiración es que se corra como hoy, mejor será que organicéis carreras de reactores, a ser posible supersónicos.»

Desde la salida misma de Madrid se ha corrido a la velocidad de crucero propia de un automóvil doméstico, en el que toda la familia depende del volante manejado por el «patrón». La media de la etapa ha sido de 46,839 por hora; el tiempo invertido, 3 horas y 27 minutos. En menos de ese tiempo no puede recalar en Alcázar el prudente padre de familia comandante del automóvil doméstico.

A los 25 kilómetros de carrera—Valdemoro había quedado atrás y no se había pasado aún la cuesta de la Reina—marchaba ya el pelotón fraccionado en cuatro grupos. Volvió a reagruparse en el valle del Jarama y se distendió nuevamente cerca de Aranjuez, de cara a la meta volante, donde ocuparon los primeros puestos Steegmans, Momeñe y López Rodríguez, respectivamente. Entre Aranjuez y Ocaña la media del trayecto recorrido era de 46,100 kilómetros por hora.

Se lucha sin cuartel en una guerra en la que nadie ha sido «a priori» investido con el marsicalato, en la que cada soldado lleva en su mochila—como los de Napoleón—el bastón de mariscal.

Es la auténtica guerra velocipédica—tantas veces exaltada por este cronista—que ha pasado junto a un gran estadio futbolístico sin contaminarse de la insigne blandenguería que cunde cada vez más por esos recintos a los que festejan enardecidas multitudes. Y esa guerra se exagera ante la dificultad. Por Puerto Lápice otra vez corre cada uno como puede, cada cual en el grupo—de los cuatro en que la carrera se ha dividido otra vez—en el que su suerte o su codicia y su tesón le han situado.

La velocidad que por el Jarama y el Tajo—otra vez un río de los comienzos!—se nos antojaba óptima, tenidas en cuenta las circunstancias meteorológicas, va en aumento, como si la meta estuviera poblada

aquí por molinos a los que los corredores quisieran todos a una acometer.

Por Herencia, los coches se vuelven anfibios. El agua no negra como las tristes aguas de la lluvia urbana, sino teñida por el noble ocre de las tierras de labor, se abre en abanico ante los automóviles y se convierte en implacable surtidor sobre los espectadores que aguantan impertérritos el chapuzón.

Se prodigan pinchazos y pequeñas averías, mientras la carrera sigue implacable, cada vez a más. Es muy arriesgado para el corredor quedarse atrás. Y los coches de los directores de equipo se multiplican. En una de esas, el italiano Max Mayer y el español Kas entran en colisión. Abolladuras, faros que saltan hechos añicos, cromados convertidos en chatarra. Nada más, por fortuna. Y allá van ambos coches, llenos de cicatrices, a ocupar su puesto en el combate en que los corredores son la suirida, tenaz y gloriosa infantería. Una ardorosa infantería que ha hecho recordar aquí esta tarde a la famosa y lejana etapa Zaragoza-Lérida, de la Vuelta 1963, ganada por Stabinski, a la sazón campeón del mundo, con la media de 55 por hora. Aquel



R. Steegmans

de tantas batidoras como se nos invita a comprar.

De Steegmans queda felizmente para él algo más que decir: sobre encabezar hoy la nómina de la etapa y la de la general, encabeza también las clasificaciones particulares y generales de los ganadores de metas volantes y la combinada de ganadores de etapas y de metas volantes.



Si me permitiera usted, lector, hacerle una pregunta, cosa heterodoxa en este juego entre quien lee y escribe, yo le preguntaría: ¿qué le han restado los ases ausentes a esta Vuelta? ¿Se correría más y se combatiría mejor con ellos? Aquí hay un as. No puedo decirle todavía cómo se llama, pero su nombre está en la lista de participantes.

Es achaque frecuente en mi particular aire de seguidor del ciclismo la alusión a tantos notables mojonos como jalonan los caminos ibéricos; pero quiero contener hoy mi verborrea geo-histórico-turística, reduciéndome a consignar que la Vuelta a España ha clavado su flecha en el corazón de la Mancha. Y que este corazón no sangra por la herida, sino que, por el contrario, se siente gozoso y conmovido ante la penetración del dardo, que no es, al fin y al cabo, un dardo envenenado, sino todo lo contrario.

Que se lo pregunten, por ejemplo, a ese vecindario apiñado en la ruta de la carrera; que se lo pregunten a don Eugenio Molina Muñoz, alcalde de Alcázar, que convierte el salón de sesiones de su Ayuntamiento en vivac de nuestra sala de Prensa; o a otro Eugenio, organizador de la Vuelta Ciclista del Vino, allá por agosto, en Campo de Criptana; o a su paisano—aquí mencionamos a un gran corredor, recién alejado de las carreteras, Fernando Manzanegue—. No, el corazón de la Mancha no sangra hoy; vierte cordialidad.

Con decir que escribimos desde aquí, al pie de los molinos de Alcázar y casi dividiendo en lontananza los de Campo de Criptana, Mota del Cuervo y Consuegra, hemos mencionado a tres provincias, y en la mención va incluido algo que a todas ellas es entrañable, habríamos dicho bastante. Pero temo que se me empieza a disparar la verborrea geo-histórico-turística, cuando debiera bastar decir esto: «Don Quijote de la Mancha.»—MENENDEZ-CHACON.

CLASIFICACIONES

De la etapa: 1, Raymond Steegmans (Bélgica), 3 horas 26 minutos y 51 segundos (después de la bonificación de 40 segundos); 2, Serge Bolley, 3-27-11 (después de la bonificación de 20 segundos); 3, Rini Wagtans, 3-27-31; 4, Michael Wright; 5, Salvador Canet; 6, Miguel María Lasa; 7, Rolf Wolfshohl; 8, Claudio Michelotto; 9, Johnny Schleck; 10, Evert Dolman; 11, Roger Pingeon; 12, Carlos Echevarría; 13, Herman Flabat; 14, José Antonio Li-

YA VENDEMOS PISOS de LUJO

ESTAN TOTALMENTE TERMINADOS

Con todas las comodidades, incluso garaje, gas, calefacción y agua caliente central. Véanlos Uds. mismos, incluso festivos, en Alonso Cano, n.º 27 - Amplias facilidades

COMERCIAL FIBROTUBO, S. A.

PRECISA

PROMOTORES DE VENTA

SE REQUIERE:

- Título: Grado medio.
- Edad: Máxima 30 años.
- Carnet de conducir.
- Experiencia en ventas, preferible en materiales de construcción.

INSPECTORES DE VENTA

SE REQUIERE:

- Edad: Máxima 35 años.
- Carnet de conducir.
- Experiencia en puesto similar, preferible en el ramo de la construcción.

Dirijan correspondencia a: FIBROTUBO, S. A. P.º del General Martínez Campos, 13, MADRID, indicando datos y pretensiones económicas. (6.570.)