

in the  
CITYCITY

KAZAN AR

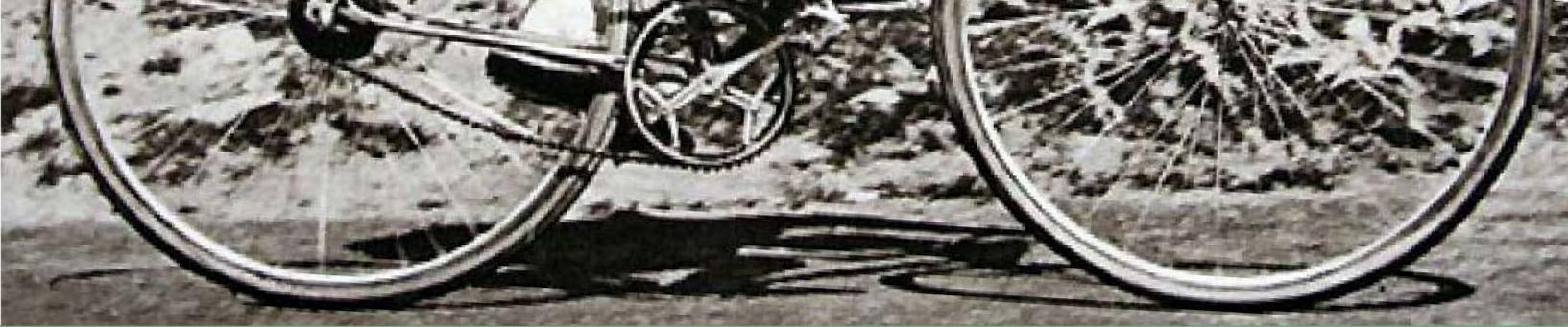
Desde Iván el Terrible hasta el Pato Sosa.

## ***Un viaje por Rusia a través de su fútbol***

*/ página 3*

Los ciclistas llevan su nombre  
escrito en letras pequeñas  
*/ página 8*

La copa del sur  
*/ página 10*



# Editorial La Fatídica N°21

Fueron 21 números. 20 más de los que pensábamos. La Fatídica nació con la intención de darle a los socios de PDA un contenido exclusivo. Pero también para nosotros fue la excusa perfecta para ponernos a estudiar, como en esta edición, la vida de Gino Bartali y la Italia de mediados de siglo XX.

El problema fue y es el mismo. Nosotros somos contadores de historias, entusiastas de casi cualquier deporte, capaces de ver horas de curling o las regatas de la Copa América. El asunto es que ningún medio vive solamente de contar historias, y es ahí donde flaqueamos, en los asuntos del día a día, en la búsqueda de recursos, en la organización administrativa. En definitiva, en todo lo que permite que las historias se cuenten.

Lo que hoy sabemos es que La Fatídica, así como está, no saldrá más. Todavía no sabemos qué haremos con esta valija llena de historias por contar, pero prometemos que serán los primeros en enterarse. Nuestra profesión exige reconvertirse rápidamente, no acomodarse mucho en ningún lugar ni formato, y eso implica acostumbrarse a las despedidas. En esta ocasión, para completar la despedida, solo resta agradecerles a todos ustedes, los socios, que hicieron este proyecto posible. Y por supuesto, resta que disfruten de esta Fatídica porque lo mejor, lo dejamos para el final.

FA  
TÍ  
DI  
CA

## CRÉDITOS

**Coordinación:**  
Felipe Fernández

**Escriben en este número:**  
Facundo Castro y Felipe Fernández

**Foto de tapa:**  
Felipe Fernández

**Corrección:**  
Ignacio Álvarez, Omar Cazarré y Facundo Castro

**Diseño gráfico:**  
Catalina di Candia



CLUB DE  
SOCIOS  
PDA >

N° de socios:  
**304**



# Acumulando millas

**Hacer nueve mil kilómetros sin salir de tu propio país no es algo que ocurra muy a menudo. Un equipo ruso recién ascendido a primera, tendrá que cruzarse Rusia varias veces al mes para disputar sus partidos.**

A Yeroféi Jabárov lo mandaron llamar desde la corte del Zar Alejo I. Jabárov estaba a cargo de un grupo de cosacos explorando la región de Amur, una esquina del mapa entre China y el mar de Ojotsk. La penúltima

parada del actual tren transiberiano. Pero a Jabárov lo llamaron en el año 1653, le tomó 15 meses (invierno de por medio) volver a Moscú. Lo llamaban para sancionarlo por una disputa de liderato que poco viene

al caso, eran tiempos donde el zarato ruso se expandía al este a un ritmo vertiginoso. El primero de todos fue Iván IV, El Terrible, que conquistó Kazán. Luego los sucesivos zares fueron ampliando la frontera hasta Pedro el Grande que fundó el Imperio Ruso en 1721. Desde un rincón de la Siberia más oriental, donde se peleaba contra las tribus locales y los Manchúes de China, tuvo que volver Jabárov. Allá donde armó su primer campamento hoy existe una ciudad que lleva su nombre, y desde allí, desde la ciudad de Jabárovsk tendrá que recorrer los 8521 km que lo separan de Moscú el club FC SKA-Khabarovsk (nombre en ruso), recién ascendido a la primera división rusa.

Por si faltaban referencias, hablamos de la zona de Vladivostok en el juego War, o Kamchatka en el TEG, aquel juego de caja con el que Darín pasaba las noches con su hijo en una película que nunca me animé a ver de nuevo. Otro argentino, Juan Lescano, es parte del equipo que logró el ascenso y que trabaja de manera diferente por las distancias que debe recorrer: "Hacemos una buena pretemporada y luego entre partidos no hacemos una semana normal como el resto de los equipos. Hacemos una buena recuperación, porque a veces si quitamos el tiempo para viajar e instalarnos, solo tenemos dos o tres días para trabajar entre partido y partido. Mucha recuperación y uno o dos días intensivos", cuenta Lescano.

## Todos los caminos llevan a Putin

Rusia es Europa y Asia a la vez, si hay que explicarlo en un partido de fútbol, el mejor ejemplo sería el que se jugará en la primera fecha de la temporada 2017/2018. El Zenit de la "ventana hacia el mundo occidental", como denominó Pedro el Grande a San Petesburgo cuando la fundó, cruzará toda Rusia y sus varios husos horarios, para ir a jugar a 25 km de la frontera China, donde por primera vez en la historia el FC SKA-Khabarovsk jugará un partido de primera división.

La división administrativa de Rusia tiene varias escalas. La constitución de 1993 estableció que Rusia fuera dividida en 89 sujetos federales: 49 regiones llamadas Oblast, 21 repúblicas o 22 si contamos a Crimea, 10 distritos llamados Okrug, 6 territorios llamados Krai, 2 ciudades federales y 1 región autónoma.

*La división administrativa de Rusia tiene varias escalas. La constitución de 1993 estableció que Rusia fuera dividida en 89 sujetos federales.*

En el 2000 todas estas entidades territoriales fueron ordenadas en siete distritos federales, ubicados de oeste a este: Central, del Sur (actual Cáucaso Norte), Noroccidental, del Volga, de los Urales, Siberiano, Lejano Oriente. Existen siete supergobernadores designados directamente por el gobierno central, que en ruso se dice: Vladimir Putin.

En la primera división el FC SKA-Khabarovsk deberá visitar 12 ciudades, ya que la única que tiene más de un equipo en primera es Moscú. Con la tarjeta de viajero frecuente de Aeroflot, y prontos para sumar millas, este es el camino del equipo más oriental de Rusia.





## El recorrido

### FC Ural Sverdlovskaya

**Ciudad:** Ekaterimburgo

**Entidad territorial:** Óblast de Sverdlovsk

**Distrito Federal:** de los Urales

**Distancia:** 6537 km

Geográficamente Europa termina en los Montes Urales, y la primera ciudad que uno se encuentra al cruzarlos es Ekaterimburgo. Fundada en 1723 lleva ese nombre en honor a Catalina I (no confundir con Catalina II “La Grande”, apodada así por haber ganado la quiniela), que supo ser amante de Pedro El Grande, para luego casarse y ser emperatriz entre 1725 y 1727. En Ekaterimburgo termina Europa y también termina la monarquía, fue allí donde la revolución mató al zar Nicolás II y su familia en 1918. Doce años después de ese suceso, se funda el FC Ural, ligado primero a la Planta de Construcción de Maquinaria Pesada de los Urales, conocida como Uralmash que en ruso se escribe así: Уральский Машиностроительный Завод.

Un equipo que juega de anaranjado y negro, que está en la Premier League rusa desde el 2014 y que suele frecuentar los puestos de mitad de tabla para abajo. Es el único otro equipo además del FC SKA-Khabarovsk que juega en la parte asiática de Rusia. Será sede mundialista, la más al este de todas, y la única que no queda en Europa.

### Ankar Perm

**Ciudad:** Perm

**Entidad territorial:** Krai de Perm

**Distrito Federal:** del Volga

**Distancia:** 6906 km

Claramente a los bolcheviques le parecía que los Urales eran un buen lugar para matar a la realeza rusa. Del lado europeo de los Urales está Perm, a dónde mandaron a Miguel Romanov, hermano del último zar ruso, y el primer Romanov asesinado por la revolución. La ciudad fue llamada Molotov durante los tiempos de la Unión Soviética, la actual Perm, es una ciudad que queda a orillas del río Kama y de ricos yacimientos minerales.

Justamente la palabra Ankar es la conjunción de Ammiak (amoníaco) y Karbamid (urea), porque el rojinegro de Perm nace como equipo de la fábrica de abonos minerales de la ciudad. Con lo que quiera decir “abonos minerales”. Ascendió a la Premier rusa en 2004 y lo mejor que ha logrado es un cuarto puesto en 2008.

### FC UFA

**Ciudad:** Ufá

**Entidad territorial:** República de Baskortostán

**Distrito Federal:** del Volga

**Distancia:** 6931 km

Ufá es la capital de la República de Baskortostán, la patria de los baskires, un pueblo de origen túrquico (no confundir con turco) que vendrían a ser primos de los tártaros. Ufá significa “pequeña” en turco, y hacía referencia a la baja estatura de la gente del lugar en el momento en que Iván el Terrible la conquistó para Rusia, allá por el 1574. Todos sabemos que un pueblo no está completo hasta tener un equipo de fútbol que los representa, recién en 2010 la segunda autoridad (llamada segundo presidente) de Baskortostán, Rustem Khamitov, comenzó las tareas para fundar un equipo que represente a los 4 millones de habitantes de la República. El 23 de diciembre nace el FC Ufa sobre la estructura del Dynamo Ufa, comienza en el tercer escalón del fútbol ruso y asciende por primera vez a la Premier rusa en 2014. Será este su cuarto año en la máxima categoría.





### Rubin Kazan

**Ciudad:** Kaza

**Entidad territorial:** República de Tartaristán

**Distrito Federal:** del Volga

**Distancia:** 7500 km

**Uruguayos que pasaron:** Mauricio Lemos, Guillermo Cotugno, Andrés Scotti

La Estambul del Volga, la tercera capital de Rusia, una ciudad con un crisol de religiones y etnias (la mayoría de tártaros son suníes, los rusos o bien ortodoxos o católicos, y también encontramos judíos, protestantes y aún más). En la zona primero habitaron los búlgaros del Volga, unos finlandeses que venían bajando allá por el siglo VII, luego fue parte de la Horda de Oro reino mongol, cuando estos cayeron fueron el Kanato de Kazan, hasta que en 1552 vino Iván el Terrible y la conquistó para Rusia. Los actuales tártaros son los descendientes de todos ellos.

Desde que Rusia es Rusia, después de tiempos soviéticos, solo dos equipos han salido campeones y no eran de Moscú o San Petesburgo, uno de ellos es el Rubin Kazán. Un club que actualmente está presidido por el alcalde de la ciudad y que comenzó su historia en la primera división en el 2004. Nacido de la familia de los Dinamos (todos los equipos de la policía o fuerzas de seguridad llevaban el nombre de Dinamo), se refunda en 1958 y no es hasta el siglo XXI que logra cosas importantes. Dos campeonatos rusos, una Copa Rusia y dos Supercopas de Rusia, todos conquistados entre el 2008 y 2013.

Andrés Scotti con 64 partidos es el uruguayo que más jugó en este equipo (el tercer sudamericano luego de Cristian Ansaldi y Alejandro Domínguez), lo sigue Guillermo Cotugno con 40 encuentros y Mauricio Lemos con 7.



Mapa de Rusia con algunas de las ciudades que visitará el SKA Khabarovsk.

### CSKA, Dinamo, Lokomotiv, Spartak

**Ciudad:** Moscú

**Entidad territorial:** Ciudad Federal de Moscú

**Distrito Federal:** Central

**Distancia:** 8300 km en auto, 8521 km en tren

**Uruguayos que pasaron:** Pato Sosa (Spartak Moscú), Luis Aguiar (Dinamo)

18 de las 25 ligas disputadas luego de la URSS han sido ganadas por equipos moscovitas. Dice la leyenda urbana que el Pato Sosa alguna vez declaró que lo más complicado de Moscú no es el frío, sino que está todo en ruso. Una gran verdad, la capital de un país que será sede mundialista y que tiene los carteles del metro y las cartas de los restaurantes en cirílico.

El Dinamo surge en 1923 como equipo del Ministerio del Interior. En 1928 el CSKA como el equipo del Ejército Rojo. El Lokomotiv nace también en la década del 20 asociado obviamente a los trabajadores del ferrocarril y el Torpedo Moscú (actualmente en tercera división) como equipo de los trabajadores del sector automot-

vilístico. En 1934 el equipo de los hermanos Starostin con el apoyo de la Unión Comunista de la Juventud se empezaría a llamar Spartak, por aquel famoso esclavo romano Espartaco. Dinamo y Spartak alimentarán una rivalidad brutal.

La distancia entre Jabaróvsk y Moscú es similar a la de Montevideo con Washington, como si un equipo uruguayo jugara la MLS. El Spartak es el último campeón de liga y el más ganador en tiempos rusos con 10 títulos, lo sigue el CSKA con 6 y el Lokomotiv con 2. El Dinamo sin embargo no ha ganado nunca un título desde que existe Rusia, y viene de jugar por primera vez en su historia en la segunda división.

### Arsenal Tula

**Ciudad:** Tula

**Entidad territorial:** Oblast de Tula

**Distrito Federal:** Central

**Distancia:** 8363 km

En 1718 Pedro el Grande fue hasta la ciudad de Tula y le pidió a la familia Demidov que construyera la primera fábrica de materiales bélicos de Rusia. El museo más antiguo y emblemático de la ciudad es el Museo de Armas. En la segunda guerra mundial Tula fue objetivo de las fuerzas alemanas, porque allí era el principal centro de producción de armamento. Por todo lo dicho, un equipo de la ciudad de Tula, necesariamente debía llamarse Arsenal.

Desde su fundación en 1949 han sabido tener varios nombres, y más pena que gloria. En 2011 asume las riendas del club Boris Gryzlov, presidente del Consejo Supremo del partido Rusia Unida, el partido de Putin. Se quedó en primera división por ganar la promoción contra un equipo de segunda. Será la primera vez en su historia que estará dos temporadas consecutivas en la Premier.



## Rostov

**Ciudad:** Rostov del Don

**Entidad territorial:** Óblast Rostov

**Distrito Federal:** del Sur

**Distancia:** 8660 km

**Uruguayos que pasaron:** Omar Pérez, Bruno Silva, Carlos Gutiérrez, Javier Mancini

El Óblast de Rostov fue la zona de frontera entre el principado de Moscú y los tártaros de Crimea. Por esa razón era conocida como los “campos salvajes” y ocupada por cosacos que defendían esa frontera. Actualmente es la frontera con Donetsk y Lugansk, las dos provincias ucranianas, centro del conflicto posterior a la anexión de Crimea por parte de Rusia.

El nombre Rostov es en honor de San Demetrio de Rostov, el apellido “del Don” hace referencia al río Don que cerca de allí desemboca en el mar de Azov, y fue denominado así por Iván IV (para variar). El FC Rostov surge en 1930 como el equipo de la fábrica Rostselmash, dedicada a la construcción de maquinaria agrícola, incluso durante un tiempo el equipo se llamó Traktor Rostov.

El equipo viste completamente de azul con detalles en amarillo, ha tenido unos últimos años bastante buenos. Campeón de la Copa de Rusia en 2014, la última temporada jugó Champions quedando tercero en un grupo con el Atlético, Bayern y PSV.

Carlos Gutiérrez, Omar Pérez y Bruno Silva, todos ellos llegaron al FC Rostov en 2004. Gutiérrez jugó 44 partidos y Omar Pérez 42. Al año siguiente estuvo otro uruguayo, Javier Mancini, proveniente de Wanderers.

## Zenit

**Ciudad:** San Petesburgo

**Entidad territorial:** Ciudad Federal de San Petesburgo

**Distancia:** 8759 km

San Petesburgo fue la ciudad por donde entró el fútbol en Rusia. Pedro el Grande al fundarla en 1703 la denominó “ventana de Rusia hacia el mundo occidental”, fue la capital del Imperio Ruso hasta su caída. Los partidos entre el Zenit y los equipos de Moscú, principalmente CSKA y Spartak son conocidos como el derbi de las dos capitales. En San Petesburgo comenzó la revolución de 1905, que termina con el Zar Nicolás autorizando la creación de la rada (parlamento) y también en 1917 vio los primeros movimientos de la revolución rusa.

El Zenit surge de la fusión de dos equipos: el Stalinets y el Bolshevik. Durante la segunda guerra mundial al equipo lo adquirió la Planta Estatal Mecánica Óptica, que fue dueña hasta 1990. Pero el Zenit que todos conocemos comienza en 2005 cuando la estatal Gazprom compra el equipo. Desde ese momento ganó 4 torneos de liga una Europa League y una Supercopa de Europa (2007-2008).

## FC Tosno

**Ciudad:** Tosno

**Entidad Territorial:** Óblast de Leningrado

**Distrito Federal:** Noroccidental

**Distancia:** 8864 km

El Óblast de Leningrado comprende a San Petesburgo (que supo llamarse Leningrado), pero a diferencia de la segunda capital rusa, no cambió de nombre. Limita con Finlandia y Estonia. Tosno es una ciudad que basa su existencia en su ubicación geográfica, queda de camino entre San Petesburgo y Moscú. Una ciudad de poco más de 36 mil habitantes y que vio nacer al FC Tosno recién en 2013 cuando se fusionan el FC Era y el FC Ruan. El blanquinegro de Tosno surge con la idea de ser el equipo representativo del Oblast de Leningrado en el fútbol ruso.

Tres años en la segunda división le bastaron para conseguir el ascenso por primera vez a la Premier rusa. Habrá derby de Leningrado esta temporada.

Estatua de Jabárovsk.





### FC Krasnodar

**Ciudad:** Krasnodar

**Entidad territorial:** Krai de Krasnodar

**Distrito Federal:** del Sur

**Distancia:** 8928 km

**Uruguayos que pasaron:** Mauricio Pereyra

Krai significa algo que está al margen, en la frontera y el Krai de Krasnodar estaba en la frontera sur del imperio, al borde de donde comenzaba el Imperio Otomano. Catalina la Grande le dio este terreno a las huestes Cosacas del Mar Negro como recompensa por su participación en la Guerra-Ruso Turca del siglo XVIII. En la zona encontramos cosacos, armenios, ucranianos y griegos. Incluso su capital Krasnodar, en los comienzos se llamó Yekaterinodar (Regalo de Catalina), Krasnodar fue puesto por los comunistas y significa (regalo de los rojos)

En 2008 nació el FC Krasnodar, de la mano de Sergey Galitsky, el Henderson de Sochi, dueño de una cadena de supermercados. Salió quinto en la segunda división en 2010, y a pesar de eso la federación rusa lo invitó a participar en la primera división.

Desde el 2013 cuenta con Mauricio Pereyra que por ejemplo en la temporada 2014/2015 fue el goleador del equipo. Esta temporada será la cuarta vez consecutiva que juegue Europa League, nada mal para un equipo de tan solo 9 años.

### Terek Grozny

**Ciudad:** Grozny

**Entidad territorial:** República de Chechenia

**Distrito Federal:** Cáucaso Norte

**Distancia:** 8997 km

**Uruguayos que pasaron:** Facundo Píriz

El Cáucaso ha sido históricamente una región conflictiva, frontera entre el imperio Otomano, los persas y los rusos, en esa franja de tierra entre los mares Caspio y Negro están ubicados actualmente: Georgia, Armenia, Azerbaiyán, Turquía y Rusia. La República de Chechenia es una de las zonas más inestables de Rusia. Desde la caída de la Unión Soviética los movimientos separatistas han tratado de romper los lazos con el gobierno ruso. Grozni es su capital y hogar del hasta el año pasado conocido como FC Terek Grozny. El 9 de mayo del 2004 el presidente de la República de Chechenia Ajmat Kadýrov estaba en el estadio de Grozni cuando estalló una mina terrestre debajo de él.

Ante la muerte del presidente, lo sucedió su hijo, Alú Aljánov (actualmente en el cargo) que también es dueño del equipo de fútbol de Grozni. Para la próxima temporada el equipo pasará de llamarse Terek a Akhmat Grozny, en honor a su padre.

Esta temporada terminó el contrato de Facundo Píriz que desde el 2013 jugó 66 partidos.

### Anzhi Makhachkala

**Ciudad:** Makhachkala

**Entidad territorial:** República de Daguestán

**Distrito Federal:** Cáucaso Norte

**Distancia:** 9023 km

Daguestán es una palabra de origen persa que significa "Tierra de Montañas", y solamente viven 3,6% de rusos. Históricamente territorio persa, llegó a ser independiente entre 1917 y 1920, hasta que las tropas soviéticas la invadieron y la anexaron a la URSS. A orillas del Mar Caspio está su capital Makhachkala, conocida también como Anzhi-Qala (Fortaleza de Perla en cumuco, idioma local), por lo que el FK Anzhi Makhachkala no es otra cosa que "la perla de Makhachkala".

El club toma fuerza cuando en 2011 lo compra el empresario petrolero Suleimán Kerímov, encargado de fichar a Eto'o, Roberto Carlos y al entrenador Guus Hiddink. En los últimos años Kerímov ha reducido el presupuesto del equipo, lo que se ha visto reflejado en su rendimiento deportivo.

Es la mayor distancia que deberá recorrer el FC SKA-Khabarovsk, unas 21 horas en avión para llegar a la capital de la República de Daguestán.

> Felipe Fernández

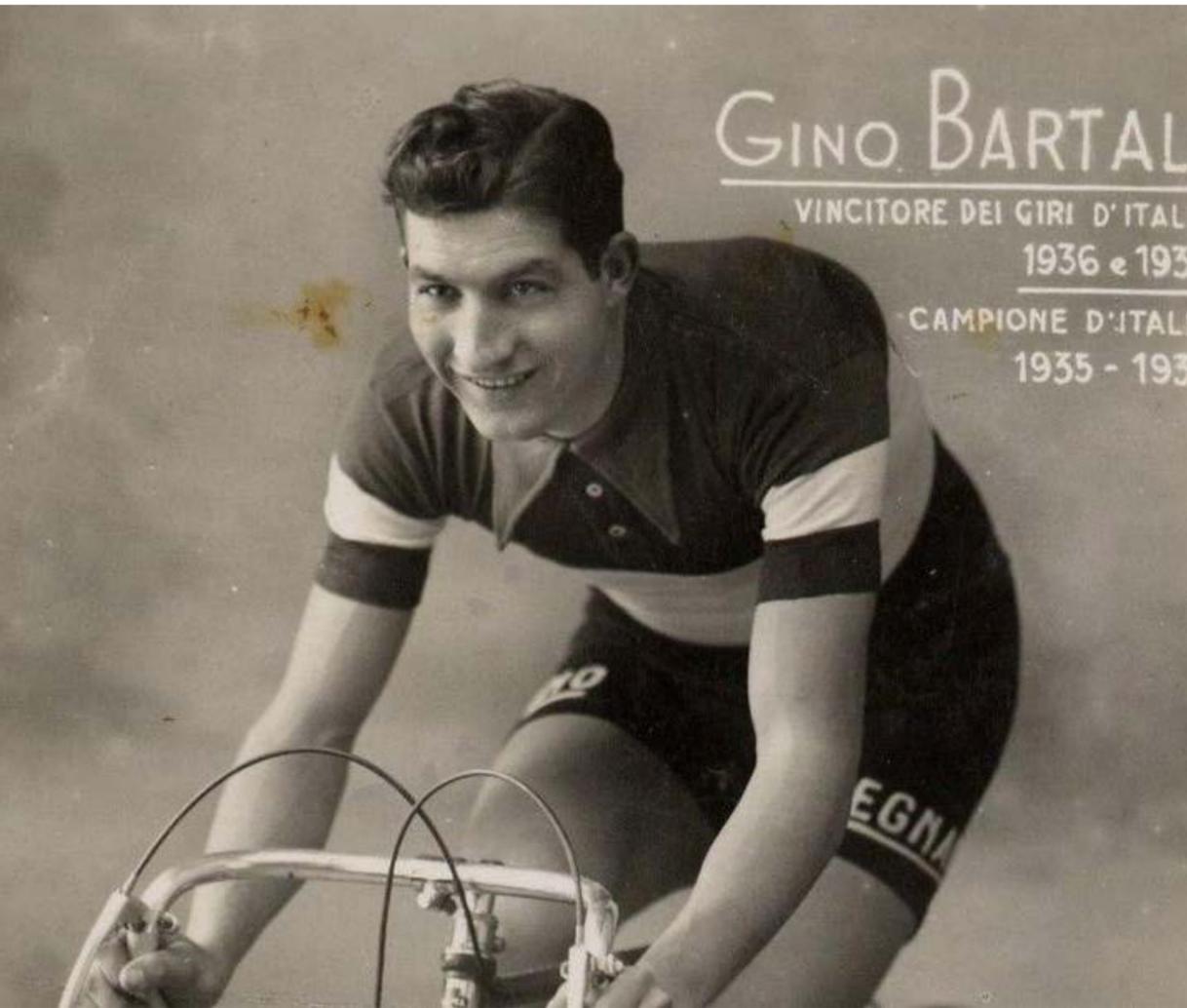
Samuel Eto'o en el Anzhi Makhachkala.





# Los ciclistas llevan su nombre escrito en letras pequeñas

La historia de Gino Bartali, una leyenda en el ciclismo y un héroe en el día a día.



Los ciclistas italianos tienen nombres italianos. Vincenzo Nibali, Marco Pantani y Giacomo Nizzolo no pudieron haber nacido en otro lugar del mundo que no fuera Italia. Uno pronuncia, por ejemplo, Felice Gimondi, y el acento surge solo. No tiene uno por qué saber que fue tres veces ganador del Giro de Italia, de un Tour de France y una Vuelta a España. Felice Gimondi suena a Italia tanto como una Burrata di Corato de Puglia o una Fiore di Zucca en Roma.

Pero los ciclistas no andan con la cédula de identidad, ni siquiera llevan sus nombres en el *maillot* al estilo jugador de fútbol. El nombre suele aparecer debajo del dorsal que llevan, tan chico que se precisa un primer plano del camarógrafo en moto para leerlo. Será por eso que cuesta tanto hacerse un nombre en el pelotón. Pocos trascienden al gran público. Pruebe nombrar cinco ciclistas que no tengan relación alguna con un caso de dopaje por el cual haya acaparado titulares.

Hay otra manera de reconocer a los ciclistas italianos sin necesidad de preguntarles su nombre: suelen ascender de una manera particular. Y son valientes. Una manera de subir caótica, desordenada, parándose en los pedales, balanceándose en la bici, arriesgando más de la cuenta, vaciándose las piernas. Todo eso acompañado de una expresión facial acorde. El italiano suele ser dramático.

Escaladores anónimos es una buena descripción. Entiéndase: anónimos para aquellos que no consumen ciclismo. En Italia sus ciclistas son símbolos nacionales, basta ver la conmoción generada por el reciente

fallecimiento de Michele Scarponi. En la actualidad Vincenzo “el Tiburón” Nibali, en los noventa Marco “el Pirata” Pantani, a finales de los sesenta Felice “el Fénix” Gimondi, y allá entre los años 30 y 50, de cuando se corría con las llantas de las ruedas atadas a los hombros, Gino “el Astuto” Bartali. Mirá que son buenos los italianos para poner sobrenombres.

## Los héroes también pedalean

El ciclismo es un deporte que se presta para el relato épico. Nunca queda claro el orden, si es que el ciclismo inspira a los periodistas, o son las buenas plumas que encuentran en el ciclismo una fuente de inspiración. El hecho es que cualquier relato, por más épico que sea, por más referencias mitológicas que use o sucesos históricos que cite, se queda corto ante la vida de Gino Bartali. Solo para hacer boca: Mussolini lo usó como imagen de la superioridad de la raza italiana, el papa Pío XII lo usó de ejemplo para explicar la carrera contra el comunismo y un presidente italiano le pidió que ganara el Tour para evitar una guerra civil. Y eso sin nombrar su rol en la Italia ocupada por los nazis.

Bartali supo decir alguna vez: “En el bolsillo solo llevo tres carnés: el de Acción Católica, el de la Federación Ciclista Italiana y el carné honorario de mi primer club ciclista, el Águila de Ponte a Ema”. Los hombres son hijos del tiempo que les toca, pero lo cierto es que hay maneras y maneras de ser hijo. Profundamente católico, quiso el azar (o los designios divinos, para dejar contento al bueno de Gino) que Bartali comenzara a trabajar de chico ayudando en un taller de bicicletas en su Ponte a Ema natal, en Florencia, plena Toscana. No tardó en subirse a una, y empezar a destacar en las competencias juveniles. Con solo 22 años ganó su primera grande, el Giro de 1936. Volvería a repetirlo al año siguiente y, como si fuera poco, 10 años después, ganando su tercer Giro en 1946.

Con dos Giro en su palmarés, llegó el Tour de 1938, una victoria que sería usada por la maquinaria propagandística del fascismo italiano. Con consignas como “Mussolini mandó ganar y Bartali obedeció”, Il Duce vio en esa victoria la demostración de que los italianos también eran una raza superior.

Bartali debió aceptar los reconocimientos de Mussolini, pero jamás adhirió a su causa, ni mostró entusias-



## Palmarés de Gino Bartali

**3 Giro de Italia**  
(1936, 1937 y 1946)

**2 Tour de France**  
(1938 y 1948)

**4 Campeonatos de Italia en ruta**  
(1935, 1937, 1940 y 1952)

**4 Milán-San Remo**  
(1939, 1940, 1947 y 1950)

**3 Giro de Lombardía**  
(1936, 1939 y 1940)

mo alguno. Se dedicó a cumplir con lo imprescindible, no eran tiempos de tolerancia de opiniones. En ese mismo año se aprobó en Italia la primera ley racial. Si bien la situación de los judíos nunca llegó a ser como en Alemania, estas leyes sentaban un precedente de lo que podría ocurrir años después. En 1940 Italia declaró la guerra a las Fuerzas Aliadas y en 1943 los aliados desembarcaron en Sicilia. Los nazis respondieron invadiendo el norte de Italia, por lo que la bota quedó dividida en dos: de Roma al norte los nazis, al sur los aliados.

Esos eran los tiempos que le tocaban vivir a Bartali, cuando en 1943 el cardenal de Florencia, Azobispo Elia Dalla Costa, le hizo una propuesta al ciclista: unirse a una red secreta que buscaba proteger y ayudar a salir del país a los judíos. Bartali tuvo la oportunidad de unir sus tres carnés en una sola acción: pedalear para salvar vidas, literalmente. La organización se llamaba Delegación de Asistencia a Emigrantes Judíos (DELASEM)

y básicamente funcionaba ocultando a los hebreos en casas particulares o monasterios, mientras que por otro lado les otorgaba papeles falsos para poder salir del país.

Bartali era el encargado de conectar el centro de operaciones desde donde salían los documentos, con los lugares donde se ocultaban las personas. Escondidos en su asiento de bicicleta o dentro del tubular, Bartali pedaleaba entre Florencia y Asís (177 km) o Terontola (115 km) el centro de operaciones de DELASEM. A ojos de las autoridades era un ciclista entrenando, y no cualquier ciclista, uno de los más grandes del momento. Hablamos de un país que tiene un santuario dedicado a los ciclistas. Nadie se atrevía a molestar el entrenamiento de un campeón.

Se calcula que DELASEM salvó a unos 9000 judíos. Bartali incluso escondió en su propia casa a una familia amiga. Eran tiempos donde las autoridades alemanas pagaban 5 mil liras por judío entregado, y no es necesario contar el castigo a aquellos considerados traidores por salvar hebreos. Bartali siempre creyó que hizo lo que había que hacer: su deber como buen cristiano, nada más que eso. Cuenta su hijo Andrea: "Cuando le pregunté por qué no podía compartir su historia, me dijo: 'Debes hacer el bien pero no debes hablar de eso, si lo haces, estás tomando ventaja de las desgracias ajenas para tu propio beneficio'".

*Yo quiero que me recuerden  
por mis logros deportivos.  
Los héroes reales son otros,  
aquellos que sufrieron en su alma,  
su corazón, su espíritu, su mente,  
por sus seres queridos.  
Ellos son los héroes reales.  
Yo soy solo un ciclista*

Gino Bartali

Con la guerra finalizada, las carreras se reanudaban y los problemas seguían. En 1947 el Papa Pío XII, desde su balcón de San Pedro y en medio de un discurso contra los peligros del comunismo, expresó: "La dura prueba de la que habla San Pablo ya está en marcha. Es la hora del esfuerzo intenso. Mirad a vuestro Gino Bartali, que ha ganado tantas veces la ansiada maglia. Corred como él en este campeonato ideal". Otra vez usado como herramienta política, y no sería la última.

Julio de 1948, el Tour de ese año estaba complicado para Bartali, llegaba el momento de los Alpes, etapas de muchos ascensos y muy desgastantes. El italiano estaba séptimo a 21 minutos del líder. Mucha distancia, demasiada. El 14 de julio, día emblemático en Francia si los hay, a la salida del parlamento de Roma, recibía cuatro tiros el secretario general del Partido Comunista Italiano, Togliatti. Terminó sobreviviendo, pero las primeras horas luego del atentado fueron de levantamientos populares en Italia, y esa jornada finalizó con 16 muertos.

Esa misma noche el presidente del Consejo de Ministros, el democristiano De Gasperi, llamó a Bartali y le preguntó si no podría ganar la etapa del día siguiente, ya que eso tranquilizaría los ánimos. El ciclista italiano cumplió su deber, como el buen cristiano que era. Cuentan que subía los Alpes como si en la cima de la montaña estuviera el cielo, la salvación. Ganó tres etapas, de las del ciclismo de antes, cuando una jornada podía durar hasta 10 horas. Pasó de estar 21 minutos por detrás del líder, a vestirse de amarillo en París con 26 minutos de ventaja sobre el segundo, la mayor distancia establecida en la historia. Bartali fue el ciclista que impidió la guerra civil en Italia, y el que piense que se exagera que vaya a las crónicas del momento.

Gino Bartali falleció en el 2000, de sus acciones durante la guerra se supo muchos años después, cuando su hijo decidió que era tiempo de contar lo ocurrido. En su tumba no hay medallas ni trofeos, esos son bienes terrenales que en este plano deben quedarse. Tampoco hay ninguna frase, solamente su nombre. Los ciclistas solo llevan su nombre escrito bien chiquito, debajo de su dorsal.





# La copa del sur

**Nueva Zelanda, único equipo del hemisferio sur que participó de la Copa América 2017, se llevó el título por amplia diferencia sobre la embarcación de Estados Unidos, el Team Oracle. Repasamos la historia de esta competencia y el desenlace de la edición actual.**



El timonel Peter Burling toma champagne de la Copa.

Y al final se levanta el trofeo deportivo más viejo del mundo. Después de años de preparación y de perfeccionamiento del barco. Después de millones de dólares de inversión y de soportar las más duras condiciones climáticas para entrenar y competir en el océano. La Copa de las Cien Guineas encuentra finalmente un nuevo dueño o se mantiene con su dueño anterior, como desde aquella primera vez en 1851.

Por aquel entonces, ni siquiera se la llamaba Copa América y solamente era el premio para el yate que ganara la regata de la Copa de la Reina celebrada durante la Gran Exposición de Londres. Fue el marqués de Anglesey, Henry William Paget, quien acudió a la joyería Garrard & Co. y se llevó el trofeo valuado en 100 guineas de oro, para donar al Real Escuadrón de Yates, club organizador de la regata. La expectativa de que un barco de bandera del Reino Unido ganara la regata se diluyó cuando la goleta “América” le dio un paseo de proporciones históricas a los 14 barcos locales. Cuenta la historia que cuando la reina Victoria preguntó quién venía primero, la respuesta fue “América”. Pero cuando preguntó qué barco venía segundo, la respuesta fue “Su majestad, no hay segundo”. El recorrido, una vuelta a la isla de Wight en el Canal de la Mancha, fue completado primero por los tripulantes del Yacht Club de Nueva York. Como premio se llevaron el mencionado trofeo, cuyo nombre pasó a ser Copa América, en homenaje al barco ganador, armado por John Cox Stevens, primer comodoro del Yacht Club neoyorquino.

Casi 20 años después, en 1870, se llevó adelante la primera defensa del trofeo. Los de Nueva York ganaron esa y todas las defensas hasta la de 1980 inclusive. Durante más de 100 años defendieron el trofeo con éxito en 24 oportunidades, hasta que en 1983 el Australia II, desafiante proveniente de la ciudad de Perth, consiguió el título. Nunca más la Copa de las Cien Guineas volvió a Nueva York, pero sí ha pasado por San Diego (EEUU), San Francisco (EEUU), Perth (Australia), Ginebra (Suiza) y Auckland (Nueva Zelanda). Curiosamente los creadores del trofeo, los representantes del Reino Unido, jamás lo han ganado en las 35 ediciones. En el largo camino, el diseño de los barcos ha cambiado de monocasco a trimarán y llegó hasta los catamaranes voladores que se utilizan actualmente. En esta modalidad, la principal innovación es que los barcos “vuelan” o “foilean”, navegando a altas velocidades mientras sus cascos no tocan el agua.

## El equipo ganador

**Glenn Ashby** - Skipper / Trimador del ala



Australiano. Medallista de plata en Beijing 2008 en la clase Tornado. Múltiple campeón mundial en Tornado, A-Class y Fórmula 18.

**Peter Burling** - Timonel



Neozelandés. Medallista de plata en Londres 2012 y campeón olímpico en Río 2016 en la clase 49er. Múltiple campeón mundial en 49er y 420.

**Blair Tuke** - Controlador de vuelo / Ciclista



Neozelandés. Medallista de plata en Londres 2012 y campeón olímpico en Río 2016 en la clase 49er junto a Burling. Múltiple campeón mundial en 49er.

Los otros tres miembros de la tripulación, todos “ciclistas”, fueron rotativos. La web oficial del equipo presenta a los siguientes: Andy Maloney, Carlo Huisman, Gilberto Nobili, Guy Endean, Joe Sullivan, Josh Junior, Sam Bell, Simon Van Velthooven



### Formato de disputa

La Copa América es un “match race” entre dos embarcaciones. Así lo establece su reglamento, el “Deed of Gift”. Sin embargo, para determinar quién será el retador del campeón defensor, se realiza la Copa Louis Vuitton. En 2017 participaron en esta competencia seis embarcaciones que navegaron en las aguas de Hamilton, Bermudas: Estados Unidos, Nueva Zelanda, Suecia, Japón, Gran Bretaña y Francia. El equipo Oracle de EEUU tomó parte de dicha competencia en su fase de todos contra todos, pero no participó de semifinales y finales, debido a que las mismas resolverían quién sería su rival en la Copa América. La buena actuación del equipo estadounidense, le valió el primer lugar del grupo cuyo premio era alcanzar un punto de ventaja para la definición de la Copa.

Detrás de EEUU quedaron el Emirates Team de Nueva Zelanda, el Land Rover BAR de Reino Unido, Artemis Racing de Suecia, Softbank Team de Japón y Groupama Team de Francia. Los neozelandeses eligieron a los británicos como rivales para las semifinales, por lo que Suecia y Japón se vieron las caras en la otra llave. Francia quedó eliminado por terminar en la última posición. La final de la Copa Louis Vuitton fue disputada entre los equipos de Nueva Zelanda y Suecia, con victoria de cinco regatas a dos para los kiwis. Eso les valió el derecho de retar al Team Oracle, campeón defensor.

La Copa América se disputó entre el 17 y el 26 de junio y terminó con ocho victorias para Nueva Zelanda y una para el Oracle, cerrando un marcador de 7-1 para los del sur que comenzaron con -1 punto debido a la victoria estadounidense en el grupo de la Louis Vuitton.

### A volar mi vida

*Con la ayuda de un velerista olímpico uruguayo, ingeniero y diseñador de barcos que trabajó en la actual edición de la Copa América, conocimos cómo vuelan los catamaranes en la Fórmula 1 de la vela.*

Cómo explicarnos a nosotros, los que no fuimos criados en el mundo de la náutica, qué fuerzas operan sobre un barco que vuela. Cómo entender que solamente impulsados a vela pueden alcanzar los 90 kilómetros por hora y que, a esas velocidades, algunos accidentes ya se han cobrado vidas humanas. Horacio Carabelli es uruguayo. Como velerista fue campeón mundial juvenil de la clase Snipe en dos oportunidades. En una de ellas junto a Luis Chiapparro, actual entrenador de Lola Moreira. Además representó a nuestro país en los Juegos Olímpicos de 1988. Luego emigró a Brasil y estudió ingeniería mecánica en la Universidad Federal de Santa Catarina. Su carrera profesional fue combinada con su pasión y es además diseñador de barcos. Fue así que llegó a su máximo logro deportivo. En la edición 2008-2009 de la Volvo Ocean Race, la vuelta al mundo a vela, Carabelli trabajó en el diseño del Ericsson 4 y fue tripulante de dicho velero que finalmente ganó la competencia.

Ahora, en la edición 2017 de la Copa América trabajó para el equipo francés Groupama como coordinador de los dibujos de producción del barco y en su construcción. No fue su primera experiencia a este nivel, ya que entre 2012 y 2013 trabajó para el Artemis Racing de Suecia y luego entre 2013 y 2015 lo hizo para Luna Rossa de Italia. El equipo tano se preparaba para la edición 2017 de la Copa América, pero finalmente se retiró por diferencias con el Team Oracle que realizó polémicos cambios a la regla de este certamen.

Si bien los elementos principales del barco, como por ejemplo los cascos y las estructuras que los unen, son de diseño único, eso no significa que todos los barcos sean iguales. “No es para todos lo mismo porque cada equipo tiene que construirlo. A vos te dan un juego de planos y a partir de eso tenés que construir tus propios elementos. Ahí hay un desafío que es el de construir esto lo más liviano posible dentro de las reglas. Cada uno tiene su forma y el que construye más gana experiencia y puede hacerlo mejor”, cuenta el uruguayo.

### Diseños de las orzas

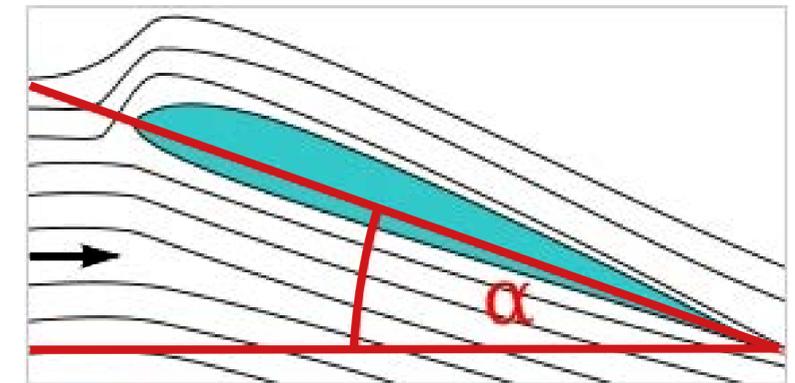
Con paciencia y algunos dibujos improvisados en su computadora, Carabelli nos explicó desde su casa en Brasil de qué forma se equilibran las fuerzas para permitir a estos catamaranes navegar a altas velocidades y hacerlo sin que sus cascos toquen el agua.

La explicación empieza así: “Las orzas tienen una cierta superficie y un perfil hidrodinámico. Cuando este perfil se empieza a mover a través del agua comienza a crear una cierta fuerza de empuje vertical. Cuando aumenta la velocidad, como esa fuerza vertical es potenciada al cuadrado de la velocidad del barco, con cierto ángulo de ataque superás la resistencia de esas 3 toneladas de peso del barco y en ese momento se levanta”. Es natural por lo tanto, que en términos de diseño y desarrollo las orzas tengan gran preponderancia. Carabelli cuenta que el ángulo de apertura de las orzas es muy importante. La de Nueva Zelanda tenía un segundo quiebre para un mayor ángulo de apertura, ya que la regla marca que la orza debe entrar en un círculo de 4,20m de radio. La dificultad radica en encontrar el ángulo justo. “Cuando vos abris el ángulo, el barco se torna muy inestable”, dice Horacio.

Pero para hacerlo más sencillo, lo ejemplificamos con imágenes. Carabelli dibujó para nosotros las fuerzas de empuje que mantienen al barco en movimiento en un frágil equilibrio. Los principios de la física y el desarrollo tecnológico aplicado a la náutica, llevan a estos barcos solamente impulsados por el viento, a velocidades de más de 90 km/h.



Horacio Carabelli.



Ángulo de ataque.  
La flecha negra es el flujo del agua.

**1** “Tenés una fuerza lateral que es producida por el viento en el ala (vela) y esa ala produce un empuje que no es solo lateral sino también al avance en el sentido longitudinal. El equilibrio está dado entre esa fuerza lateral producida por el ala, compensada por el peso del barco que empieza a apoyarse en los foils del lado de sotavento”, explica Horacio. La orientación del barco en relación al viento es uno de los factores más importantes que se deben regular de forma apropiada en cualquier clase de velero para conseguir la mayor velocidad posible.

**2** El peso del barco, de más de tres toneladas, lo empuja hacia el agua. Simplemente una consecuencia de la ley de gravedad. Como explicó Carabelli, ese peso está apoyado en el foil de sotavento.

**3** Este es el daggerboard foil de sotavento. También llamados orzas son el elemento clave en este equilibrio. Los principios físicos que elevan al barco son los mismos que los de las alas de los aviones. El foil es curvo en su capa superior y plano en su capa inferior. Cuando se alcanza la velocidad adecuada (10 nudos = 18,52 km/h), la presión del agua en la parte superior del foil se reduce y el barco se eleva. A velocidades más bajas, el barco no puede volar. Su ángulo de ataque (ángulo de inclinación de la orza en relación al agua que viene de frente) es un valor esencial para el equilibrio que también es comandado desde el barco.

**4** Cuando el viento llega desde una dirección, se utiliza la orza que está del lado opuesto. Pero cuando el barco vira y el viento es recibido desde el otro lado, sistemas hidráulicos ayudan a bajar la orza que antes estaba fuera del agua y a elevar la que estaba baja.

**5** La tripulación del barco, mediante un bombeo con tracción a sangre, carga los sistemas hidráulicos que permiten “trimar” el ala (corregir posición de la vela) y regular el ángulo de ataque de las orzas. Mientras que la mayoría de las tripulaciones lo hicieron a fuerza de brazos, Nueva Zelanda obtuvo grandes réditos de su sistema a pedal con bicicletas fijas en tándem. Una de las grandes diferencias de desarrollo para conseguir el título. Con mayor poder en sus sistemas hidráulicos, Nueva Zelanda llevaba un mejor control sobre los elementos claves para el equilibrio y aceleración del barco. ¿Por qué los demás equipos no lo utilizaron? Algunos afirmaron haberlo considerado, pero ninguno dio el paso al frente como lo hicieron los kiwis.





6

El 6º elemento clave para este equilibrio es la inclinación del barco. El mismo debe ir aporado (la popa más elevada que la proa) y, de ser posible, inclinado a barlovento (dirección desde la que viene el viento). Así lo explica Carabelli: “La diferencia de velocidad entre tener el barco escorado a barlovento o tenerlo un grado escorado a sotavento es 2 nudos (3,7 km/h). Es tan importante eso, que el resto de la flota claramente no lo consiguió hacer como Team NZ. Luego de cada maniobra el barco estaba escorado a barlovento y muy aporado”. La imagen de arriba es un claro ejemplo.

7

Como recordatorio de lo frágil que es este equilibrio, en la Copa Louis Vuitton, instancia clasificatoria para la Copa América, una maniobra del equipo británico generó una respuesta apresurada de los kiwis que no pudieron hacerlo bien y perdieron el control del barco (ver foto). El resultado fue catastrófico y pudo haber sido peor. Fue el fin de esa regata y Nueva Zelanda tuvo que poner a trabajar a todos sus constructores que se encontraban en Bermudas para que dos días después pudieran volver al agua. En un accidente similar, perdió la vida Andrew Simpson, velerista olímpico británico que en 2013, en la bahía de San Francisco, murió en un entrenamiento. Sufró heridas en cabeza, cuello y pecho y quedó atrapado inconsciente bajo el agua cuando su barco se dio vuelta.



Como recordatorio de lo frágil que es este equilibrio, en la Copa Louis Vuitton, instancia clasificatoria para la Copa América, una maniobra del equipo británico generó una respuesta apresurada de los kiwis que no pudieron hacerlo bien y perdieron el control del barco (ver foto). El resultado fue catastrófico y pudo haber sido peor. Fue el fin de esa regata y Nueva Zelanda tuvo que poner a trabajar a todos sus constructores que se encontraban en Bermudas para que dos días después pudieran volver al agua. En un accidente similar, perdió la vida Andrew Simpson, velerista olímpico británico que en 2013, en la bahía de San Francisco, murió en un entrenamiento. Sufró heridas en cabeza, cuello y pecho y quedó atrapado inconsciente bajo el agua cuando su barco se dio vuelta.



### Llévame en tu bicicleta

Carabelli nos explicó algunas ventajas que tuvo el equipo ganador gracias a su diseño: “Las bicicletas fueron un desarrollo que daba 30% más de producción de energía. Esa es la diferencia entre los que lo hacen a mano o en bicicleta. Ellos lo adecuaron bastante bien porque no era algo tan evidente poner las bicicletas en la forma que lo hicieron. No era algo seguro de que funcionara. Pero la gran ventaja de tener las bicicletas era tener las manos libres. Esa ventaja se capitaliza porque cuando vos volás estos barcos, precisás tener un control del ángulo de ataque de la orza y en el caso de las bicicletas, el control de esta orza lo tiene un tripulante. Eso ya le permite al timonel mayor concentración en visualizar la cancha, preparar la largada, observar la maniobra. Es una distracción menos. Para comandar ese ángulo, todos los equipos tenían un piloto automático para el vuelo. Vos tenés un sensor que a través de una computadora de a bordo te da la altura del barco cuando vuela. Si ese sensor está conectado al piloto automático, él va controlando el ángulo de ataque del foil para mantener esta altura constante.

Ese movimiento del apéndice lo hace en milisegundos, abriendo y cerrando una válvula. La regla no permite que el comando de un apéndice sea automático, por lo que tiene que mediar un comando humano para volar el barco. Pero si vos lográs una interfaz entre el humano y un piloto automático, o sea que el piloto te de una señal y vos acompañes esa señal, el comando pasa a ser manual, pese a que el input (la orden) llega al hombre por vía del sensor. En ese sentido, los que operaban a mano tenían una luz que te marcaba cómo tenías que reaccionar para volar el barco a una altura constante. Pero cuando el timonel tiene que preocuparse de hacer eso, la capacidad de reacción es puramente inferior a la que tiene una persona 100% dedicada a ese comando. El Team NZ logró tener una persona para eso, que era el tercer ciclista. Peter Burling timoneaba el barco exclusivamente. Consiguieron un mejor reparto de las tareas. En estas regatas lo crítico es volar constantemente porque cuando subís y bajás, perdés velocidad de inmediato. Eso les daba una diferencia a los de Nueva Zelanda, una ventaja a la hora de maniobrar para no dejar de volar”.

# Los beneficios de nuestros asociados



El Club de Socios de PDA te ofrece un mundo de sensaciones. Esta revista, *La Fatídica* es el retorno periodístico de esa cuota mensual que ustedes, nuestros socios, abonan. Sin embargo, buscando mayores beneficios y un buen retorno para ustedes, PDA salió a buscar más amigos, comercios amigos.

Son ellos los que hoy les brindan a todos ustedes descuentos y hasta incluso servicios gratuitos, para que todo aquel que tenga su carné de socio pueda disfrutar.

Una vez más agradecemos a todos aquellos que creen en esta iniciativa. Gracias a usted, querido/a socio/a y gracias a todas aquellas marcas y comercios que se sumaron a nuestra propuesta desde el principio.

Los invitamos a ustedes, si tienen algún negocio o emprendimiento, a formar parte de nuestros beneficios.

Simplemente comuníquese por mail a [contacto@pordeciralgo.com.uy](mailto:contacto@pordeciralgo.com.uy)

Por Decir Algo



**FINISTERRE BAR**  
**10%**  
de descuento  
en todas las  
consumiciones



**DUSHA FT**  
**15%**  
de descuento  
en entrenamiento  
funcional



**BRECHA  
BAR Y CAFÉ**  
**10%**  
de descuento  
en todas las  
consumiciones



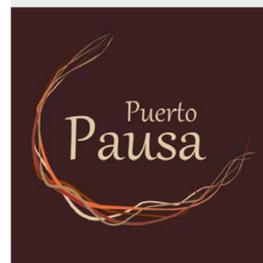
**PRODUCTO RETRO**  
**10%**  
de descuento  
en tu compra



**STARBOX  
URUGUAY**  
**15%**  
de descuento  
en todos los  
envíos



**DE ZURDA FOOTBALL  
SPORTWEAR**  
**10%**  
de descuento  
en todas las  
compras



**PUERTO PAUSA  
CAFÉ Y RESTÓ**  
**10%**  
de descuento  
(5 % de L a V,  
10% sábados)



**LOS QUERUBINES  
CERVECERÍA**  
**10%**  
de descuento  
(lunes y  
martes)



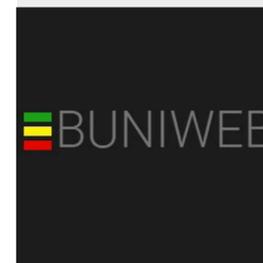
**RAFIKI RESTO BAR**  
**10%**  
de descuento  
en todas las  
consumiciones



**CLUB LORENZOTTI  
TENIS DE MESA**  
**15%**  
de descuento  
en clases  
particulares



**CENTRO DE MEDICINA  
DEL DEPORTE Y EL  
EJERCICIO**  
**25%**  
de descuento



**BUNIWEB**  
**10%**  
de descuento  
en diseño y  
armado de tu  
página web



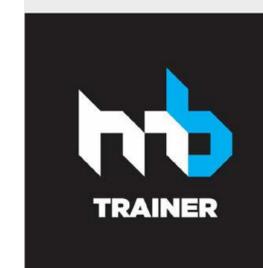
**OWAY**  
**15%**  
de descuento  
en indumentaria



**CLETA**  
Comprando  
una cartera, te  
llevás un  
**protector**  
de celular gratis



**EL CANTERO  
ENTRENAMIENTOS**  
Primer  
**mes gratis**  
y luego 20% de  
descuento



**MB TRAINER**  
**10%**  
de descuento  
en seguimientos  
online



**SUPER HÁBIL**  
**10%**  
de descuento  
en todos los  
productos  
(excepto ofertas)



**BAR DUBLÍN**  
**10%**  
de descuento  
en todas las  
consumiciones



**DEIMO**  
**10%**  
de descuento  
en ropa de invierno  
(Mínimo 10 equipaciones)



**MVD TEACHERS**  
**15%**  
de descuento  
en cursos anuales