



# COLOMBIA! ES PASIÓN!

WIE EINE GENERATION KOLUMBIANISCHER RADRENNFAHRER  
DIE TOUR DE FRANCE EROBERTE UND EINE GANZE NATION BEFLÜGELTE

MATT RENDELL

**COLOMBIA!**  
**ES PASIÓN!**

MATT RENDELL

# COLOMBIA! ES PASIÓN!

WIE EINE GENERATION KOLUMBIANISCHER  
RADRENNFAHRER DIE TOUR DE FRANCE EROBERTE  
UND EINE GANZE NATION BEFLÜGELTE

*Aus dem Englischen von Olaf Bentkämper*



Die Originalausgabe dieses Buches erschien unter dem Titel  
»Colombia Es Pasión! – The Generation of Racing Cyclists Who  
Changed Their Nation and the Tour de France« bei  
Weidenfeld & Nicolson, London, einem Imprint der Orion  
Publishing Group Ltd, London.

© Matt Rendell 2020

Gemäß UK Copyright, Designs and Patents Act 1988  
ist Matt Rendell der Urheber dieses Werkes.

Matt Rendell:  
Colombia Es Pasión! – Wie eine Generation kolumbianischer  
Radrennfahrer  
die Tour de France eroberte und eine ganze Nation beflügelte

Aus dem Englischen von Olaf Bentkämper  
© der deutschsprachigen Ausgabe: Covadonga Verlag 2020  
Covadonga Verlag, Spindelstr. 58, D-33604 Bielefeld  
ISBN (Print): 978-3-95726-048-2  
ISBN (E-Book): 978-3-95726-051-2

Umschlaggestaltung: Matt Thame @ Studio Auto  
Umschlagfotos: Foto Roth & Roth  
Portraitfoto des Autors: © Gary Imlach  
E-Book-Herstellung und Auslieferung: readbox publishing,  
Dortmund, [www.readbox.net](http://www.readbox.net)

Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit

ausdrücklicher Genehmigung des Verlags.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Covadonga ist der Verlag für Radsportliteratur.  
Besuchen Sie uns im Internet: [www.covadonga.de](http://www.covadonga.de)

Für Ana Marín

... hasn't the point  
Of all this new construction been to provide  
A protected medium for the exchanges each felt of such vital  
Concern, and wasn't it now giving itself the airs of a palace?  
And yet her hair had never been so long.

*John Ashbery, »Clepsydra«*

# Inhalt

Einleitung: Eine Veränderung des Klimas

- 1 Kalte Energie
- 2 Colombia Es Pasión!
- 3 Darwins Papagei
- 4 Zimmermänner und ihre Söhne
- 5 Gegen den Strich
- 6 In die Zukunft
- 7 Lotterie
- 8 Radwechsel
- 9 Ein glücklicher Mann
- 10 Wiedergeboren
- 11 Zwei Sekunden
- 12 Einsatzbezogene Regeln
- 13 Der Agrarbotschafter
- 14 Alltäglicher Schmerz



## Fotostrecke

- 15 Schnelle Beine
- 16 Annäherung
- 17 Der Junge, der zu schnell erwachsen wurde
- 18 Keine Atempause
- 19 Gelb
- 20 Auswanderergeschichten
- 21 Thronfolge
- 22 Ewige Gärtner
- 23 Chiaroscuro
- 24 Tsantsøn Kauyi

Danksagung

Quellen

## **Einleitung:**

# **Eine Veränderung des Klimas**

Gewaltige Hagelkörner prasselten auf den harten Erdboden. Grelle Blitze machten die Nacht zum Tag – 73.700 von ihnen waren es an einem ausnehmend stürmischen Samstag, der nationalen Wetterbeobachtung zufolge. Und zwischen den Stürmen war die Hitze so intensiv, dass der Himmel selbst aus Feuer gemacht zu sein schien. Am Tag, als die Tour de France 2019 die Alpen erreichte, wurde für 80 der 96 französischen Festland-Départements eine Unwetterwarnung ausgegeben. Am Tag darauf schlossen, 35 Kilometer vom Etappenziel in Valloire entfernt, Schlammlawinen rund hundert Touristen ein, während in Paris die Shoppingwilligen auf den Champs-Élysées bei 42 Grad schmorten.

Es war ein Sommer der Extreme.

In Saint-Jean-de-Maurienne aber, zum Start der 19. Etappe, begrüßte ein blauer Himmel die Fahrer und hing 85 Kilometer lang über ihnen. Lediglich hoch oben auf dem Col de l'Iseran verloren die Schatten ein wenig von ihrer Schärfe. Dunkle Wolken brauten sich jenseits des Passes zusammen, aber da noch 44 Kilometer zu fahren waren, hatte Egan Bernal ganz andere Dinge im Kopf.

Bernal, der jüngste Fahrer im Feld der Tour, hatte im März die achttägige Fernfahrt Paris-Nizza gewonnen und anschließend bei der Katalonien-Rundfahrt den dritten Platz belegt. Danach war er ins weit entfernte Kolumbien zurückgekehrt, um sich in der Höhe auf den Giro d'Italia vorzubereiten. Doch am Samstag, dem 4. Mai,

traf ihn in Andorra im übertragenen Sinne ein Donnerschlag, als er auf der Abfahrt vom Port d'Envalira stürzte. Er wusste sofort, dass er nicht nach Italien fahren würde.

Hinter ihm im Wagen fuhr sein Trainer Xabier Artetxe.

»Als ich bei ihm ankam, saß er auf der Straße. Er sagte: ›Xabi, es tut mir leid. Das Schlüsselbein ist gebrochen.« Er erwähnte den Giro nicht einmal. Abends, noch bevor er sich dem Eingriff unterzog, wollte er ein Trainingsprogramm besprechen, das ihn zur Tour de France in Topform bringen würde. Unser Ziel war, so stark wie möglich in die letzte Tour-Woche zu gehen.«

Auf dem Iseran hielt sein Teamkollege Wout Poels das Tempo hoch, sodass sich die Gruppe der Favoriten wie ein sauber genähter Saum auseinanderzog, während weiter hinten die Nähte aufplatzten und ein Fahrer nach dem anderen abreißen ließ. Ein anderer Teamkollege, Geraint Thomas – der amtierende Tour-Sieger –, versteckte sich in Poels' Windschatten. Dahinter folgte Egan und hinter ihm wiederum ein Knäuel, das es irgendwie zu lösen galt.

Julian Alaphilippe hatte die Saison nicht damit zugebracht, sich nach und nach auf die hohen Anforderungen der großen dreiwöchigen Landesrundfahrten vorzubereiten. Er hatte das ganze Frühjahr über explosive, hart umkämpfte Etappen und Eintagesrennen gewonnen. Dann war er zur Tour gekommen und hatte zwei verwegene Etappensiege geholt, ohne sich auch nur im Geringsten um das Prinzip der ökonomischen Fahrweise zu scheren, das nach gegenwärtig herrschender Meinung unerlässlich war für den Erfolg bei einer Grand Tour. Er war so stark, dass die Frage aufkam: Könnte die gegenwärtig herrschende Meinung womöglich irren?

Ja, 24 Stunden zuvor hatte er auf dem Col du Galibier Anzeichen von Schwäche gezeigt und ein paar Sekunden hinter seinen Rivalen

den Pass überquert, aber auf der langen Abfahrt nach Valloire hatte er wieder zur Gruppe aufgeschlossen und vor dem Start der 19. Etappe lag er in der Gesamtwertung weiterhin eine Minute und 30 Sekunden vor Egan Bernal, Geraint Thomas folgte weitere fünf Sekunden dahinter. Thomas und Bernal waren in der Überzahl und mussten diesen Vorteil nutzen, allerdings ohne dass andere von ihrer Arbeit profitierten. Aber wie? Würde es ihnen an diesem Tag nicht gelingen, Alaphilippe zu distanzieren, und das deutlich, hätte er alle Chancen, die Tour zu gewinnen.

Bei einer Steigung von 9,3 Prozent und 43,4 noch zu fahrenden Kilometern machte Geraint Thomas sich auf, um diese Frage zu beantworten: Er ging an Poels vorbei und zog davon. Egan scherte zur Seite aus, lockte Alaphilippe nach vorn und schlüpfte an dessen Hinterrad. Von dort aus sah er zu, wie sich der nächste Abschnitt des Rennens entfaltete.

Der Österreicher Gregor Mühlberger führte seinen deutschen Teamkollegen Emanuel Buchmann und die anderen Favoriten zurück an Thomas' Hinterrad. Dann stahl sich der Niederländer Steven Kruijswijk vorbei und schaute sich um, so als wollte er eine Reaktion provozieren. Thomas beschleunigte, Mühlberger setzte erneut nach – und dann tat sich ein Stück weiter hinten eine Lücke auf.

Auf den Pedalen stehend, sein Rad hin- und herwuchtend, ist Alaphilippe in Schwierigkeiten.

Egan weicht nach rechts aus, beschreibt einen großen Bogen um das sich abmühende Gelbe Trikot und schließt im Nu zu Buchmann auf. Mühlberger, Thomas und Kruijswijk schauen sich einer nach dem anderen um – und Bernal tritt erneut an.

Noch immer im Sitzen schießt er an Kruijswijk vorbei. Um die Lücke zu schließen, geht der Niederländer für zwölf mühsame

Pedalumdrehungen aus dem Sattel. Dann setzt auch er sich und blickt hinab, um den Schmerz zu verbergen – und ergibt sich. Die Anstrengung hat ihn tief in die Sauerstoffschuld gebracht. Mit nur geringer Bewegung des Oberkörpers fährt Egan Bernal davon. Es sind noch 42,5 Kilometer zu fahren auf der Etappe, fünf bis zum Gipfel des Iseran.

Auf den folgenden vier Kilometern geht er an den stärksten Fahrern aus der ehemaligen Ausreißergruppe vorbei – an namhaften Siegfahrern wie Vincenzo Nibali, Simon Yates, Warren Barguil und seinem Landsmann Rigoberto Urán. Manche können ihm einen Moment lang folgen, alle müssen schließlich abreißen lassen. Er geht allein über den Col und sichert sich die Zeitbonifikation von acht Sekunden. 58 Sekunden später fahren Thomas, Kruijswijk und Buchmann im Windschatten von Laurens De Plus, Kruiswijks Helfer in den Bergen, über die Passhöhe. Alaphilippe kommt zwei Minuten und sieben Sekunden nach Bernal oben an: Sein Rückstand im Gesamtklassement beträgt in diesem Moment virtuell 48 Sekunden, doch angesichts einer 15 Kilometer langen Abfahrt vor dem 7,4 Kilometer langen Schlussanstieg zum Ziel in Tignes kann an diesem Tag noch einiges passieren.

Aber während die Fahrer die Südseite des Iseran hinaufkletterten, war im Norden das Unwetter aufgezogen. Binnen einer sintflutartigen Viertelstunde gossen dunkle Wolken 15 Zentimeter eisiges Wasser über der Rennstrecke aus. Schneepflüge schoben die Fluten von der Straße, aber hinter ihnen kamen nur noch mehr nach. Schlimmer noch, 13,5 Kilometer vor dem Ziel, hinter dem Brévières-Tunnel, hatte ein Erdbeben die Straße unter einem halben Meter Geröll begraben. Es würde keinen Schlussanstieg und keine Zielankunft in Tignes geben. Die Etappe wurde abgebrochen, die Fahrer wurden informiert und die Zeitabstände oben am Col de

l'Iseran gewertet: Egan Bernal war der neue Träger des Gelben Trikots. Zwei Tage später, auf den Champs-Élysées, feierte er den ersten Tour-de-France-Sieg für Kolumbien und Lateinamerika.

Es war eine außergewöhnliche Tour gewesen, geprägt nicht nur von Wetterkapriolen, sondern auch von einer langfristigen Klimaveränderung. Und Egan Bernal, der jüngste Tour-Sieger seit 115 Jahren, war mit 22 Jahren und 195 Tagen jung genug, um eine neue Ära einzuläuten.

Angesichts so talentierter Fahrer wie Daniel Martínez, Sergio Higuita und Iván Sosa – nicht zu vergessen Jhonatan Narváez aus Ecuador –, die ebenfalls den Durchbruch in der WorldTour geschafft haben, und einer ganzen Armee junger Hoffnungsträger nach ihnen ist es eine Ära, die durchaus ein Jahrzehnt oder mehr andauern könnte. Wobei sie streng genommen längst begonnen hatte. Schließlich hatte, nur wenige Monate vor Egans Triumph bei der Tour, mit Richard Carapaz ein Fahrer aus Ecuador den Giro gewonnen, der einige Jahre in der kolumbianischen Radsportszene unterwegs gewesen war, bevor er nach Europa ging – und der so nah der Grenze zu Kolumbien lebte, dass er sie auf seinen Trainingsfahrten mehrmals am Tag überquerte. Und vor ihm, in den sechs Saisons von 2013 bis 2018, sammelte ein Quartett von Egans Landsleuten – Nairo Quintana, Rigoberto Urán, Esteban Chaves und Miguel Ángel López – nicht weniger als 13 Podiumsplatzierungen bei den drei großen Rundfahrten in Italien, Frankreich und Spanien.

Es gilt bisweilen als einfacher, die Anfänge von etwas zu erkennen als deren Enden. Aber Anfänge werden erst im Nachhinein als solche wahrgenommen und Egans Sieg kann als das Einfahren der Ernte dessen angesehen werden, was zahllose Vorgänger gesät haben. Seit der damals 23-jährige Nairo Quintana im Jahr 2013 als erster Kolumbianer den zweiten Platz bei der Tour de France belegt

hatte, galt es nur als eine Frage der Zeit, bis der erste Kolumbianer die Rundfahrt gewinnen würde. Ähnliches wurde schon 1988 gesagt, als Fabio Parra als erster Kolumbianer auf dem Podium stand. Alle drei – Fabio, Nairo und Egan – stammen von dem gleichen Hochplateau nördlich von Bogotá. Wenn man sie nebeneinander betrachtet, könnte man sogar meinen, sie wären verwandt.

Aber es gibt noch weitere Anfänge, denn es war ein Sohn aus Egans Heimatstadt Zipaquirá, circa 40 Kilometer nördlich der Hauptstadt gelegen, der 1949 über die Tour de France las und ein nationales Etappenrennen in Kolumbien anregte. Efraín Forero Trivino, Sohn eines Apothekers und Goldmedaillengewinner in der Mannschaftsverfolgung bei den Zentralamerika- und Karibikspielen von 1950, trug die Idee an den Sportkorrespondenten der landesweiten Tageszeitung *El Tiempo* heran. Seine Beharrlichkeit wurde im Oktober 1950 belohnt, als er aufgefordert wurde, den Nachweis zu erbringen, dass so etwas überhaupt machbar wäre, indem er, in Begleitung eines Lastwagens des Ministeriums für öffentliche Bauarbeiten, den furchteinflößenden, 80 Kilometer langen Alto de Letras mit dem Rad hinauffuhr. Der Lastwagen blieb im Schlamm stecken. Forero aber schaffte es nach Manizales, der Stadt auf der anderen Seite des Passes. Dort, in Kenntnis gesetzt über seine Leistung, hoben ihn die Bürger auf die Schultern und trugen ihn rund um den Platz.

Der Chefredakteur von *El Tiempo*, Enrique Santos Castillo – dessen Sohn Juan Manuel Santos später als Präsident der Republik den Friedensnobelpreis erhalten und Nairo Quintana und Esteban Chaves im Präsidentenpalast empfangen würde – war überzeugt. Aber die Geschichte war gegen das Projekt oder wäre es zumindest überall sonst gewesen. Das Land war tief gespalten in zwei gegnerische Lager, die Liberalen und die Konservativen. In

ländlichen Gemeinden, wo Parteizugehörigkeit eher eine Sache kollektiver Identität als persönlicher Entscheidung war, bestanden die Beziehungen zwischen den beiden Lagern bestenfalls aus einem schwelenden Patt. 1946, als trotz liberaler Mehrheiten im Senat und im Repräsentantenhaus ein Konservativer die Präsidentschaft übernahm, brachen Kämpfe aus. Die Ermordung des liberalen Anführers Jorge Eliécer Gaitán im Zentrum von Bogotá am 9. April 1948 führte zu landesweiten Unruhen.

Historiker bezeichnen die Jahre zwischen 1946 und 1958 schlicht als *La Violencia* – die Gewalt. Schätzungsweise 180.000 Menschen kamen ums Leben, zwei Millionen wurden vertrieben – unmögliche Bedingungen für eine landesweite Radrundfahrt. Und doch, in einem historischen Paradox, das viel verrät über dieses Land der Überraschungen und den Platz, den der Radsport in ihm einnimmt, ging die erste Vuelta a Colombia wie geplant im Januar 1951 über die Bühne. Mit seinem Sieg wurde Efraín Forero zum ersten Radsport-Superstar seines Landes. Zipaquirá war schon vor der Ankunft der Konquistadoren für seine Salzminen bekannt, die den Ort zu einem bedeutenden Wirtschaftszentrum machten. Tatsächlich sollen die indigenen Muisca, trotz ihres Geschicks in der Verarbeitung von Gold, Silber und Kupfer, das Salz der Stadt als Zahlungsmittel genutzt haben. Dank Efraín Forero wurde Zipaquirá fortan unauslöschlich mit noch etwas anderem assoziiert: Geschick auf dem Rad, sich manifestierend in seinem Kriegernamen »*El indomable Zipa*«, »der unbezwingbare Zipa«. Ein *Zipa*, oder richtiger ein *Psihipqua*, ist bzw. war ein Muisca-Anführer von solcher spiritueller Macht, dass man sich ihm nur rückwärts nähern konnte: Ihm von Angesicht zu Angesicht gegenüberzutreten, könnte den leichtsinnigen Bittsteller erblinden lassen oder Schlimmeres. Und so hatte es durchaus etwas von einem Abschluss,



von einer Erfüllung, als sich Efraín Forero am Mittwoch, dem 7. August 2019, im Alter von 89 Jahren, auf der Plaza de la Independencia der Stadt zu Egan Bernal auf das Podium gesellte, um dessen Tour-Sieg zu feiern. Für den kolumbianischen Radsport hatte sich der Kreis geschlossen.

Foreros Kolumbien-Rundfahrten, die frühen Ausgaben, lockten enorme Zuschauermengen an. Mehr als nur die nationale Imagination in ihren Bann zu ziehen, erbrachten sie auch den Nachweis, dass es so etwas überhaupt geben könnte. Sie ermöglichten der Nation, sich vor sich selbst zu offenbaren, und eröffneten Gemeinden, die nicht weiter als bis zum nächsten Gipfel blicken konnten, neue Horizonte. In einem Land, das aufgrund seiner Weltabgeschlossenheit, seines Konservatismus und der schieren Schwierigkeit des Nachrichtenverkehrs einst als »Tibet Südamerikas« bezeichnet wurde, waren die Etappen geprägt von schonungsloser Fahrweise und fürchterlichen Verletzungen, erlitten auf von Geröll übersäten Straßen. Die Fahrer schienen das Kreuz ihres zutiefst katholischen Heimatlandes in die Berge zu tragen, als käme ihnen die Aufgabe zu, für die Sünden Kolumbiens zu büßen. Der Radsport begann in Kolumbien als eine innig nationale und überraschend spirituelle Angelegenheit.

Gleichzeitig bietet der Radsport dem Land seit langem einen Zugang in die Gemeinschaft der Staaten und Kolumbiens internationale Ambitionen waren stets mit ihm verwoben. 1953 führte Forero das erste Team seines Landes bei der Route de France an (der heutigen Tour de l'Avenir, einer Art Mini-Ausgabe der Tour de France für U23-Fahrer). Schlecht vorbereitet und ebenso ausgerüstet, waren er und seine Teamkollegen binnen vier Etappen aus dem Rennen. Forero reiste anschließend zu den Weltmeisterschaften 1953 nach Lugano in der Schweiz und schaffte

es in die entscheidende Fluchtgruppe, bevor ein Reifenschaden seine Hoffnungen zunichtemachte.

Im Dezember 1957 reisten die Tour-Sieger Fausto Coppi und Hugo Koblet, beide mehr oder weniger im Ruhestand und auf der Suche nach zukünftigen Geschäftsfeldern, durch Süd- und Mittelamerika. Dort begegneten sie dem erstaunlichen Ramón Hoyos, dem fünfmaligen Sieger der Vuelta a Colombia, der Vuelta Puerto Rico von 1954 sowie der Panamerikanischen Straßenmeisterschaften von 1955. Coppi versuchte, ihm einen Startplatz bei der Straßen-WM der Amateure 1958 in Reims zu verschaffen. Der WM-Kurs sei wie für ihn geschaffen, sagte er. Aber Hoyos' Sponsor, der schwedische Radhersteller Monark, wollte ihn beim Sechstagerennen von Stockholm dabei haben und pochte auf seinen Vertrag.

Der Radsport verwandelte sich bald in ein Mittel nationaler Projektion. 1966 gewann der beste Straßen- und Bahnradfahrer des Landes, Martín Emilio Rodríguez, allgemein bekannt unter seinem Spitznamen aus Kindertagen, Cochise, die erste Vuelta al Táchira in Venezuela. 1967 triumphierte sein Rivale Álvaro Pachón bei der Vuelta Mexico. 1970 siegten Kolumbianer bei einer weiteren Rundfahrt in Venezuela, der Vuelta de Barinas, sowie bei der Vuelta a Costa Rica. 1972 folgte die Tour de la Guadeloupe. Mitte der 1970er Jahre holten sie Siege auf dem gesamten amerikanischen Doppelkontinent.

Dann wurde eine weitere Schwelle überschritten. Cochise Rodríguez hatte sich 1970 mehr oder weniger von der Straße zurückgezogen, als er den Amateur-Stundenweltrekord brach. Im Jahr darauf wurde er Amateurweltmeister in der Einerverfolgung. Während er sich auf die Olympischen Spiele in München vorbereitete, wurde er des Professionalismus bezichtigt und gesperrt, also schloss er sich der italienischen Bianchi-Mannschaft

an, holte die ersten beiden Giro-Etappensiege für Kolumbien und bestritt dann als erster Fahrer seines Landes die Tour de France.

Cochise machte seinen Weg weitgehend auf sich allein gestellt. Es dauerte bis 1980, als Alfonso Flores an der Spitze der Nationalmannschaft die Tour de l'Avenir gewann, dass sich endlich die Tore der größten Radsportveranstaltung der Welt öffneten. 1983 erklärte sich die Tour de France, in der Hoffnung, Mannschaften aus Osteuropa und Lateinamerika anzulocken, offen für Amateure. Nur die Kolumbianer folgten dem Ruf. Innerhalb eines Jahres feierten sie ihren ersten Etappensieg – noch dazu bei der legendären Bergankunft in Alpe d'Huez – in Person von Luís Herrera, des ersten internationalen Radsport-Superstars des Landes, einer Erscheinung von derart schmächtiger Gestalt, dass er wie eine aus Stahldraht gefertigte Skulptur wirkte, geflochten in einer Stadt, deren einheimischer Name, Fusagasugá, Knoten in europäische Zungen machte. 1987, zwei Jahre nachdem sein Landsmann Francisco Rodríguez bei der Vuelta a España den dritten Platz belegt hatte, holte Herrera dort den Gesamtsieg und wurde damit der erste Grand-Tour-Sieger aus einem Entwicklungsland – und zwar in den Farben der Vorzeige-Marke der Nation, Café de Colombia. Im Jahr darauf fuhr Fabio Parra aus Sogamoso, vor der Ankunft der Europäer ein Zentrum der Sonnenanbetung, bei der Tour de France aufs Podium. 1989 wurde er Zweiter der Vuelta a España, vor seinem Landsmann Óscar Vargas.

Dann schien die Sonne unterzugehen. Café de Colombia zog sich Ende 1991 als Sponsor aus dem Radsport zurück, gefolgt von anderen langjährigen einheimischen Sponsoren wie den Getränkeherstellern Glacial, Manzana Postobón und Pony Malta. Regionale Geldgeber sprangen in die Bresche: Lotterien, Behörden, Sportverbände und die regionalen Konzessionsinhaber für Rum

und den aus Zuckerrohr gewonnenen, nach Anis schmeckenden Schnaps namens *aguardiente*. Eine Handvoll privater Unternehmen – Digitaldienstleister, Fruchtsaftproduzenten, Kurierdienste – sponserten Teams, aber es fand nur wenig strukturierte Sportentwicklung statt. Als der Gebrauch leistungssteigernder Substanzen epidemische Ausmaße annahm, schloss sich der kolumbianische Radsport, einst ein entscheidender Vektor internationaler Kommunikation, vom Rest der Welt ab.

Und das war noch das Geringste der Probleme des Landes.



1960 waren die hauptsächlichen Todesursachen in Kolumbien intestinale, respiratorische und perinatale Infektionen. In den 1970er Jahren waren es Krebs, Herzkrankheiten und zerebrovaskuläre Erkrankungen. Im Jahrzehnt darauf war die häufigste Ursache, zumindest unter männlichen Kolumbianern, Mord. Der Kokain-Milliardär Pablo Escobar, der nach eigenem Bekunden einen Grabstein in Kolumbien einer Gefängniszelle in den USA vorzog, nahm zunächst Richter, Anwälte und Polizisten ins Visier – Alltagshelden, die sich seiner Korruption widersetzen –, bevor er dazu überging, in den Straßen der Städte Bomben zu legen.

In einer modernen, globalisierten Variante der Prohibition, in der eine Reihe von Staaten die Gewalt in einer anderen Reihe von Staaten durch ihre Drogenkäufe finanzierten, zerfleischte Kolumbien sich selbst. Kein Land hat mehr gelitten im Krieg gegen die Drogen.

Die Radrennfahrer, um die es in diesem Buch geht, waren sehr jung oder noch nicht geboren, als Pablo Escobar gestellt und getötet wurde, und noch immer sehr klein, als sich herausstellte, dass das Cali-Kartell, das inzwischen 80 Prozent des amerikanischen und

europäischen Kokainbedarfs bediente, den erfolgreichen Wahlkampf von Ernesto Samper finanziert hatte, dem Präsidenten des Landes von 1994 bis 1998. Dennoch wurden sie und ihre Generation auf der ganzen Welt wegen der Verbrechen einiger weniger stigmatisiert, mit dem Ergebnis, dass Kolumbien mit dem Rücken zur Wand stand: Der Status als Partner im Kampf gegen Drogen war von der Clinton-Regierung aberkannt worden, die Wirtschaft lag in Trümmern, die Institutionen waren unterwandert, der Präsident in Ungnade gefallen und weite Teile des Landes von illegalen bewaffneten Gruppierungen kontrolliert.

Doch die Wirtschaft erwies sich als robust. In den 1980er Jahren, als Hyperinflation und Rezession in Lateinamerika grassierten, bildete Kolumbien mit 30 Prozent Inflation und 1,4 Prozent Wirtschaftswachstum eine Ausnahme in der Region. Dennoch, als die Weltbank und der Internationale Währungsfond der Hemisphäre eine komplette wirtschaftliche Runderneuerung verordneten, blieb Kolumbien nicht verschont. Und so wurden im Februar 1990 – Nairo Quintana war damals zwei Wochen alt – Einfuhrlizenzen aufgehoben, Abgaben drastisch reduziert, der Arbeitsmarkt dereguliert und die kolumbianische Wirtschaft für internationale Investitionen geöffnet. Was durch die geschwächte Industrie verloren ging, wurde durch den gestärkten Handels- und Dienstleistungssektor mehr als kompensiert. Zumindest in den Städten. Auf dem Land indes gediehen vornehmlich für den Export bestimmte Erzeugnisse wie Ölpalmen, Holz, Kakao und Obst, und die Inflation trieb die Preise für Treibstoff, Energie und Agrochemikalien in die Höhe, bis sie nicht mehr erschwinglich waren für die Kleinbauern der Nation, die *campesinos*, von denen zwischen 1991 und 1993 eine Viertelmillion ihre Beschäftigung verlor.

Um die Dinge weiter zu verkomplizieren, wurde eine neue modernisierende, inklusive politische Verfassung aufgesetzt, um das alte Zweiparteiensystem zu reformieren. Als sie 1991 in Kraft trat, übertrug sie politische Macht an die Regionen, finanziert durch Gelder aus der Hauptstadt, die sich auf acht Prozent des Bruttoinlandsprodukts beliefen. Guerillas und paramilitärische Gruppen in entlegenen Regionen rissen sowohl das Geld als auch die Macht an sich. Der Staat endete als hauptsächlichlicher Geldgeber für seine eigene Zersetzung.

Die größte der Rebellengruppen, die Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), zu Deutsch die Revolutionären Streitkräfte Kolumbiens, die sich zum Ziel gesetzt hatte, den Staat zu übernehmen und nichts zu tun, was sie in einem kohärenten Manifest hätte formulieren können, verfügte bereits über reiche Einnahmequellen aus Entführungen, Erpressung und Drogenhandel, bot Truppen von eintausend Mann Stärke auf und überwältigte ganze Militärbasen. Unzureichend bewaffnet, ebenso ausgebildet und ein ums andere Mal gedemütigt, schlossen Teile des Militärs Bündnisse mit den paramilitärischen Gruppen, die mit der FARC um die Kontrolle des Drogenhandels buhlten. Im August 1998 bekam Andrés Pastrana, Sampers Nachfolger im Präsidentenamt, von seinem Oberbefehlshaber zu hören: »Herr Präsident, wir verlieren den Krieg.«

Zwischen 1996 und 2001 zogen eine Million kolumbianische Staatsbürger ins Ausland. Viele Landbewohner flohen in die Städte. Eine kleine Minderheit entschied sich, gefangen von Geografie oder dem Traum vom leicht verdienten Geld, den Lebensunterhalt mit illegalem Drogenanbau oder als Teil der verbotenen bewaffneten Gruppen zu bestreiten. Bis 2000 war Kolumbien der weltgrößte Erzeuger von Kokablättern. 30 Prozent der Städte und Dörfer waren

in der Hand der FARC oder von dessen Guerilla-Rivalen, der Nationalen Befreiungsarmee (ELN), weitere 30 Prozent standen unter der Kontrolle paramilitärischer Gruppierungen. Schätzungen zufolge zählte die FARC 18.000 Kämpfer, die ELN weitere 6.000 und die Paramilitärs zwischen 10.000 und 14.000, vielleicht waren es aber auch weit mehr: 2010 behauptete Präsident Álvaro Uribe, dass in seiner achtjährigen Amtszeit 52.000 Subversive jeglicher Couleur die Waffen niedergelegt hätten.

Die Demobilisierung illegaler bewaffneter Gruppen war nur ein Teil einer bemerkenswerten Wende. Kolumbien hat eine erstaunliche Entwicklung durchgemacht. Heute ist es ein komplexes, multikulturelles, einkommensstarkes Land mit einer vielfältigen Bevölkerung, einer lebendigen öffentlichen Sphäre, einer kämpferischen und unabhängigen Presse und einem Freihandelsabkommen mit den USA; es versorgt die Welt mit Avocados und Bananen, Kaffee, Schnittblumen und Rohöl – und auch mit Tanz, denn Salsa verdankt einen Großteil seiner globalen Verbreitung der kolumbianischen Auswanderung. Kolumbien ist nicht nur der weltgrößte Erzeuger von Smaragden, sondern exportiert außerdem Gold, Silber, Platin, Nickel und Coltan. Hätte die Geschichte einen anderen Weg genommen, würde die Welt wohl mit dem Namen Kolumbien sogleich bunte Orchideen, Kolibris und Amphibien assoziieren. Der Biologe E. O. Wilson betonte, dass Kolumbien aufgrund seiner Artenvielfalt zu »den »Megadiversitäts«-Ländern der Erde gezählt werden sollte, mit einer Fauna und Flora, mit der es allenfalls Brasilien aufnehmen kann«.

Ausländische Investoren und Touristen zieht es in Strömen in seine westlich angehauchten Städte und an seine Bilderbuchstrände. Die Radsportler Peter Sagan und Chris Froome waren nur zwei von 3,1 Millionen Besuchern aus Übersee im Jahr

2014. Unterdessen verkündete die internationale Presse: »Lebt wohl, Waffen !« – Entwaffnung der FARC in Kolumbien läutet neue Ära ein« (*New York Times*), »Kolumbien – eine transformierte Nation« (*Miami Herald*), »Kolumbien: vom Failed State zu Lateinamerikas Powerhouse« (*Daily Telegraph*). Seit Dezember 2015 werden Reisende aus Kolumbien, einst unerwünscht, auch im Schengen-Raum willkommen heißen, ein Visum ist nicht erforderlich.

Es ist schwer vorstellbar, dass die Erfolge im Radsport in dieser dramatischen Wende keine Rolle gespielt hätten. Seit Rigoberto Urán im Jahr 2006 nach Europa ging und Nairo Quintana im Jahr 2010 die Tour de l'Avenir gewann, haben sich zahlreiche talentierte kolumbianische Fahrer in der UCI WorldTour und auf den Fernsehschirmen der Welt hervor getan. Einer der wichtigsten Kanäle für diesen Talentfluss war das Radsportprojekt, das unter der Ägide einer nationalen Rebranding-Kampagne namens »Colombia Es Pasión« ins Leben gerufen wurde – »Kolumbien ist Leidenschaft«.

Der Leiter der Kampagne war Luís Guillermo Plata, der unter Präsident Álvaro Uribe (2002 bis 2010) den Vorsitz von ProExport innehatte – der Regierungsbehörde, die dafür verantwortlich war, den kolumbianischen Tourismus und Handel anzukurbeln. In einem Restaurant in Bogotá's Nobelbezirk Usaquén erläuterte er mir die Entstehung der Initiative: Als wir 2002 an die Macht kamen, drohte Kolumbien zu einem Failed State zu werden. Man konnte so ziemlich jeden Indikator heranziehen: Wo oben gut ist, waren wir unten, und wo unten gut ist, waren wir oben. Uribe begann, Dinge zu verändern. Um 2005 herum, nach knapp drei Jahren in der Regierung, erreichten wir den Punkt, an dem sich die Gegebenheiten signifikant veränderten. Aber die internationale Wahrnehmung hielt nicht Schritt. Also überlegten wir: Wie können



wir diese Diskrepanz in der Wahrnehmung schließen? Daher riefen wir Colombia Es Pasión ins Leben.

Die Idee war, etwas Einzigartiges zu finden, etwas sehr Kolumbianisches, eine Marke, die wir in vielen Bereichen nutzen konnten. Man macht beispielsweise ein Hemd und sagt: »Hergestellt in Kolumbien mit Leidenschaft«. Oder man verkauft Kaffee oder Obst oder was auch immer und sagt: »Angebaut in Kolumbien mit Leidenschaft«. Und das wurde zum Slogan des Dachverbands für Tourismus, Investitionen und Handel.

Wir riefen die Kampagne irgendwann 2005 ins Leben, und Coldeportes – quasi das Sportministerium – sagte: »Warum picken wir nicht einen Sport heraus und nutzen ihn, um für Kolumbien zu werben?« Ich sagte: »Tolle Idee. Wir sind ganz gut im Fußball, aber wir sind nicht Brasilien oder Argentinien. Der einzige Sport, in dem wir wirklich herausragend sind, ist der Radsport. Lasst uns eine Mannschaft sponsern.«

Nairo Quintana, Esteban Chaves, Darwin Atapuma, Jarlinson Pantano, Sergio Luís Henao, Fabio Duarte und Sergio Higuita durchliefen allesamt Colombia Es Pasión bzw. dessen Nachfolger 4-72 Colombia und Manzana Postobón. Sie trugen dazu bei, die Präsenz kolumbianischer Fahrer in WorldTour-Teams zum Normalzustand zu machen. Aus Colombia Es Pasión gingen später noch zwei weitere Teams hervor, Colombia und Claro-Coldeportes, die wiederum Sebastián Henao und die Sprinter Fernando Gaviria und Álvaro Hodeg hervorbrachten.

Die Erfolge all dieser Fahrer stellen eine Form von Soft Power dar, die dazu beitrug, die Integration des Landes in die Weltwirtschaft voranzutreiben. Die Ironie ist, dass die meisten der kolumbianischen Radprofis in der WorldTour – die große Mehrheit,

wenn man ihre Eltern und Großeltern mit einbezieht – einer sozialen Gruppe entstammen, deren Lebensweise gerade nicht der allgemeinen Vorstellung von Wachstumsimpulsen und florierender Wirtschaft entspricht: die der *campesinos*, der Kleinbauern, zumeist Bewohner von rückständigen Familienfarmen auf wenig ergiebigem Land, wo religiöser Glaube bis heute tief verwurzelt und individuelle Freiheit traditionell größeren Gemeinschaftsstrukturen untergeordnet ist. Die Geschichte des kolumbianischen Radsports ist unausweichlich die Geschichte des kolumbianischen Kleinbauerntums und dessen Reaktionen auf eine Zeit der Krise.

In Westeuropa und Nordamerika ist das Bauerntum längst weitgehend verschwunden. Tatsächlich können die drei großen dreiwöchigen Landesrundfahrten durch Italien, Frankreich und Spanien, mit ihren Endpunkten in Mailand, Paris und Madrid, als eine Feier ihres Verschwindens gelesen werden – jährliche Reenactments des Bevölkerungswandels von der ruralen zur urbanen Welt: eine Deklaration, in der Sprache des Sports, dass die Zukunft innerhalb von Stadtmauern liegt.

Doch in Lateinamerika hat das Bauerntum überdauert und pflegt eine faszinierende hybride Identität. Natürlich büßten die früheren Bewohner unter europäischer Herrschaft ihr bestes Land, Wasserversorgung, soziale Komplexität und einen Großteil ihrer Bevölkerung ein. Dennoch war die spanische Krone bestrebt, die Unabhängigkeit der Konquistadoren einzuschränken: Historiker sprechen gar von einer zweiten Unterwerfung, die auf die erste folgte – die der Eroberer durch die Krone. Als ultimative Autorität über territoriale Aneignung und Besiedlung bestand der spanische Monarch außerdem darauf, die Kontrolle über den Schutz der indigenen Gemeinschaften und die Rettung ihrer Seelen zu wahren.

Zu diesem Zweck gestattete er ihnen ein gewisses Maß an Autonomie. Dieser dubiose Schutz erlaubte ihnen, als Gemeinschaften zu überdauern, die zuweilen als *campesindio* bezeichnet wurden, einem Kofferwort aus *campesino*, Kleinbauer, und *indio*, dem irrtümlichen Produkt von Kolumbus' geografischer Verirrung.

Jahrhundertlang war die rurale Wirtschaft kontrolliert, ausgebeutet und von politischer Macht ausgeschlossen worden, aber erst heute ist ein Punkt erreicht, an dem sie unter dem Druck von Freihandelsabkommen und den numinosen Reizen von Smartphones und urbaner Konnektivität zusammenbricht und mit ihr bäuerliche Identitäten verloren gehen – nicht zuletzt, weil die Lebensweise dieser Kleinbauern in einer Nation, die als eine aufstrebende gelten möchte, in gewisser Weise eine Peinlichkeit darstellt. Und dies wiederum ist ein Abbild der ambivalenten Weise, in der Kolumbianer, auch die urbanen und gebildeten, nicht nur die rurale Welt der Kindheiten ihrer Radsporthelden wahrnehmen, sondern auch die Integration in die weitere Welt, die in ihren sportlichen Erfolgen zum Ausdruck kommt. So als würde das Land mit Macht wirtschaftliches Wachstum und Eingliederung in die internationale Ordnung anstreben, während es gleichzeitig ahnt, dass seine authentischsten Instinkte, sein besseres Selbst, in seinen ruralen Ursprüngen liegen.

Und dennoch: Praktisch unbemerkt von der globalen Sportindustrie haben die Kinder des kolumbianischen Bauerntums im Radrennfahren eine Zuflucht vor ruralem Niedergang gefunden, einen Ort, an dem sie traditionelle bäuerliche Tugenden wie Geduld und Beharrlichkeit, klare Beobachtungsgabe und das stoische Erdulden körperlicher Schmerzen ausspielen können. Der Radsport hat ihnen erlaubt, den Wechsel ins Herz des globalen Kapitalismus

zu vollziehen und sich ein beträchtliches Auskommen zu sichern, bezahlt aus den Marketingtöpfen von Unternehmen, die darauf aus sind, ihre Waren auf nationalen und transnationalen Märkten zu verkaufen. Manche dieser Fahrer haben den globalen Sport sogar gegen die Kräfte der Gleichmacherei gewendet und ihn genutzt, um eigene lokale Identitäten zu stärken. Einige von ihnen haben inzwischen sogar die Nummer des kolumbianischen Präsidenten auf Kurzwahl gespeichert. Und, in einem Land, das einen so jähren, desorientierenden Wandel erlebt hat, ist ihr Erfolg und ihr Status auch sehr eng mit kolumbianischer Nationenbildung verwoben. Das ist die Geschichte, die in diesem Buch erforscht wird.

Natürlich ist es richtig, dass auch die Anpassung an die Höhe in der Geschichte des kolumbianischen Radsports eine nicht unbedeutende Rolle gespielt haben dürfte. In den 1950er Jahren stellte der kolumbianische Soziologe Orlando Fals Borda über eine bäuerliche Gemeinschaft aus dem Dorf Saucío, nördlich von Bogotá in einer Höhe von 2.689 Metern gelegen, fest:

Der *mestizo* von Saucío hat einige besondere Eigenschaften. In einer dünnen Atmosphäre mit einem Sauerstoffpartialdruck von nur etwa 120 Millimetern lebend (im Vergleich zu 153 Millimetern auf Meereshöhe), ist er mit einer erstaunlichen Lungenkapazität ausgestattet. Männer haben eine breite Brust und breite Schultern, verfügen über ungewöhnliche körperliche Ausdauer und sind hervorragende Langstreckenläufer. Der Herzschlag ist tendenziell langsam (Bradykardie); der Mann aus Saucío weist viele der Eigenschaften eines Athleten auf.

Es wäre durchaus möglich gewesen – und hätte vielleicht eher dem Zeitgeist entsprochen – in diesem Buch eine populärwissenschaftliche Fabel zu spinnen (sie hätte *Das Muisca-Gen* heißen können), die individuellen Sturm und Drang nur nebenbei zur Kenntnis nimmt und breitere kulturelle Faktoren gänzlich ignoriert, um stattdessen genetisches Erbe zu rühmen. Aber *Das Muisca-Gen* würde über all die hoch gelegenen Orte auf der

ganzen Welt hinwegsehen, die eben keine herausragenden Radsportler hervorbringen, und auch den gegenwärtigen Wissensstand ignorieren, demzufolge in der Höhe zu schlafen zwar förderlich ist, man das Training aber besser auf Meereshöhe absolvieren sollte.

Stattdessen setzt dieses Buch bei den Lebensgeschichten der Fahrer an. Sie im Kontext der Familien und Gemeinden zu sehen, die sie formten, während Handel, Wirtschaftswachstum, digitale Technologien und neue Formen von Identität ihr Land und die weitere Welt prägten, bedeutet, in jedem Einzelnen von ihnen ein Universum zu sehen – ein Universum, in dem man das »neue Kolumbien« aufsteigen sehen kann wie eine sprudelnde Quelle frischen Wassers, an dem dieses Land so überaus reich ist. Und dies alles zieht die Betrachtung weiterer Kontexte und größerer Zeiträume nach sich: die Geschichte des Bauerntums, Kolumbiens Beziehungen zu Europa und der weiteren Welt und die Ankunft der ersten Europäer im Hochland der Anden ein Jahrtausend – oder nur einen Moment – zuvor.

# 1

## Kalte Energie

Begleitet von Wetterleuchten hüllt die rasch hereinbrechende tropische Nacht die Berge von Iguaque ein, die sich wie eine gewaltige Woge über Vereda La Concepción erheben. Eine *vereda* ist ein Stück Ackerland, das unter mehreren Haushalten aufgeteilt ist. Die Nächte hier oben in der hoch gelegenen Provinz Boyacá sind kalt und 3.000 Meter über dem Meer seufzt man unwillkürlich nach jeder Bewegung.

Die heraufziehende Dunkelheit verbirgt den See, dem, den Erzählkränzen der Muisca zufolge, in der Zeit der Ahnen die Urmutter Bachué entstieg, um die Erde zu bevölkern. Weiter unten liegen die Hänge, wo im März 1537 unserer Zeitrechnung – der andere relevante Kalender ging verloren – ein bärtiger Wanderer namens Gonzalo Jiménez de Quesada auftauchte, an der Spitze von 170 halb verhungerten Spaniern.

Elf Monate zuvor waren die angehenden Konquistadoren von der Karibikküste aufgebrochen. 600 ihrer Männer waren auf dem Weg Erschöpfung und Krankheit erlegen, bevor die friedfertigen Muisca ihnen skeptisch ihren Beistand anboten. Doch diese Expedition war nur eine von acht, die dieses Hochland bis 1550 unterwerfen würden. Heute sind die einzigen verbliebenen Spuren der indigenen Kultur, die dem flüchtigen Beobachter offensichtlich sind, die Namen der Orte. Vereda La Concepción liegt an einem