

El *Tour de Francia* y la *Belle Epoque* del ciclismo

Philippe Gaboriau¹

Resumen

En este artículo se describen los orígenes y primeros años de desarrollo del *Tour de Francia*, la carrera ciclística por etapas más conocida, que está cumpliendo el primer siglo de vida. Se describen primero sus azarosos comienzos y el trabajo de deslinde respecto de otras competencias motorizadas por etapas, para posteriormente enfatizar en la forma en que durante las primeras décadas del siglo XX los medios de comunicación contribuyeron a difundir su fama y a nutrir con épicos héroes y reconocibles paisajes nacionales a la cultura popular francesa.

Abstract

This paper describes the origins and initial years of up growth of the *Tour de France*, most likely the world's best known cycling competition, now in its first century of existence. After describing its staggering departure and its arduous delimitation from other stage wheel races, an emphasis is made on the contribution made by the media and managers to the national French culture by means of publicizing the race and feeding upon epic heroes and memorable national landscapes.

Palabras claves: Deporte, ciclismo, cultura popular, medios de comunicación, historia cultural, Francia, Siglos XIX y XX.

¹ Sociólogo, miembro del grupo *Sociologie Histoire Anthropologie des Dynamiques Culturelles* (SHADYC) de la Ecole des Hautes Etudes, Marsella, Francia.

Presentación²

El *Tour de France*, que este año celebra su primer centenario, constituye un acontecimiento deportivo y un *hecho de sociedad*, como se acostumbra a decir. Y en primer lugar lo constituye para los franceses, quienes han desarrollado un fuerte sentido de identidad por relación con esta prueba, que constituye uno de los puntos que organiza su calendario anual de celebraciones y una referencia año tras año actualizada del heroísmo y de la épica con que el *Tour* y sus participantes son representados, tal como lo supo ver hace medio siglo Roland Barthes en un artículo pionero, titulado precisamente «El Tour de France como epopeya».

Para los colombianos –cuyos ciclistas han estado muchas veces presentes en el *Tour*–, el *Tour de France* ha llegado a ser desde hace un cuarto de siglo una referencia central de sus éxitos y fracasos deportivos, tanto como el fútbol (o más recientemente como el automovilismo, aunque la suerte futura de esta pasión «popular» resulte difícil de predecir).

Una referencia central que no ha dependido simplemente del éxito del *Tour* en los *medios* o de la promoción que las multinacionales –que se encuentran detrás de la organización de esta empresa, productora de miles de miles de euros– realizan del evento. En realidad el ciclismo ha sido en el siglo XX, junto con el fútbol y los reinados de belleza, una de las más grandes pasiones populares en la sociedad colombiana, y esto por cuanto desde sus comienzos a mediados del siglo XX y hasta recientemente, cuando se ha sentido ya su franca decadencia, el ciclismo ha sido, como práctica y como espectáculo, un evento de masas, soportado y respaldado por miles de personas que han encontrado en los ciclistas ganadores las imágenes más claras de los triunfos sociales que resultan en la vida del pedaleo constante y esforzado a lo largo de los valles y sabanas monótonas, pero sobre todo en el ascenso de las grandes montañas y la llegada a la cumbre (el premio de montaña), metáfora por años dominante de la representación construida de lo que los colombianos populares llaman «salir al otro lado».

De todo eso va hoy quedando muy poco, no sólo porque la *Vuelta a Colombia* en Bicicleta fue perdiendo, por relación con el fútbol, todos sus prestigios, en la medida en que la propia Federación Nacional de Cafeteros, uno de sus grandes patrocinadores, iba perdiendo peso en la sociedad y pesos en sus cuentas bancarias, mientras Juan Valdés (el pretendido campesino cafetero) iba conformándose con ser una figura de segundo orden, más bien solitaria, llevando una mula –símbolo tradicional del arriero– y dos sacos de café que eran continuamente requisados por la policía en cada una de las aduanas que debía atravesar. Entre tanto, y dolorosamente, otra clase de mulas se volvió (y continúa siendo) muy popular en Colombia, aunque buena parte de ellas sea huésped de prisiones en todo el mundo,

² Tanto esta introducción como la traducción son del profesor Renán Silva, sociólogo e historiador, miembro del Departamento de Ciencias Sociales y del Grupo de Investigaciones sobre Historia, Cultura y Sociedad de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas de la Universidad del Valle.

y los dineros del narcotráfico llegaron, en los años ochenta sobre todo, en grandes cantidades al fútbol profesional y terminaron produciendo no sólo crímenes y el enrarecimiento mafioso de esa actividad, sino el reforzamiento de un viejo gusto popular, surgido masivamente, en competencia y por la misma época que el ciclismo, en el momento que se llamó «El Dorado» del fútbol colombiano, pero produciendo además un nuevo ideal de ascenso y triunfo social, que por años los colombianos han identificado con su Selección Colombia y con deportistas asociados con una picaresca tocada un poco por el delito, las armas y las malas compañías, lo que está muy bien representado en el ascenso y ocaso de futbolistas como René Higuita y Faustino Asprilla..

Lo que tiene de mayor interés el texto de Philippe Gaboriau, por fuera de lo que de manera particular nos enseña sobre una etapa histórica del *Tour de France*, es la idea, siempre necesaria de repetir, de que en historia y en sociología *no hay objetos nobles de por sí*, de que la pertinencia del objeto está dada por su construcción y por el enfoque, y que los objetos de análisis de los que deben ocuparse los estudiosos de la cultura popular moderna no corresponden en absoluto con la representación que de ellos se hace el *folclor* y la mirada *folclorizante*.

Las analogías, por lo menos las analogías formales, entre el *Tour* francés y nuestra *Vuelta* son grandes, pero el evento colombiano avanza hoy por el descenso al parecer inevitable de su decadencia, mientras que la prueba gala avanza centenaria y llena de vitalidad por sus valles y cuestas, aunque no puede dejar de mencionarse que entre tanto la Colombia urbana y moderna, en la medida en que el orden público lo permite, ha producido una nueva práctica masiva que los colombianos llamamos la «ciclovía», una verdadera institución en ciudades como Bogotá y Cali, y en donde puede estar el aspecto más destacado de la nueva práctica de masas de la bicicleta, junto con los usos impuestos por los ecologistas, por la pobreza, por las ideologías de la salud y el cuerpo, y por la propia ausencia de un sistema de transporte masivo democrático y barato.

Pero en las estructuras mentales de nuestra sociedad, en muchos de sus funcionamientos colectivos y en su frágil memoria permanecerá, aunque leve y desdibujado, el recuerdo de la *Vuelta* en sus épocas «de gloria», cuando ella fue, por ejemplo, la ocasión de que a través de la radio –y hay que pensar sobre todo en pioneros como Carlos Arturo Rueda– se difundiera una representación de nuestra geografía abrupta (la Línea, el Alto de Minas, la Pintada, etc.), se difundieran maneras de nombrar nuestras ciudades que han llegado a ser patrimonio popular y colectivo (Armenia, «la ciudad milagro», Medellín, «la capital de la montaña», Bucaramanga, «la ciudad de los parques», etc.) y se crearan imágenes de héroes que hacían soñar la imaginación popular: Ramón Hoyos, «el Pentacampeón», Hernán Medina, «el príncipe estudiante», «la bruja Montoya», Jorge Luque, «el Aguila Negra de Cundinamarca», Pedro J. Sánchez, «el León del Tolima», Ramón Ovalle, «el Llanero solitario», Rafael Antonio Niño, «el niño de Cucaita» o Luis Herrera, «el jardinerito de Fusagasuga», por señalar tan sólo algunos ejemplos.

Los analistas de la sociedad, que se especializan en la investigación de la historia y la sociología de las clases y culturas populares tienen en el texto de Ph. Gaboriau un ejemplo importante de cómo incluir en sus análisis las formas populares, masivas, de recreación (práctica y espectáculo), de cómo integrarlas en el estudio de las relaciones entre clases dominantes y clases dominadas y en la correlativa formación de los sentimientos de nación e identidad, considerado todo esto, siguiendo las indicaciones de Norbert Elias, en el esquema general de los procesos civilizatorios.

Introducción

1903 es una fecha importante en la historia del deporte francés. Año de nacimiento de la vuelta a Francia en bicicleta, 1903 debe ser considerado ante todo como un momento de ruptura. En efecto, 1903 marca en Francia el fin de una época: la edad de oro de la bicicleta termina. El velocípedo, punta de lanza de los valores distinguidos de fines del siglo XIX, pasa de moda poco a poco en los medios sociales acomodados, los que ahora sueñan con el motor, el automóvil y el aeroplano. Pero la aparición del *Tour de France* es también la señal de algo que comienza. La bicicleta, cuyo precio baja, tiende a democratizarse. Periódicos deportivos, fabricantes de bicicletas, organizadores de pruebas ciclísticas, popularizan cada vez más los avances de esta práctica.

Entremos en el espacio mental de esos primeros momentos. La vuelta a Francia en bicicleta nace en el instante mismo en que las grandes pruebas automovilísticas de carretera (la grandiosa Paris-Madrid del mes de mayo de 1903) se ven prohibidas por el Estado francés. Retengamos el contexto parisino y burgués de la *Belle Epoque* en Francia. El *Tour de France* hace parte de esos hechos extraordinarios que al comienzo del siglo XX suscitan admiración y algo más que sorpresa. Expansión de la sociedad industrial, cambios en los medios de transporte, agonía de la civilización aristocrática y rural del caballo y auge del patriotismo transforman los modos de vida. «La civilización se desarrolla y se hace más refinada cada día, a una velocidad vertiginosa, escribe Emile Gauthier en el *Almanach des Sports 1903*. El hombre moderno se libera cada vez más de las fatalidades naturales, ahora domesticadas y dominadas... El milagro se encuentra a la orden del día y aquello que debió parecer a nuestros padres como parte del sueño y de la utopía, de la alucinación o de la locura poco a poco se convierte en una realidad cotidiana».³

Tratemos de comprender por qué, por ejemplo, Maurice Garin, ciclista profesional, futuro vencedor del primer *Tour de France* en julio de 1903, se encuentra el 24 de mayo del mismo año al volante de una motocicleta, en el momento de la partida de la carrera, de autos y de motos, Paris-Madrid.

³ Emile Gauthier, «Le Sport et la civilisation», en Maurice Leudet (sld), *L'Almanach des Sports, 1903*. Paris, A. La Fare, éditeur, 1903, p. 2.

1903, el final dramático de una Edad de Oro

Comencemos por romper con un lugar común. El acontecimiento mediático de 1903 no es el *Tour de France*. El gran hecho deportivo que apasiona en ese momento a las multitudes y que domina las informaciones de prensa es la carrera de automóviles Paris-Madrid, organizada por el Automóvil Club de Francia. Pero el 24 de mayo por la tarde, en Bordeaux, concluida la primera etapa, la prueba terminará de manera dramática, bajo el signo de la muerte y la sangre (ocho muertos y más de veinte heridos).

Con la prohibición de esta prueba de automóviles se cierra una época grandiosa: aquella en la cual la bicicleta y el automóvil eran asociados con la ciencia y la industria en una misma aventura deportiva, considerándose en la punta del modernismo. Los valores «velocipédicos» –como se decía entonces– se encontraban próximos de los valores automovilísticos. Las pruebas ciclísticas (sobre ruta y sobre velódromo) influenciaron las primeras pruebas de autos y las invenciones que trataban de mejorar los velocípedos ayudaban a pensar en los nuevos medios mecánicos de locomoción.⁴

Desde la primera prueba ciclística Bordeaux-Paris en el año 1891, hasta la competencia automovilística Paris-Madrid de 1903, toda una serie de pruebas de ruta pueden ser reunidas en una misma categoría que liga deporte, periódicos e industria alrededor de los valores de la resistencia, de los *records* por superar y de las modernidades mecánicas:

Mayo de 1891, la primera carrera ciclística anual Bordeaux-Paris (550 kilómetros), prueba disputada cada año con acompañante (bicicletas simples, dobles y triples, luego, a partir de 1897, acompañantes para automovilistas y motociclistas).⁵

⁴ Géo Lefèvre lo percibe bien cuando en el otoño de 1902 escribe el capítulo consagrado al «ciclismo» en el almanaque de los deportes fechado en 1903: «Se podrá encontrar todo lo que se quiere, dice, pero jamás se destronará a la ‘pequeña reina’ –la gran reina debería decir hoy–. La bicicleta permanecerá como el caballo del pobre y el instrumento por excelencia del deporte. El problema del transporte mecánico sobre carretera, ella lo ha resuelto primero, y por esa vía, es ella la que ha preparado la llegada del automóvil. El automóvil, nacido de la bicicleta, ha creado el motor ligero. El motor ligero permitirá la navegación aérea. Todo se liga, todo se encadena, pero el primer eslabón de la cadena sobre el que han venido a agregarse sucesivamente los otros, es la bicicleta». G. Lefèvre, «Ciclismo», en Maurice Leudet (sld), *L'Almanach des Sports 1903*. Paris, A. La Fare, éditeur, 1903, p. 132. Este testimonio es interesante pues fue escrito al final del año 1902, en el momento mismo en que Géo Lefèvre sugería la idea del *Tour de France* a su director, Henri Desgrange (cf. *L'Equipe, Tour de France 100 ans, 1903-1939*. Obra realizada bajo la dirección de Gérard Ejnès por Serge Laget con Raoul Dufourcq y Gérard Schaller a partir de los reportajes de los periodistas y fotógrafos de *L'Auto*. Tomo 1. Paris, L'Equipe, 2002).

⁵ Notemos que el primer vencedor de la competencia Bordeaux-Paris fue un aficionado inglés, M. Mills, quien recorrió los 577 kilómetros de la prueba en 26 horas, 34 minutos. «M. Mills no ha tomado durante el recorrido más que el tiempo necesario para comer algunos bocados de carne cruda y algunos sorbos de caldo y estas paradas no han sobrepasado cada una los tres minutos. ¿Acompañantes que se han turnado durante la carrera han estado con él todo el camino? Son ellos

En septiembre del mismo año, la primera competencia ciclística Paris-Brest-Paris (1200 kilómetros), carrera con acompañante. El hombre sobre su bicicleta puede «sobrepasar las fuerzas humanas». La prensa (*Le Petit Journal* de Pierre Giffard) pone en escena el acontecimiento deportivo que demuestra el valor de las diversas bicicletas, marcos, cadenas y neumáticos. Las competencias ciclísticas se desarrollan con la ayuda de acompañantes considerados necesarios para mejorar la velocidad, un elemento entonces tan interesante como el orden de llegada.

1884. La primera competencia automovilística: Paris-Rouen, organizada por *Le Petit Journal*.

1895. La inauguración de la competencia automovilística Paris-Bordeaux-Paris.

1896. La primera competencia ciclística Paris-Roubaix (carrera anual con entrenadores como la de Bordeaux-Paris).

1898. La competencia automovilística por etapas, Paris-Amsterdam.

1899. El *Tour de France* en automóvil (competencia de 2350 kilómetros, en siete etapas: promedio del vencedor, 51.3 kilómetros por hora).

1901. La competencia automovilística por etapas Paris-Berlín.

1902. La competencia automovilística por etapas Paris-Viena.

1903. La competencia automovilística por etapas Paris-Madrid.⁶

Henos aquí, en este mes de mayo del año 1903, en el momento de la partida de la carrera Paris-Madrid. «La gran manifestación industrial y deportiva», «colosal *raid* internacional», apasiona a las multitudes y a los medios. «Habrà ahí, en efecto, escribe *Le Petit Journal* (del 8 de mayo de 1903, p. 4) automóviles con los cuales ninguna imaginación deportiva habría osado soñar hace unos cuantos años: automóviles de 110 caballos de fuerza, de 90 caballos de fuerza, verdaderas máquinas de guerra, tanto por la construcción como por el aspecto. Las velocidades que se obtendrán con estas máquinas prometen ser absolutamente fantásticas». Después de Amsterdam, Berlín y Viena, es el turno de Madrid de servir de meta a la gigantesca prueba anual, ahora inscrita en las costumbres europeas, escribe el periódico *Le Vélo* (del 24 de mayo de 1903, p. 1). Cada una de las capitales del viejo continente desea ardientemente este honor y, con el progreso del automóvil, es de esperarse que cada una tendrá su gran jornada. [...] Cada carrera anual es una manifestación victoriosa a favor de «la Idea», que se propaga así, en la senda de esta sucesión de competencias triunfales, a los cuatro puntos cardinales de la civilización».

quienes deben allanarle las dificultades de la carretera, iluminar la ruta durante la noche y cederle su propia bicicleta en caso de accidente» (*L'Illustration*, mayo 1891, p. 481). En el curso de los años 1890 Francia, con su propio estilo, va a convertir en espectáculo las prácticas deportivas inglesas.

⁶La lista no es exhaustiva y se limita a las principales competencias. Numerosos periódicos parisinos o regionales organizaron sus propias competencias de resistencia y rindieron honores a la velocidad de las nuevas formas mecánicas.

Los participantes de la prueba Paris-Madrid, dicen los periódicos, «son casi todos célebres en el mundo del deporte. Muchos son verdaderas notoriedades de la nueva industria. Los antiguos campeones del ciclismo y los simples mecánicos promovidos como conductores al mostrar sus grandes habilidades en este terreno, se encuentran presentes en esa lista, tan notable, de participantes, al lado de personalidades aristocráticas muy conocidas, incluso de millonarios». Más de trescientos vehículos han aceptado el reto de participar. Las viejas estrellas de los velódromos son numerosas entre los conductores: los hermanos Farman (ganadores de la prueba automovilística Paris-Viena), Fournier (triunfador de la carrera Paris-Berlín de automóvil), Charron, Terront, etc.... Muchísimos ciclistas aun en actividad se encuentran también en el momento de la partida montados en sus motocicletas: Rivierre (con el número 159), Garin, convertido en ciclista un mes más tarde y ganador del *Tour de France* (con el número 309), Lesna, vencedor de la competencia ciclística Paris-Roubaix y quien quedará incapacitado para toda posterior participación luego de la carrera Paris-Madrid (con el número 178). Los corredores montan motocicletas pues es necesario, en esta época, pedalear en los ascensos para ir más rápido.

Todos los periódicos describen el entusiasmo «extraordinario» que reina en el momento de la partida de la carrera Paris-Madrid. Más de doscientos mil parisinos en medio de un «indescribible tumulto» pasan en Versalles la noche en blanco esperando la aurora para asistir a la partida del primer competidor (la partida se produce con intervalos de un minuto entre uno y otro corredor, desde la madrugada del 24 de mayo). La afluencia de gente es enorme, «como grande es la fascinación que ejerce sobre la multitud el milagro de la velocidad y las audacias realizadas por esta moderna pareja: la potente maquinaria científica que hace palidecer ante su poderío, montada por una voluntad humana», según escribe *Le Gil Blas* (25 de mayo de 1903, p. 1). «La partida de la formidable prueba de 1903, fue algo extraordinario, asombroso, enorme». «No hay palabras suficientemente poderosas para caracterizar ese torrente humano», escribe *Le Matin* (25 de mayo de 1903, p. 1). Muchos ciclistas, vistos como los «fermentos del deporte», vienen desde París para asistir a la salida de la competencia (hacia las tres de la mañana) y «durante horas, rápidamente transcurridas a fuerza de animación, se formó de Versalles a Saint-Cyr una caravana de bicicletas y de automóviles, de miles de lámparas multicolores y de linternas cuyas luces deslumbraban», como escribe *Le Parisien* (del 25 de mayo de 1903, p. 2). Se podría haber dicho que a través de las nubes de polvo levantadas por los neumáticos, un fantástico ejército de grandes insectos, brillantes y ruidosos –incluso en competencia–, marchaba hacia una feliz conquista; como también se pudiera haber dicho que se trataba de la emigración de un conjunto de sombras chinas que arrastradas por el entusiasmo marchaban hacia la tierra prometida... En fin, se sentía una suerte de aturdimiento continuo y resultaba imposible mantener los ojos abiertos mirando ese cortejo sin fin, esa serpiente de fuego, de polvo, de humo, con sus repliegues interminables, renovados sin cesar». «Visiones nocturnas de una multitud que se agita, se aprieta, se estruja, de un

torrente que desciende de París a Versalles arrastrando todo a su paso para lanzar lejos todo lo que encuentra, visiones de un amanecer que gris azulado que se levanta sobre un mar humano que se agita y desde cuyo interior sube hasta el horizonte un inmenso clamor. Visiones de monstruos trepidantes, enormes y dóciles, sacudiéndose bajo el abrazo de enmascarados que los inmovilizan esperando la señal de partida. Todo esto pasa aun bajo mis ojos y pasará por mucho tiempo, en un conjunto caótico, infernal y profundamente emocionante», escribe Géo Lefèvre en el periódico *L'Auto* (25 de mayo de 1903, p. 1).

Doscientos veintiún competidores parten con intervalo de un minuto entre cada uno. «Pero el alba palidece en el horizonte, la silueta de los monstruos vigorosos se destaca en la incertidumbre de la noche que termina. Más allá del motor impaciente, el hombre se encuentra ahí, detrás de su máscara, como un gran pájaro de presa. Los segundos pasan, se escapan. La orden de partida es dada. El carro, literalmente, despega. Otro lo sucede y en unas pocas horas Versalles se encontrará desierto, mientras que sobre la ruta las multitudes saludarán a la «Gran Victoriosa» que pasa, la industria automovilística francesa», como escribe Henri Desgrange en *L'Auto* del 24 de mayo de 1903. Maurice Garin sobre su motocicleta toma la partida a las seis horas y 44 minutos. Dos millones de espectadores, según los cálculos de los periódicos, hacen la calle de honor de Versalles a Bordeaux. Todo Bordeaux, es decir 200 000 personas, asisten «a la llegada de esta competencia sensacional» (escribe Maurice Martin en *La Petite Gironde* del lunes 25 de mayo de 1903, p. 2). Los espectadores son frecuentemente imprudentes, «invaden con frecuencia la vía y producen en los corredores la alucinante angustia de estar atrapados entre la multitud» (anota Georges Prade en *L'Auto* del 25 de mayo de 1903, p. 1). «Una verdadera barrera humana, siempre en movimiento, oscilando continuamente, bordea la ruta y parece siempre querer cerrarse a nuestro paso» (escribe el conductor Maurice Farman en *Le Petit Parisien* del 26 de mayo de 1903, p. 2).

Pero esta fantástica carrera hacia el progreso (el apogeo de esta esperanza) termina en el drama y en el caos. Los accidentes, lamentables, se multiplican: accidente de Marcel Renault, cuyo carro va a parar contra un árbol, produciéndose un muerto y un herido. Al carro de Loraine-Barrow se le atraviesa un perro y va a dar contra otro árbol, con el resultado de un muerto y un herido más. Un paso a nivel en el camino y de nuevo un muerto y un herido. Una mujer se atraviesa en la carretera y hay que sumar otro muerto. Un carro que se incendia, un muerto, el chofer quemado vivo, y una persona herida. Otro carro más que arrolla a la multitud y de nuevo dos muertos, un herido, etc. La velocidad y la multitud inconsciente que taponan las carreteras son las causas de numerosos accidentes. La carrera es prohibida. Durante los próximos tres días, con grandes titulares lo anunciará la prensa: «Última hora, la carrera prohibida»... «Competencia sangrienta», titula *Le Matin* (25 de mayo de 1903, p.1). Acusada: «la locura de la velocidad», que en la competencia Paris-Madrid parece haber llegado a su paroxismo». Es un desastre. «Un lamentable espectáculo: carros chocados, volcados, rotos, convertidos en piezas regadas por el suelo. Cuerpos inertes

de gentes muertas instantáneamente, cuerpos de heridos desmayados o agonizantes, tirados sobre el suelo en medio de charcos de sangre y de restos de autos, dentro de un círculo formado por gentes angustiadas y consternadas que tratan de prestar alguna ayuda» (según testimonio de *L'Illustration* del 30 de mayo de 1903, p. 371). «Hay que concluir que, a pesar de la buena voluntad, de la clarividencia y de la diligencia de los organizadores, es materialmente imposible eliminar de la vía todo peligro, y en esas condiciones, las carreras sobre ruta no pueden ser toleradas, sobre todo si se trata de velocidades como las alcanzadas entre París y Bordeaux» (*Le Petit Journal* del 27 de mayo de 1903, p. 1). «La locura de la velocidad ha cobrado ya demasiadas víctimas, lo que reconocen incluso los amantes del automovilismo» (*Le Journal*, 25 de mayo de 1903, p. 1).

Es el fin de una época. «Parecidos a monstruos terribles, los autos, como una tromba, aparecen a lo lejos, para luego, como un destello, pasar y borrarse en el polvo del camino. Los conductores, tirados sobre sus asientos, casi acostados sobre sus espaldas, para ofrecer al aire la menor resistencia posible, apenas se distinguen acomodados dentro de su automóvil» (*La Petite Gironde*, 27 de mayo de 1903, p. 2).

1903-1904: los comienzos populares y caóticos del *Tour de France* en bicicleta

Es en ese contexto social, un mes después de la grandiosa y catastrófica competencia de carros y motocicletas Paris-Madrid, que comienza el primer *Tour de France* en bicicleta (inicialmente previsto para comenzar el 31 de mayo y concluir el 5 de julio, el primer *Tour* se iniciará con algo de retaso sobre la fecha prevista). La largada de la prueba, más modesta que la de las grandes carreras de autos, tuvo lugar en las afueras de París, cerca de un albergue –*Le Reveil Matin*–, próximo a Villeneuve-Saint-Georges. Seis largas etapas uniendo las grandes ciudades francesas: París, Lyon, Marsella, Toulouse, Bordeaux, Nantes y de nuevo París, para un periplo de más de 2400 kilómetros. La etapa más corta: Toulouse-Bordeaux con 270 kilómetros. La más larga: Nantes-París con 470 kilómetros. La prueba se desarrolla entre el primero de julio y el 19 de ese mes, e incluye varios días de reposo por cada una de las etapas.

De manera sorprendente (¿Tal vez para cerrar una etapa? ¿Tal vez para reavivar una querrela?) es a través de una referencia a Emile Zola que Henri Desgrange, jefe de redacción de *L'Auto* y hombre comprometido con valores opuestos a los de Zola –como el célebre «J'accuse» del affaire Dreyfus⁷–, comienza su editorial del

⁷ Emile Zola acababa de morir asfixiado en su apartamento el 28 de septiembre de 1902. El 13 de enero de 1898 Zola había publicado en su periódico *L'Aurore*, bajo el título de «J'accuse», una carta abierta al Presidente de la República en la que exigía la revisión del proceso de Dreyfus. «El 'affaire' Dreyfus» debe ser visto como uno de los «laboratorios» centrales de la formación de la Francia contemporánea (al igual que la Revolución o la Francia del periodo Vichy)». Cf. sobre este punto a Pierre Birnbaum (sld), *La France de l'affaire Dreyfus*. Paris, Gallimard, 1994.

primero de julio de 1903: «Con el mismo gesto amplio y potente con que Zola pinta en su obra la *Terre* a su trabajador, *L'Auto*, periódico de ideas y de acción, va a lanzar hoy a través de Francia, las resistentes semillas de energía que son nuestros grandes rutereros profesionales. [...] Una prueba como esta, escribe Desgranges, más que todas las grandes carreras de velódromo, sorprende al pueblo, pues se dirige directamente a él. Es sobre carreteras que la gente conoce, en medio de sus propios campos, delante de sus casas, que el campesino observará a los competidores del *Tour de France*. Los pequeños periódicos locales le informarán de la victoria de uno de estos hombres, un evento que nunca olvidará, porque lo ha visto» (Henri Desgrange, *L'Auto*, primero de julio de 1903, p. 1).

Como todas las pruebas de ruta en bicicleta o en automóvil que se celebran por esta época, el naciente *Tour de France* se encuentra ligado a la prensa deportiva (el periódico *L'Auto* es el organizador de la competencia) y al sector deportivo organizado por los fabricantes de bicicletas (sector formado por los corredores profesionales. El triunfador, Maurice Garin, apodado «le Petit Ramoneur», conduce una bicicleta llamada «La Francesa»). Pero el *Tour de France* tiene respecto de otras competencias similares dos grandes diferencias. Principal innovación, el *Tour* se disputa sin la ayuda de acompañantes. Competencia individual, los corredores se encuentran durante la prueba solos, solos frente a la naturaleza y solos frente a ellos mismos. La época de los *records* de velocidad por quebrar (con el acompañamiento de ingenios motorizados) ha terminado y ahora el tiempo no es más que un valor secundario, puesto que lo importante es el orden de clasificación, la comparación entre los participantes, el valor físico y moral de cada uno. Segunda innovación: el *Tour de France* es una competencia por etapas, en lo cual el *Tour* copia las carreras de automóviles organizadas por etapas que fraccionan la prueba y, desde luego, el relato de los periodistas. «El principio de la lucha con armas iguales, sin preparadores ni asistentes, ha permitido a la gente, sorprendida, ver el año pasado a un herrero como Dargassies, a un joven carnicero como Pothier, a un belga desconocido como Samson, a un tabernero como Brange, mantenerse en el trono de los reyes de la ruta tanto como los Garin, los Aucouturier y los Muller (hace notar *L'Auto* del primero de julio de 1904, p.1).

El director del periódico organizador de la prueba, el ya citado Henri Desgrange, es un hombre carismático, joven (tiene 38 años en 1903) y ambicioso, rodeado de colaboradores también jóvenes y eficaces, como Géo Lefèvre o Victor Goddet. Henri Desgrange intenta tomar distancia por relación con el entonces emblemático Pierre Giffard, célebre periodista del *Petit Journal* y luego, desde 1984, jefe de redacción del diario deportivo *Le Vélo*. «El velocípedo no es simplemente un deporte. Es un beneficio social», repetía Pierre Giffard.⁸

⁸ Iniciador de la prueba Paris-Brest-Paris en 1891 y de las primeras pruebas automovilísticas, Pierre Giffard (1853-1928) es una figura central de los círculos del ciclismo de los años 1890, un hombre humanista y progresista, anclado en los valores republicanos y «dreyfusianos», muy olvidado por el periódico *L'Equipe* cada vez que en sus folletos de vulgarización celebra el aniversario del *Tour de*

En 1900, con el apoyo político y financiero de dos industrias en plena expansión, como eran en ese momento la industria del automóvil y la de la bicicleta, se crea un nuevo periódico deportivo de circulación diaria: *L'Auto-Vélo*. Su objetivo era el de hacer la competencia y reemplazar –incluso arruinar– a *Le Vélo*. Henri Desgrange es nombrado como director. Antiguo funcionario de notaría apasionado por el ciclismo, excampeón de los años 1890, primer *recordman* francés de la hora sin acompañante, Desgrange escribió en 1894 un libro sobre el ciclismo: «La Tête et les Jambes». «El deporte del ciclismo, escribía, exige de parte de aquel que quiere dedicarse a él, dos tipos de cualidades de orden muy diferente, pero que se complementan la una con la otra: la cabeza y las piernas. No se puede llegar a ser un corredor completo más que si se poseen las dos en igual cantidad». La creación del *Tour de France* va a permitir a *L'Auto* (nuevo nombre del periódico luego de un proceso judicial perdido) distanciarse definitivamente de *Le Vélo*, en 1904.

El naciente *Tour de France* corresponde a un nuevo tipo de pruebas deportivas inclinadas hacia la democratización y la popularización de los valores deportivos, alejándose del antiguo modelo de competencias orientadas hacia la carrera del progreso y los *records* de velocidad. Incluso los propios periódicos que compiten con *L'Auto* lo reconocen. *Le Journal*, del 21 de julio de 1903, escribe: «El *Tour de France* organizado por nuestro colega *L'Auto*, ha revolucionado, así puede decirse, todo el mundo del deporte, y ahora que esta gran prueba ha terminado, resulta imposible, incluso para aquellos que no son apasionados de los deportes, no admirar los héroes de este «largo paseo» deportivo, que acaban de cumplir con prodigiosos actos de valor. [...] Durante 19 días, estos héroes del ciclismo han recorrido casi toda Francia, visitando Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, atravesando toda clase de regiones, luchando contra el viento, contra la lluvia, contra el calor, y por todas partes, gracias a su coraje, han maravillado a todas las gentes que salían al borde de la carretera para aplaudir a estos gigantes, a estos atletas fuera de serie que acaban de cumplir con la más bella travesía deportiva que se pueda imaginar». (p. 6). El primer *Tour de France* tuvo un gran éxito popular. Prueba gratuita que pasa por el frente de la propia casa, el *Tour* va al encuentro de los pequeños pueblos y aldeas de Francia. «En cada pueblo, reúne a las multitudes típicas de los días de fiesta. ¡Ah! No, el ciclismo no ha muerto», subraya el jefe de redacción de *La Petite Gironde*, Maurice Martin, quien sigue la etapa Toulouse-Bordeaux desde un automóvil que no logra mantenerse al lado del pelotón de punta que avanza raudo. (*La Petite Gironde*, 13 de julio de 1903, p. 2).⁹

France. En 1899, Pierre Giffard va a enfrentarse a los grandes patrones de la industria francesa que, «anti-dreyfusianos», entrarán en guerra contra él y contra su periódico *Le Vélo*.

⁹ Desde el primer *Tour de France* el público ha estado presente. Con ocasión de la tercera etapa, Marseille-Toulouse, *Le Petit Provençal* hace notar que en Arles «cerca de quinientas personas han permanecido en espera toda la noche, sin abandonar su lugar más que después de la hora de cierre de controles». En Béziers, «desde las cinco de la mañana miles de curiosos se habían apostado a lo largo de la ruta» (*Le Petit Provençal*, del viernes 10 de julio de 1903). Las fotos de la época muestran un público masculino y muy pocas mujeres y niños.

Sin embargo el *Tour* que apenas comenzaba era aun frágil y hubiera podido terminarse en 1904. La difusión de las ideas deportivas hacia el pueblo es difícil. «La pasión popular» plantea problemas. La seguridad de los competidores es «amenazada por energúmenos». Cada ciudad quiere defender a su campeón local. Los ciclistas, de su lado, están muy habituados a rodar detrás de los acompañantes y tienen tendencia a hacer trampa. Los cuatro primeros corredores del segundo *Tour* terminarán descalificados por la Unión Ciclística de Francia.

Con amargura Henri Desgrange escribe en *L'Auto* del 25 de julio de 1904 (p. 1): «El *Tour de France* ha terminado y su segunda edición habrá sido, mucho lo temo, la última. Y el *Tour* habrá muerto a causa de su propio éxito, de las pasiones ciegas que desencadenó, de las injurias y de las groseras sospechas que nos habrá valido de parte de los ignorantes y resentidos. Y sin embargo, nos había parecido y nos parece aun que habíamos construido con esta gran competencia el monumento más durable y más importante del deporte de la bicicleta. Teníamos la esperanza de, cada año, hacer a través de la mayor parte de Francia un bien al deporte. Los primeros resultados del año pasado nos mostraban que estábamos en lo correcto, pero ahora nos encontramos, al final de la segunda edición del *Tour*, desmoralizados, descorazonados, habiendo vivido estas tres semanas en medio de las peores calumnias y de las peores injurias».

Los incidentes de Saint-Etienne son descritos, por ejemplo, como un verdadero acto de salvajismo, una verdadera tentativa de asesinato en el corazón de la República. Los corredores lo testimonian. Son las tres de la mañana, la noche es negra. «De golpe, en lo alto de este ascenso, Faure acelera bruscamente y toma dos o tres cuerpos de distancia. Levantamos la cabeza y vemos cincuenta metros delante de nosotros a una centena de individuos, armados de garrotes y de piedras, formando una barrera a cada lado de la carretera. Faure pasa con decisión. Entonces los garrotes se levantan y golpean a los siguientes competidores». Muchos corredores resultan heridos, algunos de ellos gravemente. Y frente a los repetidos actos de violencia, los corredores, muy inquietos, «se prometen todos correr armados de revólveres» (*L'Auto*, 13 de julio, 1904, p. 1). Desgrange ofrece su testimonio: «El drama ha durado tan sólo algunos segundos. Conservé solamente la visión de un montón de bicicletas por tierra, de Maurice Garin cayendo y levantándose, y con él algunos otros corredores. Por mi parte, no vi caer al pobre Gerbi. Un momento de detención de los vehículos de vigilancia, luego una nube de salvajes, garrote en mano, que comienza a huir por el campo. Uno de ellos, de muy mal aspecto, mostrándonos a Faure, nos grita: «Miren al 58, Faure de Saint-Etienne, a ese es al que queremos como ganador». Pero hay que partir para regresar con el lote de punta –con el pelotón– y lo que escucho es una verdadera salva de tiros al aire, seguida de la fuga precipitada por el campo de los salvajes atacantes» (Henri Desgrange, *L'Auto*, 14 de julio, 1904, p. 1).

Los automóviles que vienen acompañando la competencia se defienden también ellos haciendo tiros al aire. «El atentado de Saint-Etienne prueba lamentablemente

de manera clara y neta que nuestro ciclismo se encuentra en un punto crucial de su historia, ya que su éxito puede ser la causa de su caída, que el entusiasmo que suscita puede convertirse en motivo de los peores excesos» (Henri Desgrange, *L'Auto*, 14 de julio de 1904). «Gentes terribles e incivilizadas que se imaginan protestar fastidiando y golpeando a los corredores» (*L'Auto*, 15 de julio de 1904, p. 1). Comportamientos violentos, semejantes a los de los «hooligans» actuales en los partidos de fútbol. La agresividad aparece como necesaria para apoyar al equipo o al campeón local frente a los adversarios de otros lugares. Estos grupos (a quienes en 1903 se denominaba con el mote de «apaches») están formados por jóvenes (en general hombres) pertenecientes a las capas más bajas de la clase obrera. Una subcultura violenta y delincencial, que expresa un modelo de masculinidad agresiva.¹⁰

Jacques Miral, quien escribió los textos sobre el ciclismo en el *Almanach des Sports, 1905*¹¹, señala que «el ciclismo parece, en 1904, haberse orientado hacia una fórmula nueva». Luego de las sanciones de la Unión Velocipédique de Francia, descalificando a los cuatro primeros competidores del *Tour de France*, «podemos tal vez esperar para el próximo año una competencia con corredores honestos». «Las grandes pruebas sobre ruta se habían convertido en algo muy diferente a una competencia deportiva». «Algunos corredores, poco escrupulosos [...], no contentos con colocarse detrás de los carros acompañantes, no vacilaron en dejarse transportar durante kilómetros, bajando luego a escasos diez kilómetros de los puestos de control para firmar, descansados y dispuestos a continuar la competencia» [...]. «Y además, aumentaban sus oportunidades de victoria regando por la carretera puntillas, de las cuales eran víctimas quienes venían tras ellos». Sí, los años 1903-1904, fueron el fin de una época del ciclismo. Como la competencia Paris-Madrid, ¿el *Tour de France* está también llamado a desaparecer?

¹⁰ Cf. los análisis de Eric Dunning sobre este tema. Particularmente, E. Dunning, P. Murthy, J. Williams, «La violence des spectateurs lors des matchs de football: vers une explication sociologique», en N. Elias y E. Dunning, *Sport et civilisation, la violence maîtrisée*. Paris, Fayard, 1994, pp. 335-367.

¹¹ Cf. Jacques Miral, «Le Cyclisme», en Maurice Leudet (sld), *Almanach des Sports, 1905*. Paris, La Fare, 1905, p. 222. J. Miral hace notar también que, en el caso del ciclismo de pista, se plantea el problema de las carreras de media distancia, las que, como la competencia Paris-Madrid, están impregnadas de la «locura de la velocidad». El *record* de la hora con acompañante ha llegado a velocidades superiores a los 87 kilómetros por hora. Varios de los campeones de la prueba murieron en carrera, acompañados de grandes motos. La Unión Ciclista Internacional (creada en abril de 1900) obliga, a finales de 1904, al uso exclusivo de motos pequeñas, que cortan mucho menos el viento. «El año ha comenzado dominado por la presencia de grandes velocidades, pero tiempo después, gracias al nuevo reglamento de entrenamiento impuesto, las velocidades han disminuido, permitiéndonos asistir a competencias en donde el valor intrínseco de los corredores ha reemplazado la habilidad y la destreza de los acompañantes» (p. 229).

De 1905 a 1914, el renacimiento patriótico del *Tour de France*

A partir de julio de 1905, y cada mes de julio hasta el comienzo de la primera guerra mundial, el original *Tour de France* partirá cada vez más potente en el pleno corazón del verano. La competencia, como formando un círculo, comienza en París y termina en París, visitando lugares alejados del país (entre ellos Metz, situado en Alsacia-Lorena y ocupado por los alemanes entre 1906 y 1910) y llegando hasta las altas cimas fronterizas tanto en los Alpes como en los Pirineos. Las etapas son ahora más numerosas (once en 1905, 13 en 1906, catorce en 1907, 1908 y 1909, y quince de 1910 a 1914). El *Tour de France* de 1913, por ejemplo, suma en total 5388 kilómetros en quince etapas (la más corta con una extensión de 325 kilómetros y la más larga llegando a 470), etapas que fueron disputadas entre el 29 de junio y el 27 de julio, permitiendo a los competidores llegar, luego de la partida de París, hasta Normandía, Bretaña, Aquitania, los Pirineos con sus grandes picos, el Languedoc, la Provenza, los Alpes con sus elevados picos, la Lorena y el Norte, antes de regresar de nuevo a París.

Así, Marcel Viollette puede escribir que «muy pocas competencias son tan populares como el *Tour de France*, y no hay ninguna que suscite tal agitación. Pensemos en las regiones que el *Tour* atraviesa, ¡algunas de las cuales no conocen en todo el año otro certamen deportivo! [...] Hay que haber estado en la competencia para darse cuenta de las multitudes que se apretujan en los sitios de control, de la feliz sorpresa de los campesinos a la vista del pelotón de alegres corredores que a treinta y cinco kilómetros por hora atraviesan las calles de sus poblados, encontrando el tiempo de lanzar a los espectadores una broma o de enviar un beso a alguna linda jovencita apostada en la vía, ¡y estas nunca faltan!».¹²

En estos años anteriores a la guerra patriótica, los corredores son frecuentemente descritos como «soldados del deporte», «tropa de elite», «sagrado batallón» y de ellos se dice que pueden ofrecer «una saludable lección de energía» a la juventud francesa.

«La gigantesca epopeya deportiva, cuyo último acto se ha realizado ayer, evoca en mí recuerdos de mi vida escolar. El *Tour* me recuerda esas formidables batallas que atraviesan las páginas de nuestra historia y en donde regimientos enteros desaparecen en el resplandor de la batalla. Apenas quedan algunos sobrevivientes cuyos relatos perpetúan el recuerdo de esas confrontaciones espantosas. Aunque vivida bajo un terreno más pacífico – ¡Gracias a Dios!–, la larga batalla de la que fuimos testigos, no dejó de producir algunas víctimas, las que felizmente se recuperarán perfectamente luego de dos o tres noches de descanso. Del imponente escuadrón rodante de setenta y siete combatientes que partieron al alba del 4 de julio, solamente 14 han llegado a buen puerto, luego de haber salido triunfantes de la más

¹² Marcel Viollette et al., *Le Cyclisme*, 1912. Genève, Ed. Slakine, 1980, p. 110.

difícil prueba atlética que a un grupo de hombres se les haya impuesto. Los demás han quedado a la vera del camino, vencidos por la fatiga y la inmensidad de un esfuerzo no concluido. A los lados de todas las carreteras de Francia se ha visto caer a los rezagados, semejantes a los miembros de un ejército en derrota. Y ha sido verdaderamente una bella muestra de viejos soldados del pedal –ciclistas probados y fortalecidos– aquella que París ha recibido y festejado, como se festeja a los héroes, es decir de forma que puedan olvidar en pocos minutos todas las pasadas horas del calvario» (Victor Brayer, *L'Auto* del 30 de julio de 1906, p. 1).

«Nuestros 32 gladiadores no tienen nada que perder. Ellos tienen la figura curtida de los viejos soldados que han batallado bajo todos los climas, pero que vuelven con la piel orgullosamente curtida y con el mejor buen humor» (R. Desmarests, *L'Auto*, 15 de julio de 1913, p. 3).

Cada año los organizadores aumentan el nivel de las dificultades por vencer. Buscan hacer retroceder los límites de lo imposible y año tras año imponen un reglamento cada vez más draconiano. Innovación mayor: Henri Desgrange introduce las etapas de montaña. En 1905 los corredores deben subir el Ballon d'Alsace. En 1910, los picos de los Pirineos (Tourmalet, Aubisque, Aspin –denominado «el círculo de la muerte»–). En 1911, los picos de los Alpes (Galibier y Allos). Las dificultades encontradas por los organizadores valorizan nuevos terrenos (las montañas), regiones de difícil acceso, despobladas comarcas lejos de las ciudades y de los espectadores, espacios de frontera percibidos por los periodistas al mismo tiempo como «paisajes sagrados y despiadados».

«Lo que hay de más particular en esta prueba del *Tour de France*, subraya Lucien Petit-Breton, vencedor de la prueba en 1907 y 1908, es que cada año son aumentadas las dificultades, y que cada año los corredores se encuentran a la altura de la nueva dificultad que se les pone. No que los competidores de tres o cinco años atrás fueran inferiores a aquellos de hoy, sino que el mérito de los de ahora es también el de aprovecharse de las enseñanzas dejadas por sus antecesores».¹³

La etapa Luchon-Bayonne se convierte en la gran prueba pirenaica de los *Tours* de 1910 a 1912. Esta etapa se transformará, modificando su dirección, en la etapa Bayonne-Luchon en 1913 (con las grandes alturas de los Pirineos al final de la etapa), convirtiéndose en el juez supremo de las capacidades de los participantes, hasta 1929.

L'Auto del 20 de julio de 1910 lo señala: «Mañana por la noche, los corredores del *Tour de France* de 1910 se pondrán en marcha con el objetivo de cumplir la travesía más fantástica que pueda haberse jamás organizado. De Bagnères-de-

¹³ Lucien Petit-Breton, «Les courses sur route», en Marcel Viollette et al., *op. cit.*, 1912, reedición de 1980, pp. 219-220.

Luchon, irán luego a Bayonne por la ruta de las grandes alturas, es decir por la ruta de Peyresourde, de Aspin, de Tourmalet, de Solulun, de Tortes y de Aubisque. Es un desafío tenaz el que debemos enfrentar». 326 kilómetros de ascenso con seis premios de montaña de cerca de dos mil metros de altura que deben remontar los competidores. «Mañana, en la décima etapa del *Tour de France* [...] campeones de la ruta, manejando una frágil bicicleta, ofrecerán al mundo entero la más bella manifestación de valentía que se pueda imaginar. Sigamos con atención esta batalla homérica. Lloremos por adelantado por aquellos que no podrán sobrepasar la terrible prueba. Preparémonos a aclamar a los vencedores. El *Tour de France* ha llegado a la más dramática de sus fases, a la «etapa monstruo» que todos los deportistas esperan impacientemente y que despertará un entusiasmo universal. ¡Pigmeos contra gigantes! ¡Y tengo la idea de que los pigmeos sorprenderán al mundo!» (p. 3).

Henri Desgrange es el organizador, el «patrón del *Tour*». Es también el director del periódico que tiene el cuasi-monopolio de información de la carrera. Padre fundador de la prueba, es un hombre antitético, a la vez organizador y periodista. Posiciones contradictorias que lo convierten al mismo tiempo en un ser cruel, amable y admirado.

Para ser leído, escuchado, comprendido, para celebrar con entusiasmo los éxitos del ciclismo y de los corredores, Henri Desgrange y sus colaboradores que siguen el *Tour* en automóvil, recapitulan al término de cada etapa lo ocurrido, en un lenguaje lírico, inflado, extravagante y desmesurado, hecho principalmente de superlativos. Todo tiende a ser exagerado, excesivo y espontáneo. Quien escribe, habla y es solidario con el lector. Parece admirar tanto la acción narrada, como debe admirarla quien lee. En el tono de lo narrado, un nuevo tipo de comunicación va tomando forma: el reportaje en directo. La naturaleza se personifica, los altos picos montañosos se convierten en gigantes a los que uno interpela, en monstruos a los que «nuestros hombres» vencen. La montaña, por su parte, se convierte en estos relatos, para un lector imaginativo, en el lugar de comunicación entre el cielo y la tierra, entre lo inaccesible y lo real.

«Como nos pareció que escalábamos este gigante desde hacía más de dos horas, preguntamos a los campesinos parados a la entrada de sus casas disimuladas en medio de las rocas: ¿la cima está lejos? A más de doce kilómetros, nos respondieron. Y en los viraje numerosos del camino percibimos, debajo de nosotros, muy abajo, arriba de nosotros, muy arriba, las ‘hormigas’ que avanzaban, nuestros ciclistas pedaleando... En fin, pudimos ver la cima en el momento en el que las nieves comenzaban a rodearnos por todas partes. Pero aun una última resistencia de la naturaleza: una especie de frailejón, algunos heliotropos que nos tienden pequeños y adorables saboyanos. Luego la nieve fijando todo bajo su manto silencioso. Nuestra ruta se abre apenas entre dos murallas de nieve, ruta áspera, irregular desde su inicio. Allá en lo alto hace un frío que hiela y cuando Georget pasa, después de haber puesto su pie de vencedor sobre la cabeza del monstruo, cuando

pasa cerca de nosotros, sucio, el bigote mocososo y todavía untado de los restos de sus últimas comidas en carretera y la camiseta sucia del barro del último arroyo en donde cubierto de sudor se ha tirado, con un aspecto horrible, pero digno y el cuerpo erguido, nos dice: ‘La sorpresa fue grande.’» (Henri Desgrange, *L’Auto*, 11 de julio de 1911, después de la etapa del Galibier en los Alpes).

Los ciclistas de manera frecuente son percibidos como obreros esforzados y admirables. La prueba permite valorizar esa máquina original que es la bicicleta: máquina que rompe la distancia, máquina lúdica ligada a la velocidad. La bicicleta fascina a los medios populares. Su precio es aun elevado, objeto con frecuencia inaccesible para el simple trabajador, pero se espera que bien pronto la bicicleta llegue a ser un medio de locomoción útil, capaz de acercar al empleado o al obrero urbano al campo y al campesino o al trabajador rural a la ciudad. Sí, la bicicleta va pronto a ser capaz de abrir el horizonte del domingo y de las primeras vacaciones pagadas a la gente que trabaja.¹⁴

Para ser capaz de sortear las dificultades del *Tour de France*, los participantes deben mostrar su experticia y la calidad de sus máquinas. El público ve a los corredores del *Tour de France* como a hombres de oficio, capaces de desenvolverse solos en las peores condiciones, hombres que se niegan a capitular. «Aguantar y luchar hasta el final es un deber».¹⁵ La imagen épica de los «esforzados rutereros» comienza a tomar forma.

El coraje de los ciclistas se convierte en leyenda. Los infortunios del francés Eugène Christophe, apodado «Le vieux gaulois» [El viejo galo], dan de qué hablar... El viejo corredor Alphonse Baugé, en 1925, recuerda: «En julio de 1913, víctima de un accidente en la cima del Tourmalet, Christophe, llevando su bicicleta a la espalda, debe descender a pie, calzado con ligeras zapatillas de ciclista, los 14 kilómetros de este pico gigante de los Pirineos, para llegar hasta Sainte-Marie-de-Campan, con el fin de reparar una pieza averiada de su bicicleta. Cumplido sin un solo instante de reposo este duro calvario, Christophe se instala frente al taller de reparaciones de carretas de este caserío perdido al pie de la montaña y durante tres horas trabaja esforzadamente, sin descanso, sólo, sin ayuda –como lo prescribe el duro reglamento de la competencia–, soportando sin tregua el atroz calor de la forja, al que se agrega la temperatura ‘senegalesa’ que reina en pleno verano. La

¹⁴ Sobre la historia de la práctica de la bicicleta en Francia en los siglos XIX y XX y sobre su difusión, cf. mis trabajos precedentes, «Les tríos âges du vélo en France», *Vingtième Siècle*, No 29, Janv.-mars 1991, pp. 17-31 y *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d’une épopée contemporaine*. París, L’Harmattan, 1995, 227 págs.

¹⁵ Este máxima es tomada del libro de G. Bruno, *Le Tour de France par deux enfants*. Paris, Librairie classique Eugène Belin, reedición de 1976. Este célebre librito, impreso en varios millones de ejemplares, sirvió de libro de lectura en las clases de la escuela primaria en Francia, ofreciendo un recorrido iniciático y patriótico por la geografía y los valores del país. Otras máximas: «La vida entera podría ser comparada a un viaje en donde se encuentran sin cesar nuevas dificultades». «¿No está hecha la vida entera de obstáculos que hay que vencer?». «El coraje vuelve iguales a los ricos y a los pobres, a los grandes y a los pequeños, en la defensa de la patria».

reparación de la bicicleta de Christophe no concluye más que después de un trabajo formidable, luego del cual el ciclista monta en su máquina para continuar la competencia. Y en medio de las tinieblas que vuelven siniestra la noche, bajo un cielo de un azul sin brillo y en el que en lo alto brillan las estrellas, escala los picos de Aspin y de Peyresourde y llega a Luchon a medianoche, habiendo así probado que la voluntad puede triunfar sobre todos los obstáculos y que no hay nada en el mundo más digno de admiración que un hombre que es capaz de triunfar con coraje sobre la desventura».¹⁶

Los participantes en el *Tour de France* de esa época se dividían en dos categorías: los profesionales y los aficionados. Los profesionales, que le apuntaban a la victoria final, corrían organizados en equipos patrocinados y técnicamente asistidos. Los aficionados vivían su participación como una aventura y buscaban ante todo llegar hasta el final de la competencia. Esos aficionados se dividían a su vez en dos categorías: algunos diletantes con recursos económicos, y muchos apasionados de la bicicleta con grandes habilidades técnicas.

Los mejores corredores son los profesionales del ciclismo, patrocinados por fabricantes de bicicletas para quienes corren a lo largo de todo el año. Como todos los participantes del *Tour*, deben correr «en solitario» y reparar ellos mismos su bicicleta en caso de daño. Los preparadores físicos y *managers* están presentes solamente en los puestos de control y en los finales de etapa. Estos corredores profesionales son en casi su totalidad gentes de origen popular, como Maurice Garin, primer vencedor del *Tour* y antiguo deshollinador. Trousselier, vencedor en 1905, antiguo vendedor de flores. Pottier, vencedor en 1906, y antes aprendiz de carnicero. Petit-Breton, vencedor en 1907 y 1908, antiguo mozo de hotel. Faber, vencedor en 1909, y quien había sido antes obrero de puerto. Lapize, vencedor en 1910, antiguo empleado de oficina. Garrigou, vencedor en 1911, vendedor de frutas en Pantin. Los otros corredores son aquellos que han sido llamados los «independientes», fanáticos de la bicicleta, que se equipan acudiendo a su propio bolsillo. Sea el caso de algunos últimos y raros adeptos burgueses del deporte de la bicicleta que desaparecerán después de la primera guerra mundial. Sea el caso de mecánicos, obreros, campesinos. «Reyes» locales de la bicicleta en su pueblo, cantón o departamento, y a cuya disposición se pone el producto de una colecta para que puedan viajar a París a tomar la partida, estos «solitarios» forman la gran masa del *Tour de France*. En 1910, por ejemplo, ellos son 110 sobre un total de 136 competidores.

Veamos por ejemplo la atmósfera del *Tour de France* de 1907. Joven *manager* del equipo Labor, Alphonse Baugé, redacta, cada final de etapa una carta a su jefe, ofreciéndonos un documento de primera mano.¹⁷ Baugé organiza los aspectos

¹⁶ Alphonse Baugé, *Messieurs les coureurs. Vérites, anecdotes et réflexions sur les courses cyclistes et les coureurs*. Paris, Librairie Garnier Frères, 1925, pp. 60-61.

¹⁷ Alphonse Baugé es una figura importante de los primeros *Tour de France*. Antiguo corredor de pista, es un entrenador reputado y un maestro de la táctica que va ser el responsable del triunfo en el

cotidianos de los corredores profesionales que el dirige con mano maestra. Vituallas y cuidados son brindados en los puestos de control, reposo y masajes en los hoteles se encuentran previstos cada final de etapa. Con el pasar de las etapas, el equipo se encuentra reducido a algunos pocos corredores (solamente dos miembros del equipo Labor lograrán llegar a París). «Rápidamente les he hecho comprender que ellos no eran en el *Tour de France* turistas sino corredores, es decir que no eran gentes que paseaban, sino gentes trabajando». Los corredores del equipo Labor deben quedarse en el hotel (se dedican a leer la prensa o a escribir tarjetas postales) sin salir a pasearse por las ciudades a donde la competencia llega (después de cada etapa los corredores pueden descansar cuando menos un día). François Faber, líder del equipo, tiene prohibido ir a beber vino a los cafés. «Faber se encuentra un poco afligido porque explícitamente le he prohibido el *Saint-Emilion 72* o la *piquete 1907*. ‘Una buena copa de vino rojo, dice él, es lo mejor que se puede encontrar para reponer las fuerzas».¹⁸

El *manager* del equipo Labor nos pone de presente aquí un caso extremo, el de ese ciclista excéntrico y diletante llamado Pépin de Gontaud. «Roubaix, 9 de julio de 1907... El aristócrata Pépin de Gontaud [...] participa en el *Tour de France* como un verdadero ‘turista’, pero, como todo buen millonario que se respete, a Pépin de Gontaud no le gusta viajar sólo, incluso cuando va en su bicicleta. Entonces, financiándolos medianamente –se dice que financiándolos muy bien– se ha asegurado los servicios del alegre gigantón Dargassies y del devoto Gauban, que no lo abandonan por un solo instante. Dargassies llama a esto hacer el tour ‘a la Papa’. Gauban, con sangre meridional en sus venas, bien quisiera que, en algún momento, Pépin le diera autorización para escapar del pelotón que marcha a la cabeza. Pero el «patrón» nada quiere saber de eso. *Monsieur* Pépin participa en el *Tour de France* «por hacer deporte», a «la burguesa», incluso yo diría que como gran señor, y como paga generosamente, prohíbe formalmente a sus ayudantes toda tentativa de abandono o de escapada». El pequeño grupo se encuentra detrás del pelotón desde los primeros kilómetros de las etapas. «Lyon, 14 de julio de

Tour de France de los años 1909 a 1914 de los líderes de los equipos de constructores que el dirige (el luxemburgués Faber en 1909, los franceses Lapize y Garrigou en 1910 y 1911, el belga Defraye en 1912 y de nuevo el belga Thys en 1913 y 1914). En una primera obra aparecida en 1908 Baugé se describe como joven *manager* del equipo Labor (Alphonse Baugé, *Lettres à mon directeur*. Paris, Librairie de L’Auto, 1908). En una segunda, aparecida en 1925, con prefacio de Henri Desgrange, se menciona como un viejo y experimentado director deportivo (*op. cit.*, 1925).

¹⁸ Los mejores corredores profesionales desde el primer *Tour de France* saben cómo prepararse y entrenarse. Petit-Breton, vencedor del *Tour* en 1907 y 1908, por ejemplo, ofrece algunos consejos a los lectores en 1912: «Durante la carrera le aconsejo abstenerse de todo alimento sólido. Siempre llevo en mi equipaje dos botellas de tres cuartos de litro, bien sea con chocolate, de crema de maíz, de té, de limonada. En el puesto de control reemplace las botellas vacías por otras, preparadas según su propio gusto. Tomo mucho líquido durante la competencia». «Tenga siempre [...] lo necesario para preparar su bicicleta, llaves, piezas de recambio, un pedal y su eje, todo aquello que se rompe con frecuencia, y ejércitese, antes de la competencia, en hacer las reparaciones más complicadas, en el tiempo más corto» (en Marcel Viollette, *op. cit.*, reedición de 1980, p. 224).

1907... Como broma, es un *record*. Estos corredores encuentran la vida amable y el *Tour de France* un paseo encantador. Parada en los hoteles a la hora del aperitivo del almuerzo y de la comida. ¡Una copa de *pernod* azucarado! [...] comidas copiosas, vinos embriagantes, cancioncillas a la hora del postre para los lugareños, tal es el programa de este cuarteto de Toulouse de «moderno estilo» (cuarteto puesto que el ciclista de Toulouse, Teycheime, también ha entrado en el curso de la prueba al servicio de Pépin de Gontaud).

Alphonse Baugé subraya sobre todo el coraje y la miseria de los «independientes», en particular de un bretón llamado Le Bars, a quien él ayuda cuando se presenta la ocasión. Día tras día, ciudad tras ciudad, Baugé ofrece testimonio de estos hechos: «Roubaix, 9 de julio de 1907... El obstinado Le Bars ha llegado aquí ayer por la tarde, montado en una bicicleta prestada, pues había quebrado la rueda de la suya en una caída cuatro kilómetros después de la partida. El infortunado bretón ha venido esta mañana al hotel a contarme sus desgracias. Le he dicho todo lo que me era posible para hacerle comprender que no tenía sentido continuar la prueba en esas condiciones [...], pero me he visto enfrentado a una cabeza terca. Entonces, aprovechando el abandono de Faure, he estado de acuerdo en prestarle la bicicleta de este último. Como argumento supremo, escuchen lo que me ha dicho Le Bars: ‘El *Tour de France* pasa por Morlaix y es necesario que yo esté allí. Si no paso, en Morlaix quedaré como un hombre poco serio’. ¡Es increíble!... «Toulouse, 23 de julio... Como el becerro de oro, Le Bars está todavía en pie. Con una simple mirada se reconoce que está perdiendo peso y llega cada día en el extremo de la fatiga. Sobre su rostro de cera, no se observan más que dos grandes ojos que lanzan relámpagos, como si este infernal bretón tuviera algo que explota bajo su cráneo. ‘¡Y bien!, Le Bars, le digo yo, se acerca Morlaix, ¿unos mil kilómetros? Así es, me responde él, y esto está por acabarse, y ya no hay muchos más ascensos. De ahora en adelante esto va a marchar’. El bretón es a la vez testarudo e increíblemente cómico»... «Nantes, 29 de julio... Le Bars se encuentra todavía en competencia. Para él cada nuevo día trae siempre un rayo de esperanza. Es un verdadero esqueleto ambulante, que por momentos da tristeza ver. Su desempeño prueba una vez más que las carreras de fondo en ciclismo son sobre todo un deporte de voluntad»... «Brest, 31 de julio... Le Bars está en plena expectativa. Es el día de mañana, en efecto, cuando pasaremos por Morlaix. Ha venido a verme al hotel para pedirme una camiseta Labor flamantemente nueva y he accedido a su pedido. De inmediato se la ha puesto. Aun lo veo, parado, contemplándose en el espejo. La alegría se leía en su rostro, mientras se mantenía derecho como un cirio»... «Caen, 2 de agosto... Le Bars se ha revelado increíble. Ha pasado por Morlaix. ¿Y saben cómo? ¡A dos minutos del pelotón que marchaba a la cabeza! Cuando pienso en la energía que ha debido desplegar para mantenerse en ese puesto, francamente el cerebro me danza en el cráneo. Sus coterráneos le ofrecieron una ovación que sobrepasa todo lo que uno pueda imaginarse. Por la carretera, en medio de la noche, encontramos banderolas luminosas en las que se

leía ‘Viva Le Bars’. En el puesto de control, la multitud gritaba de alegría y aplaudía. Para Le Bars era la recompensa justa por una labor esforzada llena de sufrimientos silenciosamente soportados».

Sobre el camino de la ronda de Francia

En el corazón de los campos franceses se espera y se admira a «los corredores que vienen de París». En esos años anteriores a la primera guerra mundial, con sus héroes pedaleando, con frecuencia gentes anónimas marchando sobre humildes bicicletas, el *Tour de France* representa el progreso social e industrial que se difunde y que llega, el progreso en marcha que toca el universo sedentario de la multitud provinciana y rural. La bicicleta y el auto forman dos grupos opuestos y complementarios. En el polvo de los caminos, largo tiempo esperados, los corredores del pequeño pelotón de punta aparecen. «¡Ahí están!, ¡ahí están! ¡Ya están aquí!, ¡ya están aquí!». El auto (el periódico *L’Auto*, el medio de locomoción, el símbolo) sigue a la bicicleta: «Vi pasar delante nuestro, escribe Colette en 1912, como arrastrados por pesados vientos, a tres delgados corredores: espaldas negras y amarillas, y el número en cifras rojas, tres seres de los que se diría que no tenían rostro, espalda arqueada, la cabeza, cubierta con una cachucha blanca, mirando hacia las rodillas... Muy rápido han desaparecido de nuestra vista, los únicos en silencio entre la multitud, un silencio que parecía aislarlos de todo lo que pasa a su alrededor. Se diría que aunque rivalizan entre ellos, ante todo huyen de nosotros y que son como un animal perseguido por una escolta en la que se mezclan, en el polvo negruzco del camino, gritos, puños, vivas y explosiones ruidosas.»¹⁹

Los valores de una Francia moderna e industrial, el dinamismo y la salud radiante de una juventud, corajuda, obrera, deportiva, van a estar de esta manera representadas sobre el camino de la ronda del hexágono –el mapa francés– en un ostentoso encerramiento procesional del país.²⁰

«¡Ah! el bello y espléndido trabajo, y cómo resulta verdaderamente necesario que el motor humano sea hecho de inagotables recursos, de violento coraje, de voluntad de acero, de indomable tenacidad, para que los hombres puedan llevar valientemente hasta la meta el atroz y sobrecogedor calvario».²¹

¹⁹ Colette, *Dans la foule*. Paris, Grès, 1918, p. 83 y ss. Lo que narra Colette es la llegada a París el 28 de julio del *Tour de France* de 1912.

²⁰ Con el *Tour de France* triunfa la idea de una sociedad unificada por el territorio. Las imágenes de los picos de montaña casi inconquistables dan una total unidad a esa Francia instalada y protegida por mares y montañas. Cf. sobre este punto Georges Vigarello, «Le Tour de France», en Pierre Nora (sld), *Les Lieux de mémoire*, III, Les France, 2 Traditions. Paris, Gallimard, 1992, pp. 886-925.

²¹ Alphonse Baugé, *op. cit.*, 1925, p. 41.

El *Tour de France* conocerá otras transformaciones durante el siglo XX. De cualquier manera la vuelta a Francia en bicicleta abre, desde sus orígenes, una vía regia para comprender, en Francia, las «culturas populares», de las que el propio Tour permanecerá, hasta nuestros días, como una expresión y un eco.²²

²² Sobre el análisis de las «culturas populares» cf. Claude Grignon et Jean-Claude Passeron, *Le savant et le populaire. Misérabilisme et populisme en sociologie et en littérature*. Paris, Seuil, 1989. Sobre el *Tour de France* y las culturas populares cf. Philippe Gaboriau, *op. cit.*, 1995; Ph. Gaboriau, «Le Tour de France», *Universalía 97*. Paris, *Enciclopedia Universalis*, 1997; y Ph. Gaboriau, *Les spectacles sportifs, grandeurs et décadences*. 2003, en prensa.