

I Guerra Mundial y el ciclismo

Aclaración: como el título puede sugerir muchas cosas diremos que se trata de ir comentando carreras de las dos décadas que van de 1910 a 1930.

La Gran Guerra es pues el acontecimiento que circunstancialmente se encuentra en el centro de esa época; bueno, no exactamente en el centro.

La sucesión de carreras que irán surgiendo, no tendrá lógica alguna, sino que se irá produciendo por algo parecido al azar.

De modo que lo más normal sería que un nombre como el de Girardengo ni siquiera llegara a aparecer. ¡Vaya! Ya ha aparecido...

Volta 1912

Se celebra entre el 6 y el 8 de Abril.

Entre los inscritos figuran los tres primeros de la Volta de 1911, Masdeu, Magdalena y Blanco.

También encontramos a los catalanes Borrás, Crespo, Linares y los dos Martí.

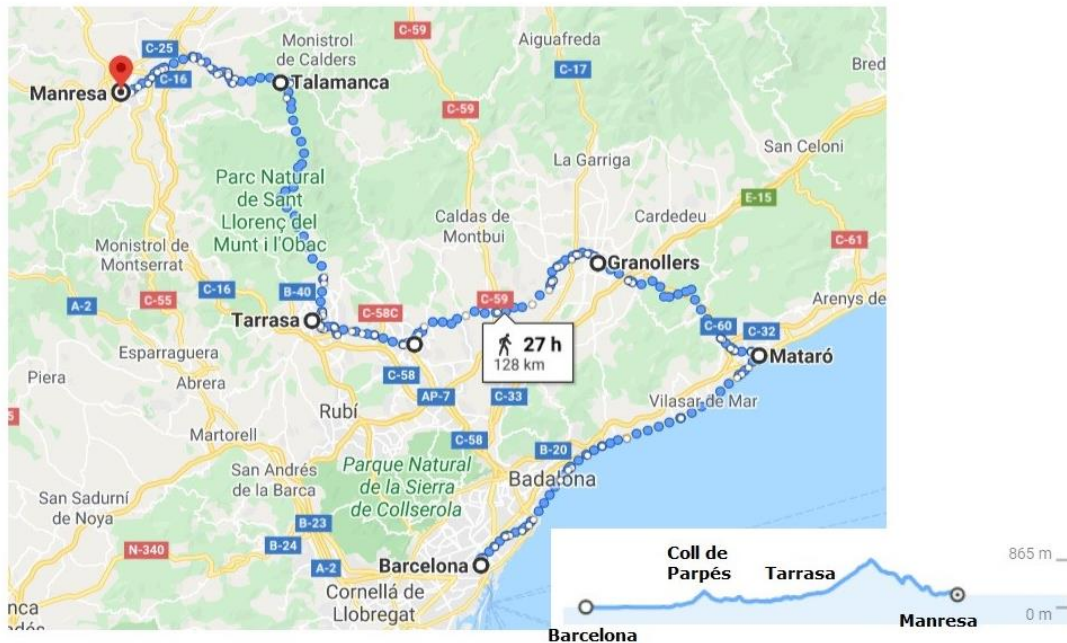
De Madrid llegan Villada y Leblanc.

De París, el pistard Joaquín Rubio y Roche.

De Villarreal, José Pérez, conocido como L'ouero.

La Volta tendrá el valor de Campeonato de España.

La primera etapa se corre entre **Barcelona y Manresa**.



Corona el coll de Parpés el bilbaíno Blanco, seguido de Borrás.

Se escapan Borrás y Magdalena, que a partir de Tarrasa comienzan a subir el Collado de la Mata, 12kms con pendientes entre el 6 y el 10%.

Magdalena se queda solo y corona el puerto y llega vencedor a la meta de Manresa.

Es segundo Pérez, de Villarreal, a más de 13 minutos, y tercero el barcelonés Joaquim Martí, a mas de un cuarto de hora.

El cuarto puesto corresponde a Martí, de La Garriga, que es descalificado por tomar un atajo.

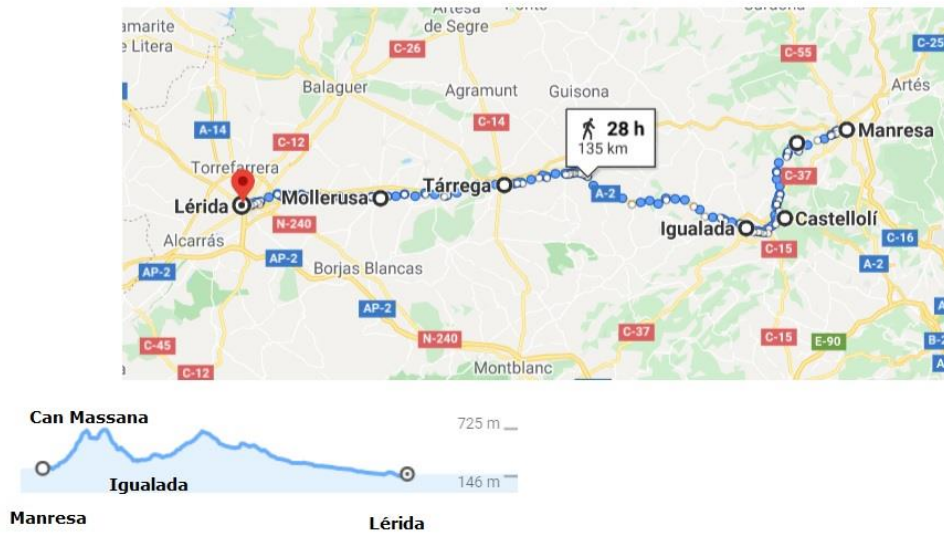
Borrás llega con más de media hora de retraso, seguido del madrileño Villada y el parisino Rubio.

Leblanc pierde 40 minutos; Blanco más de 50, y Crespo casi una hora.

Roche, que se ha caído, llega con hora y media perdida, y Linares con más de 2 horas de retraso.

Masdeu ha pasado rezagado por Granollers y luego no se ha sabido más de él.

Etapla 2. Manresa - Lérida.



Nada más salir, después de cruzar el Llobregat se empina la carretera,

Por el collado corona Blanco, seguido de Crespo, Leblanc y Magdalena.

En el Mundo deportivo se escribe que “el cojo intenta fugarse en el descenso pero no lo consigue”.

El que logra escaparse es Magdalena de nuevo, esta vez acompañado de Antonio Crespo. Y de nuevo triunfa al imponerse a Crespo en el sprint.

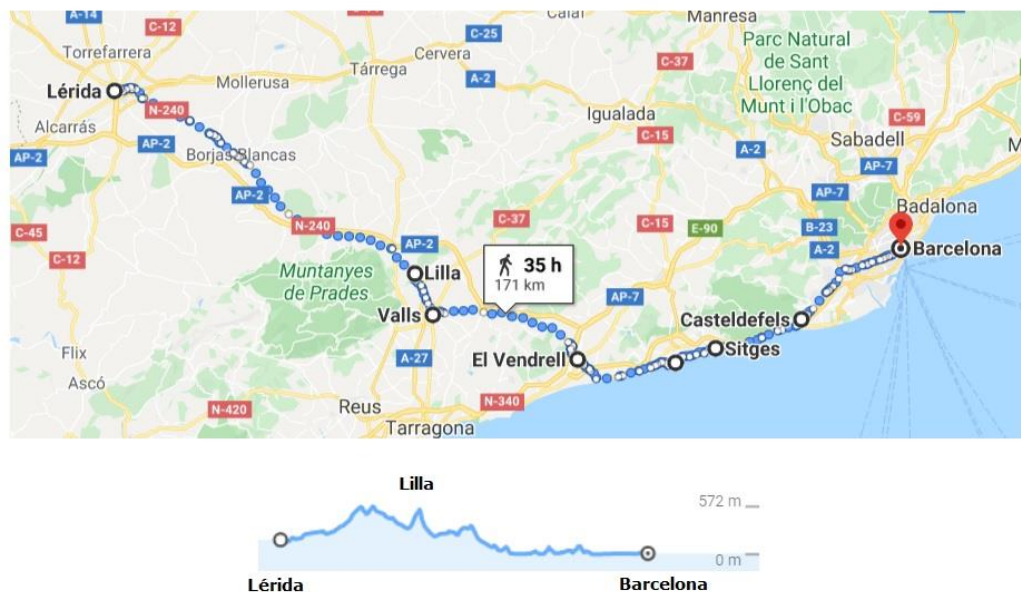
Blanco es tercero, a casi 13 minutos. Martí, cuarto, a 22 minutos.

Rubio y Villada lo hacen a 25 minutos.

Leblanc no ha conseguido clasificarse.

Hay que decir que si Magdalena tenía ganada la Volta ya en Manresa, ahora en Lérida ya la tiene en el bolsillo.

Etap 3. Lérida - Barcelona. 171,74 km



Por el collado de Lilla corona Villada, seguido de Pérez, Crespo y Magdalena.

En el Garraf, el Pas de la Mala Dona es coronado por Villada también; tras él cruzan Magdalena, Crespo y Martí.

En el paso a nivel de Cornellá, sólo encuentran bajada la barrera opuesta, y la caravana se coloca en el centro de las vías y obliga al ferroviario a alzarla, de modo que continúan libremente el pedaleo.

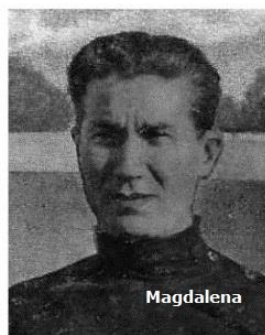
En la llegada, Villada ataca de lejos, pero Crespo y el líder resisten y logran cogerle rueda. A pesar de la oposición del madrileño, Magdalena consigue imponerse.

Martí, que se había descolgado pasado Cornellá, hace cuarto, a 4 minutos.

La victoria final es para José Magdalena, que se proclama campeón de España.

Es segundo Joaquín Martí, a 3 cuartos de hora, y tercero Antonio Crespo, a 56 minutos.

Cuarto es Villada, a 1 hora, quinto Joaquín Rubio y sexto Vicente Blanco.



Giro de 1912



El Giro de 1912 se inicia el 19 Mayo con una etapa entre Milan y Padua, en la que vence Giovanni Micheletto, del equipo Atala.

Pero la clasificación general se establece de modo colectivo.

Se premia con 4 puntos al primer equipo, que es el que más hombres meta entre los 4 primeros; estos son:

1 Micheletto (Atala); 2 Santhia (Bianchi); 3 Galetti (Atala); 4 Gremo (Peugeot).

Así pues, es primero el Atala, que se lleva 4 puntos.

Se otorgan 2 puntos al segundo equipo, que es el que más ciclistas tenga entre la mitad de los corredores que hayan partido: cómo han salido de Milán 54, se tendrán en cuenta los 27 primeros.

La clasificación es: 1 Micheletto (Atala); 2 Santhia (Bianchi); 3 Galetti (Atala); 4 Gremo (Peugeot); 5 Durando (Peugeot); 6 Agostini (Peugeot); 7 Aymo (Bianchi); 8 Beni (Bianchi); 9 Albini (Gerbi); 10 Pavesi (Atala); 11 Robotti (Militares); 12 Azzini (Legnano); 13 Borgarello (Legnano); 14 Calzolari (Bologna); 15 Garda (Militares); 16 Dilda (Goerike); 17 Ganna (Atala); 18 Cocchi (Goerike); 19 Gerbi (Gerbi); 20 Contesini (Senior); 21 Rossignoli (Gerbi); 22 Dalle Fusine (Soc. Ranella); 23 Osnaghi (Senior); 24 Pagani (Soc. R.); 25 Bianco (Senior); 26 Bordin (Gerbi); 27 Bosco (Legnano).

En principio hay dos equipos que sitúan los 4 ciclistas entre los 27: Atala y Gerbi. El empate se deshace por el puestómetro: vence Atala con 31 puntos (1+3+10+17) sobre Gerbi con 75 (9+19+21+26). Por lo tanto Atala va al copo y se lleva los 4 puntos del primero y los 2 del segundo.

Por último, se da un punto a todos los equipos que mantengan su grupo completo. De modo que en la general los hombres del Atala figuran en cabeza con 7 puntos, seguidos de una pléyade de equipos con un punto.

La segunda etapa lleva los ciclistas a **Bolonia**. Vence el Legnano Borgarello, pero de nuevo Atala va al copo y, en la general, figura con 14 puntos; los demás le siguen con 2 puntos.

Se oyen muchas quejas sobre la falta de continuidad del sistema de puntuación. Un ciclista pone un ejemplo: “es, dice, como si a Micheletto y a Borgarello les hubieran dado a cada uno 7 puntos por su victoria y a todos los demás un punto, sin distinguir si has llegado el segundo o el último”. Se extiende el desencanto y muchos corredores deciden correr individualmente por las etapas, olvidándose del Giro en su conjunto.

Etapa 1 Milan-Padua 1 Micheletto; 2 Santhia; 3 Galetti; 4 Gremo; 5 Durando; 6 Agostini; 7 Aymo; 8 Beni; 9 Albini; 10 Pavesi.

Etapa 2 Padova-Bologna 1. Vincenzo Borgarello 2. Santhia 3. Pavesi 4. Galetti 5. Beni 6. Vertua 7. Allasia 8. Micheletto 9. Gerbi 10. Fasoli.

En efecto, mientras la supuesta clasificación del ciclista crítico daría a Micheletto y Borgarello 8 puntos, y al resto (Santhia, Galetti, Pavessi...) 2 puntos, la clasificación vigente en los Giros anteriores daría:

1. Giuseppe Shantia, 4 puntos; 2. Galetti, 7; 3. Micheletto 9.....

En la tercera fracción se llega a **Pescara**, con triunfo de Azzini (Legnano). Esta vez hace el copo Peugeot. Atala encabeza la general con 15 puntos, seguido de Peugeot con 9 y la consabida pléyade con 3 (Bianchi, Gerbi, Legnano....)

Tras viajar del Adriático al Tirreno por vía férrea, los ciclistas llegan a **Roma** en la cuarta etapa, que es anulada.

Los corredores han pedaleado 50kms por una ruta equivocada y cuando se ha sabido el error han cogido el tren hasta Roma.

Los ciclistas se orientan hacia el Norte en la quinta fracción, que ve el triunfo en **Florenia** de Carlo Galetti. Se lleva el copo Peugeot que debería llegar a los 16 puntos, pero se queda en los 15 por una penalización de un punto. El Atala sufre la retirada de Luigi Ganna, y no consigue el punto de consolación. Por tanto, Atala y Peugeot figuran empatados a 15 puntos.

En **Génova**, final de la sexta etapa, se impone Lauro Bordin (Gerbi). El copo (6 puntos) es para Atala, que encabeza la general con 21 puntos, seguido de Peugeot, que sí mantiene a sus 4 hombres, con 16.

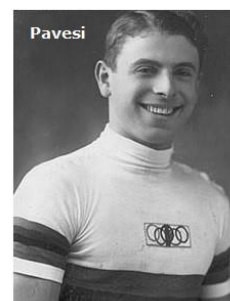
En **Turín** (fracción séptima) se impone el Legnano Borgarello. Por primera vez no hay copo; los 4 puntos del primero son para Atala y los 2 del segundo para Peugeot.

Hay un incidente entre Durando (Peugeot) y Micheletto (Atala) que cuesta al Atala 2 puntos de penalización. Por tanto Atala alcanza los 23 puntos (21+4-2) y Peugeot los 19 (16+2+1).

La llegada a **Milán** de la octava etapa ve el triunfo de Micheletto. Atala se lleva los 4 puntos del primero y Peugeot los 2 del segundo. Así pues, Atala figura con 27 puntos y Peugeot con 22.

El martes, 4 de junio, se corre entre Milán y Bérgamo una especie de **Giro de Lombardía** que sustituye a la anulada cuarta fracción. Obtiene su tercer triunfo el Legnano Borgarello. Esta vez consigue el copo Atala que termina el Giro con 33 puntos, por 23 del Peugeot.

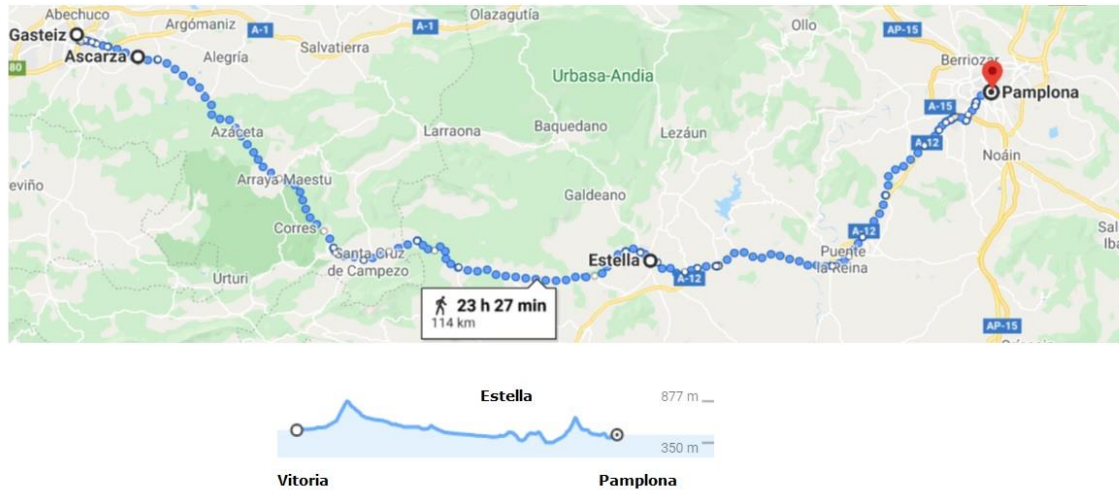
El Giro es para **Atala**, es decir, para **Carlo Galetti** y sus compañeros **Micheletto** y **Pavesi** (y Luigi Ganna, en sentido amplio).



A primeros de agosto de 1913, se corre la **Vuelta a las Vascongadas y Navarra**.

Entre los participantes tenemos a los catalanes Magdalena y Crespo (de Barcelona) y Joan Martí (de La Garriga); al madrileño de Tudela, Antón, y al bilbaíno Oca.

1.^a sector 1 Vitoria-Pamplona

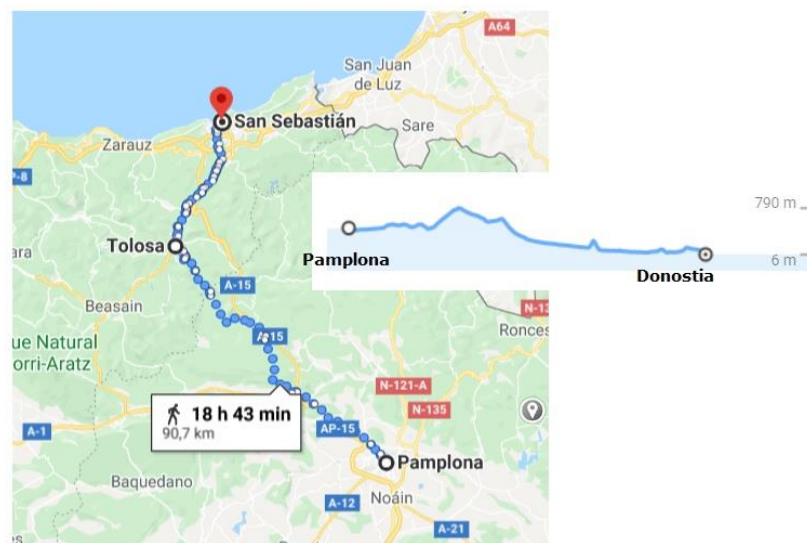


Pasada Estella, Magdalena deja a sus contrarios y se presenta solo en la meta.

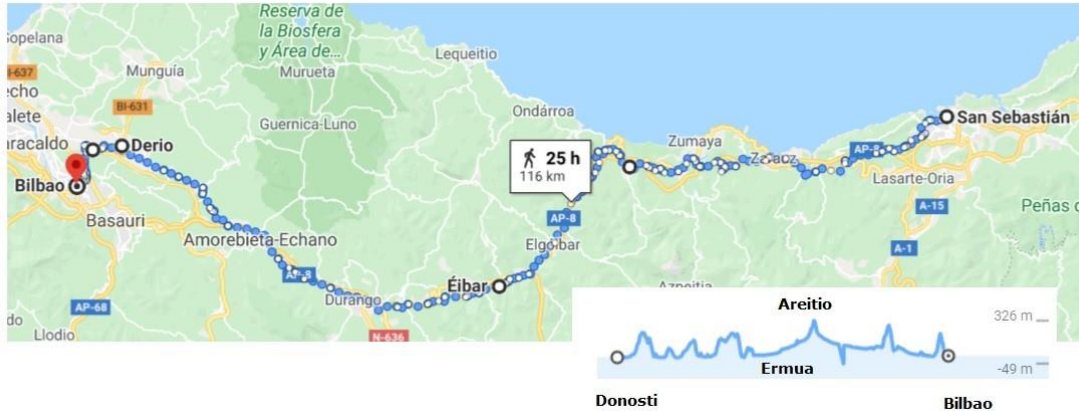
A 6 minutos llega Joan Martí y a 10 Toribio Aranzadi, de Zumárraga.

A 12 minutos llega un grupo con Antón, Larrañaga y Oca. Crespo lo hace con 20 minutos de retraso.

Por la tarde se corre el segundo sector Pamplona-San Sebastián.



En Donosti se impone al sprint Magdalena sobre Oca, Crespo, Martí y Antón.
 El donostiarra Joaquín Larrañaga llega en otro grupo con 6 minutos de retraso.
 La segunda etapa conduce de San Sebastián a **Bilbao**.



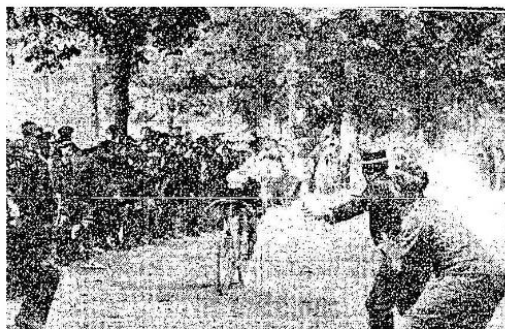
En Ermua comienzan los problemas de Magdalena, que enfermo llegará a Bilbao con mucho retraso.

En la meta del Campo Volantín se espera la llegada de los ciclistas a las 11 de la mañana.

El periodista José María Mateos escribe que “nos dieron las 11 y media, y las 12, y las 12 y media, y los carreristas no venían...”

Por fin tenemos en Deusto un grupo de 4 hombres: Lorenzo Oca, Joan Martí, el vitoriano Teófilo Minguez y Larrañaga.

En la Salve, Lorenzo lanza un ataque irresistible y deja de rueda a sus 3 compañeros, con la lógica emoción de sus paisanos.

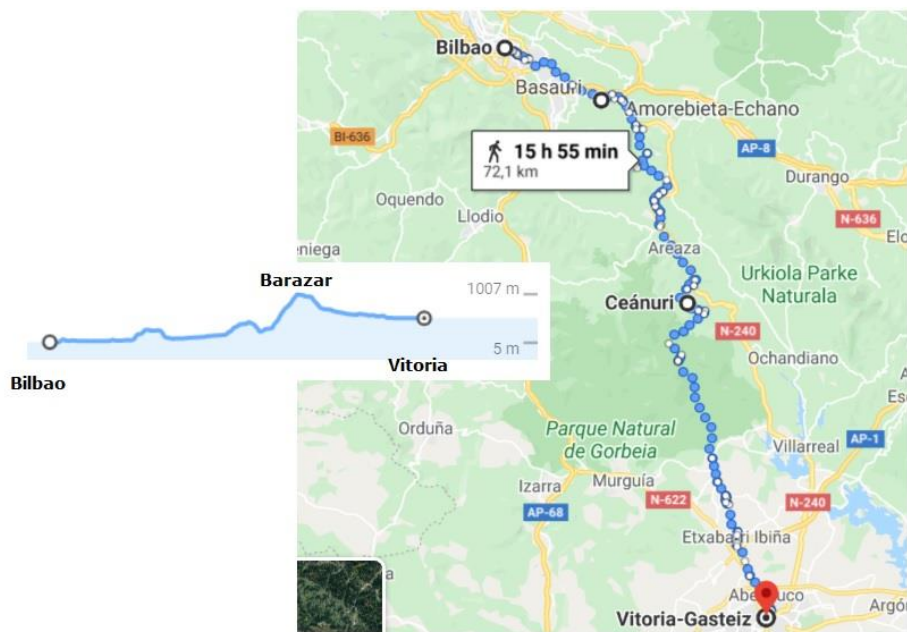


Antón llega con 3 minutos perdidos y Crespo con 11; el líder Magdalena lo hace con 23 minutos de retraso.

El nuevo líder es Joan Martí.



La 3.^a etapa lleva de Bilbao a Vitoria.



En la meta de Vitoria se presenta en solitario el líder Martí.

Crespo lo hace casi 5 minutos después.

Un grupo con Magdalena, Oca y Larrañaga, llega 8 minutos más tarde.

Antón se presenta con más de un cuarto de hora de retraso.

En la clasificación general se impone Joan Martí, con casi 14 minutos sobre Oca.

Luego tenemos a Larrañaga, a 20 minutos. Y los puestos cuarto a sexto los ocupan Antón, Magdalena y Crespo.

Volta 1913

Estará el nuevo campeón de España, Martí, de La Garriga, por supuesto, pero no vienen del País Vasco, ni Oca, ni Larrañaga.

No faltarán los barceloneses Magdalena y Crespo, claro.

Y vendrá Guillermo Antón, de Madrid.

Aunque inscritos, los vitorianos Manuel Serdán y Teófilo Mingueza, no se presentarán.

El recorrido es el mismo del año anterior, pero en sentido inverso: ahora se hará en el sentido de las agujas del reloj.



Eso sí, esta vez será posible llegar a Tarragona, cosa que no se pudo hacer en 1912 por el mal estado de algunas carreteras.

Etapa 1. Barcelona - Lleida. 5 Septiembre



Por la Maladona del Garraf corona Crespo, seguido de Magdalena.

En el control de Tarragona tenemos a Tarin preocupándose de la atención a los ciclistas.

Llegando a Valls una caída de Magdalena supone tal destrozo en su máquina que se ve obligado al abandono.

Por el collado de Lilla pasa Martí en solitario. Crespo lo hace a 7 minutos.

Finalmente, Joan Martí se presenta vencedor en Lérida.

Crespo llega a 24 minutos y Francesc Túnica a media hora. Guillermo Antón se presenta con 35 minutos perdidos.

Etapla 2. Lleida - Manresa.



Al paso por Cervera suenan las campanadas de las once de la mañana.

En un mesón en el alto de la Panadella los ciclistas en pleno, y en buena armonía, se restauran en la medida de lo posible.

A pesar de los truenos y la lluvia, abandonan el refugio y salen a la carretera. Un poco después tienen que echar pie a tierra, y con la bici al hombro, atravesar un trecho del camino transformado en torrente.

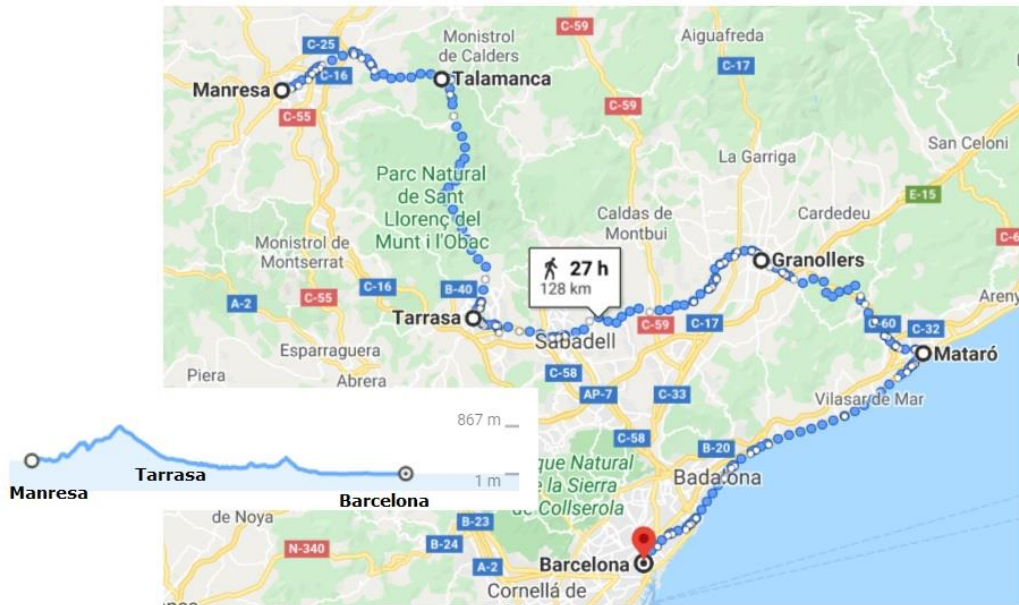
Corona Can Massana Crespo, al sprint sobre Martí, y enseguida llega Antón.

En la meta de Manresa se repite el orden: Crespo, Martí y Antón.

Túnica llega con casi media hora perdida.

En la general, Martí mantiene su ventaja de 24 minutos sobre Crespo, pero ahora Antón es tercero, a 35 minutos.

Etapa 3. Manresa - **Barcelona**



Cuenta el Mundo deportivo que Crespo aprovecha la ventaja de llevar piñón libre para irse en las cuestas abajo, aunque luego se deja coger.

También cuenta que el “valencianet” Jaime mezquita sube y baja alegremente por unos montones de grava dispuestos al lado de la carretera.

En el coll de la Mata atacan Martí y Crespo. Mezquita no pierde rueda, hasta que una avería le obliga a ceder.

El que consigue presentarse en Tarrasa con los dos “grandes” es Joaquín Anson, de Vilanova y Geltrú.

En Granollers, en el coll de la Manya pasan primero Crespo y Anson, haciéndolo Martí con varios minutos de retraso.

En el alto de Can Parpés consigue Martí llegar hasta los dos primeros.

Pero bajando hacia Mataró vuelve a irse Crespo y ya no le alcanzarán.

Crespo se presenta vencedor en su Barcelona, en el Paseo de San Juan.

Y surge la duda: ¿podrá el barcelonés neutralizar la ventaja de casi 24 minutos que le lleva el Martí de La Garriga en la general?

La duda se resuelve enseguida: Joan Martí se presenta con sólo 5 minutos perdidos.

Anson llega un poco después.

En cuanto al madrileño Guillermo Antón lo hace con un retraso de 21 minutos.

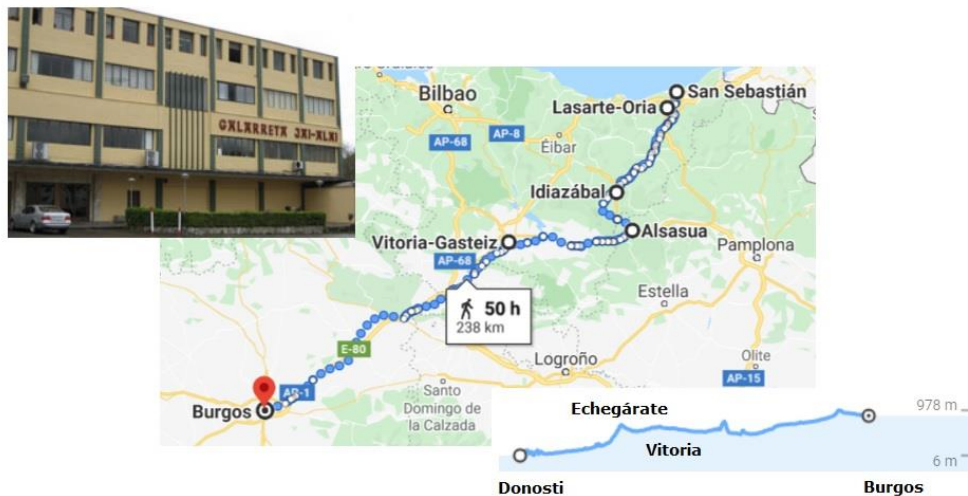
De modo que la Volta es para el favorito Martí.

Crespo es segundo, a unos 19 minutos y Antón tercero, a 50.

En noviembre de 1913 se corre la **San Sebastián-Madrid**.

Por Barcelona viene Antonio Crespo; por Madrid, Antón; y por Donosti tenemos a Joaquín Larrañaga.

Etapas 1. Donostia Burgos.



Aunque los ciclistas han salido de noche, pronto amanece y al bajar hacia Lasarte lo hacen a fuerte marcha.

Por Idiazabal, con Antón al frente, pasan a las 8 y cuarto de la mañana.

Subiendo Echeagárate, marcan un fuerte tren los madrileños Antón, Oscar Leblanc y Tomás Fuentes. Intenta resistir Larrañaga, pero Crespo parece tener muchos problemas.

Los ciclistas de Madrid coronan el puerto y sin ceder en su fuerte marcha continúan hacia Salvatierra, el control de Vitoria, Quintanapalla y Burgos.

Entra vencedor Leblanc, seguido de Fuentes a 10 minutos y Antón, a 26.

Otros dos madrileños llegan con 1 hora 50min de retraso: Soto y Fornoza.

Y el donostiarra Demetrio Morales se presenta con 2 horas perdidas.

El resto de corredores, incluidos Crespo y Larrañaga se han retirado.

Etapa 2. Burgos Valladolid



No toma la salida Fornoza.

El vasco Morales opta por marchar a su aire.

Los 4 madrileños van juntos y en Torquemada el donostiarra les da alcance.

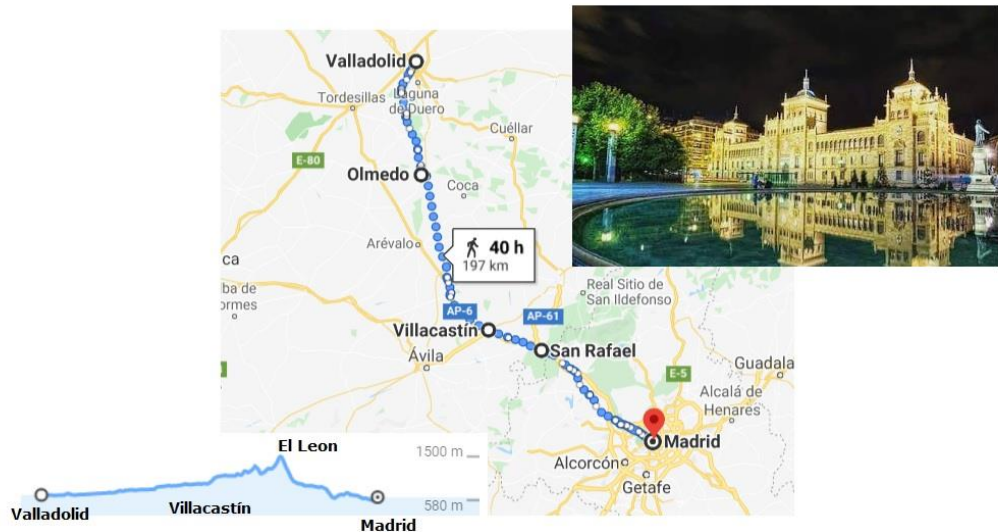
Llegan los 5 en armonía a Dueñas. Aquí se produce el primer ataque de Antón: pero Leblanc no cede y resiste una y otra vez al de Tudela.

En la llegada vallisoletana se impone al sprint Leblanc. Fuentes es tercero a 3 minutos y medio.

Soto es cuarto a 12 minutos y el vasco llega con más de media hora perdida.

En la general Leblanc aleja a Fuentes a 13 minutos y mantiene a Antón a 26.

Etapa 3. Valladolid **Madrid**



Por Olmedo pasan los 5 juntos, aunque hay un ataque de Antón infructuoso.

Van tan despacio que, el mundo al revés, son Morales y Soto los que caminan destacados.

En una parada que hacen, mientras Antón anda ocupado con un tubular y Leblanc con medio pollo, Fuentes ataca.

Leblanc, ayudado de Soto responde, y más atrás lucha Antón. Morales se lo toma con calma.

En Villacastín Leblanc ha cazado a Fuentes y Antón está a pocos metros. Soto también ha decidido actuar con calma.

Llegan a las Navas de San Antonio, el pueblo dedicado al santo portugués muerto en Padua.

En la cuesta del Cristo del Caloco, siguen los ataques de Fuentes pero Leblanc y Antón responden, aunque el de Tudela opta en un repecho por bajarse de la bici y correr a pie. Por la ermita, en la que Ladislao Vadjá rodaría Marcelino pan y vino 40 años después, pasan los 3 juntos.



Y juntos llegan a San Rafael donde se paran a descansar. Antón y Leblanc no pierden de vista a Fuentes.

Parten de nuevo y afrontan el puerto del Leon: corona Leblanc, seguido de Fuentes y Antón.

En el descenso ataca Leblanc y los tres superan los 70 kilómetros a la hora.

Se presentan en Madrid y vence Leblanc en el sprint sobre Fuentes y Antón.

Soto llega con media hora de retraso y Morales pierde hora y media: el público que no se ido de la llegada recibe al vasco con un gran aplauso en el ya crepúsculo madrileño.

En la general, el vencedor final Oscar Leblanc mantiene su ventaja de 13 minutos sobre Fuentes y de 26 sobre Antón.



Estamos en **1914**

L'Auto reseña, en Mayo, la carrera **Tarbes-Lourdes-Argelès**, con triunfo de Fontan.



Vemos al viejo exciclista con Félix Levitan.

En tanto que el todopoderoso director financiero del Tour viste de modo informal, Fontan luce su elegancia bearnesa, compatible con el hecho de cubrirse la cabeza con una boina.

Guerra

El 28 de junio de 1914 en Sarajevo, un nacionalista serbobosnio asesinaba al archiduque Francisco Fernando de Austria. Aunque tardará un mes en declararse oficialmente, la Primera Gran Guerra ha comenzado.

El mismo día arrancaba el **Tour**. Tenemos a los belgas de Alcyon, a los francobelgas de Peugeot y a los italofranceses de Automoto.

En **Bayona** son líderes, empatados a tiempo, los belgas Thys (Peugeot) y Jean Rossius (Alcyon). Les sigue Henri Pelissier (Peugeot) a 5 minutos.

En la jornada pirenaica Henri se va solo en el Tourmalet, pero cerca de la cima sufre una terrible pájara: decide continuar a pie, pero no come nada. Subiendo Aspin, incapaz de continuar, se tumba en la cuneta y se duerme; un compañero de Peugeot le despierta y le obliga a comer... y a seguir.

En **Luchon** Henri es cuarto y en la general es segundo, pero a más de media hora de Thys.

Girardengo ha abandonado.

El 26 de julio termina el Tour en **París** con el triunfo de Thys, a pesar de la sanción de media hora que ha recaído sobre el belga. Henri será segundo a 2 minutos escasos.

El 28 de julio Austria declara la guerra a Serbia.

En los primeros días de Agosto, Alemania invade Luxemburgo y Bélgica. A primeros de septiembre los aliados francobritánicos consiguen detener el avance germano hacia París.

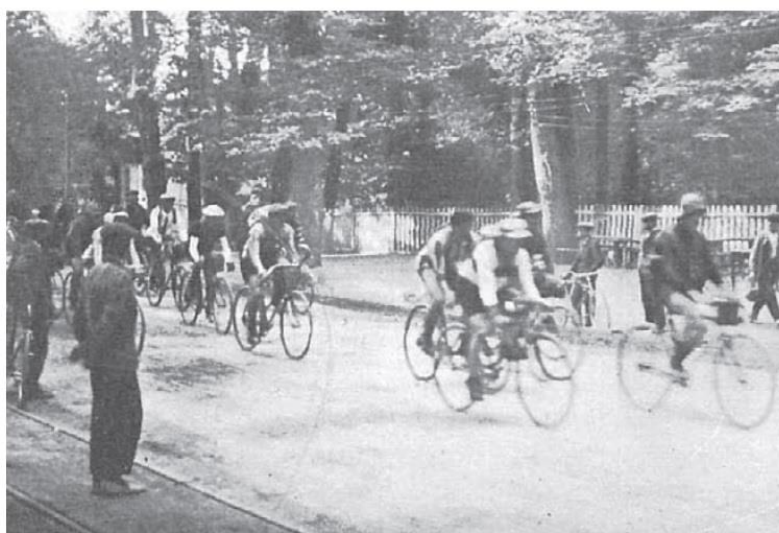
El príncipe alemán Guillermo declarará: "la guerra durará mucho, pero ya la hemos perdido".

Ya en plena guerra, pero todavía **en 1914 se celebra la San Sebastian-Madrid**, que cambia de sentido.

No está el campeón de 1913, Leblanc, pero sí los dos madrileños que le dieron guerra: Antón y Fuentes.

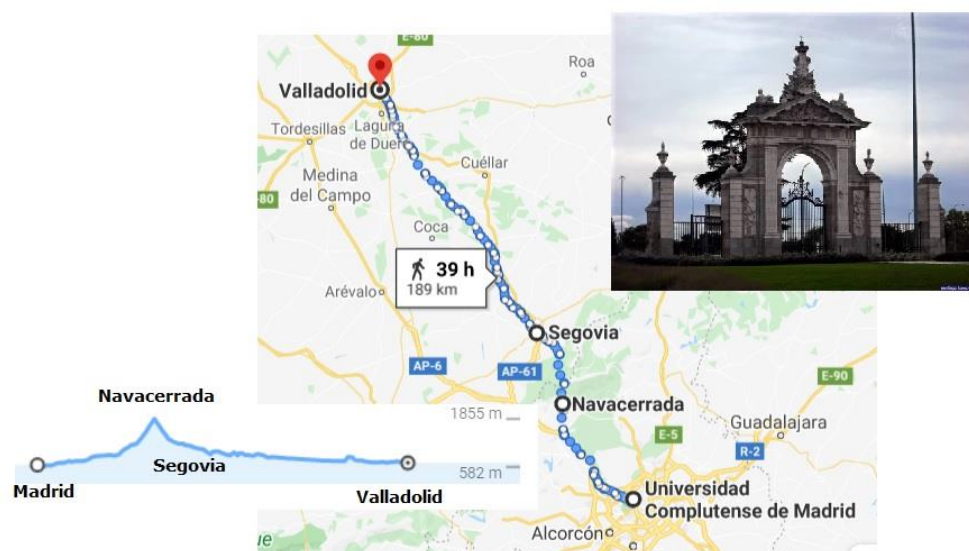
Y vienen el guipuzcoano Larrañaga y el catalán Crespo, con intención de corregir sus malas prestaciones del año anterior.

El 18 de septiembre salen los ciclistas de Madrid para **Valladolid**.



Por Navacerrada cruzan juntos y en buena armonía, Fuentes y el vizcaíno Maximino Gorostiza.

Bajando por las 7 revueltas cae uno de los hermanos Aranzadi, Leandro, y tiene que retirarse.



En la meta se presentan Fuentes y Antón, con el también madrileño José Manchón y Gorostiza, venciendo Manchón al sprint.

El castreño de Bilbao, Santiago Chávarri, llega a 2 minutos y Antonio Crespo es sexto, a 8 minutos.

Los guipuzcoanos Larrañaga y Toribio Aranzadi llegan con más de 2 horas de retraso.

Entre Valladolid y **Burgos** tenemos carreteras llanas y en principio se espera que la batalla se posponga para la tercera y última etapa.

Pero Antonio Crespo no está de acuerdo y pone patas arriba la carrera.

Antonio llega destacado a Burgos con casi 7 minutos sobre Fuentes, 12 sobre Antón y 14 sobre Chávarri.

Manchón y Larrañaga entran con 24 minutos perdidos. Gorostiza, que tiene dañada la muñeca por una caída, lo hace con un retraso de más de media hora.

El último, Toribio Aranzadi, entra con casi 1 hora perdida.



Además el catalán casi da un vuelco a la general: en efecto, ahora sólo Fuentes resiste en primer lugar, pero con una exigua ventaja de minuto y medio aproximadamente.

Antón es tercero, a 5 minutos, y Chávarri cuarto, a 9.

La tercera fracción conduce de Burgos a **San Sebastián**.

A Vitoria llegan en grupo.

Por Salinas pasa escapado Toribio Aránzadi, que por cierto, parece un ecce homo, con un ojo hinchado y una pierna herida.

Bajando a Mondragón, un pinchazo del líder Fuentes desencadena la batalla.

A Bergara llegan en cabeza Crespo y Manchón.

Subiendo Descarga, Chávarri y el ciclista de Zumárraga, Mendía, se acercan a la pareja cabecera.

Pero Crespo, al ver que llega Chávarri, aprovecha las terribles pendientes finales del puerto para irse definitivamente.

Es el de Zumárraga el que más de cerca persigue al catalán.

Tras Mendía cruzan a pie la cima Chavarri y Manchón.

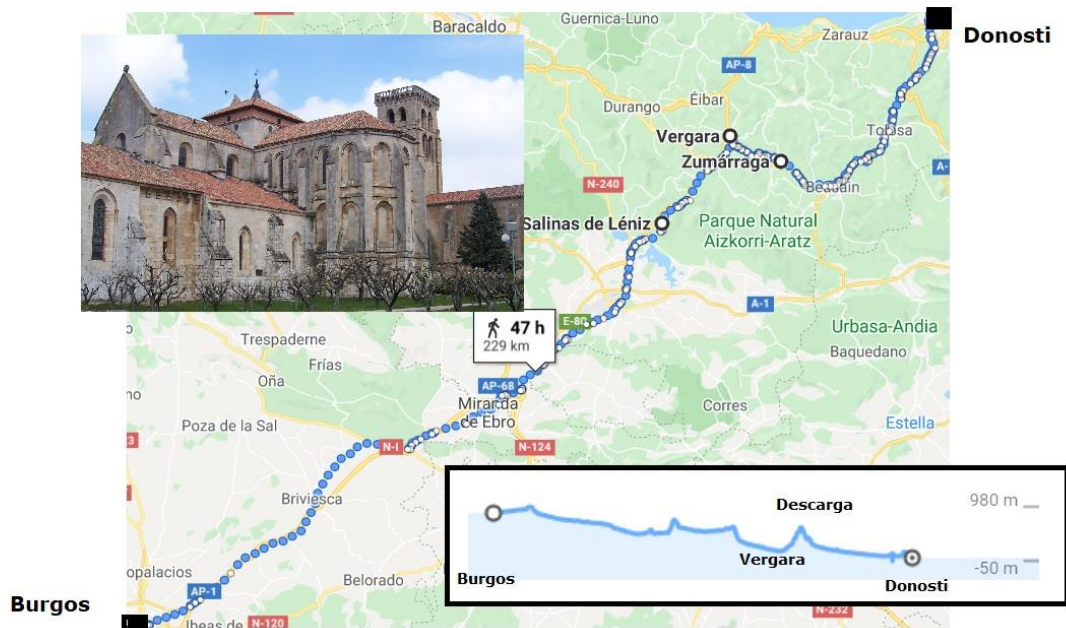
Toribio Aránzadi cae de nuevo, cuando descendía Descarga a tumba abierta y tiene que abandonar.

En la meta de Benta Berri, en el Antiguo, se presenta en solitario el campeón catalán.

Es segundo el corredor de Zumárraga y tercero, Chávarri: llegan con 2 minutos y medio perdidos, aproximadamente.

El líder Fuentes llega con casi 13 minutos perdidos y Antón lo hace con más de un cuarto de hora de retraso.

En noveno y último lugar se presenta Larrañaga, que ha sufrido una aparatosa caída bajando Salinas.



Por supuesto, Crespo se llevó la general.

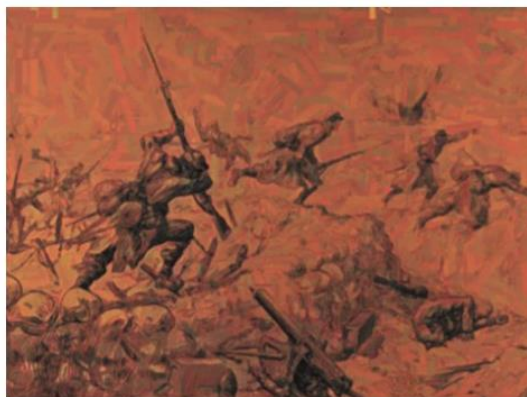
El bilbaíno de Castro Urdiales, Chávarri, asciende a la segunda plaza, a 11 minutos, desplazando a Fuentes a la tercera por unos segundos.

Antón fue cuarto, a 20 minutos.

Jean François **Faber**

El 19 de Mayo de 1915 L'Auto publica que François Faber "habría muerto".

Se pregunta si se puede albergar alguna esperanza (por ejemplo, "podría" estar herido y por las dificultades de las comunicaciones o alguna otra circunstancia, no se tendrían noticias de él).



Y afirma: "de origen luxemburgués", François se había alistado voluntario en los primeros días de la guerra.

En “El piano de cola”, de la novelista donostiarra Magda Rodríguez Martín, Pepín, un soldado de la Legión extranjera, describe la situación en la batalla de Monte St. Eloi, en la que desapareció Faber.



El Piano de Cola

Magda R. Martín

La explosión de los obuses, las alambradas de púas que desgarraban además del uniforme embarrado, los cuerpos maltrechos, la oscuridad de las batallas nocturnas, las trincheras en donde se perdían entre el fango y la metralla, no permitían a Pepín ser consciente de una situación que comenzaba a desilusionarle. El desbarajuste de la lucha, donde veía morir reventados y en ocasiones abandonados a sus compañeros, le decepcionó poco a poco y apagó la luminaria de sus ideales.

Puestos a recordar los triunfos de Faber, podríamos quedarnos con su victoria en Lombardía 1908.

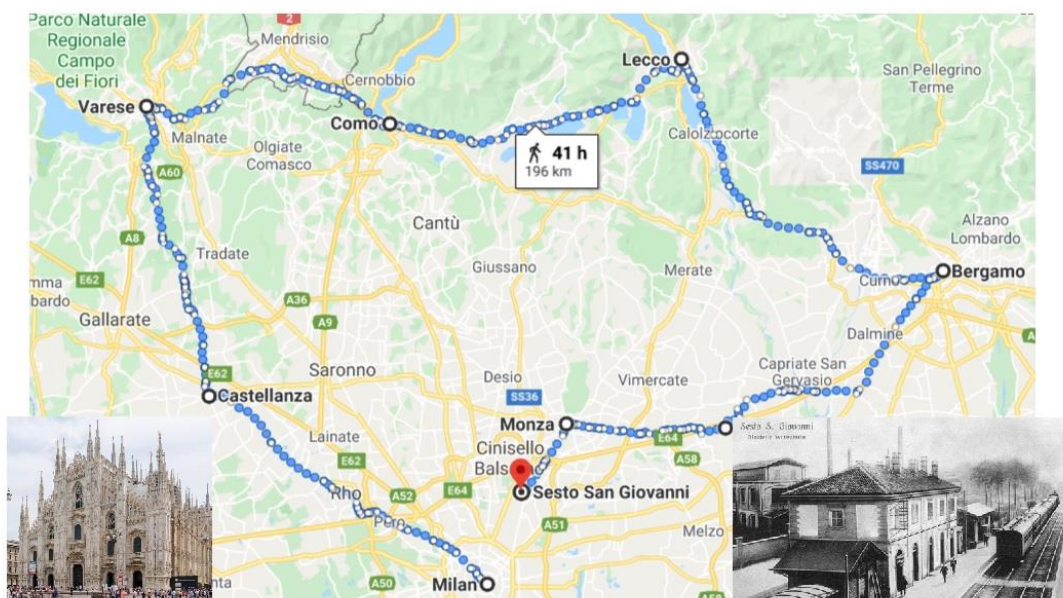
En mitad del otoño se corre por cuarta vez la **Milano-Milano** o Giro de Lombardía.

Desde la salida, efectuada bajo una fuerte lluvia, un pequeño grupo de corredores toma la iniciativa: entre ellos Gerbi (que ya ha ganado la primera Milano-Milano, en 1905), Ganna (ha quedado tercero en las tres ediciones anteriores de la prueba), Faber (ha quedado segundo en el Tour ese verano), Beaugendre (ha ganado la Paris Tours), el campeón italiano Cuniolo....

Después de pasar por **Castellanza** sufre una avería Faber y tiene que parar para cambiar el neumático.

En Varese Faber se ha reintegrado al grupo.

Por Como pasa Gerbi, que ha despegado a sus compañeros, con más de un minuto de ventaja.



Por **Lecco** aumenta su ventaja a 3 minutos.

Un trío perseguidor, formado por Ganna, Faber y Cuniolo consigue que, al cruzar **Bergamo**, la ventaja se reduzca al minuto.

Faber deja a los demás perseguidores y se va tras Gerbi. Alcanza y sobrepasa a Gerbi, pasando solo por **Monza**.

Se impone Faber en la meta de **Sesto San Giovanni**; en segundo lugar entra Ganna y tercero es Gerbi.

El 20 de octubre de 1915, l'Auto, el periódico de Henri Desgrange, completa la noticia de la muerte del ciclista **Leon Hourlier**, dada 2 días antes.

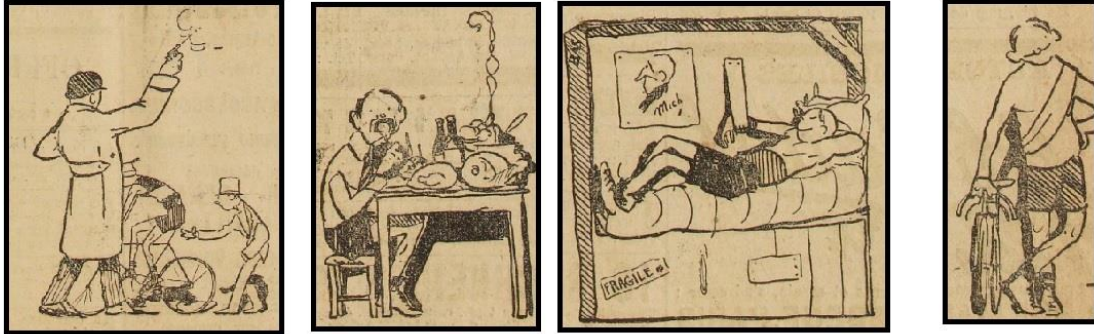
Dice L'Auto que Hourlier ha encontrado la muerte en compañía de su cuñado, Leon Comes. Precisa que varios años antes Hourlier se había casado con la hermana de Comès.

Y describe el accidente: habían despegado de Saint Etienne au Temple, unos 40kms al sudeste de Reims, con Comes pilotando y Hourlier en labores de mecánico; y unos instantes después el motor se para, caen y mueren en el acto.

Sólo un año antes, los dos cuñados han obtenido un gran triunfo en el velódromo de invierno de París.

Seis días de **París** de **1914**.

Unas viñetas de L'Auto bromean con el flaco y bien entrenado ciclista que comienza la rodadura, las comilonas, las siestas... y el "pedaleur" feliz y gordito del último día.



A primeros de **enero** se corre la prueba en el velódromo de invierno. Son 144 horas, es decir, 12 al cuadrado: en efecto, 6 días de 24 horas es lo mismo que 12 medios días, de 12 horas cada uno.

Son 20 parejas: 8 francesas, 2 belgas, una alemana, una australiana, una norteamericana, y 7 parejas mixtas.

Entre las mixtas tenemos a Lapize, acompañado del italiano Oliveri, y a Thys, emparejado con el francés Meurger.



El último día, las caídas y las batallas han seleccionado diez equipos, que se encuentran en la misma vuelta y se disputarán el triunfo al sprint.

Son los australianos Goullet-Grenda; los americanos Fogler-Moran; los franceses Hourlier-Comès, Wirth-Cottrel, Poulain-Petit Breton y Engel-Berthet; y los alemanes Rutt-Lorenz.

Y tres equipos mixtos: los franco suizos Perchicot-Egg y los italofranceses Verri-Cruplandt y Oliveri-Lapize.

Y llega la última hora. Se anuncian los 10 nombres de los sprinters que disputarán el triunfo: Goullet, Fogler, Hourlier, Cottrel, Poulain, Engel, Rutt, Perchicot, Verri y Oliveri. La mayoría están descansando, mientras sus parejas dan a los pedales en la pista.

Y llegan las 10 últimas vueltas.

En la tercera pasa Hourlier en novena posición.

En la séptima, se ve a Engel por fuera, seguido de Hourlier y Oliveri.

Suena la campana de última vuelta: en cabeza Oliveri, seguido de Hourlier.

Hourlier hace el último esfuerzo, pero Goullet intenta sobrepasarlo: no puede el australiano.

1.Hourlier 2. Goullet 3. Perchicot



L' Auto señala el papel importantísimo que Léon Comès ha tenido el triunfo: no sólo en las batallas terribles que tienen lugar hora tras hora, para ganar o no perder vuelta, sino también evitando caídas, o simplemente rodando en las tediosas neutralizaciones.

El 14 de junio de **1914** se celebró el Campeonato de Francia de **velocidad** en el velódromo del Parque de los Príncipes.

Se corren 8 series en las que se clasifican Hourlier, Pouchois, Poulain, Sergent, Perchicot, Dupré, Friol y Comes.

Entre los eliminados está el tunecino Neffati que ha sufrido una caída.

En la repesca gana Devoissoux.

En la primera semifinal **Friol** se impone fácil a Comes y Devoissoux.

En la segunda todo el tiempo **Hourlier** detrás de Pouchois y Poulain, para a 300ms sobrepasarles claramente.

En la tercera, Perchicot y Sergent detrás de Dupré.

Cae Perchicot.

Se comienza de nuevo. Perchicot y Dupré detrás de Dupré.

Gana **Sergent**, muy fácil.

Final sobre 1333ms.

Primer intento en falso.

Se recomienza. Sergent conduce, eso sí, muy despacio.

Se detienen.

Los primeros 333ms les cuestan más de 3 minutos.

Sergent para en seco... y cae. Nuevo intento en falso.

A la tercera, ¿la vencida?

Otra vez Sergent conduce.

Tras la campana, ya en el último “virage”, Sergent intenta “trepas” por el peralte.

Hourlier aprovecha para bajar y largarse, pero Friol se pega a su rueda.

Sergent lucha para recuperar los metros perdidos.

Terrible ataque final de Friol... pero inútil.

Para **Hourlier** el maillot tricolor.



El vasco André Perchicot obtuvo el título de ingeniero, como Boris Vian (y tantos otros).

En 1912 fue campeón de Francia de velocidad, por delante de Emile Friol.

En la guerra su avión fue derribado (como el de tantos).

André tuvo ¿suerte?: en lugar de morir quedó gravemente herido.

Sin posibilidad de continuar su carrera deportiva pensó dedicarse a la organización de pruebas ciclistas.

Pero... el hombre propone y Dios...

En el hospital se dedicó a cantar para entretener a los que habían tenido como él la ¿suerte? de únicamente quedar malheridos.

Y no va más. La “suerte” está echada.

Tenemos a André convertido en estrella de la canción francesa.

Y sí, tuvo suerte André de no morir.

Giras por todo el mundo. Con una Compañía de medio millar de personas.

Dinero a mansalva. Se compra un yate: le llama “Père”

Se compra otro yate: le bautiza “Chicot”.

En 1932 protagoniza la película Pomme d'amour, de Jean Dreville. El papel no debe ser especialmente difícil para André: se trata de un cantante, claro.



En 1933 hace un corto, un clip diríamos hoy, con su canción “A la Varenne”.

.....

Moi, j'ai mon golf et mon bateau,
Ma plage et mon casino
À la Varenne.

Moi, je n'vais pas avec les gros
À Dinard à Saint-Malo
Fair' des fredaines.

.....

Se puede escuchar en youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=qMA3a85pZ1Y>

O si se prefiere, interpretada por Brassens:

<https://www.youtube.com/watch?v=-kUyvMVB2rc>

Perchicot sufrirá un último derribo: un nuevo estilo de canción se impone con un tal Charles Trenet por poner un caso.

Maurice Chevalier anima a su amigo André y le da ejemplo, ellos pueden luchar y mantenerse en el candelero.

Pero Perchicot ya ha tenido bastante.

Consigue un último triunfo al sprint: quiere decirse que de su fortuna logra mantener un pequeño resto con el que vivir dignamente en Iparralde, junto a sus hermanas.

La **Paris Tours de 1917** se corrió el 6 de **mayo**.

El día 7 L'Auto, el periódico dirigido por Henri Desgrange, se reconforta de que los aliados ingleses estén contabilizando minuciosamente los costes de los daños de la guerra que deberán ser reembolsados por los culpables. Sigue diciendo que si por los franceses fuera, bastaría que los alemanes vinieran "llorando" y alegando que el culpable de todo es el malvado Kaiser, para olvidar una parte y perdonar el resto.

En la segunda página se habla ya de la clásica francesa.

Se sale de Saint Cloud a las 8 de la mañana.

Por Versailles se cruza a las 8 y 18.

A mediodía, por Orleans, pasan destacados Philippe Thys, Marcel Godivier y René Vandenhove, pero un pinchazo de éste último le obliga a retrasarse.

Pasado Blois, Thys se despega sin esfuerzo de Godivier y se presenta vencedor en Tours con un tiempo de 7 horas 14 minutos. Neffati entra en el puesto noveno en 8 horas 1 minuto, es decir, a más de 3 cuartos de hora.

El 20 de **julio de 1917**, publica L'Auto una carta de un amigo de Lapize.

Describe el funeral por el ciclista, señalando que "al pobre padre de Octave daba pena verlo".

Y termina con un escueto: "le vengaremos".

Cuenta Eugene Christophe que en **1909**, para preparar la **Roubaix**, hizo el recorrido por su cuenta.

Y resulta que en Beauvais se encontró con Lapize y decidieron continuar juntos.

Como era su primer año, Octave pidió al joven también, pero algo más curtido Christophe, informes sobre la prueba.

E incluso le preguntó sobre el puesto al que podría aspirar.

Christophe le dijo que podía aspirar a entrar entre los 5 primeros. Lapize por su parte confesó que si no se metía en el top 10, su padre le obligaría a dejar el ciclismo para ponerse a trabajar.



El 23 de **diciembre de 1917** el periódico de Henri Desgrange da la noticia de la muerte de Lucien Mazan. Movilizado como conductor y encargado del servicio de correos, ha perecido de modo instantaneo en un choque con otro vehículo en la carretera de Piney, en las cercanías de Troyes.

Lucien Mazan nace en Bretaña en 1882. Emigra con su familia a Buenos Aires donde se hace ciclista con el seudónimo Lucien Breton.

Vuelve a Francia donde ganará dos Tours con el sobrenombre Petit-Breton.

En el **Tour de 1908**, después de ganar en Bayona la novena etapa, Lucien tiene tres triunfos; 3 segundos puestos: París-Roubaix, tras Passerieu, Metz-Belfort detrás de Faber, y Nimes-Toulouse, también tras Faber; 2 terceros: Belfort-Lyon, después de Faber y Garrigou, y Lyon-Grenoble, tras Passerieu y Faber; y un cuarto puesto, detrás de Dortignacq, Passerieu y Brocco en la Grenoble-Niza.

Le corresponderían, por tanto, en la general: $3 + 6 + 6 + 4 = 19$ puntos. Sin embargo, la clasificación se corrige eliminando los puestos de los corredores que han abandonado antes de Toulouse, y en ese caso está Dortignacq; como éste llegó a Niza por delante de Petit-Breton, Lucien mejora en un punto y se le asignan 18 puntos.

El que da un buen salto por esta depuración es Faber, que se coloca segundo de la general, con 57 puntos, aunque está demasiado lejos de los 18 puntos de Petit-Breton, como para amenazar el liderato del “argentino”.

En efecto, Lucien terminará en París con 36 puntos, seguido de Faber con 68.

En este Tour del año 8, se entró en Alemania, en la ciudad francófona de Metz. Para la salida de la tercera etapa Metz-Belfort, el periódico L'Auto creyó oportuno dar una aviso a los navegantes:

¡Cuidado con la hora alemana!

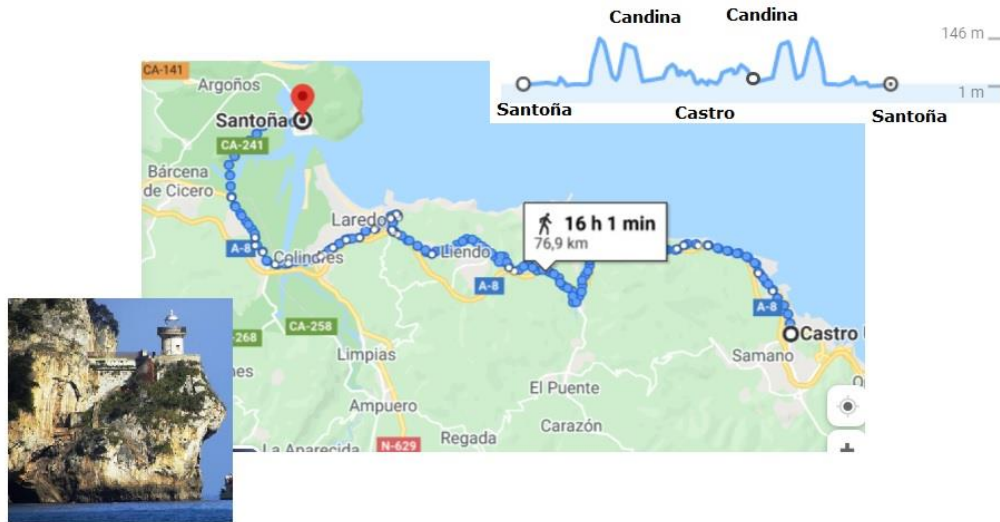
Creemos que es útil recordar a los competidores del Tour de Francia que deberán tener en cuenta la diferencia horaria entre Francia y Alemania.

El inicio se dará en Metz a las 2 y media, pero en realidad serán las 3 horas 25 minutos en Alemania...

L'Auto, en **Mayo de 1918**, hace constar que Victor Fontan, ciclista de Pau, goza de buena salud en el Regimiento de infantería nº 227, compañía nº 23.

El 8 de **Septiembre de 1918** se corre la Santoña Castro Santoña (90kms).

Vence Victorino Otero, en 3h25, seguido de Clemente López Doriga a 4m y Valeriano Barcena a 9m.



A finales del 18 la guerra está agotada, el cansancio de las dos partes ha llegado al límite, y este estado de cosas no puede durar mucho.

Pero el caso es que se sigue combatiendo.

La verdad es que las ganas de acabar en el bando de las potencias centrales vienen de lejos.

Los austriacos llevan tiempo buscando la paz, junto a los alemanes o por su cuenta.

El gobierno del Kaiser quiere la paz, de acuerdo con los militares, o sin acuerdo con ellos.

El Kaiser Guillermo II quiere la paz y su hijo el príncipe Guillermo también, aunque no sea de la misma manera.

En el bando aliado también se desea la paz, pero hay una poderosa facción que de los dos verbos que años después conjugaría Unamuno, “vencer” y “convencer”, sólo entiende el primero de ellos.

En Noviembre la descomposición en el bando de las potencias es tal que el Imperio Alemán se autodisuelve por las buenas.

Aunque le sucede la República de Weimar, en Estrasburgo por ejemplo, se escribe al Presidente americano Wilson pidiendo que ayude al reconocimiento del “principio de autodeterminación de los pueblos” para su aplicación en Alsacia.

Y a renglón seguido Estrasburgo proclama la “República Soviética de Alsacia”.

Y preocupada por los bávaros, Estrasburgo celebra también la “República Soviética de Baviera”.

Lenin sigue los acontecimientos ¿interesado? ¿alucinado?

El caso es que durante estas pocas semanas los hombres siguen muriendo.

El 8 de **octubre de 1818**, L’Auto informa de la desaparición de Roland Garros: había salido de patrulla con varios compañeros de escuadrilla y, en los cielos de las Ardenas, tuvieron que combatir con otra escuadrilla enemiga. Dos de los pilotos franceses vieron como el aparato de Garros caía hacia el suelo.

Roland Garros se sintió atraído por el deporte y practicó fútbol, rugby, tenis y ciclismo. Pero la modalidad en la que finalmente se especializó fue la aviación deportiva.

En **1911** participó en la carrera París Madrid, que arrancó del aeródromo de Issy les Molineaux con más de 100.000 personas contemplando el espectáculo. Espectáculo que se vio ennegrecido por el accidente en el despegue de uno de los aparatos causando la muerte del ministro francés de la Guerra.

El caso es que de los 20 aviones inscritos, sólo 3 lograron completar la primera etapa, con final en **Angulema**.

La clasificación fue: 1. Vadrines 4h 24m 16s, 2. Garros 4h 48m 13s, 3. Gibert.

La segunda etapa, con final en **Donostia**, también vio el triunfo de Vadrines, en 3h 41m 57s.

Garros fue el segundo, muy retrasado, debido a que se vio obligado a un aterrizaje en Fuenterrabía por falta de gasolina.

Aún más retrasado terminó su etapa Gibert.

Para la tercera etapa el primero en tomar la salida del aeropuerto de Ondarreta fue Gibert, que buscó alta mar entre la isla e Igeldo, y luego dio media vuelta sobrevolando Donostia a gran altura.

Luego tomó la salida Garros, entre la isla y Urgull, antes de dar media vuelta. Vadrines imitó a Garros en el plan de despegue.

En el aeropuerto de **Getafe** se concentran 20.000 personas esperando a los 3 deportistas.

A las 11 menos 20 llegaron los reyes, acompañados del ministro de la guerra español.

Llegan noticias de que Garros ha aterrizado de emergencia en Andoain.

En cuanto a Gibert parece que ha tenido que aterrizar en Olazagutía. En términos de ciclismo diríamos que ha subido Echegarate y se ha detenido a restaurar fuerzas.

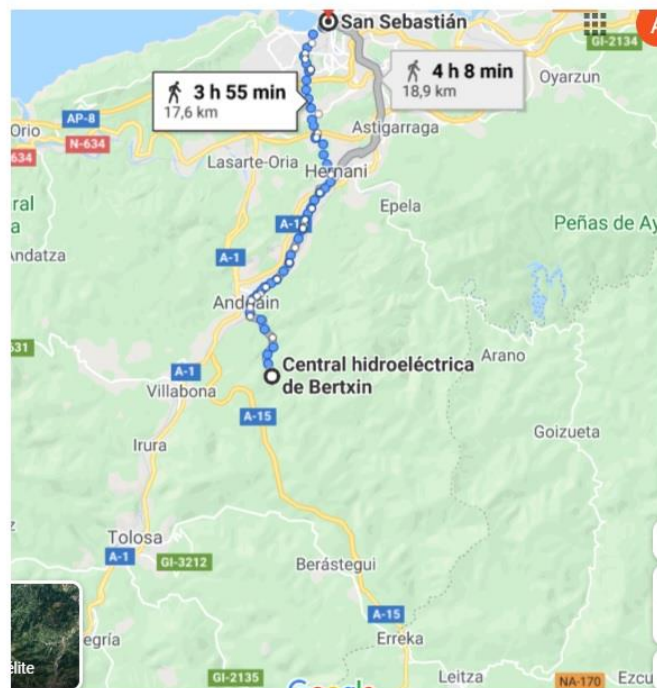
Vedrines ha llegado a Burgos y también ha descendido por problemas en su aparato.

El Rey, ante estas noticias, abandona el aeródromo para ir a almorzar.

Y llegó Vedrines por fin, a las ocho de la mañana del día siguiente, recibido por los aplausos de unos pocos periodistas.

Gibert se volvió a París desde Vitoria.

En cuanto a Garros, desde Andoain había entrado hacia el río Leizaran y en las cercanías de la Central eléctrica había logrado posar su aparato.



La avioneta fue trasladada en el tren del Plazaola hasta Andoain.

Garros fue llevado a San Sebastián en automóvil: final de trayecto.

Estamos en 1919.

Continúan vivos el odio y los deseos de venganza, pero la guerra ha terminado.

Algo es algo.

El Circuito de los campos de batalla tiene lugar del 28 de abril al 11 de mayo. Se trata de un Tour con salida y llegada en Estrasburgo. Se desarrolla, como su nombre indica, por las tierras que han conocido las trincheras y los obuses.

Es el norte de Francia: más o menos el lado superior derecha del exágono, es decir la frontera con Bélgica, Luxemburgo y Alemania (aunque este trozo de frontera entre Francia y Alemania no se está quieto ni un momento).

En la segunda etapa Lucien Buysse recorre **las Ardenas** en una larga escapada, pero es sobrepasado por su compatriota Albert Dejonghe, y debe conformarse con la segunda plaza.



En la tercera etapa Charles Deruyter se escapa en los muros de Flandes y consigue llegar a Amiens, en solitario no, lo siguiente: consigue más de una hora de ventaja sobre sus perseguidores.

En términos aproximados diríamos que emplea 18 horas a una media de 18 kms hora: de modo que, aproximadamente también, ha recorrido 324 kilómetros.

Muchos ciclistas emplean más de 24 horas en terminar la etapa, entre ellos Pelletier y Neffati que ocupan los puestos noveno y décimo.

Hay que decir que Deruyter lo tiene mejor que bien para ganar la carrera.

En la sexta etapa se escapa Hector Heusghem en el Ballon d'Alsace, teniendo que cruzar a pie la cima, por la nieve que cubre la ruta. Consigue vencer en Belfort.

Pelletier ha hecho 150 kilómetros, casi la mitad de la etapa, en solitario persiguiendo al pelotón.

Finalmente se produce la victoria de Deruyter. Pelletier es sexto en la general, a 13 horas y media del ganador.

El 8 de junio del 19 se celebra en Cantabria el Campeonato de España, sobre 100 kilómetros en el recorrido Santander-Laredo-Santander.

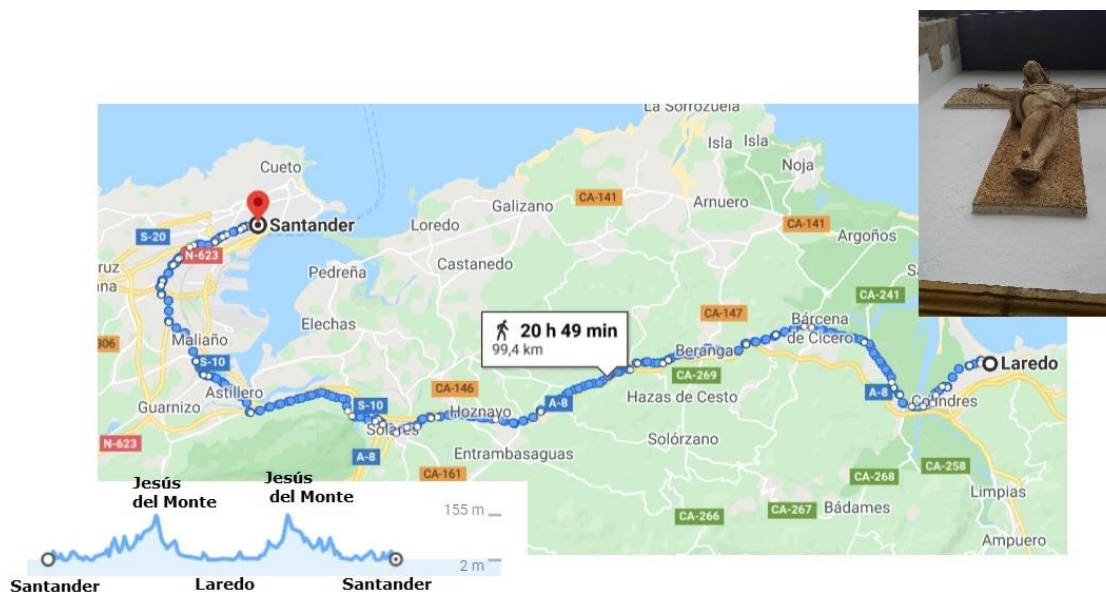
En la ida corona Victorino Otero el alto del Jesús del Monte.

A la vuelta del viraje de Laredo se forma una pareja de escapados con Janer y Juan Martínez. Antón, Otero y Crespo se quedan en el pelotón perseguidor.

Vence el catalán Janer en 3h 10m 20seg 2/5, seguido de Juan Martínez a 5 segundos.

Es tercero Antón; Victorino Otero es sexto y Crespo séptimo.

El egarense Jaume Janer se lleva también una Copa por haber coronado Jesús del Monte en cabeza al regreso; y el premio al más joven de entre los 10 primeros.



Muchos años más tarde, el escultor castreño José Villalobos trabajaría un Cristo que fue colocado en la ermita del Jesús del Monte.

Aunque Antonio Machado dejó escrito que él prefería al que “anduvo en la mar” sobre el Cristo del madero, somos muchos los que admiramos los Crucificados que tanto se han prodigado en nuestra cultura occidental. Como el de San Damiano en Asís, por ejemplo. Por no hablar de las representaciones del Descendimiento. O de la Piedad de Miguel Ángel, por volver a la escultura.

El 15 de junio del 19 se corre la Santander-Reinosa-Santander. La salida se da a las 7 de la mañana. En el trayecto de ida, no ocurre nada salvo el abandono de Clemente López Dóriga.

A la vuelta se destacan Antón, Otero y Miguel García. Llegando a Torrelavega, en una curva entre Las Caldas y Cartes, se produce una caída, parece que debida a un extraño que hizo Antón.

A las 12 horas y 9 minutos llegó Antón como vencedor en solitario, recibiendo un gran abucheo debido a las noticias que habían llegado del incidente de Torrelavega. Los organizadores tuvieron que proteger al vencedor de los intentos de agresión por parte de algun sector del público, guareciéndose Antón en una casa particular.

Al llegar Otero en tercer lugar recibió una gran ovación.

El vencedor fue Antón en 5h 9min 43seg, seguido del madrileño Miguel García a 7 minutos y de Otero a 12.

Más tarde Antón intentó alejarse cogiendo un tranvía, pero un grupo de los que le acosaban le persiguió corriendo hasta la avenida Alfonso XIII. Aquí la policía detuvo a Antón y le tuvo 2 horas retenido, al cabo de las cuales le puso en libertad ya que no existía denuncia alguna.

Vuelta a Tarragona 1919

Arranca el 22 de junio.

El recorrido de la Vuelta a Tarragona es en términos generales similar al de la Vuelta de 1908.

Primero se sube por la costa y luego se gira al interior y por Reus se llega al río Ebro, para luego bajar hasta el delta; por último se sube por la costa hasta la capital donde se cierra el círculo.



La primera etapa de la Vuelta sube hasta el Garraf por la costa, es decir, entra en la provincia de Barcelona, y luego se adentra en el Alto Panadés para llegar a Vilafranca. Es decir, se transita por el Panadés como un todo unido, al margen de que se esté en Tarragona o en Barcelona, en el Garraf o en el Alto Panadés.

En cambio en 1908 no se había entrado en la provincia de Barcelona.

La segunda etapa vuelve a la provincia de Tarragona y, por el Bajo Panadés y Valls llega al Baix Camp en Reus.

La tercera fracción se encamina a Amposta, en el Delta del Ebro.

La fracción final se dirige a Tarragona a través de Vandellós y Hospitalet del Infante.

La Carrera de la Paz

La Vuelta se tituló Carrera de la Gran Paz para celebrar el fin de la Primera Gran Guerra.

En 2017, la Vuelta a Colombia, en la que se impuso Aristóbulo Cala, por delante de Alex Cano y Juan Pablo Suárez, llevó la etiqueta "Oro y Paz". Y a principios de 2018, la primera edición del "Tour Colombia", ganada por Egan Bernal por delante de Nairo Quintana, mostró el mismo lema.

Pero la Carrera de la Paz nos hará pensar siempre en la Vuelta que, en la segunda mitad del siglo XX, recorría Polonia, Checoslovaquia y Alemania del Este.

Una carrera en la que jóvenes como el "polaco" Jean Stablinski, el escocés Ian Steel, Romeo Venturelli, Martínez Heredia o el ciclista de Zumárraga Juanjo Moral Arnáiz, competían con "profesionales", perdón "amateurs" de 30 años de los países socialistas.



Guillermo Tarin

El organizador de la Vuelta era Guillermo Tarin Maurer, suizo de Lausana afincado en Tarragona.

Guillermo estaba interesado en todo tipo de deportes, pero también en todo tipo de cuestiones culturales, el esperanto por ejemplo.

Por supuesto le interesó Teodoro Reding, el militar de origen suizo que derrotó por primera vez a los soldados de Napoleón, y que murió, a consecuencia de sus heridas, en Tarragona. Reding tiene una calle céntrica en Tarragona y Tarín en el nuevo barrio de la Albada.

Entre los participantes había dos buenos corredores veteranos: Guillermo Antón y Antonio Crespo. También había dos promesas: Jaume Janer y el santanderino del Bierzo, Victorino Otero.

Y de Francia venían dos buenos ciclistas: el tunecino Neffati y el borgoñón Pelletier.

Primera etapa. Tarragona **Vilafranca**.

La carrera sale de Tarragona el domingo 22 de junio a las 9 de la mañana.



Como es natural pronto empiezan las averías, así en Roda de Barà tenemos un pinchazo de Jaime Janer. La marcha es alegre y el pelotón se va aclarando: en el Vendrell circulan 24 corredores en cabeza.

En la cuesta de Calafell se ve algún ciclista rezagado. A partir de Sitges la carretera se empina y los ataques son duros. En San Pedro de Ribas Ali Neffati y Pelletier se van, resistiendo Emilio Nolla. Cede Pelletier por avería.

En San Miquel d'Olerdola Neffati gana por media rueda una prima a Nolla.

El tunecino Neffati vence en solitario en Vilafranca con medio minuto sobre el barcelonés Nolla y 1 minuto sobre el ciclista de Borgoña Pelletier.

Llegan a meta 32 corredores.

Clasificación:

1 Neffati 2 32 30 3/5

2 Nolla 2 32 58 2/5

3 Pelletier 2 33 29

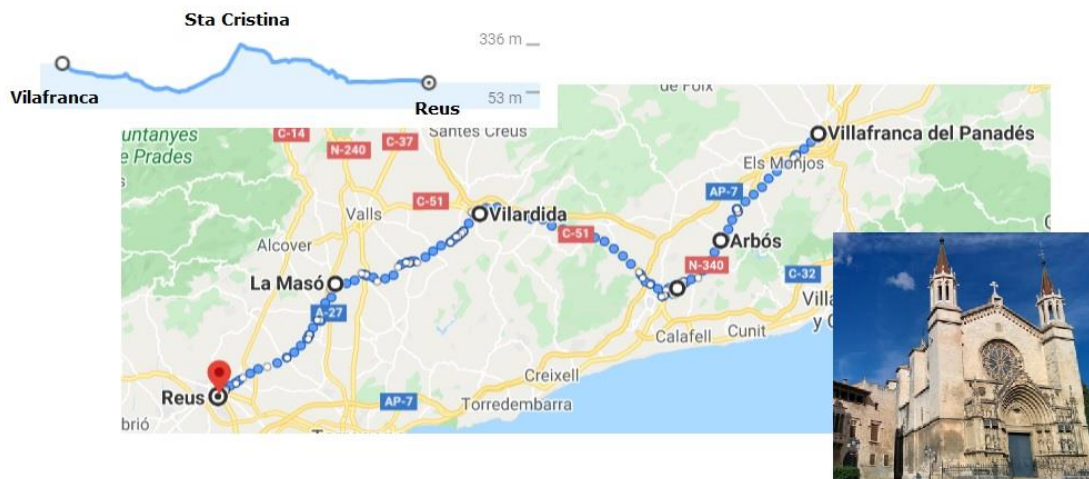
4 Llopis 2 34 38 2/5

5 Llorens 2 37 59

El madrileño de Tudela Guillermo Antón llega con 2 38 50 1/5, es decir con más de 6 minutos perdidos; el cantabro de León Victorino Otero lo hace con 2 39 58 1/5; el campeón de España Janer con 2 47 41 2/5 y el catalán Antonio Crespo con 2 50 48 1/5.

Segunda. Vilafranca Reus

A las 3 y media de la tarde salen de Vilafranca. En el descenso del coll de Santa Cristina hacia Vilardida se rezaga Neffati respecto de Pelletier, Janer, Antón y Crespo.



En La Masó, con mala carretera, se queda Pelletier de Antón y Crespo. En Reus se presenta vencedor en solitario Crespo.

Se han retirado Emilio Nolla y José Saura. Llegan 24 ciclistas.

Clasificación:

1 Crespo 2 48 14 2/5

2 Antón 2 48 51 4/5

3 Pelletier 2 52 18 3/5

4 Neffati 2 54 21

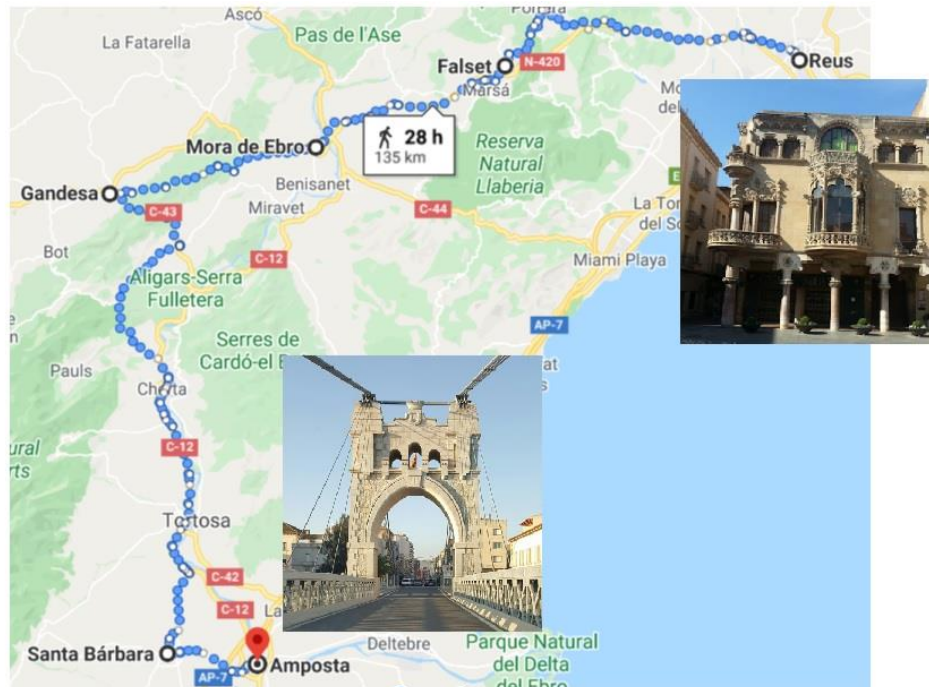
5 Barcena 3 04 17

Jaume Janer llega con 3 09 29 1/5; Otero con 3 18 29 2/5.

En la general Pelletier tiene un minuto de ventaja sobre Neffati y casi 2 minutos sobre Antón.

Tercera. Reus Amposta

Una etapa dura debido al calor. Al llegar al Ebro se marchan Pelletier y Neffati. Tras ellos se forma el trío Janer, Crespo y Joan Solanas.



En Amposta vence al sprint el francés. El trío llega con casi 8 minutos de retraso encabezado por Janer.

Se ha retirado Valeriano Bárcena.

Clasificación:

- 1 Pelletier 5 33 37
- 2 Neffati 5 33 37 1/5
- 3 Janer 5 41 16
- 4 Crespo 5 41 16 1/5
- 5 Solanas 5 41 16 2/5

Antón llega con 5 48 00 y Otero con 5 48 21.

En la general Pelletier mantiene el minuto de ventaja sobre Neffati.

Cuarta. Amposta Tarragona

Se suceden las averías y los ataques que aquellas provocan. En el coll de Balaguer, entre Vandellós y Hospitalet se va el líder que consigue llegar en solitario a Tarragona. Tras él llegan Janer y Solanas. Neffati llega con Antón y Crespo a más de un cuarto de hora.



Se ha retirado Ernest Paul, medio hermano de François Faber, que había hecho tercero en la París Brest París de 1911.

Clasificación:

- 1 Pelletier 3 27 27 2/5
- 2 Janer 3 29 52
- 3 Solanas 3 29 52 1/5
- 4 Menager 3 31 57 2/5
- 5 Llorens 3 32 05 1/5

Otero se presenta con 3 36 20 1/5; Antón con 3 43 19; Neffati con 3 43 19 2/5 y Crespo con 3 43 22.

General Final:

- 1 Pelletier 14.26.52
- 2 Neffati 14.43.48 1/5
- 3 Antón 14.59.06
- 4 Crespo 15.03.40 4/5
- 5 Janer 15.08.18 3/5
- 6 Otero 15.23.08 4/5

La Copa Tarragona al primer español es para Antón; el título de Campeón de Cataluña es para Crespo.

El ciclismo español no puede, tal como refleja la clasificación, con esos dos profesionales llegados de fuera.

El navarro Antón y el catalán Crespo son dos ciclistas veteranos ya, aunque Antón todavía tendrá tiempo de vencer en la Clásica de los Puertos.

El joven Janer y el cantabro leonés Otero personalizarán un peldaño básico en el crecimiento del ciclismo español: serán los primeros en terminar el Tour.

En 1919 el puente colgante de Amposta sólo está en construcción y los ciclistas deben pasar en botes a la margen izquierda para iniciar la cuarta etapa desde Amposta a Tarragona. Los coches de la organización lo hacen sobre barcazas construídas sobre 2 o tres pequeñas barcas. Hay que dejar constancia de que Amposta se quedó vacía, ya que todo el pueblo cruzó también el Ebro para despedir a los que todavía no eran conocidos como “forzados de la ruta”.



El domingo siguiente, 29 de junio, comienza el Tour.

El 23 de julio L'Auto publica el artículo de su director, enviado desde Estrasburgo. El señor Desgrange, como algunos padres con sus hijos, nunca está contento,

El Tour ha recorrido las carreteras de Alsacia y Desgrange nos trasmite la emoción sentida al “oprimir con nuestras ruedas y nuestros pedales el suelo de la Alsacia reconquistada”. Pero, lamenta, gran parte de los alsacianos no estaban en las cunetas, sino en sus hogares, guarecidos del mal tiempo.

Y también se queja de los ciclistas. Dice que los “tours” han practicado el “sur place” igual que los pistard. Y precisa que mientras los hombres de la pista, casi parados, se mueven a una media de 3kms/h, los “tours” han circulado a 20 por hora.

Parece que los ciclistas han salido de las proximidades de Ginebra y han emprendido la ascensión del col de La Faucille a paso de burra. Se piensa que como era de noche cerrada querían evitar el descenso del col a ciegas y a toda velocidad.

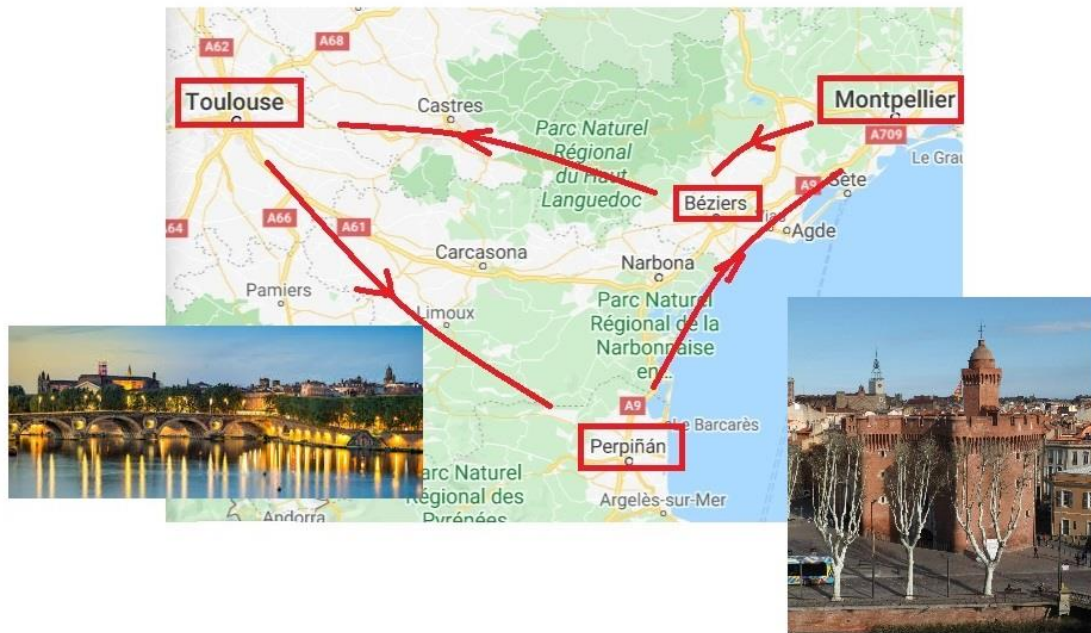
¡Dónde vamos a ir a parar!

Por lo menos parece que un francés va a ganar el Tour.

Pues no. El Tour es cosa de belgas, valones o flamencos, pero belgas.

En el sudeste de Francia se celebra el Circuit du Midi del **13 al 17 agosto de 1919**

Entre Toulouse y **Perpignan** los ciclistas soportan un calor horrible. Vence Neffatti al sprint sobre Alexis Michiels. Con 16 minutos de retraso se presenta un grupo encabezado por Fontan; Pelletier es séptimo.



En la segunda etapa se sale de Perpignan a las 5 y media de la mañana. En **Montpellier** se presentan de nuevo escapados Michiels y Neffati, esta vez con Pelletier. Triunfa Michiels sobre Neffati y Pelletier. Fontan llega cuarto a 8 minutos.

En la tercera etapa, con llegada en **Beziers** vence Neffati, al sprint sobre Pelletier. Es tercero Fontan, a 5 minutos. Michiels es noveno.

En la general es primero el tunecino, con 4 puntos, seguido de Fontan con 10 y Pelletier con 12; Michiels tiene 12.

En la cuarta etapa que lleva a los ciclistas a **Toulouse**, vence Pelletier, que cubre los 224 kilómetros en 7h45, con Michiels en el mismo tiempo. Neffati es tercero y Fontan quinto.

Vence en la general el tunecino, con 7 puntos, seguido de Pelletier (13), Michiels (14) y Fontan (15).

Entre el **3 y el 7 de Septiembre** se vuelve a correr el Circuito del Midi, pero ahora se mira de Toulouse hacia el Oeste, es decir, estamos en el sudoeste francés.

En la primera etapa, Toulouse-**Tarbes**, vence Albert Cantou, seguido de Pelletier, Fontan y Barthelemy.

El ciclista bordelés Louis Luguet es sexto.



En la segunda etapa Tarbes-**Pau**, vence René Vermandel. Es segundo Luguet, tercero Fontan y cuarto Cantou.

En la general Cantou tiene 5 puntos, Fontan 6 y Luguet 8.

En la etapa número 3 Bayona-**Burdeos**, se impone Moerenhout, por delante de Cantou, Rouynaud, Luguet y Fontan.

En la General Cantou tiene 7 puntos, Fontan 11 y Luguet 12.

La cuarta etapa Burdeos-**Toulouse** ve el triunfo de Luguet, seguido de Guichard y Pelletier; Cantou es décimo y Fontan undécimo.

General: Luguet es primero con 13 puntos; Cantou tiene 17 y Fontan 22.

Entramos en los **años 20**.

Josephine Baker es la reina de París.

Bueno, quizás es más exacto decir que la Baker está a la conquista de París.

En los años 30 la venus negra sí es ya la Reina coronada, y ya se relaciona con los grandes ciclistas del Tour: Bartali, Speicher, Maes...



Henri (Desgrange) coge la lira y canta en su periódico el triunfo del parisino: ***“su victoria tiene la hermosa puesta en escena, el clasicismo de las obras de Racine, tiene el valor de la belleza de una estatua perfecta, de un lienzo impecable, de una pieza musical destinada a permanecer en todas las memorias”***.

Y tenemos a Henri (Pelissier) coronando en solitario Galibier, camino de Ginebra: son las 8 de la mañana.

El mayor de los Pelissier espera sin embargo la llegada de otros ciclistas, entre ellos su hermano pequeño.



En Albertville los coches se desvían por Annecy porque en el col de Aravis ha habido un desprendimiento y un puente está destruido.

Los ciclistas por su parte hacen ciclo cross.

En la capital del lago Lemán se presentan los dos hermanos: Henri primero y Francis segundo.

Henri (Desgrange) nos cuenta el modo en que los Pelissier se han librado en Aravis de los tábanos que se pegaban a su espalda: dulcemente, uno tras otro van cayendo... Cuando miran para atrás se dan cuenta que están los dos solos.

Pero como es posible..., si Desgrange se encuentra en un coche hacia Ginebra, vía Annecy. ¿Está en todas partes, como Dios? ¿Lo ve todo?

Pues no.

El señor Desgrange llega en un coche (Peugeot por supuesto) hasta el puente cortado y allí se baja y hace a pie los 50 metros de ciclo cross con los ciclistas...

¡Oh, milagro! Al otro lado hay otro coche (Peugeot) esperándole.

En la meta ginebrina, Henri (Desgrange) hace el elogio de la vida familiar, de la fraternidad, que sé yo...

El señor Desgrange, además, lee el pensamiento del maillot amarillo mientras se besa y abraza con su hermano.

"Mira, chico, cuándo yo me retire será tu turno de ganar la gran prueba; ya ves lo que hay que hacer. Nunca te hundas con los primeros e inevitables golpes de la mala suerte; no te fuerces al principio cuando sientas alguna debilidad, y si no ganas la partida en los Pirineos, recuerda que los Alpes son la prueba suprema, temible y magnífica, donde aquellos que han combatido mejor deben encontrar su recompensa".

El señor director de L'Auto y además, usuario de uno, dos, tres... mil Peugeot si son necesarios, puede escribir en su diario lo que le dé la gana.

Pero podemos apostar a que no acierta en su lectura del pensamiento del Pelissier mayor.

Y puestos a adivinar podríamos apostar a que Francis y Henri están pensando en su hermano Jean, muerto con el uniforme militar, cerca de Reims, es decir, no lejos de donde se estrelló el avión de Comes y Hourlier.

Aquí les tenemos a los tres, con su madre y el perrito.



Jean parece el más formal, con los pies juntitos, aunque nunca se sabe, igual era el más bribón de los 3 (sin contar a Charles y a Agustina, la hermana).

El caso es que todo terminó bien en París.

Y los franceses, pues enloquecidos con su héroe Henri (Pelissier).

En el **Tour del 24** surge el archiconocido episodio del abandono de Henri (Pelissier).

No parece descabellado pensar, casi un siglo después, que no era una cuestión personal entre Henri Pelissier y Henri Desgrange.

Pelissier simplemente no tenía excesivo interés en una carrera que ya no le podía dar un retorno adecuado, sobre todo si éste se mediera en relación al tremendo esfuerzo que conllevaba.

Y Desgrange tenía un enorme interés en su carrera y en su periódico, y no podía tolerar ni en broma que un chico parisino algo veleidoso pusiera al Tour, su Tour, en tela de juicio.

Y Henri (Desgrange) deja “muy claro”, con argumentos algo livianos, que las “razones” de Pelissier no tienen peso.

Según Desgrange el mayor de los Pelissier muy bien podría defender una cosa y la contraria y ello al mismo tiempo.

Y remata Desgrange con una anécdota insidiosa.

“En un tren con destino Brest, un revisor verifica los billetes de los viajeros: “usted está en primera con un billete de segunda” le dice a uno de ellos. Este le responde con arrogancia y el revisor ante la ofensa opta por retirarse. El tren arranca y el viajero infractor hace en términos poco escogidos la crítica del deporte ciclista en general y del Tour de Francia en particular.

Llega una estación importante. Un señor se presenta e invita al delincuente, no ya a cambiar de clase, sino a bajar del tren. Pero el viajero no le trata mejor que al revisor. El señor entonces exhibe su carnet de agente de policía y previene al delincuente que, si no baja, le obligarán a descender los dos gendarmes que se encuentran en el andén. El delincuente entonces, quizás por primera vez en su vida, da marcha atrás y balbucea algunas disculpas.

Pero, según el agente de la Policía, Henri Pelissier tendrá que rendir cuentas a la justicia de su país”

La verdad es que los hechos que narra el director de L’Auto parecen plausibles.

Pelissier se ha montado en Coutances en primera con un billete de segunda. Es creíble.

Ante la advertencia del revisor reacciona Pelissier con arrogancia. Creíble también.

Otro señor le advierte y Pelissier reacciona igual de mal. Creíble.

Pero cuando resulta que es un policía Pelissier se contiene y cede. Creíble todo.

Sin embargo, la forma en que Henri (Desgrange) presenta el asunto hacen que sea un perfecto ejemplo de libelo.

La narración ha crecido refiriéndose a un tipo anónimo, para al final dar el nombre del tipo y acusarle de delincuente: tendrá que rendir cuentas a la justicia (según el policía).

En principio Pelissier entiende que él no ha quedado en mal lugar, y no se toma los ataques de Desgrange por la tremenda.

Mucho tiene que ver el hecho de que ha sido defendido por las plumas brillantes de Albert Londres y André Reuze.

André Reuze, además de exponer las razones del parisino, pone blanco sobre negro el carácter del circo que tiene montado Desgrange con los ciclistas haciendo más de gladiadores que de payasos.

Cuenta Reuze que al llegar al velódromo de Brest el grupo cabecero, estos tienen que disputar una carrera de eliminación para decidir el ganador de la etapa.

Van pasando las vueltas y siendo eliminado cada vez el último. Pero el asunto discurre a medio camino entre el desorden y el caos.

Finalmente Philippe Thys se impone claramente en el sprint a Theophile Beeckman.

El comisario/empleado de Desgrange da por vencedor a Beeckman. Si Thys no ha oído su nombre cuando el speaker le ha cantado su eliminación es su problema.

Reuze entiende que Thys se sienta víctima de un fraude.

Cuatro años después, Pelissier reconstruye los hechos tal como él los vivió, es decir, como recuerda que sucedieron, o como cree que tuvieron lugar.

Nadie ha olvidado la polémica levantada por aquel incidente. En la salida de la tercera etapa, en Cherburgo, un comisario al que no nombraré ya que me disgustaría hacerle publicidad, un comisario digo, creyó oportuno, a las 2 de la madrugada, en el muelle de Cherburgo, levantarme el maillot y separar el culotte para intentar ver como estaba yo vestido. Muy ofendido por la grosería, sin darle tiempo, me fui al director de la carrera para demandarle excusas inmediatas sin las cuales yo abandonaría. Yo seguía discutiendo aunque ya se había dado la salida.

-Se arreglarán las cosas en Brest- me aseguró.

Aclaremos, de pasada, que los comisarios no son designados por la Federación, sino elegidos por el director del Tour, lo que es completamente anormal. Se puede, por tanto, imaginar los Reglamentos más abracadabrantes sin que la U.V.F intervenga. Usted verá las garantías que tienen los ciclistas.

Bueno, parece que la narración de Henri Pelissier es totalmente sincera.

Tratando de buscar un ejemplo similar podrían servir un pobre jamelgo que ha sido útil en tiempos pasados y un amo algo bestia.

El amo envía al criado/comisario a dar unos latigazos al pobre animal. Son latigazos preventivos; algunas veces el caballejo se ha mostrado algo rebelde y es prudente bajarle los humos.

Cuando el jamelgo se queja al amo (en un cuento podemos suponer que los caballos hablen) el amo le dice: "ya hablaremos más tarde".

Continúa Pelissier con su charla con Albert Londres en la estación de Coutances:

Yo sabía demasiado bien como las cosas se arreglarían en Brest. Se tenía mucha consideración para el hombre que, vedette de la carrera del año precedente, había contribuido tan intensamente- lo digo sin falsa modestia- a su popularidad y a su éxito.

Disgustado, tomé la salida y, hundiéndome en la noche, sin luz, me uní a Francis en el grupo de cabeza. Sentíamos tal hostilidad contra nosotros que, en pleno acuerdo, decidimos abandonar en Coutances. Ville, enfermo, se unió a nosotros. En el café de la estación vimos pronto llegar con gusto a dos enviados especiales: Albert Londres y André Reuze que, con imparcialidad, contaron las cosas tal como habían pasado, en el Petit parisien y en Excelsior. Fueron, por otra parte, los únicos que osaron defendernos en la prensa.

Y llega Pelissier al punto de la anécdota insidiosa del tren hacia Brest.

El incidente traería mucho ruido. Mientras, los asientos del tren nos parecían tremendamente blandos. Era tal el deseo de dañarnos en el espíritu del público que, al día siguiente, el director de la carrera no dudaba en escribir una historia rocambolesca: habíamos viajado sin billete, insultado al revisor, etc, etc. Por mi parte, yo tendría que comparecer ante la justicia de mi país. ¡Ah! Ya no se podía comparar mi modo de viajar con una hermosa página de Racine... ¡Qué lejos quedaba mi “clasicismo” de Izoard! ¿Es necesario añadir que la tal comparecencia ante la justicia, yo sigo esperándola, por la sencilla razón de que no había ni una sola palabra verdadera en todo aquello?

Hombre, Pelissier, es cierto que no eras un delincuente, pero Desgrange no dijo que ibas sin billete; lo que dijo es que ibas en primera con un billete de segunda.

Y eres un poco cruel recordándole a Desgrange las flores que te dedicó por tu ataque de Izoard camino de Briançon: “su victoria (la de Pelissier) tiene la hermosa puesta en escena, el clasicismo de las obras de Racine, tiene el valor de la belleza de una estatua perfecta, de un lienzo impecable, de una pieza musical destinada a permanecer en todas las memorias”.

Concluye Pelissier manifestando la satisfacción de que la federación francesa le diera la razón frente a los “comisarios” a sueldo de Desgrange.

Cuando nos reunimos de nuevo con la carrera en Brest las amenazas comenzaron. Los comisarios me distinguieron con mil francos de multa, a lo que se añadía una petición de descalificación a la U.V.F. Como yo me permitía expresar mi opinión y defender mis derechos se me arrastraba por el lodo para uso de unos cientos de miles de lectores. Que un organismo amarillo vierta su bilis, nada más lógico después de todo, pero por una vez, la Federación no siguió a los comisarios en su exceso. Simplemente quitó la multa e ignoró la suspensión, hecho bastante infrecuente, por lo que merece ser subrayado. Los comisarios, que se creían personajes importantes, se vieron muy confundidos por el giro que tomó la aventura.

Saltamos el año 25.

Al fin y al cabo el Tour fue casi igual al del 24.

Ottavio Bottechia gana la primera etapa.

Ottavio gana la última etapa y el Tour en París.

Lucien Buysse, Bartolomeo Aimo y Nicolas Frantz forman el trío de escolta de Ottavio. Los mismos del 24, aunque el orden ha cambiado.

Los Pelissier se retiran.

A primeros de agosto del 26 se corre la vuelta al País Vasco.

La marca Automoto envía a Bottechia y Alcyon a Frantz. ¡Casi nada!

En la primera etapa se sale de Bilbao en dirección a Castro, y en Saltacaballos, sufre Ricardo Montero la rotura de la horquilla. Se retira entre lágrimas.



Por Castro pasa en cabeza Victorino Otero.

Bajando Las Muñecas, el vizcaíno Gutierrez conduce el grupo cabecero.

Por el alto de Avellaneda tenemos en cabeza a Gutierrez, Tavio Bottechia y Frantz.

En La Barrerilla se selecciona el grupo que conseguirá llegar a Vitoria en cabeza. Justo en mitad de la cuesta, Gutiérrez, que iba con ellos, se ha parado a cambiar la multiplicación y ya no les ha visto más.

En el velódromo de Mendizorroza se presentan el catalán Mucio, los italianos Bottechia y Piccin, el bearnés Fontán, el luxemburgués Frantz, y los belgas Julien Delbecque, Omer Huyse, Jean Debusschere, Gerard Debaets, Theophile Beeckman y Aimé Dossche.

El catalán Monteys llega con un retraso de 10 minutos, y con más tiempo perdido se presentan De Juan, Gutiérrez y Otero.

El triunfo de la etapa se disputa con tres eliminatorias y una final en el velódromo.

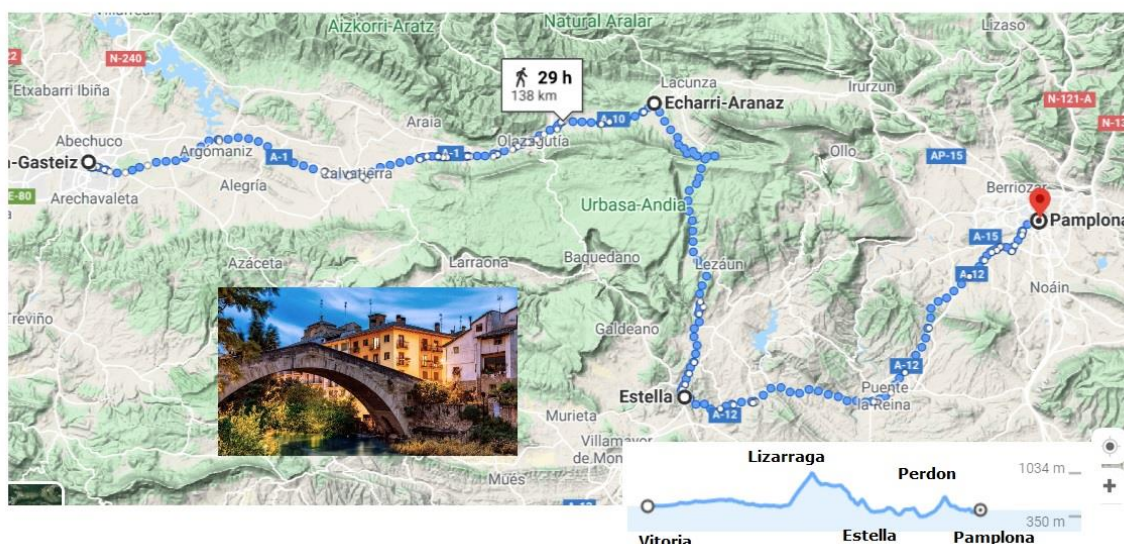
Frantz se impuso en su serie sobre Piccin.

Huyse en la suya sobre Fontan.

Y Debaets hizo lo propio sobre Delbecque y Bottechia.

En la final vence Nicolas Frantz, que se hace con 3 minutos de bonificación.

En la segunda etapa los ciclistas se trasladan de Vitoria a **Pamplona**.



Por Alsasua pasan en pelotón.

Ataca en Lizarraga Bottechia, y corona en un pequeño grupo.

Fontan y Frantz pasan con un ligero retraso, pero primero Fontan y luego Frantz llegan a la cabeza.

Pasado Estella el luxemburgués para a orinar y el italiano ataca de nuevo.

Por el Perdón cruzan en cabeza Tavio y el bearnés Fontan.

Frantz pierde ya 2 minutos.

Llegando a Pamplona Tavio espera a Piccin, de modo que son 3 los que disputan el sprint, imponiéndose Bottechia a Fontan, y cobrándose el italiano los 3 minutos de premio.

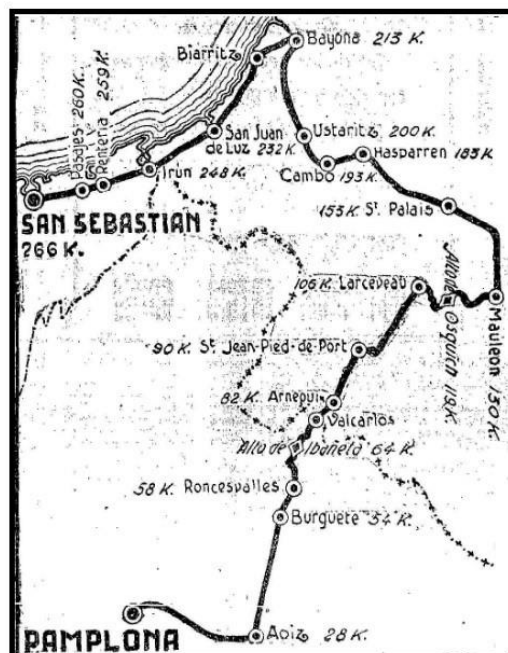
Frantz llega con más de 2 minutos perdidos.



En la General es primero Ottavio, con una ventaja de 2m10seg sobre Frantz. Fontan es tercero a 3 minutos exactos, por las bonificaciones. También Piccin se encuentra a 3 minutos exactos.

El catalán Mucio, que ha llegado a 4 y medio, es ahora octavo de la general, a 7 y medio.

La situación se mantiene estable en la tercera etapa.



Por el alto de Osquich coronan Frantz, Fontan y Tavier, pero luego hay reagrupamiento.

En el control de Ustaritz los vecinos tratan muy bien a los corredores, que experimentan cierta inercia a quedarse en el pueblo.

Pero resulta que falta Delbecque, que se ha ido para Donosti discretamente,

A correr otra vez.

Pero Delbecque resiste y se presenta en el Kursaal con 3 minutos sobre el grupito en el que llegan Ottavio, Fontan y Frantz.

En la general, Delbecque es cuarto, a más de 3 minutos.

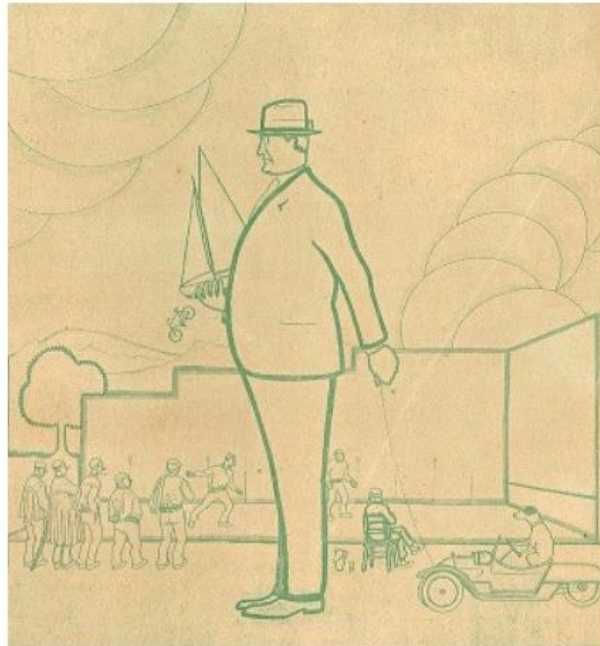
Tras una jornada de descanso en Donosti llega la última fracción, con meta en Las Arenas.



Un gentío continuo acogía a los ciclistas en todos los pueblos de la costa guipuzcoana y vizcaína.

Y si cabe, en Algorta, la cosa se multiplicaba por tres.

Hasta Gernika las hostilidades son leves. En el pueblo Juan Irigoyen recibe a la comitiva. Como se puede ver, a Juanito, además de su mascota, le gustaban los deportes: frontón, vela y bici (pequeña pero bicicleta).



Por Bermeo el paso de los tours es triunfal.

En Sollube, ataca Frantz logrando coronar en solitario. Huyse y Tavio pierden unos 100 metros. Fontan más de un minuto.

Según la Gaceta del Norte en Munguía hay reagrupamiento. Nueve ciclistas: Frantz, Fontan, Tavio, Piccin, y los belgas Delbecque, Huyse, Debusschere, Debaets y Beeckman.

Pero Frantz vuelve a marcharse, con Huyse pegado a su rueda y sin relevar ya que es compañero de marca de Tavio.

Según el Mundo Deportivo, sólo Huyse alcanza a Frantz en Munguía. Tras ellos pasa Tavio en solitario y más tarde el grupito de los belgas y Fontan. Y por Berango Tavio, impotente, se deja coger por el grupo.

En cualquier caso, Frantz vence al sprint en el velódromo de Ibaiondo sobre Huyse y se lleva además la General.

Bottechia es desplazado al segundo puesto y Fontan mantiene la tercera plaza.

Mucio es el primer español, en décimo lugar.

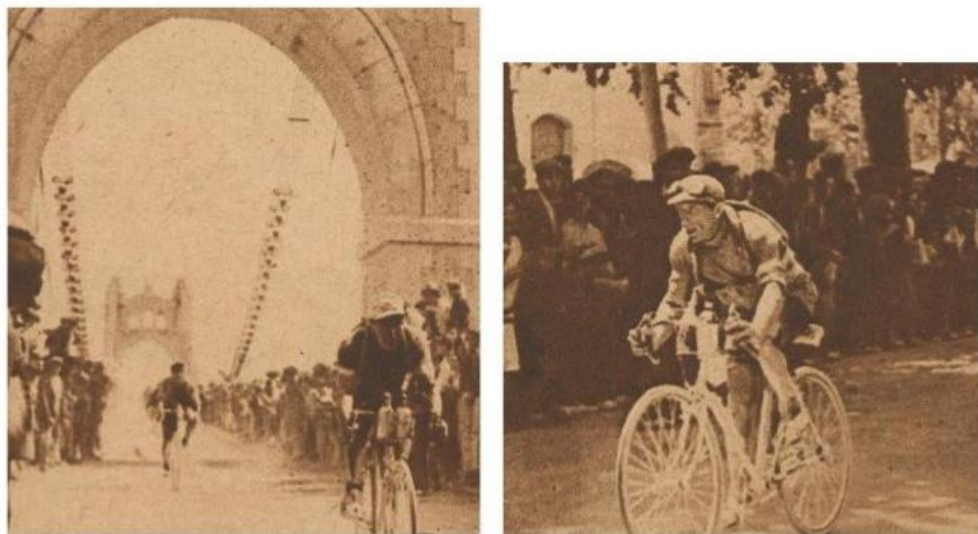
Volta 1926

La primera etapa, entre Barcelona y **Amposta**, arranca el 22 de Agosto. A Tarragona se llega sin grandes batallas. Se echa mucho en falta a Guillermo Tarín.



A partir de aquí sí hay batalla continua, y el desenlace se produce en el pequeño pero terrible col de Balaguer. Quedan 6 hombres en cabeza: Cañardo, Miguel Mucio, Simon Tequi, Martinetto y una pareja de suizos. Luchan por llegar a ellos Joan de Juan y Ricardo Montero.

A la vista del puente de Amposta, Cañardo lanza el sprint, pero será sobrepasado por el francés Tequi, que se impondrá por delante de uno de los suizos, Robert.



De Juan pierde 2 y medio y Montero algo más de 3 minutos. A 6 minutos llega un grupo con Fontan, Monteys y Pelletier. Jaume Janer se presenta con más de 20 minutos de retraso y Guillermo Antón, con más de una hora.

La segunda etapa conduce de Amposta a **Reus**.



Durante toda la etapa se suceden los ataques significándose Ricardo Montero.

En el coll de Irles vuelve a intentarlo el irundarra, pero finalmente son Mucio y Fontan los que coronan en cabeza.

Un pinchazo en las cercanías de Reus descarta al catalán y la victoria es para el bearnés.

Con todo Mucio hace segundo, a algo más de un minuto de Fontan.

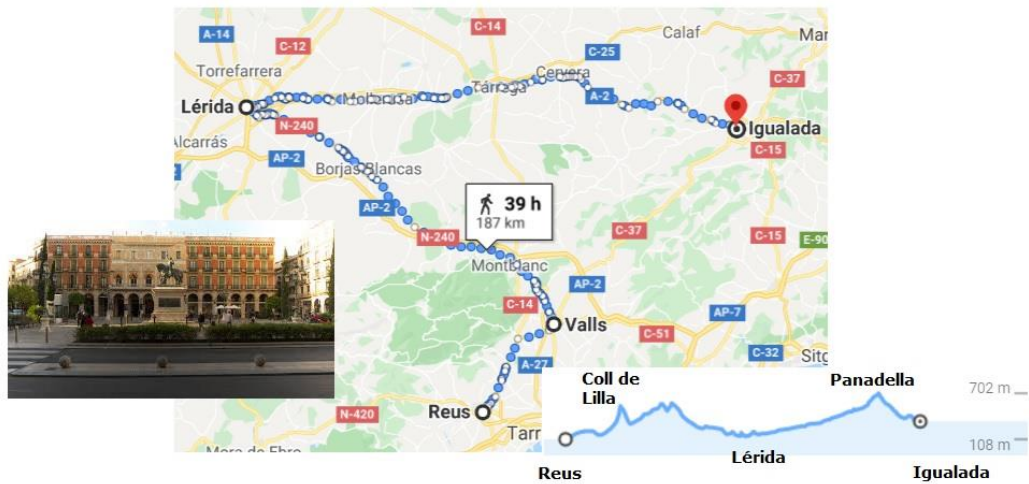
Tras ellos llega un cuarteto formado por Cañardo, Monteys, de Juan y Martinetto, con un retraso de más de 3 minutos.

Janer pierde unos 20 minutos y Montero 25 aproximadamente.

En la general es líder Mucio, amenazado por Cañardo y Martinetto.

Más alejado se encuentra Fontan.

La tercera fracción va de Reus a **Igualada**



Camino de Lérida es Fontan uno de los ciclistas que más y mejor intentan atacar. Después de Lérida lo vuelve a intentar y es atrapado.

En la Panadella el bearnés ataca otra vez, pero sufre un pinchazo. También pincha Cañardo.

En la meta se impone Tequi al sprint sobre Mucio y Martinetto.

De Juan pierde unos segundos; Fontan y Cañardo pierden más de 2 minutos.

Una buena jornada para Mucio.

La cuarta etapa conduce de Igualada a **Vich**.



De salida afrontan los Bruch. Se retira Ricardo Montero por enfermedad. Bajan a Monistrol a gran velocidad.

Por Ripoll pasan destacados de Juan y Cañardo. Fontan les persigue de cerca.

Mucio lleva ya varios minutos de retraso.

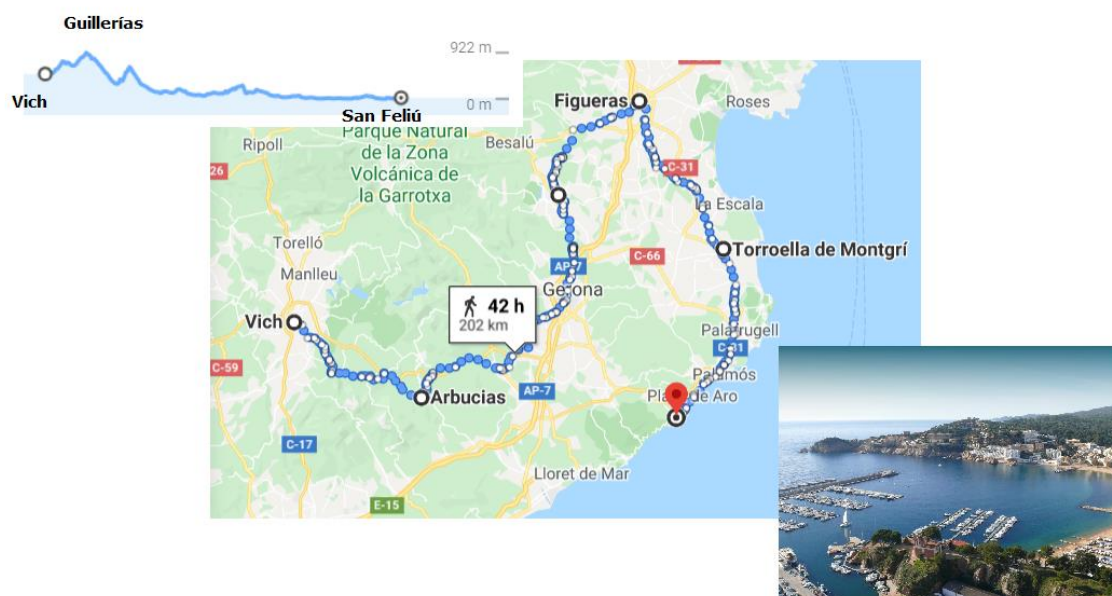
Mientras de Juan y Cañardo se apean para atravesar 25ms de camino, Fontan les pasa como una exhalación.

Segunda victoria de Fontan.

De Juan y Cañardo llegan con algo más de un minuto perdido y Mucio pierde unos 7 minutos.

En la general es Cañardo el nuevo líder, con Fontan, Mucio y De Juan, a escasos segundos.

Quinta etapa. Vich San Feliú.



Camino de la capital gerundense se produce una caída de De Juan y varios pinchazos de Martinetto.

Se quedan delante Cañardo, Fontan y Mucio, con el suizo Robert.

Después de Bañolas Fontan ataca de nuevo, y por Figueras pasan los 3, Cañardo, Mucio y el bearnés, “casi juntos”.

Y lo mismo ocurre en Torroella.

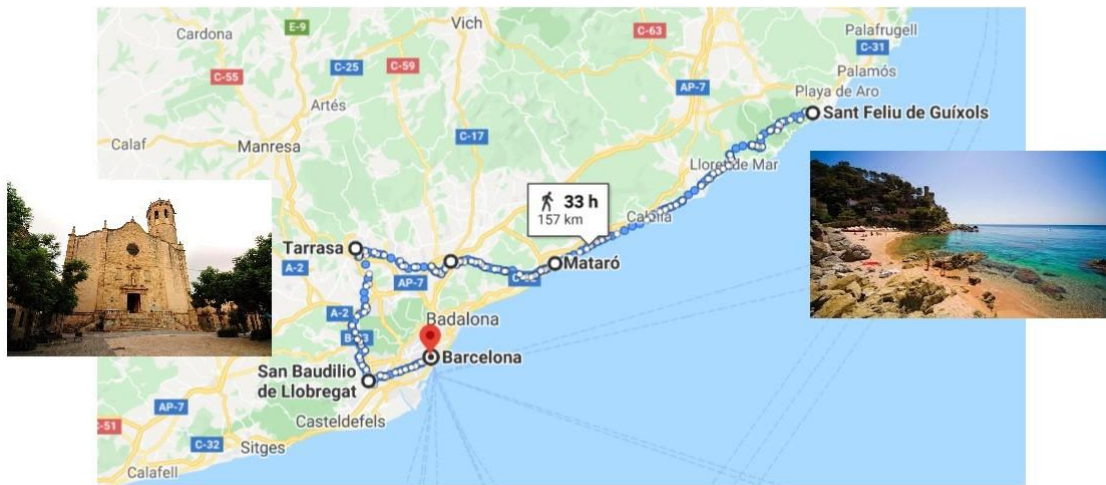
Pero a la vista de San Feliú, Fontan hace un último esfuerzo y se larga.

Y gana por tercera vez. Mucio pierde un minuto y Cañardo un poco más.

Martinetto y el balear De Juan llegan con gran retraso.

En la general es líder Fontan, con Cañardo y Mucio a escasos segundos.

Última etapa. San Feliú **Barcelona**



Poco a poco el pelotón se va depurando: pocos aguantan junto a Cañardo, Fontan y Mucio.

A la salida de Mollet pincha Cañardo. No era la primera vez, pero esta es la definitiva. A partir de aquí Mariano tiene que resignarse a marchar tras la nube de polvo que deja la inmensa masa de automóviles que sigue a la carrera.

Por Sabadell un trío encabeza la prueba: Mucio, Fontan y Martinetto.

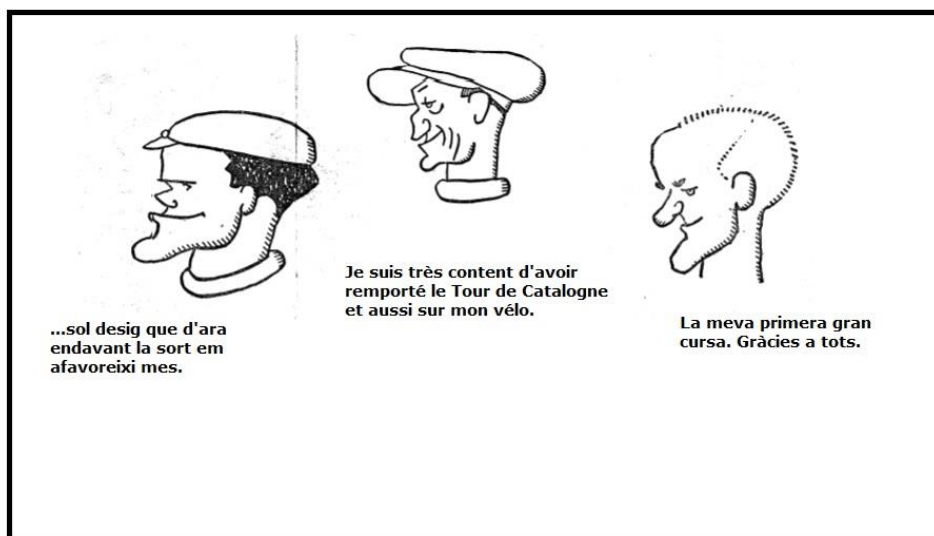
Por San Baudilio pasan el italiano y el bearnés como dos locomotoras. Y Mucio es ya un pobre vagón abandonado a su inercia.

En el sprint de Barcelona se impone el italiano.

Mucio llega con 2 minutos perdidos. De Juan y Cañardo lo hacen con 9 minutos de retraso.

En la general Fontan se impone claramente a Mucio, y Cañardo salva también claramente la tercera plaza.

El Mundo deportivo publica 3 caricaturas de los 3 campeones con unas palabras manuscritas por ellos.



Miguel Mucio, o Muç Miquel, se dirige a la diosa Fortuna, pidiendo ser favorecido un poco más.

La diosa le tiene reservada una suerte en la vida comparable, me parece a mí, a la que tuvo José Albuquerque.

A mediados de **agosto del 27** se corre País Vasco.

El recorrido es similar al del año anterior.

Vienen los hermanos Buysse y George Ronsse por Automoto. ¡Casi nada!

Por Alcyon llegan Frantz y Leducq. Y por Elvish, Fontan y Tequi.

La primera etapa lleva de Bilbao a **Vitoria**.

Por Las Muñecas corona Montero.

Tras el control de Arceniega llega la dura cuesta para pasar a Amurrio. Leducq no espera más para atacar.

Por la Barrerilla corona Leducq; a un minuto Montero y un poco más atrás Fontan.

Al velódromo de Mendizorroza llega vencedor el parisino.

Montero pierde 6 minutos.

El grupo de Frantz, Cañardo y Lucien Buysse pierde casi 10 minutos.

Fontan, Mucio y Cepeda llegan más retrasados.

En la segunda, entre Vitoria y **Pamplona**, Leducq y su equipo controlan la situación en Lizarraga, donde corona Montero.



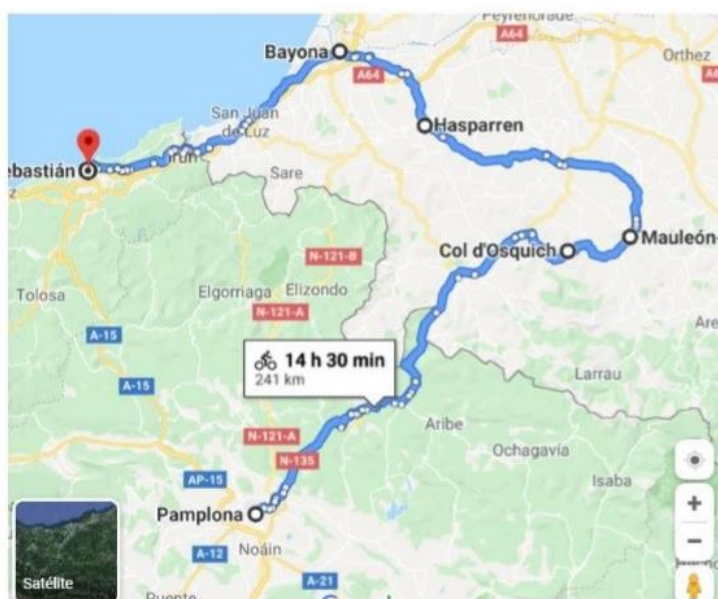
Vuelve a ser primero en el Perdón el corredor de Irún.

A las cercanías de Pamplona llega un pequeño grupo con Frantz, Leducq, Fontan y Cañardo. El ciclista parisino se fuga y nadie se inmuta. Y llega vencedor a Iruña, claro. Y con más de un minuto de ventaja sobre el grupito que ha abandonado.

Un poco más retrasados llegan Montero y Lucien Buysse.

En la general Leducq tiene una ventaja más que confortable sobre Montero y Frantz que son por ahora, segundo y tercero.

Pero Fontan va a atacar en la tercera etapa, entre Pamplona y **San Sebastián**.



El bearnés se fuga en el col d'Osquich y se presenta en San Sebastián con una ventaja de 15 minutos sobre Buysse y de más de 20 sobre el líder Leducq.

Y tenemos a Fontan de líder, con 3 minutos de ventaja sobre Leducq y 15 sobre Lucien Buysse.

En la última etapa Fontan controla perfectamente en Sollube al belga y se presenta con él en **Las Arenas**.

El parisino llega con Montero y casi 3 minutos perdidos.

Así Fontan asegura su victoria, con 6 minutos sobre Leducq.

Montero es séptimo y Cañardo décimo.

A últimos del verano de 1927 tenemos la **Volta a Cataluña**.

El recorrido tiene la misma estructura básica de la Volta del 26, pero algunos cambios.

La primera etapa, del **28 de agosto**, termina en Tortosa en lugar de Amposta.

La quinta etapa se descompone en dos (1 y 2 de septiembre): Vich-Bañolas y Bañolas-San Feliú.

La sexta etapa de 1926 se parte en: San Feliú-Caldetas (día 3) y Caldetas Barcelona (día 4).

La marca Dilecta trae a Maurice Ville, Ferdinand Le Drogo y Cuvelier.

En la primera fracción se impone al sprint en **Tortosa**, Ville, en un grupo en el que viajaban Le Drogo, Cuvelier, Fontan y Cañardo, entre otros.

En la segunda etapa, con destino **Reus**, se produce el pinchazo de Cañardo en un grupo seleccionado. Los franceses aceleran pero el navarro, en una demostración de clase, consigue alcanzarles y, además, lanza un ataque que le permite pasar por Falset en solitario.

Pero finalmente Cañardo paga el sobreesfuerzo y es sobrepasado por Le Drogo y Fontan, que llegan por ese orden a la meta.

Es tercero Giuseppe Pancera, a más de 1 minuto. Cañardo es cuarto, a más de 2 minutos.

Cuvelier y Ville llegan muy retrasados.

En la tercera etapa, que se dirige a **Igualada**, tenemos el sprint entre Le Drogo y el bearnés Fontan en la cima del coll d'Illa, con triunfo del corredor bretón.

Pasada Lérida tenemos la pareja francesa y tras ellos, intentando alcanzarles, Cañardo, Cuvelier y Pancera.

En Igualada vence al sprint Fontan sobre Le Drogo.

Cuvelier y Cañardo pierden 2 minutos escasos y Pancera casi 5.

En la general Le Drogo y el bearnés tienen a Cañardo a 4 minutos.

Pancera tiene ya un retraso de media docena de minutos.

En la cuarta fracción los ciclistas salen de noche para **Vich**, pero cuando coronan los Bruch empieza a amanecer.

En Manresa se producen algunas caídas.

Pasada Gironella empiezan los ataques y por Berga pasa un grupo selecto en el que están Fontan y Cañardo, Le Drogo y Cuvelier, Pancera...

Tras La Pobla de Lillet la carretera se empina y Fontan se va. Resisten Le Drogo, Cuvelier, Joan de Juan y Cañardo.

Por Ripoll pasa primero Cañardo.

En San Quirico pincha Le Drogo.

A partir de aquí tenemos un tren con 2 locomotoras, Cañardo y Fontan, que arrastran un solo vagón: el parisino Cuvelier.

En Vich vence al sprint Cuvelier, pero Le Drogo pierde 11 minutos.

Fontan es líder con Cañardo a 4 minutos y Le Drogo tercero a 11.

Toda una lección de estrategia... y fuerzas. El rey blanco (Fontan) está perfectamente protegido por la dama (Cañardo) y las negras están en “cuadro”.

Y estamos en la quinta etapa, en ruta hacia **Bañolas**.

A la salida de Vich pincha Le Drogo.

Y suena el cornetín de batalla.

Por Las Guillerías corona Fontan, pero en el descenso se le unen Cañardo y Cuvelier entre otros.

En Bañolas vence al sprint Cuvelier y Fontan llega con un minuto de retraso.

Le Drogo suma a los pichazos el desánimo y llega muy retrasado, aunque bien acompañado por Maurice Ville.

En la general Fontan tiene a su aliado Cañardo a 3 minutos.

Ahora el tercero es Cuvelier, a 12 minutos.

Vamos camino de **San Feliú** para cumplir la sexta etapa.

Tenemos una escapada de Le Drogo, “permitida” por el pelotón y que culmina con la victoria de etapa.

Y tenemos una grave caída de Ville que termina en el hospital.

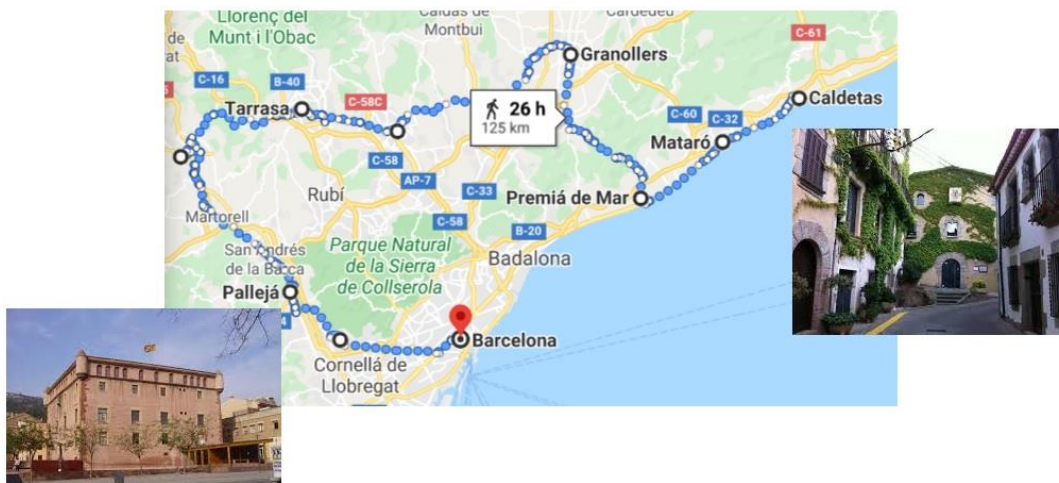
En la general todo igual; la Volta está perfectamente bloqueada.

Y llegamos a la séptima fracción, camino de **Caldetas**.

Todo va a seguir como está; sólo decir que Cuvelier batió al sprint a Fontan, Cañardo y Le Drogo. En esta composición del Mundo Deportivo vemos la llegada y a los 2 primeros de la general.



Octava fracción: Caldetas **Barcelona**.



La carrera es un continuo estira y encoge, pero al final se presenta un grupo de una decena de hombres en la carretera de Sans camino de la plaza de España.

Y aquí se dobla a derechas a la avenida de la Exposición.



Cañardo tira con fuerza y en los últimos metros Fontan se impone en el sprint.

Si el grupo de 10 hombres puede calificarse de numeroso, el gentío barcelonés que esperaba a los tours era infinitamente grande.

En la general no hay cambios: Fontan, Cañardo, Cuvelier.

Estamos en **1928**.

Vamos directamente al **Tour**.

Desgrange decide “sostenella” y mantiene su plan de etapas c/r por equipos a troche y moche.

Automoto mantiene su ausencia.

Alcyon trae un poquer de ases: el luxemburgués Nicolas Frantz, Maurice Dewaele, Julien Vervaecke y André Leducq, es decir los 4 primeros del Tour del 27.

J.B. Louvet viene con el belga Henri Martin a la cabeza.

Alleluia presenta a los hermanos Magne y a los hermanos Bidot.

No está el Dilecta que encabezó Francis Pelissier en el 27, pero sí el Elvish que capitanea Fontan, con el “valencianet” Salvador Cardona en sus filas.

Y luego están los australianos.

Y los equipos regionales franceses: nueve equipos de cinco hombres.



En el equipo del Midi figura Cipriano Elys, otro valenciano, pero éste nacido en Muriedas.

Y el centenar de touristes-routiers, claro. Entre ellos Martinetto, el ganador de la última etapa de la Volta del 26.

En cuanto al recorrido este año toca girar en contra de las agujas del reloj.



Y una excelente idea que no dará buenos resultados: la de permitir a los equipos usar "reemplazantes" para sustituir a los que han abandonado.

La primera etapa lleva de París a **Caen**.

El control de firmas de salida está en la Porte Maillot, en Luna Park.



Una linda señorita del tipo deportivo, una sportswoman, se acerca a Leducq y Frantz y les planta un par de besos, un par a cada uno, y les da ánimos.



Algunos periodistas que contemplan la escena se mueren de envidia.

Los dos centenares de ciclistas se ponen en marcha, cruzan el Sena, atraviesan la Defensa y llegan al punto de partida real: Le Vesinet.

En Vesinet una cuadrilla de carnaval, toca, con sus trompetas de cartón, la canción “El trompeta de madera”:

Oh! dis, chéri, Oh! joue moi-z-en
D'la trompette, D'la trompette
Comme ce doit être amusant
Joue moi-z-en, Oh! dis joue moi-z-en

Il s'excusait en lui disant
D'un air bête, Je l' regrette
Mais j'n'en joue pas j' vais t' dir' pourquoi
Je suis un trompette en bois.

A las 9 parte el primer equipo: Alcyon.

Luego salen Alleluia (nueve y diez), Australia, J.B. Louvet, Elvish (diez menos 20), regionales (10 menos 10) y touristes routiers (diez en punto).

Pasadas las diez cruza Mantes Alcyon, con Leducq tirando.

Los regionales llegan un minuto antes de las once y los “tenebrosos” a las 11 y cuarto.

Hechas las cuentas resulta que el mejor tiempo lo ha marcado Alleluia, con 3 minutos menos que Alcyon.

Pero queda mucha etapa.

En Caen Alcyon es primero, con Frantz en cabeza, y Alleluia segundo, a 17 minutos.

Los J.B.Louvet han cedido unos segundos más, y Fontan y Cardona 23 minutos.

Uno de los dramas de la etapa lo ha vivido Leducq.

Dédé ha pinchado y esto ha mostrado un cierto desorden en Alcyon: Frantz solo delante y los belgas esperando al parisino. Pero bueno, más o menos la cosa se estaba recomponiendo cuando Leducq se ha quedado vacío, sin fuerzas.

Se ha puesto a comer como un loco en todo lo que restaba de etapa, e incluso en el hotel se ha zampado una tortilla más grande que la txapela que se llevan los ganadores de País Vasco.

Pero le han abandonado las fuerzas y los compañeros, y en Caen marca un retraso de 11 minutos.

Bueno, son 6 menos que la pérdida de los de Alleluia. No deja de ser un consuelo.

El mejor regional es Roger Gregoire, de Lorena, que ha vencido al sprint al numeroso grupo de regionales que ha llegado con un tiempo de 54 minutos superior al de Frantz. En este grupo ha llegado Cyprien Elys, o Cipriano Elys.

A los “isolés” les domina en el sprint el marsellés Joseph Curtel, con un tiempo hora y cuarto peor que el del luxemburgués. Aquí ha llegado Martinetto.

La segunda etapa, camino de **Cherburgo**, sigue las mismas pautas, salvo que por el orden rotatorio establecido por Desgrange, los Alleluia salen primero; luego los australianos, J. B. Loubet, Elvish; y Alcyon pasa al quinto y último lugar. No se altera el orden para regionales e “isoles” que lo hacen los últimos.

Vuelve a Ganar Alcyon. En el sprint interno del equipo Leducq se impone a Frantz.



Alleluia pierde 3 minutos.

Fontan y Cardona consiguen limitar su retraso a 7 minutos.

J. B. Louvet decepciona y se deja 10 minutos.

En Caen vimos por el caso de Leducq que los equipos no llegan enteros, sino que por el contrario van perdiendo unidades.

En Cherburgo se ha visto llegar a Alleluia sin Tonin Magne, que se ha dejado 4 minutos respecto a la punta de su equipo, es decir, 7 respecto a Leducq.

Y está el caso complementario: los equipos van recogiendo a esas unidades perdidas por los equipos que les han precedido en la salida; lo que Desgrange llama antropofagia.

Prueba de lo feliz que está el Director del Tour con el equipo Elvish de Fontan, son los halagos por la serie de “desgraciados” que han ido “tragando” por la carretera: Hamel, Meunier, Hemelsoet, Verschueren (los 4 de J.B. Louvet) y Bainbridge (Australia).

Desgrange está realmente contento: le complace ver a los corredores concentrados en su tarea, dándole a los pedales, medio encorvados, comiendo, bebiendo, con la vista fija en los próximos 30 metros de carretera; y no como en aquellas etapas en las que se ponían a charlar, reír, disfrutar de la bebida y la comida, y a veces hasta fumar.

Pero no está contento del todo: esos regionales y esos “tenebrosos” no están mostrando toda la combatividad que él esperaba; y ese sprint entre Dedé y Frantz no le ha convencido; esos dos quizás han acordado repartirse las etapas como buenos cristianos; en fin, veremos.

Y es que esos hombres del tipo del director de L’Auto, que van cambiando el mundo, rebeldes con lo convencional, no pueden estar nunca satisfechos, es natural.

En tono menor, discrepa con las tácticas de los directores de equipo (esperar, dejar a un hombre o 2 para ayudar al ciclista caído, abandonarle...), pero reconoce que no es asunto suyo; escribe que “casuistas tiene la Congregación de Loyola” que podrían estudiar el asunto.

El gran problema de Desgrange son las orejeras que le impiden ver la realidad. Él cree, con absoluta firmeza, que el ciclismo es un deporte individual, y lucha con todas sus fuerzas contra todo tipo de arreglos y componendas, e incluso contra las marcas y los equipos.

Y la realidad es que el ciclismo es un deporte de equipo por excelencia, y la realidad es que en la segunda etapa de este Tour del 29 ya está casi todo vendido. El rey de las blancas (Frantz), protegido por su dama (Leducq) y sus torres, se enfrenta a un marenagnun de alfiles, caballos y peones negros, sin un rey al que servir.

Bueno, siempre queda la esperanza de que la dama se rebele contra el rey.

En cuanto a regionales y “tenebrosos”, en ambos bloques se ha seleccionado una veintena de hombres que han llegado en grupo, incluyendo a Elys en los primeros y a Martinetto en los “isolés”.

En la general es líder Frantz, eso sí, en el mismo tiempo que sus compañeros Jan Mertens, Gaston Debry, Maurice De Waele y Julien Vervaecke.

Es sexto Leducq, a 11 minutos.

Marcel Bidot es octavo, a 20 minutos y Tonin Magne décimo, a 24.

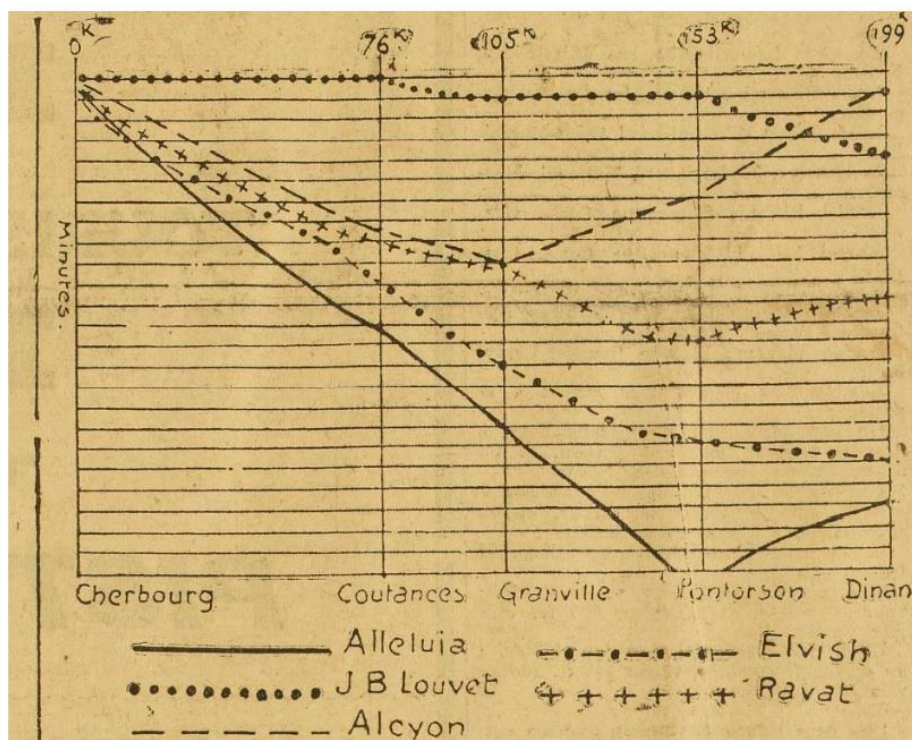
Fontan y Cardona, están a algo más de media hora.

Un buen grupo de regionales encabezan su particular clasificación general con el mismo tiempo; su retraso respecto de Frantz es muy grande, pero eso es lo de menos.

Y lo mismo se puede decir de los “touristes routiers”.

Tercera etapa Cherburgo Dinan

De acuerdo con la rotación salen primero los australianos de Ravat.



En Coutances Alcyon pierde 7 minutos en relación a J.B. Louvet.

Los belgas de J.B. Louvet van a llevar a su hombre fuerte, Pe Verhaegen, lo más lejos posible y será este el que buscará la victoria de etapa.

A partir de Granville, los “bleu ciel” responden y recuperan tiempo y en la meta de Dinan han dado la vuelta a la situación y les meten a los belgas 3 minutos, aunque a costa de dejar en punta únicamente a Rebry acompañando a su líder Frantz .

Los australianos han hecho una buena etapa.

Elvish pierde 18 minutos y Alleluia decepciona con un retraso de 20.



Por Alcyon llegan Frantz y Gaston Rebry, venciendo el belga en el sprint.

A 1 minuto se presenta De Waele; a 2 Vervaecke y a 3 Leducq.

Los belgas de J.B. Louvet presentan en Dinan a un hombre en solitario, Petrus (Pe) Verhaegen, sólo unos segundos peor que Leducq.

Fontan y Cardona pierden 18 minutos; y los Bidot y los Magne, 20.

Por los regionales han llegado en cabeza 6 ciclistas. Cipriano Elys lo ha hecho en un grupo más retrasado.

Los “isolés” también han llegado con media docena en cabeza, venciendo Martinetto en el sprint.

En la general sigue primero Frantz, con Rebry en el mismo tiempo.

De Waele y Vervaecke pierden 1 y 2 minutos, aproximadamente.

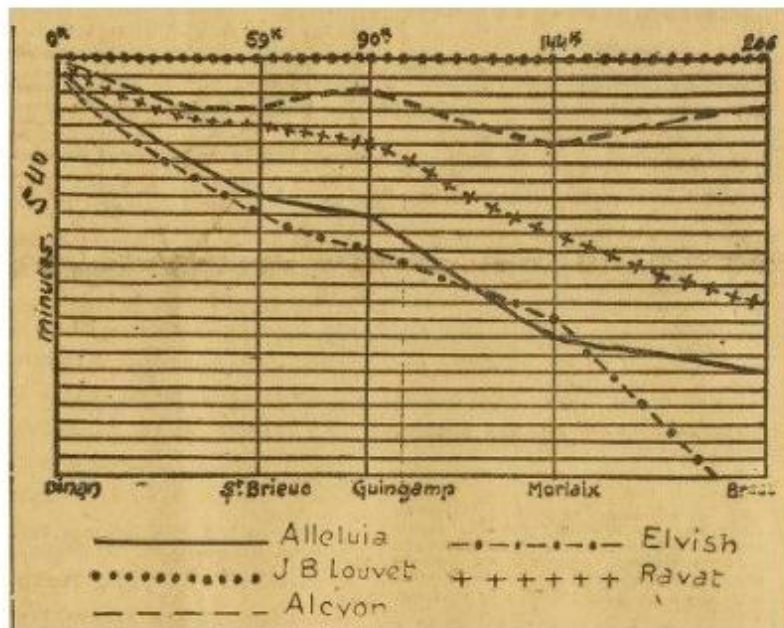
Leducq es quinto, a 14 minutos.

Verhaegen es séptimo, a más de media hora.

Marcel Bidot es noveno, a más de 40 minutos.

Tonin Magne figura ya a 3 cuartos de hora y Fontan y Cardona, a casi 50 minutos.

Cuarta fracción: Dinan **Brest.**



J. B. Louvet vuelve a apostar por Verhaegen y esta vez gana.

Los “bleu ciel” apuestan por el grupo y llegan juntos, pero pierden 3 minutos con los belgas. Alleluia pierde más de un cuarto de hora y Elvish, 24 minutos.

En la clasificación individual, la etapa es para Verhaegen, que ha llegado a Brest con su compañero Van de Castele.

El tercer lugar es para Frantz, primero entre los Alcyon.

Digamos que Cardona ha perdido 12 minutos respecto de su líder, Fontan.

Los “tenebrosos” han trabajado de firme, singularmente Martinetto, y han atrapado a los regionales, presentándose un grupo numeroso de ambas clases en la meta.

Lamentablemente Martinetto ha terminado perdiendo 8 minutos respecto a sus colegas “isolés”.

Por su parte Cyprien Elys ha perdido 5 minutos respecto a los punteros de los regionales.

En la general, como es lógico, se mantiene la situación entre los “bleu ciel” que han llegado juntos.

Verhaegen mejora un poco: ahora está a algo menos de media hora de Frantz.

Marcel Bidot ya está a 55 minutos.

Tonin Magne figura ya a casi 1 hora y Fontan, casi a hora y cuarto.

Cardona, a casi hora y media.

Desgrange sigue feliz con sus chicos, los “pirenaicos” de Fontan.

Nos cuenta que han sido atrapados por los Alcyon, que habían partido 10 minutos después, y en lugar de desanimarse, se han mantenido a poco más de 100 metros, durante kilómetros y kilómetros.



Y nos cuenta que Victor Fontan tiene forúnculos en el sillín. Pues es un problema porque tendrá que seguir con el mismo artilugio, ya que el reglamento no permite cambiarlo.

O quizás Henri Desgrange es tan pulcro que se refiere al trasero de Víctor. Veremos.

Etapla 5. Brest Vannes

No toma la salida Cyprien Elys, del equipo Midi.

En la prensa española, que sigue el Tour con enorme interés, no se recoge la noticia.

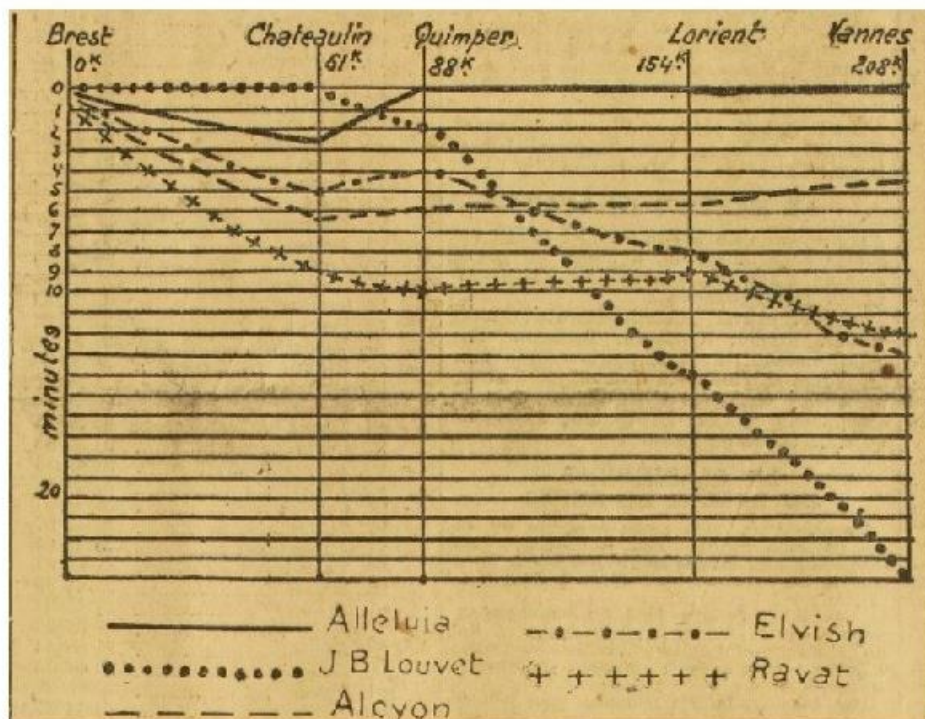
El mundo Deportivo que 4 años antes ha dedicado muchas páginas a Janer, etapa tras etapa, ahora no dedica una línea a Cyprien-Cipriano.

Y es que todavía no se ha casado con la valenciana que será su esposa. Más tarde, cuando Elis sea “valencianet” consorte, el periódico catalán le dedicará muchos párrafos.

La prensa de Cantabria tampoco se hace eco de la presencia de Cipriano Elis en el Tour, ni de su abandono, claro. Y mira que pusieron por las nubes a Victorino Otero por sus andanzas de “isolé” en el Tour del 24.

Bueno, sí aparece el nombre, pero es en el Boletín Oficial de Cantabria: en la lista de mozos de reemplazo del ayuntamiento de Camargo figura Cipriano Elis, es decir Cyprien Elys.

Vencen los Alleluia que llegan a meta con Marcel Bidot y Tonin Magne.
 Los "bleu ciel" marchan en grupo y se dejan casi 5 minutos en meta.
 Fontan y Cardona se dejan 13 minutos, es decir, 8 frente al líder Frantz.



Los "lobitos" de J.B. Louvet han salido muy fuertes, pero luego se han paseado.



La etapa ha sido para Marcel Bidot, que se ha adelantado a Tonin en la llegada. En cuanto a los regionales es Gregoire el que gana el sprint del grupo puntero. Los “isolés” cabeceros son una quincena de hombres que cierra Martinetto.

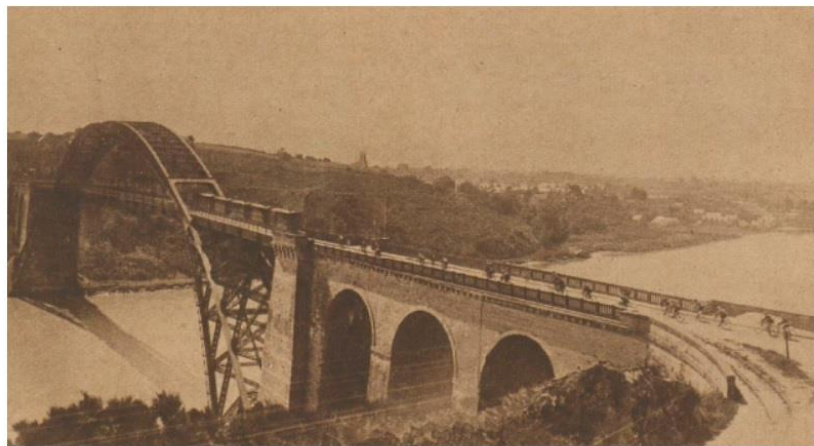
En la general los hombres de Alcyon mantienen sus posiciones punteras con Frantz y Rebry delante y Leducq, quinto a 14 minutos.

El “lobito” Verhaegen pierde tiempo y figura a casi 50 minutos de Frantz.

Marcel Bidot mejora y se sitúa a 50 minutos. Tonin queda a 52 minutos.

Fontan está a hora y 20 minutos del líder. Y Cardona es vigésimo, a una hora y 32.

Sexta etapa. Vannes **Les Sables d'Olonne**.



Los Alcyon, o los “bleu ciel”, marchan en grupo, ordenadamente.

Los J. B. Louvet, o los “lobitos”, apuestan por lanzar a su hombre fuerte, Pe Verhaegen.

Ganan los Alcyon, que meten 3 minutos a Petrus (Pe).

Los Alleluia pierden más de 12 minutos y los pirenaicos de Fontan casi el doble, casi 24.

El vencedor individual es Frantz, al sprint sobre Leducq.

En la general Frantz mantiene la diferencia sobre sus compañeros y la aumenta sobre los líderes de otros equipos.

Por citar un ejemplo, Fontan está ya a 1 hora 43 minutos.

Henri (Desgrange) explica las cuestiones tácticas a los pobres lectores.

Se pregunta cómo un hombre solo (el lobito Pe) va a poder ganar a un tren unido como Alcyon. Se contesta que, simplemente, no es posible.

Se entusiasma con las aventuras de los australianos de Ravat: parece que J. B. Louvet les ha sobrepasado; pero luego los “lobitos” han tenido problemas y han sido adelantados por los australianos; y luego los lobitos han vuelto a sobrepasar a los australianos... ¡Emocionante!

Y el señor director de L’Auto se enternece con Victor Fontan.

A pesar de sus problemas en el trasero, perdón, en el sillín, Fontan se ha adelantado a sus coequipiers sin darse cuenta; al advertirlo, se para, les espera, les anima... superemocionante.

Otros diarios y revistas también siguen el Tour, y también se fijan en la relación de Fontan con sus “élèves”.

Y distinguen entre los “gallos” del Tour, Frantz y Leducq, y Victor Fontan, esa especie de “gallina clueca” que atiende con cariño a sus “polluelos” para que no les ocurra nada.

El Miroir des Sports publica en su primera página una foto de Fontan reparando la rueda de su “alumno” Lucien Laval, que espera con la bomba de inflar a que su jefe acabe. Salvador Cardona también está esperando.

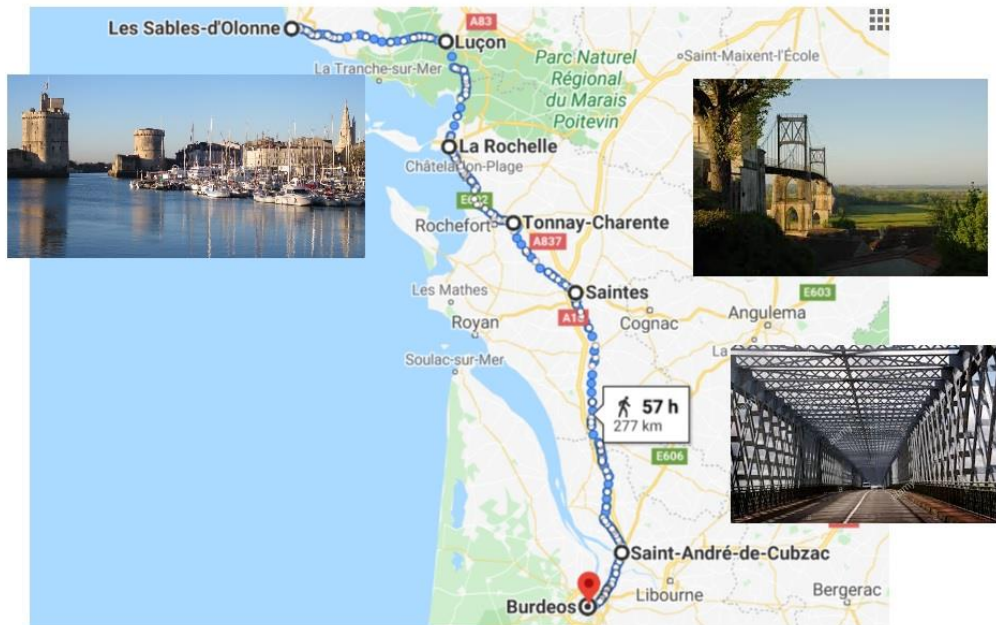


Y retornando de la “clueca” a los “gallos”, la prensa hace notar que los dos están en el mismo corral. Y hay quien dice que hay más gallos todavía en ese corral, y que no hablan francés; vaya, vamos a tener problemas lingüísticos.

Y volviendo a los organizadores del Tour, estos están muy preocupados por la dieta de los corredores. En los lugares de avituallamiento ponen a disposición de los ciclistas unos estupendos sándwiches de jamón y abundante chocolate Menier.

Por cierto que 3 tazas de Menier equivalen a una docena de huevos.

Etapa 7. Les Sables d'Olonne **Burdeos.**



En La Rochelle los mejores son los Alleluia, pero Alcyon acecha a un tiempo prudencial: 4 minutos. Digamos también que Elvish está en medio: a 2 de los de Tonin Magne; 2 mejor que los de Frantz.

En Saintes, Elvish es el mejor, con 6 minutos sobre Alleluia y 8 sobre Alcyon. Bueno, faltan más de 100 kilómetros.



Y Cardona y Fontan logran ganar en Burdeos. Su tiempo es de unos 4 minutos mejor que el trío liderado por Tonin Magne, y unos 5 mejor que el quinteto de Frantz.

Tres factores destaca Desgrange como explicación del triunfo de los pirenaicos.

Uno: hace calor.

Dos: están en su tierra, o acercándose a ella.

Y tres: a Fontan le duele menos el trasero.

En la individual de la etapa el triunfo es para Fontan, y para Cardona el segundo lugar.



En la general la noticia es que Rebry, hasta hoy igualado con Frantz, se encuentra enfermo y ha perdido más de media hora.

Ahora Frantz tiene a De Waele a minuto y pico y a Julien Vervaecke a 2 minutos. El gallo luxemburgués y los dos gallitos flamencos.

Leducq está a 4 minutos: el gallo francés.

Mertens está a 25 minutos y Rebry, a 36. Todos son “bleu ciel”.

Tonin se encuentra a 1 hora y 4 minutos. Marcel Bidot, a más de hora y cuarto.

Fontan figura a 1 hora y 38min ; Verhaegen, 2 minutos peor que el bearnés, y Cardona a 2 horas menos 10 minutos.

Etapa 8ª Burdeos **Hendaya**

Alcyon calienta músculos en los primeros kilómetros; luego acelera un poco y finalmente gana en Hendaya.

En el sprint entre los 7 “bleu ciel” se impone De Waele sobre Leducq.

En la general no hay noticias de importancia: los hombres que “podrían” haber disputado el Tour a los Alcyon están un poco más lejos de Frantz; bueno, ¿y qué?

El recibimiento de la gente a Fontan y sus “polluelos” es inimaginable.

Bueno, comparable a la llegada a Sestriere de Chiapucci.

Claudio llegaba a su país, y Victor llegaba a su tierra.

Victor Fontan es hombre del Midi, igual que Cipriano Elis, pero éste pertenece al Languedoc, mira al Mediterráneo.

En cambio, Victor mira al Atlántico. Por eso, girondinos, landeses, vascos y bearneses enloquecen con la llegada de los “suyos”.

Y Henri (Desgrange) aprovecha la ocasión para confundir el “tema” y manipular a los lectores. Escribe que este Tour de las cronos por equipos es diez veces más apasionante que los “cortejos fúnebres” que había antes; por supuesto, no lo dice él directamente, sino que se lo atribuye a un “amigo” de Bayona.

Pero como hombre superior, Desgrange es muy capaz de autocrítica; y sabe que él mismo, con esta táctica absurda, ha matado a su criatura. Y puede dar gracias a que, al menos en teoría, la casa Alcyon va a permitir a sus gallos luchar entre sí por el triunfo... con tal de que no pongan en peligro ese triunfo de la casa, claro. ¡En teoría!

Intolerante y despótico, sí; pero tremendamente inteligente.

Es una pena que Stendhal no haya nacido en tiempo que le hubiera permitido disfrutar del Tour: nos hubiera podido dejar una pintura genial de este genial individuo de nombre Henri (como el mayor de los Pelissier).

Touristes routiers: 18 primeros de la general.

2. TOURISTES-ROUTIERS <i>Leader: Coubert : 50 h. 49 m. 41 s.</i> <table> <tr><td>H. Denis</td><td>4</td><td>13</td></tr> <tr><td>Denamur</td><td>10</td><td>12</td></tr> <tr><td>Lebae</td><td>10</td><td>47</td></tr> <tr><td>Delbart</td><td>10</td><td>47</td></tr> <tr><td>Menta</td><td>17</td><td>37</td></tr> <tr><td>Grégoire</td><td>22</td><td>05</td></tr> <tr><td>Moulet</td><td>22</td><td>56</td></tr> <tr><td>Collet</td><td>29</td><td>19</td></tr> <tr><td>Halatre</td><td>35</td><td>44</td></tr> <tr><td>Favé</td><td>38</td><td>54</td></tr> <tr><td>F. Henri</td><td>48</td><td>10</td></tr> <tr><td>Picardo</td><td>48</td><td>49</td></tr> <tr><td>Archambault</td><td>50</td><td>50</td></tr> <tr><td>Arnould</td><td>52</td><td>01</td></tr> <tr><td>Guillemer</td><td>57</td><td>39</td></tr> <tr><td>Touzard</td><td>59</td><td>42</td></tr> <tr><td>Dumont</td><td>1</td><td>07 50</td></tr> </table>	H. Denis	4	13	Denamur	10	12	Lebae	10	47	Delbart	10	47	Menta	17	37	Grégoire	22	05	Moulet	22	56	Collet	29	19	Halatre	35	44	Favé	38	54	F. Henri	48	10	Picardo	48	49	Archambault	50	50	Arnould	52	01	Guillemer	57	39	Touzard	59	42	Dumont	1	07 50	ALSACE-LORRAINE <i>(Maillot vert, avec cigogne rouge.)</i> 101. Roger GREGOIRE, Nancy. ■ 102. Marcel COLLEU, Malzéville. ■ 103. Félix BAUD, Metz. 104. Lucien LANGE, Nancy. CHAMPAGNE <i>(Maillot bleu, bande blanche.)</i> 106. Edouard PERSIN, Chaumont. 107. Paul DELBART, Saint-Quentin. ■ 108. François HENRI, Reims. ■ 109. Hector DENIS, Saint-Quentin. ■ 110. Fernand MOULET, Reims. NORMANDIE <i>(Maillots individuels du club avec, dans le dos, un écusson aux armes de Normandie : deux léopards d'or sur fond rouge.)</i> 111. Maurice ARNOULT, Evreux. ■ 112. Henri CATELAN, La Havre. ■ 113. Paul DENIS, Dieppe. 114. Elie GUILLEMER, Evreux. ■ 115. Marcel MASSON, Dieppe. HAUTE-BRETAGNE <i>(Maillots individuels, portant l'écusson aux armes de Bretagne, noir et blanc.)</i> 116. Eugène ARCHAMBAULT, Rennes. ■ 118. François FAVE. ■ 120. Yves ROPARTZ. SUD-EST <i>(Maillot bleu-roi, bande rouge.)</i> 122. Paul FILLIAT, Bourg. 125. Pierre RIGHETTI, Annecy. ILE-DE-FRANCE <i>(Maillot jaune et blanc.)</i> 126. Henri TOUZARD, Paris. ■ 128. Roger LEBAS Aubervilliers. ■ 129. Valentin HALATRE, Saint-Denis. ■ 130. André DUMONT, Villeneuve-le-Comte. ■ NORD <i>(Maillot rouge, avec écusson portant le Lion des Flandres.)</i> 133. Armand COUBERT, Haumont. ■ 135. Maurice DENAMUR, Boussois. ■ MIDI <i>(Maillot blanc cerclé violet.)</i> 137. Adrien FLAUTIN, Béziers. 139. Gabriel GARCIA, Carcassonne.	COTE D'AZUR <i>(Maillot bleu d'azur, ceinture et brassards or.)</i> 141. François MENTA. ■ 142. Baptiste BERARDI. 143. Sébastien PICCARDO. ■ 144. Paulin LANTERI. 145. Fernand FAYOLLE. Isolés Touristes routiers 163. André Maziotta, Laon. 167. Pierre Charton, Homécourt-Jouff. 176. Corbière Gaston, Versailles. 178. Albert Jordens, Liège. 184. André Léger, Vaux-sous-Laon. 191. Vincent Carrara, Nice. 192. Emile Faillu, Boulogne. 194. Hector Leroy, Lierde-Saint-Martin. 198. Julien Grujon, Amiens. 200. Eugène Werner, Grandvilliers. 204. Jean Martinet, Genève. 205. Guy Bariffi, Reims. 206. Jules Gillard, Bourg-en-Bresse. 212. Joseph Curtel, Marseille. 215. Jean Ampuriss, Nice. 216. David Wybon, Abbeville. 18 René Wendels, Liège. 222. Charles Loew, Saint-Denis. 228. Georges Petit, Paris. 224. A. Francini, Monaco. 229. Henri Gottrand, Creil. 241. J. Hendricks, Hologne-aux-Pierres. 242. Auguste Baumann, Montéznée. 245. Antoine Loy, Tongres. 248. Henri Collé, Genève. 250. Henri Thomas, Aubervilliers. 251. Marcel Folliat, Aubervilliers. 252. Charles Cento, Marseille. 254. Jean Lucas, Girean. 255. Edouard Teissière, Toulon. 257. Van Wierst, Reims. 261. Lucien Rich, Reims. 262. Secondo Martinetto, Turin.
H. Denis	4	13																																																			
Denamur	10	12																																																			
Lebae	10	47																																																			
Delbart	10	47																																																			
Menta	17	37																																																			
Grégoire	22	05																																																			
Moulet	22	56																																																			
Collet	29	19																																																			
Halatre	35	44																																																			
Favé	38	54																																																			
F. Henri	48	10																																																			
Picardo	48	49																																																			
Archambault	50	50																																																			
Arnould	52	01																																																			
Guillemer	57	39																																																			
Touzard	59	42																																																			
Dumont	1	07 50																																																			

Entre esos 18 primeros no figura ni un solo "isolé", pero esta general no significa nada, y prueba de ello es que L'Auto aprovecha la jornada de descanso en Hendaya, para publicar la foto de un isolé, el dorsal 262: es un señor que ha quedado cuarto en la general de un Giro y ha ganado etapa en la Volta a Cataluña.



Y llega la gran etapa pirenaica.

Salen todos juntos para **Luchon**: los treinta y tantos “privilegiados” de los 5 equipos de marcas; los treinta y tantos “regionales” y los treinta y tantos “isolés”. En total ciento y pico.

Los organizadores advierten a los ciclistas que no deben tomar bebidas heladas, ya que tras la engañosa satisfacción viene el rebote y una sensación de sed mucho más angustiosa. Por eso en los avituallamientos habrá chocolate Menier, calentito o fresquito, a elegir.

Son las 12 de la noche. Salimos, quiere decirse que salen.

A las 3 y media de la madrugada pasan por San Juan de Pie de Puerto; el lobito Camille Van de Casteelle se marcha.

Sube el col de Osquich; a la 5 de la madrugada pasa por Mauleón. Cruza por Oloron, ya en tierra bearnesa.

La gente de Oloron lleva una hora esperando a su ídolo; por fin llega, con Frantz, con Tonin, con Martinetto...

Por Eaux Bonnes, de Casteelle mantiene media hora de ventaja.



En la cima de Aubisque mantiene su ventaja sobre Frantz, Fontan y el otro Alcyon, Delannoy. El mejor “isolé” es Martinetto y el mejor regional Filliat.



En Argeles aún le quedan 25 minutos de margen; en Bareges un cuarto de hora.



En Tourmalet, de Casteelle solo lleva un minuto a Fontan y algo más a Frantz.

Repiten en la cumbre Martinetto y Filliat como mejores “touristes routiers” de sus respectivas clases.

Por Bagneres de Bigorre (308kms) de Casteelle cruza con 30 segundos sobre Fontan y 4 minutos sobre Frantz.

Por Montrejuau cruza en cabeza Fontan y se presenta vencedor en Luchon. Frantz será segundo y de Casteelle tercero.



Frantz ha perdido casi 8 minutos respecto al vencedor Fontan.

Mertens más de media hora.

Leducq se ha dejado casi una hora. Un poco después llegan Tonin, los Bidot y Martinetto.

Cardona pierde más de una hora.

Filliat se deja más de hora y media y Rebry casi 2 horas.

En la general, Frantz da un golpe en la mesa en el seno de Alcyon y aleja a todos sus compañeros; Leducq queda a más de 1 hora.

1. Frantz	69 47 45
(Sur bicyc. Alcyon, pneus Dunlop).	
2. De Waele	70 28 50
3. Mertens	70 41 07
4. Leducq	70 48 44
5. Vervaecke	70 56 33
6. Fontan	71 24 53
7. A. Magne	71 48 19
8. De Lannoy	71 48 26
9. M. Bidot	72 01 04
10. Rebry	72 09 06

Fontan se encuentra a más de hora y media y Tonin Magne a más de 2 horas.

Gaston Rebry mantiene la décima posición y luchará por figurar en el top ten en París.

En la general de “touristes routiers” es primero Marcel Colleu, de Lorena, y segundo Delbart, de Champagne, pero el turinés Martinetto asciende a la tercera posición.

El otro triunfador de los grandes cols pirenaicos, Paul Filliat, sube a la sexta posición. Aunque es argelino vive en Bourg en Bresse y todo el pueblo está pendiente de sus correrías.

27.	Decorte	76	31	26
28.	Tailleu	76	44	11
29.	Colleu	78	04	48
30.	Delbart	78	10	29
31.	Laval	78	35	05
32.	Martinetto	78	37	22
33.	Moulet	78	39	21
34.	Coubert	78	48	13
35.	Filliat	78	52	58
36.	Colné	79	01	23
37.	Arnould	79	08	36
38.	Leroy	79	14	20
39.	Piccardo	79	26	09
40.	Bainbridge	79	31	16

Han abandonado dos docenas de “tenebrosos” entre regionales e “isolés”.

Y 3 ciclistas de las “marcas”: por Alleluia se han bajado Bouillet y Alancourt, y por Alcyon, Neuhard.

El señor Desgrange utiliza a de Casteelle como pretexto para sus citas literarias: “algo es todavía más bello cuando es inútil” (Rostand).

También nos regala una confidencia: el señor Leducq también tiene problemas en el trasero.

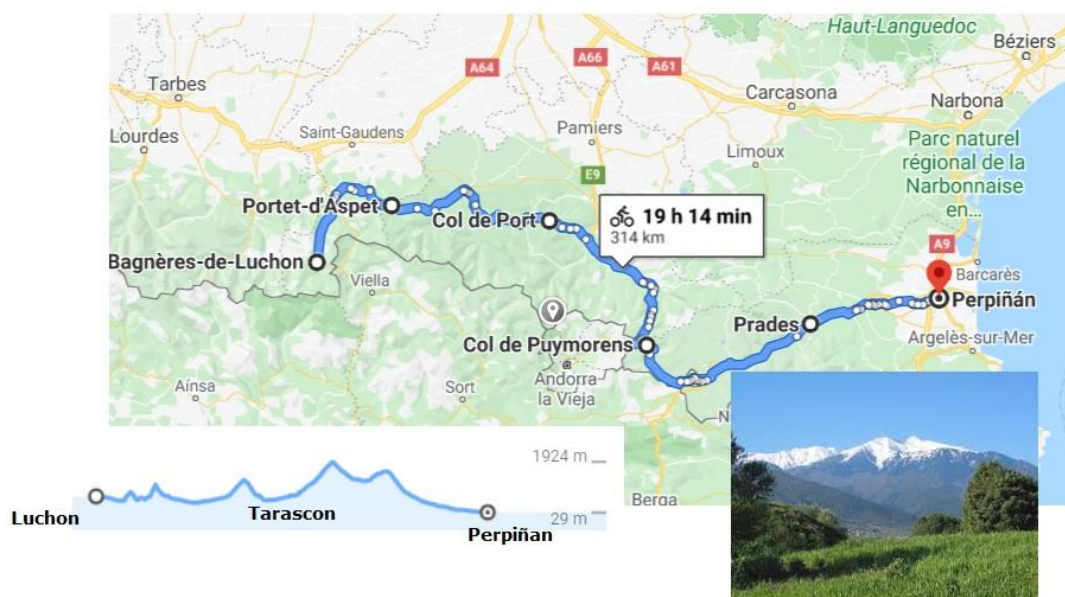
Salimos para **Perpiñan**

En el mismo Luchon pincha Vervaecke y, como es de noche, se pierde.

Tras un buen calentón logra conectar con el grupo al pie del Portet d’Aspet; puede dar gracias a que la marcha es suave. Por la cima corona Tonin Magne.

En St Giron se presentan 40 corredores. Cardona tiene problemas por rotura de un pedal.

El Col de Port se sube tranquilamente y con Tonin en cabeza.



En Tarascon sur Ariège se presenta un grupo más selecto. En Ax les Thermes Cardona lleva un retraso de 3 minutos.

Al comenzar Puymorens De Waele acelera y al coronar está solo con Frantz. Leducq pasa a medio minuto. Tonin cruza a 5 minutos y Fontan a 7.

Por Bourg Madame, que es lo mismo que decir por Puigcerdá, ya van juntos los 3 Alcyon.

Y Prades les ve pasar a los 3 mosqueteros “bleu ciel” juntos.

En Perpignan vence Leducq en el sprint seguido de Frantz y De Waele.

A 5 minutos llega un grupo con Tonin Magne en el que viene Fontan.

El mejor “t.r.” es Goubert, seguido de Martinetto.

Cardona pierde más de media hora.

En la general, Frantz mantiene o aumenta sus ventajas.

En la general de “touristes routiers” Delbart es el nuevo líder

Etapa 11. Perpignan **Marsella** (360kms)

Los ciclistas neutralizan la carrera hasta las cercanías de Marsella, donde se selecciona un grupo de 25 hombres que llegan destacados al velódromo.

Desgrange ordena una prueba de eliminación para designar al vencedor.

Los ciclistas cambian sus ruedas para adaptar la multiplicación a esta prueba. ¿O están inflando los neumáticos?



Los corredores se muestran cabreados, pero mantienen la compostura.

Sin embargo, a las primeras de cambio Frantz se deja ir y es eliminado; le siguen en su actitud Fontan, Rebry, Tonin...

Quedan para la vuelta final Leducq y Jean Bidot. Pero el pequeño de los Bidot, confundido por la presencia de un tercer ciclista ya eliminado, no disputa el sprint a Dedé.

Victoria de Leducq, pero fiasco del espectáculo que para distracción del público, pero sobre todo para castigar a los ciclistas, había montado Henri (Desgrange).

El señor Desgrange amenaza para el año próximo con etapas c/r por equipos de 360kms. Hay que decir que en este 1928 este tipo de etapas han tenido sobre 200kms, algo más, algo menos, salvo excepciones; pero nunca han pasado de los 300kms.

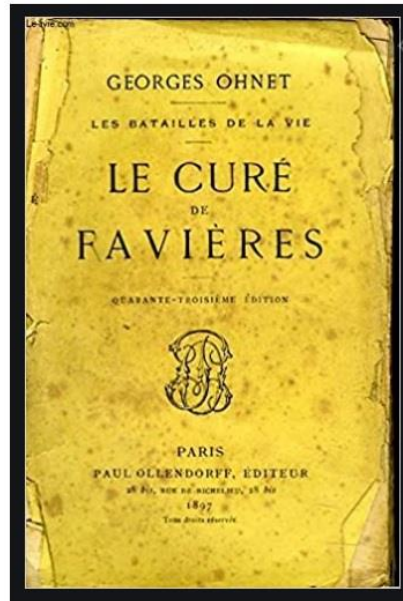
El señor Desgrange no es tan comedido como los ciclistas: nos muestra que está supercabreado.

Etapla 12 Marsella Niza (330kms)

Jornada de reposo en Marsella.

Henri (Desgrange) cuenta a sus lectores que la creación de los equipos regionales es un paso previo a la presencia de equipos nacionales: así el Tour sería un “enorme” campeonato del mundo de ciclismo. El que avisa no es traidor.

Por lo demás, L'Auto nos cuenta que Dedé pasa el día sumergido en la lectura de una novela:



El australiano Bainbridge conoce el país desde hace muchos años: vino con los voluntarios australianos a luchar por Francia, resultando herido.

Sabe de lo que habla cuando afirma: “la guerra fue dura; el Tour es más duro todavía”.

Uno se pregunta: ¿Cuántos años tendrá este tío?

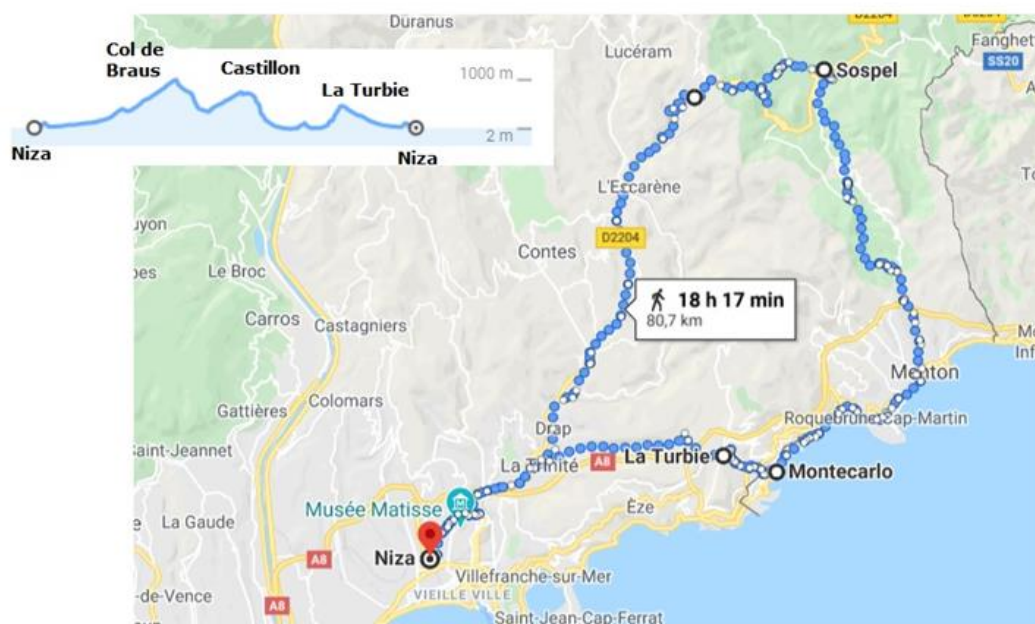
Y tenemos el asunto de los reemplazantes.

Mariano Cañardo está en Marsella para ocupar plaza en el equipo de Fontan.

En Alleluia, retoman el Tour Bouillet y Alancourt, que habían abandonado en la primera gran etapa pirenaica.

También los “lobitos” y Alcyon van a hacer cambios aprovechando el Reglamento. En fin, veremos...

De Marsella a Niza no ocurre nada importante; bueno, ocurre que una dulce somnolencia se apodera de los seguidores del Tour en los asientos de sus automóviles. Esperemos que los ciclistas no se duerman. Estamos en el bucle de Sospel.



Al comenzar el col de Braus, Frantz se baja para dar vuelta a la rueda. Tonin sale disparado, pero un poco más adelante tiene que bajarse también para cambiar la multiplicación.

Arranca Leducq. Corona el parisino entre miles de aficionados enloquecidos bautizándole con agua que le arrojan al rostro.



Cuenta Desgrange que algún fan, a falta de agua, le escope a Leducq ; el señor Desgrange suministra el pretexto para tal guarrada: “más vale algo que nada” (¿?).

A 2 y medio cruzan Frantz y Van de Casteelle.

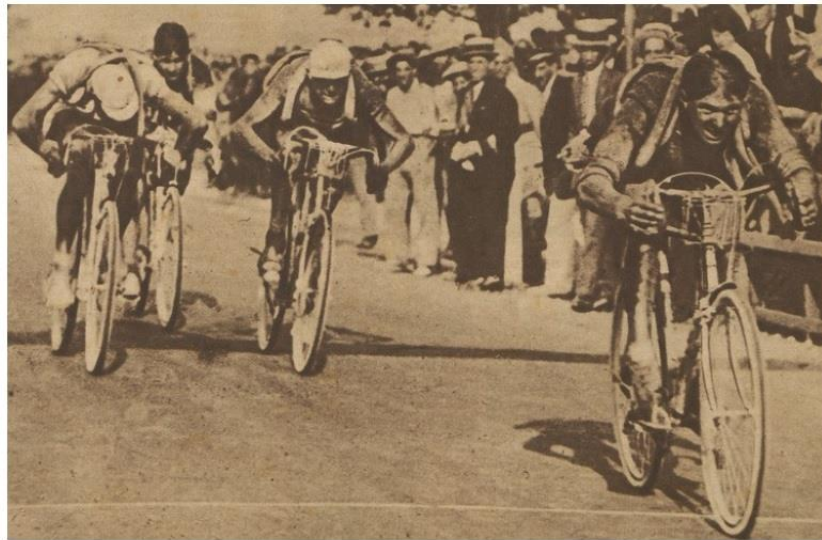
A 4 minutos pasa Tonin.

A 7, el “isolé” Jean Ampurias, Cardona y Fontan.

También corona Dedé el col de Castillon con neta ventaja.

Pero la mala suerte en forma de averías hace que sea cazado.

Pasamos la Turbie y tenemos el sprint de Tonin contra 3 “bleu ciel”; Tonin es batido, claro.



Clasificación: Frantz, Leducq, Tonin, Mertens.

De Casteelle llega con algunos segundos perdidos.

Ampurias, vecino de Niza, es el primero entre los “touristes routiers”.

Fontan y Cardona pierden casi un cuarto de hora.

Los “reemplazantes” tienen su clasificación aparte: es primero Bouillet (Alleluia); 2°, Cañardo (Elvish), a 20min; 3° Debusschere (Alcyon), a casi 1 hora.

L'Auto nos cuenta que dos chicas de Avignon, de 18 años, Denise, empleada en una fábrica de zapatos, y Jeanne, modista, han seguido al pelotón con facilidad durante... 200 kilómetros.

Y añade que muchos hombres no podrían hacerlo...; toma, pues claro que no podrían.



En la general Rebry sigue décimo. Aquí le tenemos haciendo gimnasia sueca cómodamente sentado encima de la bici.



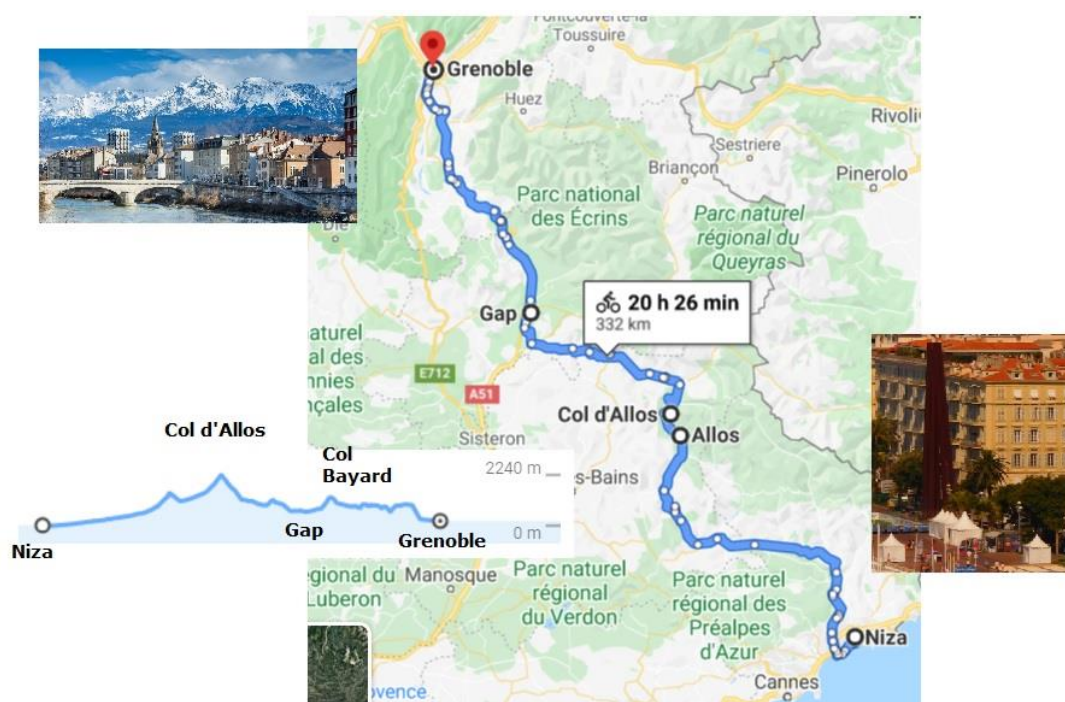
La general de los “t.r.” pasa a estar encabezada por Martinetto, seguido de Delbart y Filliat.

Le Miroir des Sports nos cuenta que los autos que siguen el Tour también pueden sufrir “pinchazos”:



Niza Grenoble

Digamos que Vars e Izoard no figuran en el menú.



En el col d'Allos tenemos a Cardona y Fontan y a 4 “bleu ciel”: el líder, De Waele, Vervaecke y Delannoy.

Los Magne cruzan poco después; pero Leducq y Marcel Bidot lo hacen con bastante retraso.

Un rasgo de ironía de Henri (Desgrange) sobre Dedé: según el sr. Director, Leducq ha dado vuelta a su rueda trasera antes de ser necesario y, además, ha “debido estar escribiendo una postal a su padre”.

El descenso es criminal y en Barcelonnette ya pasan Fontan, Frantz y Vervaecke solos. En Gap se les une Tonin.

En el col de Bayard Vervaecke rompe la cadena. Quedan 3: los “jefes” de Elvish, Alcyon y Alleluia.

Julien Vervaecke podrá renegar de su mala suerte; lo que no sabe es que con el tiempo tendrá derecho a un lugar de honor entre los perseguidos por la Fortuna, junto a Albuquerque y Miguel Mucio.

En Bayard, pero algo más atrás, caminan De Waele y Mertens, son 2º y 3º de la general y desde luego lo que quieren es “quedarse como están”.

Tras ellos Bidot y Leducq, que mantienen a la vista a los 2 flamencos. En un momento, Dedé da la orden y Marcel obedece, se bajan y cambian sus ruedas traseras preparándolas para el descenso. En un esfuerzo supremo sobrepasan a los 2 belgas y se lanzan en la bajada: De Waele y Mertens no volverán a verles.

En Grenoble vence Tonin al sprint, sobre Frantz y Fontan.

A 5 minutos llega Dedé.

A 10, Marcel Bidot.

A 18, Mertens y Vervaecke; y a 23, De Waele, Cardona y Secondo Martinetto.

Rebry llega a más de 1 hora.

Algo más tarde se presenta Cañardo, en un grupo de “t.r.”

¿Qué piensa Desgrange sobre esta colaboración entre Marcel Bidot y Dedé? Pues igual le parece bien, porque Bidot pertenece a Alleluia, que es una especie de “equipo nacional francés” y Leducq, aunque corre por Alcyon, es el capitán natural de esa selección.

Pues nada de eso.

Según cuenta el sr. Director de L'Auto, Leducq ha hecho toda la faena absolutamente solo.

No hay peor ciego que el que no quiere ver.

En la general tenemos a Leducq segundo, a algo más de una hora.

Luego vienen los 3 flamencos: De Waele, Mertens y Vervaecke.

Es sexto Fontan a casi 2 horas y séptimo Tonin, ya a más de 2 horas.

Cardona es undécimo y Rebry está en la posición nº 14.

En la general de “t.r.” es líder el turinés Martinetto, con Marcel Colleu a media hora y Filliat a 3 cuartos de hora.

En la general de reemplazantes, Cañardo sigue segundo.

Grenoble Evian

Gana la etapa Moineau, conocido como “Piaf”.

Recordemos que en 1928, Edith Piaf canta, con 13 añitos y en la calle, “Comme un moineau”.

Y que es en 1935, cuando Edith tiene 20 años, y ya como cantante de cabaret, que el empresario le pone el nombre de Edith Piaf (ella era Edith Gassion).

Piaf ha hecho un descenso soberbio de Galibier para alcanzar a los de cabeza; más tarde se ha ido quedando solo... y ha ganado a orillas del Lemán.

El suizo Jean Martinet gana en “t.r.”

En la general sigue Frantz y luego Dedé; los 3 belgas; Fontan y Tonin...

Cardona baja al puesto nº 13 y Rebry sigue en el 14º.

Secondo Martinetto sigue líder en “t.r.”

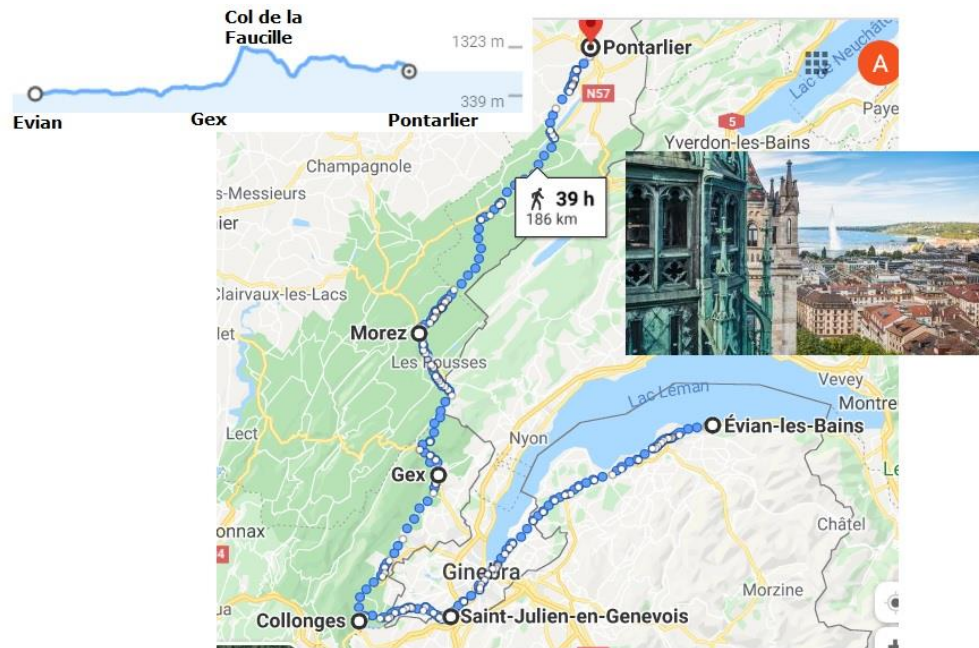
Cañardo continúa segundo en su general.

Evian Pontarlier

El australiano Bainbridge no toma la salida.



De nuevo las cronos por equipos.



A las 9 salen los “lobitos”.

Luego Elvish, Alcyon y Alleluia.

A menos 20 los australianos.

A menos 10 los regionales. A las 10 los isolés.

Alleluia gana con casi 6 minutos sobre Alcyon.

Elvish pierde más de media hora.

El vencedor individual es Pierre Magne.

El mejor regional es Filliat, que por cierto ha pasado no muy lejos de Bourg en Bresse, su pueblo (unos 80 kilómetros).

Cañardo marca un tiempo casi una hora superior a Pierre Magne.

En la general Tonin adelanta a Fontan.

Rebry es ahora 12º y Cardona 14º.

Martinetto sigue líder entre los “t.r.”, pero sólo lleva un minuto a Filliat.

Cañardo mantiene la segunda plaza.

Etapa 16 Pontarlier **Belfort**

Alcyon va por detrás de Alleluia en los sucesivos controles, pero en un gran esfuerzo final supera a los franceses por un minuto. Digamos que los “bleu ciel” se han mantenido juntos en el mayor número posible, en tanto que Tonin ha llegado a meta acompañado de solo 2 hombres.

Elvish pierde 11 minutos.

Australianos, regionales e isolés pierden mucho tiempo.

Vemos como los isolés recorren la ribera del Doubs, el río del que nos habla Stendhal en su “El rojo y el negro”.



El triunfo en la etapa ha sido para Leducq, al sprint sobre Frantz y Mertens.

Martinetto pierde el liderato de la general de “t.r.” en favor de Filliat.

Etapa 17 Belfort **Strasbourg**

Orden de partida:

Alcyon, a las 11.

Alleluia; Ravat; J.B. Louvet; Elvish.

Regionales a menos 10 e isolés a las 12.

Ganan los Alcyon. Lobitos, Alleluia y Elvish se portan bien.

Regionales y australianos pierden mucho tiempo, y los isolés pierden mucho más.

La victoria de etapa es para Joseph Mauclair, que se adelanta unos segundos a Mertens, Rebry, Frantz....

El director de los “bleu ciel” mata 2 pájaros de un tiro: tiene contento a uno de los chicos que trabajan para sus dos capitanes; y tiene contento a Desgrange porque ha ganado un francés.

En la general Rebry es undécimo y Cardona 15º.

Cañardo mantiene la segunda plaza en la general de reemplazantes.

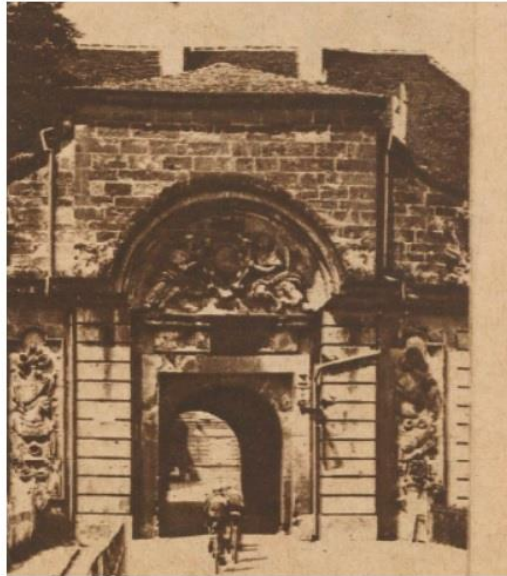
Etapa 18 Strasbourg Metz

Desgrange invoca a su dios y le confiesa lo feliz que está de haber recuperado a los “boches” las dulces llanuras de Alsacia y la no menos dulce Lorena.



Gana Alcyon una vez más.

Buen trabajo de los lobitos y buen trabajo de Elvish, al que vemos atravesando Phalsbourg.



Los regionales hacen un buen tiempo, sobre todo si se compara con los isolés.

La victoria individual es para Frantz, vitoreado por sus gentes venidas del Granducado.

Desgrange habla de un tiempo en el que “el azar haga que **no** exista un equipo claramente mejor que los demás, **ni** dentro de este, un ciclista netamente superior a los otros”.

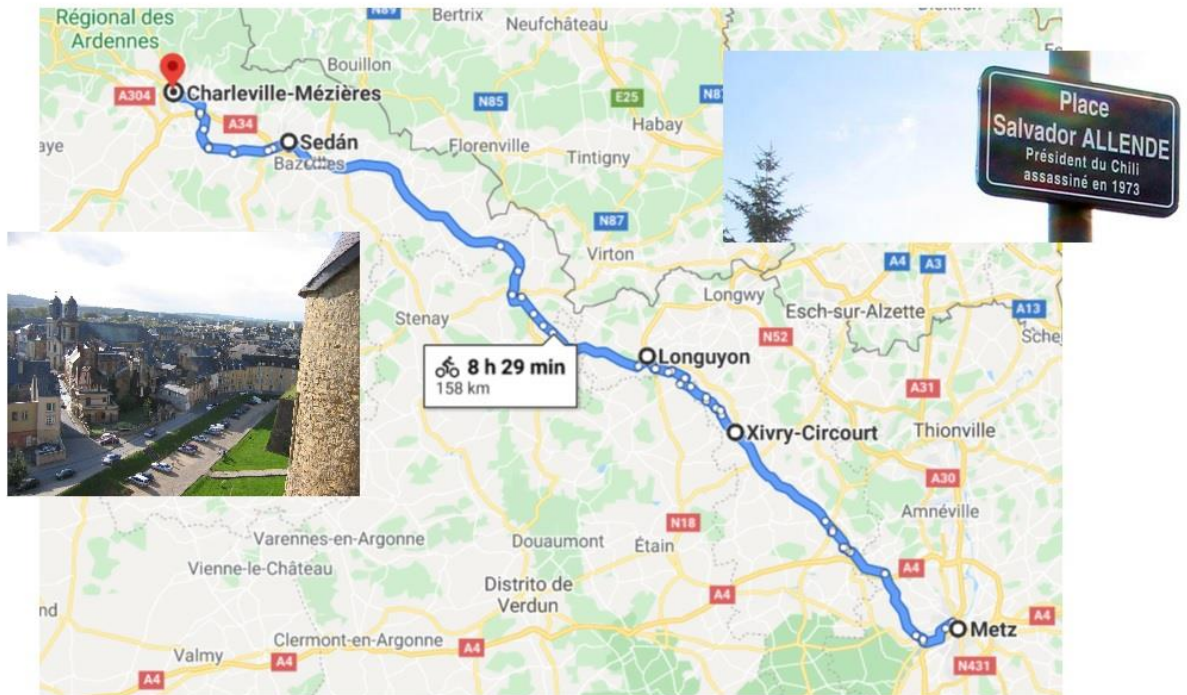
Vamos, que Henri (Desgrange) reconoce que el Tour está dominado por la monotonía.

No reconoce que su fórmula de cronos por equipos es la causante de este estado de cosas, pero lo está pensando...

En la general de touristes routiers, Martinetto pierde la segunda plaza a favor de Marcel Colleu, de Lorena. El italiano está siendo muy perjudicado por las salidas separadas que le integran en el cada vez más débil grupo de isolés.

Etapa 19 Metz **Charleville**

Hoy circulamos por las Ardenas francesas.



Orden de salida:

Ravat; J.B. Louvet; Elvish; Alcyon; Alleluia.

Regionales e isolés.

Henri (Desgrange) espera en Xivry Circourt, cronómetro en mano.

Llegan los 3 australianos.

Los lobitos marcan 1 minuto peor. Los de Fontan igual, un minuto peor.

Los Alcyon, 3 minutos peor que los pobres australianos.

Detrás de los “bleu ciel” aparece una nube de polvo, son los franceses que cruzan un minuto después, lo que significa que llevan 9 minutos a los Alcyon; y marcan 6 minutos mejor que los australianos.

Efectivamente, en Charleville ganarán los franceses de Alleluia.

En Longuyon Desgrange escucha las conversaciones nerviosas de Frantz y un mecánico de Alcyon. Parece que en un paso a nivel algo ha fallado en la dirección de la máquina del líder.

El mecanico certifica que la pobre bici, con el hombrón luxemburgués encima, no llegará entera a Charleville.

Es mejor prevenir; parece que en la villa hay un vendedor de Alcyon y podrán conseguir una buena máquina rápidamente.

Desgrange conoce bien el Reglamento: como que lo hace él mismo. A Frantz le va a caer una horita por cambiar de máquina; con el tiempo añadido que pierda en la carrera ya tenemos el final de Tour reñido entre Nicolas y Dedé.

Pero llega Ludo, el director, y como primera medida impone la calma. Y como segunda medida, buscar una tienda de bicis ajena a Alcyon, y tomar una máquina a prestamo.

Vaya, eso es lo adecuado, nada de sanción de una hora. Desgrange se queda con las ganas.

Hay que ajustar la bici y ponerle las ruedas de la máquina estropeada.

Y con 20 minutos perdidos tenemos a Frantz pedaleando.

Desgrange nos describe el espectáculo: la bici le queda un poco pequeña; y tiene dos hermosos guardabarros y en la trasera una placa luminosa roja, de esas que por la noche pueden salvar a un ciclista.

Luego nos cuenta como Frantz va perdiendo tiempo con relación a Leducq; en Sedan se ha dejado 5 minutos más y en Charleville otros 5: total, media hora.

Y remata el sr. director de L'auto: "no hace falta ser doctor en Matemáticas para ver que de los 75 minutos de ventaja que tenía Frantz, todavía le quedan 3 cuartos de hora.

Lo que no cuenta Desgrange es que, simulando averías, varios hombres de Alcyon, Delannoy y el reemplazante Debusschere entre ellos, se van quedando para ayudar a Frantz.

No hay peor sordo que el que no quiere oír.

El triunfo individual es para Marcel Huot, oriundo de estas tierras de Champagne y Ardenas, que ha llegado con Moineau y Pierre Magne.

Aquí no ha pasado nada.

Sigue líder Frantz, con Dedé segundo; luego los 3 belgas. Es sexto Tonin y séptimo Fontan.

Rebry es 11º y Cardona 15º.

Filliat sigue líder de los "t.r." con Colleu segundo y Martinetto tercero.

Bouillet sigue líder de los reemplazantes, con Cañardo segundo y Debusschere tercero.

Etape 20 Charleville **Malo-les-Bains**

Crono por equipos terrible de casi 300kms. Los belgas llegan a su tierra flamenca, aunque sea el Flandes francés.



Digamos que, una vez más, la etapa es ganada por Alcyon. Punto.

Y digamos que los isolés (todos ellos) son eliminados por llegar fuera de control. Punto.

En lo individual la etapa es ganada por DeWaele, seguido de Mertens. Pero la etapa ha tenido mucha historia.

Hablemos del polvo: los ciclistas están acostumbrados a las nubes de polvo blanquecinas e incluso pueden cuidar las gargantas reseca con el agua pura.

Pero aquí se trata del polvo negro del carbón y las gargantas requieren una buena jarra de cerveza; una tras otra...

Algún espectador tiene dudas y pregunta a un periodista que se ha detenido en un pueblo acuciado por la sed: ¿oiga, corre algún ciclista de raza negra?

La serpiente “bleu ciel”, aburrida de conseguir un trofeo tras otro, encuentra un interés nuevo: devorarse a sí misma. Van dejando cadáveres por la carretera: Debusschere, Delannoy, Rebry...

Sólo quedan 4 ciclistas en el grupo: Frantz, Leducq, De Waele y Mertens. Y el grupo se parte.

Delante dos locomotoras belgas: De Waele y Mertens.

Detrás, una locomotora francesa y un vagón luxemburgués.

El segundo puesto de la general está en juego.

Al final Dedé cede 10 minutos que no son suficientes; aún le quedan 6 minutos de margen al francés.

Aquí no ha pasado nada.



Donde sí hay cambios es en la general de “t.r.”. Tras Filliat es segundo el normando Maurice Arnoult y tercero Colleu.

Como es lógico desaparece Martinetto.

Aunque hay dudas.

En principio L'Auto, es decir Desgrange, es tajante: los isolés han sido “exterminados”



Pero otro redactor del periódico escribe que los eliminados han solicitado a Desgrange el indulto; parece que el señor director les ha respondido: “oui, à la condition que vous repartiez tous”.

Etapas 21 Malo-les-Bains Dieppe

Teníamos cierta duda sobre la eliminación de los aislados.

Pues se confirma el “exterminio”.

Desgrange comenta que los únicos responsables son ellos, los aislados, y sólo ellos.

Otro redactor escribe que los aislados no se han presentado a la prueba de regularidad que se les había propuesto. Y remata: “peor para ellos”.

Quizás convenga leer otro periódico. Vamos a Le Petit Parisien.

Pues dice lo mismo: que no, que no estarán en París el último día.

Y dice que han hecho 5000kms, subido Galibier, Allos, Tourmalet y Aubisque, y tragado polvo durante un mes; y todo por 25 francos al día.

Dice que han dormido en habitaciones que más parecían dormitorios de cuartel; y que se han bañado en bañeras que parecían (o eran) toneles o grandes cubas llenas de agua.

Y dice que no han querido aceptar la última humillación y han preferido tomar la salida separada... pero por tren.

Dice que no puede olvidar el modo en el que escalaba los gigantes pirenaicos o alpinos Secondo Martinetto: con las dos manos casi juntas, empuñando la parte alta del manillar.

Dice que han gastado sus días de vacaciones aquí, en el Tour. Y que los días siguientes no serán días de “vino espumoso y rosas”, no; simplemente volverán a la fábrica o la pequeña tienda en la que trabajan de empleados.

Y dice que una parte del público les espera a ellos, a los aislados, a los tenebrosos, a los “t.r.”.

Dice que toda Francia hubiera querido ser el mecánico, el masajista, el médico, de estos aislados, ellos que no tienen ni mecánico, ni masajista, ni médico.

Bueno, toda Francia no. Otra parte de Francia, pongamos que la mitad, adora a sus ídolos que ganan etapas y duermen en hoteles de primera y se bañan en cuartos de baño de hermosos azulejos.

En cualquier caso Desgrange no experimenta compasión ninguna por ellos, por los aislados. Les conoce mejor que muchos franceses, aunque quizás no mejor que el periodista de Le Petit Parisien.

Sabe que son capaces de meterse tres dosis de chocolate Menier (una caliente, otra fría, y otra vez caliente la tercera) en el cuerpo en el primer avituallamiento, aunque en la primera cuesta, ocupados en la difícil digestión, casi no puedan pedalear. Y comprende que se debe a que no han desayunado, pero piensa que para eso que no vengán al Tour, a “su” Tour, el de Desgrange.

Y sabe que aunque hambrientos en los últimos kilómetros, no se comen el sandwich de jamón que han cogido en el último control, porque va a ser lo único que cenén.

Y no es que les considere unos delincuentes, pero tampoco es gente en la que depositaría su confianza.

Y luego está el hecho de que Henri (Desgrange) también tiene mucho que aguantar: tiene que aguantar la colaboración entre ciclistas de distintos equipos (Marcel Bidot y Leducq); tiene que aguantar colaboraciones entre ciclistas del mismo equipo prohibidas (Delannoy esperando a Frantz). Y nadie se compadece de él, de Henri Desgrange.

Y encima quieren que trague con los isolés que se han “paseado” camino de Dunquerque; pues de eso ni hablar.

Pero bueno, vamos con la etapa.

Alleluia sale en tromba detrás de Alcyon.

El equipo frances va dejando en la carretera parte de sus corredores pero no baja de rendimiento.

Al final se quedan solos Tonin y Bouillet. Y en un último y tremendo esfuerzo alcanzan a los “bleu ciel”.

Ahora van a intentar mantener los 10 minutos de ventaja simplemente aguantando con los Alcyon.



Y pasan apuros un par de veces.

Pero a costa de otro par de tremendos esfuerzos consiguen no perder a los todopoderosos hombres de Ludovic Feuillet, “Ludo”. Y cruzan la meta con ellos, primero Bouillet y luego Tonin.

El sr Desgrange dictamina que el vencedor individual de la etapa “es” Tonin.

Como es “natural” un reemplazante no puede vencer etapas.

El periodista de Le Petit Parisien no lo ve tan “natural”. Y escribe su opinión, con claras resonancias evangélicas.

Dice que Bouillet no es más que un trabajador de la “undécima hora” y que su compañero Antonin Magne “ha sido declarado” vencedor.

En cualquier caso está más que claro que Desgrange se ha puesto en contra de su propia idea de los reemplazantes.

Y hubiera sido una gran idea de haber sido desarrollada como merecía.

¿Se puede imaginar lo que sería el Tour con una o dos o tres docenas de corredores jóvenes, pudiendo ganar etapas como cualquiera de los otros ciclistas y con su clasificación general particular?

Sería una especie de Tour del Porvenir dentro del Tour.

Y permitiría a los directores liberar a aquellos corredores que al llegar el ecuador de la prueba, por las circunstancias que fueren, no están en condiciones de seguir adelante.

Es cierto que ya no tendríamos ese Tour épico que permite a Desgrange sus citas literarias de Racine, Rostand, etc

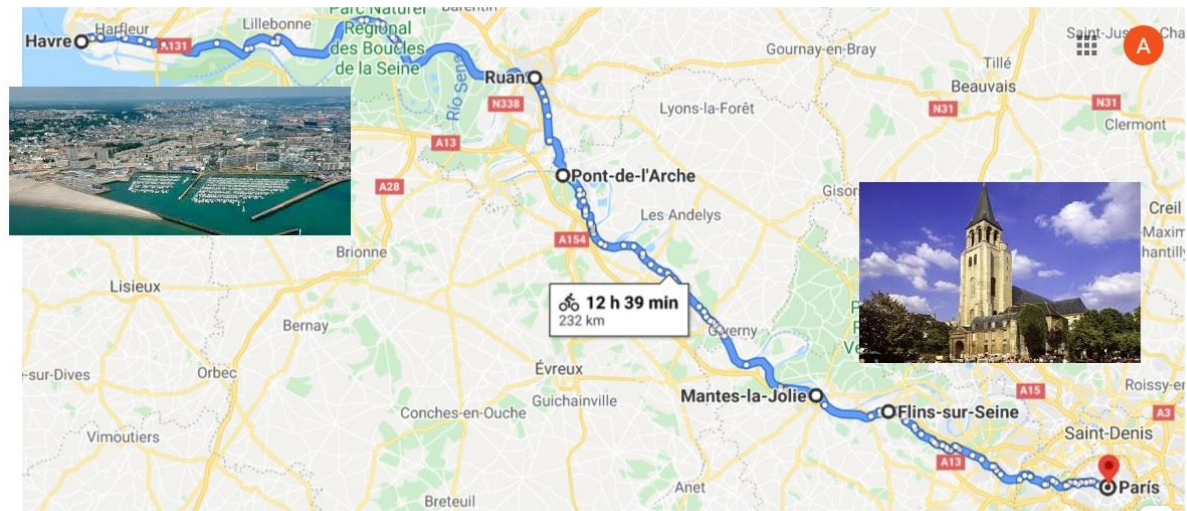
Pero tendríamos unas grandes Vueltas propias del deporte en el siglo XX.

Hay otra gran carrera por etapas que, por las razones que sean, igual que el Tour, deja a los participantes, vacíos no, lo siguiente. Me refiero a la Volta a Portugal. Pues con un buen sistema de reemplazantes se transformaría en una prueba mucho más atractiva.

En la general Gaston Rebry sube a la novena plaza.

Etapla 22 Dieppe **Paris**

Se baja por la costa hasta El Havre y luego se asciende por el Sena hasta París.



La salida es en línea.

Toda la etapa consiste en ataques de los franceses de Alleluia y respuesta del bloque “bleu ciel”.

En la cota de Flins el ataque es de Leducq pero es el turno de respuesta de Alleluia.

En Saint Germain se han juntado dos docenas de hombres pero un pinchazo de Dedé provoca otra partición que deja el grupo en la mitad: los Magne, los Bidot y Moineau por Alleluia; Frantz, Mertens, Vervaecke, Delannoy y Debusschere por Alcyon; más el lobito Odile Tailleul y el australiano Opperman.

Debusschere cede el primero; como reemplazante no puede optar a la victoria.

Frantz se impone a Jean Bidot en el sprint del Parque de los Príncipes y Vervaecke cierra el grupo en undécima posición.

Luego llegan De Waele y Leducq y un poco más atrás Fontan,.

Gaston Rebry pierde casi media hora.

La general final nos muestra a tres Alcyon: Frantz, Leducq y De Waele.

Otros dos Alcyon son 4º y 5º: Mertens y Vervaecke.

Al final el campeón bearnés terminará séptimo por detrás del cabeza de los Alleluia, Antonin Magne.

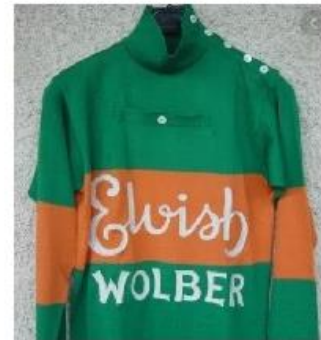
Gaston Rebry pierde su posición en el top ten y termina 12º.

Finalmente Cardona es 15º.

En la general de “t.r.” vence Filliat, seguido de Arnoult y Colleu.

En la general de reemplazantes vence Bouillet, seguido de Cañardo y Debusschere.

El Tour de 1928 ha terminado



Viva el Tour del 29.

Estamos en **Junio de 1929.**

El mayor de los Montero, fichado por Dilecta, tiene problemas con su casa que le quiere para el Tour, cosa que a él no le gusta.

Y a Cañardo le ocurre lo mismo. Su experiencia en el Tour del 28 fue buena, pero él cree que en la Volta, aunque finalmente la ganó por primera vez, le hubieran hecho falta algunas de las fuerzas que gastó en Francia.

Pero Cañardo admira y respeta a Victor Fontan y no quiere enfrentarse al bearnés que por su parte está empeñado en tener junto a él al catalán de Olite.

De algún modo, y aunque sea contradictorio, la admiración de Cañardo por Fontan podría estar debajo de este rechazo de Mariano al Tour.

Fontan es un campeón en el que domina el sentido común. Y si se piensa bien, entre los ganadores del Tour en particular, y de las grandes vueltas en general, hay un cierto rasgo de locura, en mayor o menor medida como es natural.

Incluso el ganador del Tour más sensato del mundo, tendría que reconocer que en ese mes de julio en el que ganó el Tour fue otra persona: un “forcené” que dirían los franceses; con una necesidad imperiosa, emocionalmente violenta, casi furiosa de triunfar.

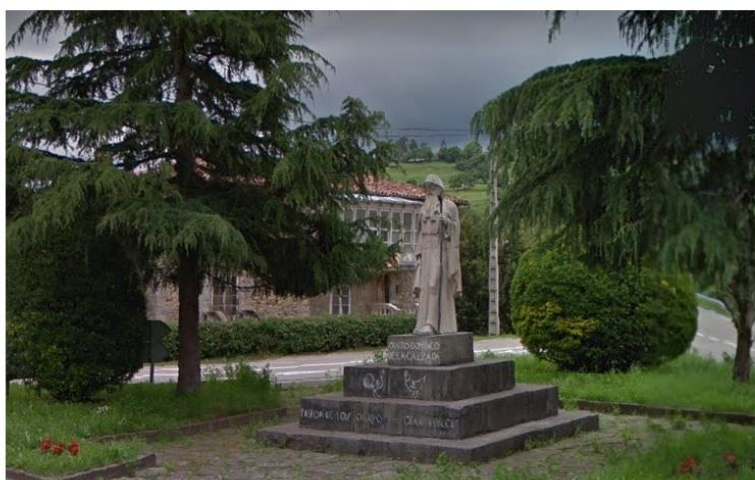
Y quizás esa dosis de sentido común recibida por el navarro de Victor Fontan, que le inmuniza contra esa forma de locura que es correr el Tour, ganar una etapa, terminarlo, ganar la general..., es la que decanta la balanza en contra de su participación en el Tour del 29.

Al margen de disquisiciones psicológicas, Cañardo consigue las 2 cosas que pretendía: no ir al Tour y mantener una excelente relación con Fontan.

Por su parte Fontan contará para la vuelta francesa con Salvador Cardona, por supuesto, y también con un prometedor belga, cuyo nombre quedará ligado para siempre con el de Luciano, el pequeño de los Montero: su nombre es Jean Aerts.

No será Cardona el único español que corra el Tour: en la lista de touristes routiers figuran Cipriano Monteca y Bernardo Pesce.

Cipryen Monteca es un cántabro de Entrambasmestas, en el Valle de Pas. En la prensa cántabra de esos años aparece un Cipriano Manteca, ciclista del club de Toranzo, que seguramente es el mismo Monteca que ha sufrido un pequeño cambio en su apellido; quiere decirse que Manteca es el original y Monteca la adaptación al francés.



En cuanto a Pesce, L'Auto nos informa que es un ciclista de un club de Montpellier, que ya corrió el Tour del 28, aunque se vio obligado a abandonar por accidente.

Y por supuesto tenemos al todopoderoso Alcyon.

Presenta a Frantz, Leducq y De Waele. Casi nada.

Además Dedé va a contar con su amigo Marcel Bidot.

Vamos, que vienen a por el Tour y muy posiblemente se lo van a llevar a casa.

Pero eso sí, Desgrange retira las cronos por equipos, y Alcyon no podrá darse el paseo militar del 28. Tendrá que sudar sangre si quiere ganar.

Alleluia alinea a los Magne y a Piaf, perdón, a Moineau.

Dilecta por su parte trae a los hermanos Le Drogo y a Romain Bellenger.

Y vuelve el gran Lucien Buysse con la marca Genial Lucifer; y se trae con él a Jeff Demuysere y a Pe Verhaegen.



Y la Rafale presenta a 8 italianos con Giuseppe Pancera a la cabeza.

Y los lobitos de J.B. Louvet están encabezados por un tal Charles, "Charlot", "Valentino"... Pelissier.

Si Vicente Trueba le lleva 10 años a Fermín, Henri le lleva bastantes más a Charles. De hecho, cuando éste nace Henri ya trabaja en la granja parisina de su padre como un adulto, ¿o habría que decir como un mulo?

Pero cuando uno ve el excelente artículo de Wikipedia "List of doping cases in cycling" no da importancia al hecho de que sitúe a Charles en la estación de Coutances en 1924 en lugar de Ville, ni a que afirme que Le Petit Parisien tituló el artículo de Albert Londres "los forzados de la ruta".

1924 [edit]

- Henri Pélissier, Francis Pélissier, and Charles Pélissier of France – In 1924, following their abandoning of the Tour de France, the first real drug scandal arose when the Pélissier brothers gave an extraordinary interview to journalist Albert Londres. They said that they used strychnine, cocaine, chloroform, aspirin, "horse ointment" and other drugs to keep going. The story was published in *Le Petit Parisien* under the title "Les Forçats de la Route" ('The Convicts of the Road'). Francis is reported as saying "In short, we run on dynamite." Henri is reported as saying "Do you know how we keep going? Look, this is cocaine, chloroform, too. And pills? You want to see pills? Here are three boxes - We run on dynamite." Francis Pélissier said much later: "Londres was a famous reporter but he didn't know about cycling. We kidded him a bit with our cocaine and our pills." Even so, the Tour de France in 1924 was no picnic.^{[16][17][18][19]} See Doping at the Tour de France - The Convicts of the Road.

Lo que uno comprende es que hay gentes brillantes que se acercan al mundo del ciclismo atraídos por cuestiones paralelas como el doping por ejemplo, pero desde luego no aman y no pueden comprender este mundo.

Y Albert Londres y la persona que ha escrito este artículo de Wikipedia son dos buenos ejemplos.

Y lo curioso es que acaban haciendo desde fuera un gran bien al ciclismo; un bien que desde dentro sería imposible de conseguir.

Y no digo que tengan buenas intenciones; es muy posible que Albert Londres creyera que con su artículo que en realidad se tituló “Los Pelissier abandonan el Tour” o algo así, estaba contribuyendo a acabar con una prueba monstruosa e inhumana e indigna de ser calificada de deportiva.

Pero el Tour acabó digiriendo perfectamente el asunto que en todo caso contribuiría al engrandecimiento del mito.

El **30 de junio**, domingo, comienza el Tour. “Sólo” 200 kilómetros hasta **Caen**.

En el velódromo se presentan 4 hombres, el lobito Aimé Dossche y 3 Alcyon: Marcel Bidot, De Waele y Aimé Deolet.

Vence el lobito. Vaya, parece que los “ciel bleu” han fallado.

Unos segundos más tarde llega el grupo encabezado por otro Alcyon: André Leducq. En el grupo vienen Frantz y Rebry, Fontan, Aerts y Cardona, “Charlot” Pelissier, Paul Le Drogo, Pancera...

Demuysere pierde 4 minutos; Tonin más de 6; Pe Verhaegen más de 8.

Buysse y Ferdinand Le Drogo, más de 20 minutos

Abandonos: Cyprien Monteca.

Etapla 2. Caen **Cherburgo**.

Llega un grupo muy numeroso.

Entre los retrasados están Paul le Drogo (minuto y pico) y Cardona (4 minutos).

En una prueba posterior de 5 vueltas a la pista se impone Leducq, sobre Dossche y Pelissier. De esta prueba, es decir de la victoria de etapa, Henri (Desgrange) ha excluido a la media docena de “t.r.” que llegaron con los ases: están “muy contentos”.

Durante la etapa se ha producido la escapada en solitario de Van Hasselt y en cierto momento parecía que el pelotón le iba a dejar llegar triunfador a Cherburgo.

Desgrange compara al pelotón (¡que tire Alcyon! ¡no, tira tú! ¡pues yo tampoco!...) con un Parlamento del tipo de una jaula de leones en el que no se entiende nadie.

Y al pobre Van Hasselt le compara con una dictadura perfecta de una polis griega: el cerebro da las órdenes y el cuerpo obedece...

Ha abandonado Bernardo Pesce.

General:

Primero: Aimé Dossche. En el mismo tiempo: Bidot, De Waele y Deolet.

A algo menos de 1 minuto: Leducq, Frantz y Rebry, Fontan y Aerts, Pelissier, Pancera... Paul Le Drogo está a 2 minutos. Demuysere a 4.

Cardona a 5 minutos. Tonin a 6. Pe Verhaegen a 8.

Ferdinand Le Drogo, a 23 minutos. Buysse casi a media hora.

Saltamos a la cuarta etapa Dinan **Brest**.

Se presentan destacados dos Alcyon: para Delannoy la etapa y para De Waele el maillot amarillo.

A 3 minutos llega el grupo en el que se impone Leducq.

General:

Primero: De Waele. Segundo Delannoy, a 1 minuto.

A 3 minutos: Bidot, Doesche y Deolet.

A 4 minutos: Leducq, Frantz y Rebry, Fontan y Aerts, Pelissier...

Paul Le Drogo y Demuysere, aproximadamente a 7 minutos.

Pancera a 8min; Tonin a 9; Pe Verhaegen a 10.

Cardona a 25 minutos. Buysse a media hora.

El 70% del top ten es Alcyon; más o menos como el año pasado.

Pero el año pasado las diferencias en tiempo eran abismales comparadas con las de éste.

Etapa 7ª Les Sables d'Olonne **Burdeos**

Llegando a Burdeos un quinteto de hombres pasa bajo las barreras de un paso a nivel y se presenta en la meta donde se impone Frantz sobre Tonin, Demuysere, Fontan y Dedé.

Pelissier pierde 40 segundos; Cardona, Delannoy, Rebry y Pancera, 1 minuto.

Aerts y De Waele se dejan 4 y 5 minutos, respectivamente.

General:

Primero: Frantz, Leducq y Fontan.

Cuarto: Doesche, a 10 segundos. Quinto: Rebry, a 1 minuto.

Delannoy, a 1 minuto y medio. De Waele, a 2 minutos. Bidot, a 3min.

Demuysere a 3 y medio. A 4 minutos: Aerts.

Tonin a 5 y medio. Pancera a 9min. Pelissier, a 12 minutos. Cardona a 25 minutos.

¿Quién lleva el amarillo? Desgrange reconoce que tienen ventaja Frantz y Leducq por sus victorias de etapa, pero ¡qué demonios!, decide que se vistan de "jaune" los tres.

Burdeos **Bayona:**

Se presenta un trío en la meta con 3 minutos y gana Moineau.

El amarillo es para Gaston Rebry.

Segundo: Frantz, Leducq y Fontan, a 2min.

Quinto: Doesche.

Delannoy y De Waele, a 4 minutos, aproximadamente. Bidot, a 5.

Demuysere y Aerts a 6.

Tonin a 8. Pancera a 11min. Pelissier, a 14. Cardona a casi media hora.

Bayona **Luchon**

Estamos en Eaux-Bonnes (km 177). Ataca Lucien Buysse y corona el col de Aubisque. Fontan y De Waele le tienen a la vista. Frantz y Leducq pasan bastante retrasados.

De Waele en cabeza en Argelès (km 217).

Coronan Tourmalet Fontan y De Waele. Cardona pasa con casi 4min de retardo; Pancera casi con 8min; Frantz a casi 12 minutos.

Buysse abandona.

De Waele se retrasa. Cardona alcanza a Fontan y los 2 circulan unidos en los últimos 50kms. La etapa para Cardona; el amarillo para Fontan.



De Waele concede 8 minutos; Frantz y Pancera, 12.

Demuysere pierde 16.

Tonin cede 25. Con él llega Benoit Faure, un "t.r." adscrito a la región Sudeste.

En la general DeWaele figura a 10 minutos del bearnés y un minuto más lejos está Frantz.

Es cuarto Demuyssere, aproximadamente a 20min, igual que Pancera.

Es sexto Cardona, a 23 minutos. Tonin es octavo, ya a más de media hora.

Jean Aerts es décimo, a casi 50 minutos.

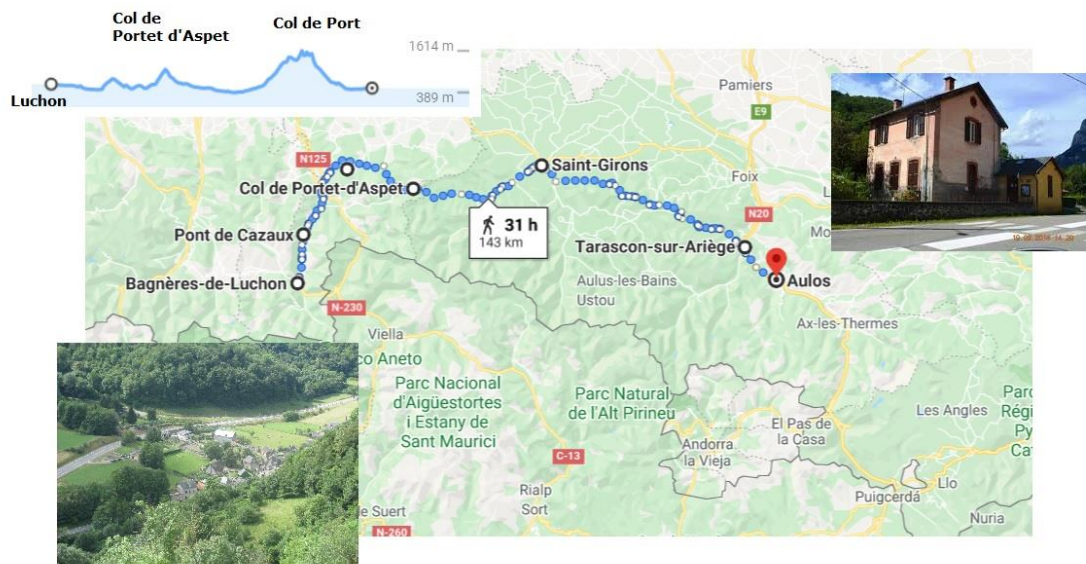
Para encontrar a Leducq, Rebry o Pelissier hemos de buscar por encima de la hora de retardo.

Luchon **Perpiñan**

Salen los ciclistas a las 4 de la madrugada.

Las narraciones de los hechos difieren, pero la que hace Desgrange puede ser tan buena o mejor que las otras. Vamos a seguirle.

En Pont de Cazaux los faros de nuestro coche iluminan al maillot amarillo, que acaba de romper la horquilla de su máquina.



Parece indeciso, se diría que casi ebrio.

Un espectador le ofrece su vieja bici. Fontan repite, una y otra vez: ¿para qué? ¿para qué?... Al fin se monta en ella y parte con la suya rota al hombro.

A 6 kilómetros encuentra un garaje abierto precisamente por el paso de la carrera. Allí encuentra mejor bicicleta; la acomoda a su gusto y talla y parte de nuevo.

Amanece. Vemos correr las lágrimas por el rostro del líder.

En la cima del Portet d'Aspet tiene 35 minutos de retraso.

En St. Girons sólo media hora.

En Aulos Victor Fontan pone pie a tierra.



Digamos que el alumno preferido de Victor, un tal Jean Aerts, se ha visto obligado a abandonar por la fractura de un dedo, a causa de una caída.

El Tour se ha terminado en Tarascon, o en Aulos, para ser más preciso.

La casa constructora Alcyon decidirá quién es el vencedor: ¿Frantz?

Aunque la gran canción se ha acabado, todavía quedan pequeñas canciones: la lucha por el tercer y cuarto puesto; las “hazañas” menores de algún regional...

La desilusión de Desgrange es terrible, pero lo importante es la carrera, su Tour, y hay que seguir....

¿Sabotaje?

¿Pudo alguien preparar la horquilla de Fontan para que se rompiera al primer o segundo movimiento brusco?

Vamos a considerar el primer factor en este tipo de averías: la bicicleta.

Las bicicletas de la época eran muy resistentes; en condiciones normales se podría calificarlas de eternas.

Según esto la probabilidad de un sabotaje sería muy alta: del 95% por ejemplo.

Ahora vamos a considerar las carreteras.

No estaba bajando un puerto por un camino de cabras, sino que se encontraba en lo que podríamos llamar “zona civilizada”.

En el verano de 1918, es decir todavía con la Gran Guerra vigente, se publica en Washington un informe del Consul en Burdeos:

En cuanto a las comunicaciones, la mayoría de las grandes carreteras en esta región, como en otras partes, perdieron gran parte de su antigua importancia con la construcción de los ferrocarriles, pero el desarrollo del transporte automotor las ha vuelto a hacer valiosas. Especialmente con la guerra y la crisis en el transporte ferroviario las carreteras han vuelto a cobrar importancia. El interés económico sobre este asunto continuará creciendo en el futuro. El uso de estas comunicaciones hará más apremiante el mantenimiento y la construcción de carreteras, ya que el paso repetido de vehículos y camiones pesados que se mueven a gran velocidad, es rápidamente fatal para el macadán, del cual están hechas casi todas las rutas interurbanas de la región de Toulouse.

El señor cónsul nos da la palabra clave sobre este sistema de construcción de carreteras: mantenimiento.

Y es que el macadán, dejando al margen lo de polvoriento, era mucho más barato que el sistema que usaban los ingenieros de Julio César para fabricar las calzadas romanas, pero tenía la obsolescencia programada.

De modo que los ciclistas, dejando al margen los grandes puertos, circulaban a lo largo de 5000kms, por unas carreteras que podían estar en buen estado, en un estado regular, o en muy mal estado. Y no había avisos para señalar la transición de una zona buena a otra deplorable.

Esto nos podría llevar a afirmaciones llamativas del tipo: “es un milagro que una bicicleta no termine destrozada antes de volver a París”.

Pero tratando de ser moderado nos podría llevar a una afirmación subjetiva del tipo: “la probabilidad de que Fontan, en medio de la noche, y en un tramo de carretera no bueno, sufriera un choque fatal para su horquilla, podría alcanzar un 95%”.

Y luego, en contra del supuesto de sabotaje, estaría también el que no parece haber pruebas positivas del hecho: marcas de sierra en la horquilla, declaraciones posteriores de alguien implicado en la acción...

Es curioso que este tipo de pruebas existan para casos que no son “sabotajes” precisamente pero tampoco todo lo contrario.

Uno de estos casos es el del “cable de Anquetil”.

Era el Tour del 63 y sucedió en la subida a La Forclaz.

Cuenta el ya director, Raphael Geminiani, que un deslizamiento de tierras había cortado un tramo de carretera de modo que iba a ser necesario tomar un desvío por una pista sin asfaltar.

La solución era un cambio de bicicleta, lo que estaba prohibido, salvo fuerza mayor.

Así que preparé otra bicicleta con un piñón de veintiseis dientes, adecuada para una subida sin asfaltar y le dije a Anquetil lo que haríamos. Pero necesitábamos un problema mecánico. Así que hice que el problema ocurriera; corté un cable al tiempo que le decía al comisario que estaba mirando: “¿un cable está roto!”. Y así es como, cuando Bahamontes atacó en la Forclaz, dejó a todos, pero no a Anquetil. No en su bicicleta con una multiplicación ligera.

Geminiani confesó libremente haber cortado el cable, pero según él, la culpa fue del que tenía que haberlo detectado y no lo hizo, es decir, del comisario.

Si los cínicos de Grecia supieran que al sr. Geminiani se le califica en nuestros tiempos de “cínico” seguro que se levantarían de su tumba.

Don Raphael lo que tenía era la cara más dura que un saco de piedras.

Y tenemos el caso de la bici de Hector Heusghem en el Tour del 22. Efectuó un cambio de bicicleta “justificado” porque la suya no tenía reparación. Y los comisarios descubrieron que efectivamente no la tenía: era un montón de chatarra resultado de los martillazos de los equipiers de Hector.

Total: una hora de “multa” y el Tour perdido.

Lo que unos no “quieren” otros lo están “deseando”: ¿eh, Firmin?

Como diría Geminiani la “culpa” no es de los comisarios que descubrieron el asunto; la culpa es de los chapuceros que dieron los martillazos: “las cosas hay que hacerlas bien, como por ejemplo cuando yo corté el cable. **Un solo clic**, y ya está”.

Estamos en Niza. Benoit Faure ha ganado la etapa y De Waele es líder.

Salimos para **Grenoble**.

Llevamos ya muchos kilómetros desde que salimos de Niza; o si se quiere desde que salimos de París.

“Charlot” Pelissier sube un cuesta cómodamente agarrado a la mano de un motorista.

Un comisario le pilló. Asunto claro no, lo siguiente. Expulsión.

“Valentino” dirá que sólo quiso saludar al motorista; lo que pasó es que este buen hombre no paraba de darle apretones efusivos una y otra vez. Vamos, un exceso de cariño.

El caso es que hasta que llegaron arriba no pudo soltarse del afectuoso motorista.

A Henri (Desgrange) estas justificaciones le importan un pito.

El Tour es mi carrera, ¿sí o no?

Pues yo decido que Charles (Pelissier) siga en carrera. Punto.

Los directores montan en cólera. O Pelissier se va o se van ellos.

Pero algo les dice que Desgrange no va a ceder. Y ceden ellos, claro...

Pero los ciclistas no están dispuestos a ceder ante tanta arbitrariedad.

El jefe de la revolución es Tonin. La táctica muy simple: reventar la carrera de modo que sólo lleguen a Evian en tiempo poco más de una docena de ciclistas. Una huelga a la japonesa.

Una patada a Desgrange en el culo de Pelissier; de Pelissier y de muchos pobres ciclistas que sufrirán el maremoto.

La idea se filtra a Alcyon en las personas de Leducq y Marcel Bidot, por medio de Piaf, perdón de Moineau.

No olvidemos decir que en Grenoble ganó Rebry y De Waele sigue líder.

Salimos de Grenoble para **Evian**.

Como algún exagerado diría: como primer plato 3000 metros de desnivel entre Grenoble y Galibier. Hombre, no tanto, ni Galibier tiene 3000 metros ni Grenoble está al nivel del mar exactamente.

El caso es que Tonin cumple y lanza su ataque enfurecido.

Pero las cosas no encajan: los Alcyon tienen la carrera neutralizada, casi parada. Usan todos los medios posibles: desde colocarse a rueda hasta poner delante una barrera de ciclistas que impidan materialmente el paso.

Piaf intenta saber que ocurre preguntando a Marcel o a Dedé. Nada: la ley de silencio. Ni Bidot ni Leducq abren la boca.

¿Qué pasa?

Pasa que Leducq se ha levantado por la mañana y ha ido al cuarto de baño. Ha encontrado a De Waele, el líder, arrodillado en el suelo, y con la cabeza entre las rodillas.

Pero eso es lo de menos. El rostro está blanco, no como la tiza, mucho más blanco.

Busca a Ludo Feuillet. Ludo tumba a De Waele en el suelo, todo lo largo que es.

Y espera... Un minuto. Dos minutos.

De Waele abre los ojos. Su tez empieza a teñirse de un leve rosa.

Les reconoce. Pero no sabe dónde está...

Total un desmayo de nada. A cualquier trabajador que le ocurra ni siquiera le mandan a casa. Que descanse media hora y a trabajar.

Pero DeWaele tiene que subir Galibier.

En toda la subida, Leducq u otro Alcyon están siempre a su lado. El líder belga no abre la boca para pronunciar una sola palabra. El compañero que le mira constantemente tampoco dice nada.

Pero en Evian, unos cientos de kilómetros más allá, resulta que De Waele mantiene el liderato.

En cuanto a la etapa la ganó Vervaecke.

Salimos para **Belfort**.

Estamos a 22 de julio. En Bermeo y Elanchove se celebran las Madalenas.

Los ciclistas ya han subido La Faucille.

Y Charles "Charlot" Pelissier, conocido como Valentino, decide celebrar las Madalenas, que por cierto, en Francia también se celebran.

Y se larga con viento fresco. Y lo que es más difícil: se presenta solo en Belfort y por tanto se lleva la etapa.

De Waele sigue líder.

París

El Tour se había terminado en Tarascon, o en Aulos, para ser más preciso.

La casa constructora Alcyon había decidido que el vencedor fuera DeWaele.

Quedaban pequeñas cosas: la lucha entre Pancera y Demuysere; la lucha entre Cardona y Frantz; la victoria de etapa de Benoit Faure...

El cabreo de Desgrange es monumental, pero lo importante es la carrera, el Tour, y tiene que contenerse.

Dirá que, en ausencia del gato (Fontan), el ratón que mejor ha sabido bailar la danza ha sido De Waele.

Volta 1929

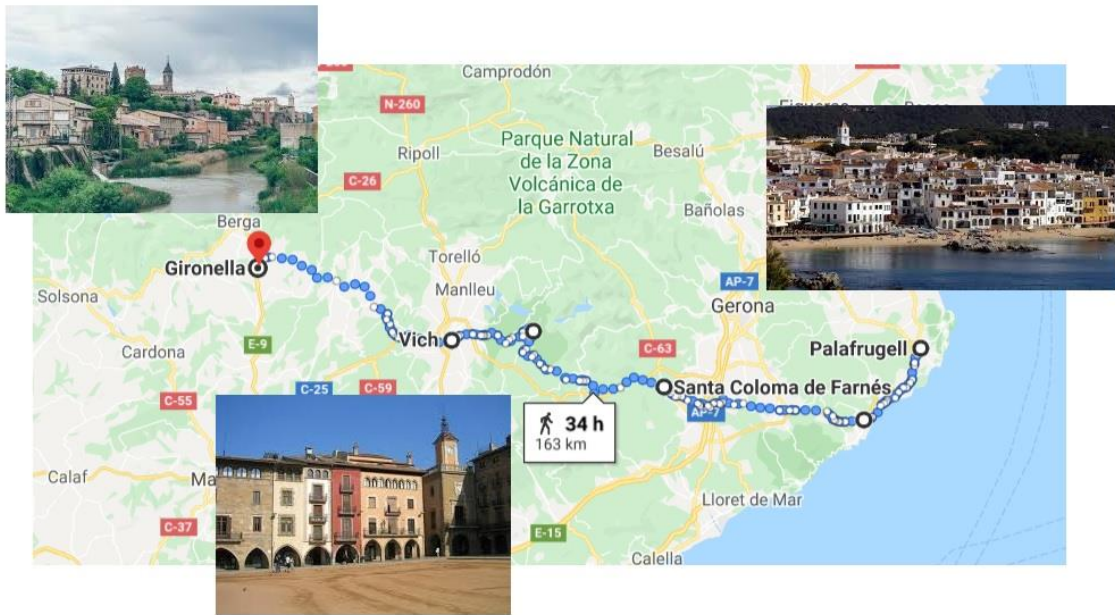
Cañardo, Aerts y Georges Cuvelier deciden trabajar como equipo en la Volta del 29. Y como es natural deciden el puesto de cada uno: Cañardo irá a por la Volta; Aerts a por etapas y Cuvelier será el gregario que ayude a los 2 jefes cuando estén en problemas.

Más o menos, Cañardo sería el rey del ajedrez, Aerts la reina o un alfil y Cuvelier el peón.

El caso es que tras 5 etapas, Aerts ha hecho muy bien su papel: ha ganado 4 de ellas.

Pero también es líder con 3 minutos sobre Cañardo y 5 sobre el italiano Bresciani. Bueno, estas cosas pasan: a veces (no pocas veces) lo programado no se cumple exactamente.

La sexta etapa lleva de Palafrugell a Gironella.



En Sta. Coloma de Farnés ataca Vicente Trueba y corona las Guillerías con un minuto sobre Aerts y Bresciani. A 3 minutos pasa un grupo con Cañardo y Ezquerria.

Por Vich Trueba lleva 2 minutos a un grupo en el que van Aerts y Bresciani y al que se ha incorporado Cañardo.

Tras ser alcanzado Trueba, ataca Cañardo que se presenta en la meta con 6 minutos sobre Ezquerria y 7 sobre el grupo de Trueba, Bresciani y Aerts.

Cañardo, además, ha ganado la Volta.

El periodista Juan Fina del Mundo Deportivo se dirige al público que va a recibir la última etapa de la Volta en Barcelona: pide que aplaudan a los ciclistas, y precisa: que la mejor parte de esos aplausos sean para esos ciclistas oscuros cuyos nombres no aparecen en las crónicas.

Y remata: ***los ases en el sentido de estricta deportividad no los merecen; quizá en el de honradez profesional tampoco.***

Juan Fina se refiere al mucho tiempo que Cañardo ha ganado ante la pasividad del grupo perseguidor: ni Aerts, ni Bresciani, ni Trueba... nadie ha puesto marcha de persecución.

En cuanto a Bresciani se puede entender que no iba a llevar a Aerts hasta Cañardo.

Trueba posiblemente estaba muy cansado por su ataque fallido.

Fina entonces se refiere a Aerts: el belga no ha defendido su liderato.

Bien, Aerts ha entendido que eran Bresciani o Trueba los obligados a trabajar. Evidentemente si Bresciani hubiera trabajado para coger a Cañardo o limitar las pérdidas, Aerts con ponerse a rueda habría mantenido el líder.

Es un asunto repetido cientos de veces. Un ataque en el que figura un compañero del maillot amarillo mientras este se queda en el pelotón.

Por no hablar del caso Loroño Bahamontes en la Vuelta del 57 podemos referirnos al caso Anglade Riviere en el Tour del 60.

En la etapa que lleva a Lorient se escapan Nencini, Junkermann, Adriaensens y Riviere. En el pelotón se queda el maillot amarillo Anglade. Marcel Bidot tiene que decidir y opta por Riviere. El pelotón pierde un cuarto de hora y Anglade el maillot de líder.

Anglade explota y habla de otro “coup de tréfalgar” como el del 59 y echa la culpa a Daniel Dousset, el contratista de criteriums.

Bueno, Bidot adoptó una decisión razonable. En cuanto a Anglade es comprensible su cabreo.

Volviendo a Cataluña y al año 29, parece que la decisión de Aerts es también perfectamente razonable. En cambio, el cabreo de Juan Fina y el poner al público en contra de los “ases” no parece comprensible.

El caso es que Barcelona recibe a Cañardo con una pitada de campeonato. Por mucho que Cañardo intenta lucir su triunfo junto a su camarada Aerts los silbidos no remiten.

Bueno, Cañardo es un hombre tranquilo y piensa que ya volverá el tranvía a meterse en los carriles. Lo intenta otra vez esa misma tarde: como socio del Barça se presenta en el partido que se juega en Las Corts. La pitada se repite.

Bueno, no hay prisa. Demos tiempo al tiempo piensa el navarro. Lo de catalán ya no está tan claro; le habían adoptado con el nombre de Mariá, pero ahora le han desterrado al sur de Italia: en Barcelona Mariá Cañardo pasa a ser conocido como Vito Cañardone.

Pero Juan Fina no se ha quedado conforme. El miércoles siguiente publica un artículo en el Mundo Deportivo encabezado por un dibujo más indicativo que 1000 palabras.



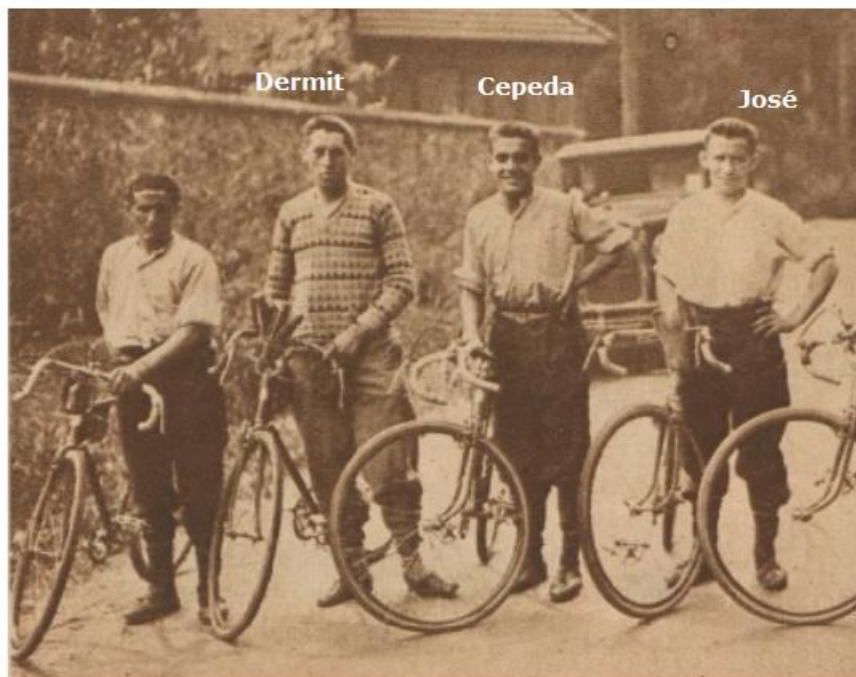
El primer párrafo dice:

No queremos insistir ya acerca del acuerdo que llevó a Mariano Cañardo a obtener el triunfo en esta Vuelta a Cataluña. Creemos que no es preciso, porque todos han acabado ya por reconocerlo. Aun aquellos que entre juegos de pirotecnia o vacuidad hablando de la "fortaleza física y espiritual" del vencedor terminan diciendo que "Cañardo ha ganado muy merecidamente", aun "importándoles muy poco, casi nada, todas las inteligencias que puedan haber existido" y también aquellos que no tienen reparo en firmar que "no pueden hablar de combinas, porque en ningún momento ha pasado por su mente la idea de que los corredores les engañaban" y en cambio, firman por otro lado que "a ellos les dijo Cañardo que estaba de acuerdo con Aerts y Cuvelier".

Tour 1930

Desgrange cierra el paso a las casas constructoras y opta por 5 selecciones nacionales de 8 hombres cada una. Veamos algunos de los seleccionados.

Por España: Cardona, Paco Cepeda y los 2 Trueba mayores, José y Vicente.



Por Francia: Fontan, Leducq, Pelissier, Bidot y los 2 Magne.



Por Bélgica: Aerts, Demuysere y Mertens.

Por Alemania: Adolf Schon.

Por Italia: Binda, Guerra y Pancera.



Tenemos que citar también a dos tenebrosos, el ginebrino Jean Martinet y el turinés Secondo Martinetto, que el año 28 fueron “exterminados” por Desgrange y juraron que no volverían. Pero el Tour tira más que dos carretas. Y no podemos olvidar a Lucien Buysse y a Benoit Faure.

Hagamos un resumen de lo ocurrido entre París y **Les Sables d'Olonne** desde la perspectiva de Charlot Pelissier: ha ganado 2 etapas, ha sido segundo en otras 2 (en Vannes tras el belga Omer Taverne y en Les Sables tras Leducq) y tercero en una (en Dinan, tras Guerra y Binda).

Digamos también que Secondo Martinetto no ha tomado la salida en la tercera etapa.

Sexta etapa. Salimos para **Burdeos**.

En el sprint es Leducq el que va delante.

Le sigue Pelissier que al ceder Dedé se pone en cabeza y gana la etapa aguantando el último esfuerzo de Aerts y Binda.

Pero alguien ha agarrado del maillot a Binda y el italiano presenta reclamación: tiene que dar el nombre del infractor y aunque no esté seguro del todo presume que ha sido Pelissier.

Parece que Pelissier no ha sido y Charles monta en cólera.

Binda no enmienda su acusación: la sostiene.

Y los comisarios deciden dar la victoria a Aerts, es decir, quitársela a Charles. Y Charles anuncia que coge el tren y se vuelve a París.

El equipo nacional francés, el orgullo de Desgrange, anuncia que cogerán el tren con Pelissier. El jefe del movimiento revolucionario es el capitán natural de la selección: un tal Fontan.

Desgrange se reúne con Fontan y Fontan vuelve al hotel con un sobre con francos: es la cantidad que recibe el ganador de una etapa.

Victor hace entrega del dinero a Charles y Valentino lo reparte con los otros 7 "nacionales", incluido Fontan, claro.

Todo arreglado.

Estamos en Pau y salimos para **Luchon**.

Benoit Faure corona Aubisque y Tourmalet.

Pero el tenebroso no está en el trío que se presenta en Luchon: son Leducq, Pierre Magne y Binda.

Para Binda la etapa y para Dedé el amarillo.

Ha abandonado Fontan: los forúnculos han podido con él.

Etapa 10ª. Partimos de Luchon con destino **Perpiñan**

Alfredo Binda corona el Portet d'Aspet, pero se rompe el cierre de la tija del sillín.

Se une al pelotón en el col de Port, pero el cierre vuelve a fallar.

Binda, que ha venido al Tour como un favor personal a Desgrange, se baja de la bicicleta.

Estamos en Saurat, a muy pocos kilómetros de Tarascon y Aulos, donde se bajó Fontan el año anterior.

El sr. Desgrange está contento: la verdad es que pensaba que la Gioconda iba a dejar el Tour mucho antes. Y además se va a ahorrar el dinero que le paga diariamente, ¿o no?

En Perpiñan gana Pelissier y Leducq sigue líder. Vicente Trueba ha sido décimo.

Etapa 16ª. Grenoble **Evian**.

Bajando Galibier el líder Leducq sufre 2 terribles caídas.

Por delante tenemos a Guerra, Benoit Faure, Demuysere y Trueba.

Un cuarto de hora detrás de ellos el equipo de Francia: Dedé, Pelissier, Tonin...

En Albertville han cazado y en Evian se impone Leducq.

Ha abandonado Lucien Buysse. El campeón belga ha venido a demostrar que todavía es el rey de la montaña.... Y esta mañana ha cogido el tren con destino... ¿a un retiro discreto?

Estamos en **París**

Leducq ha ganado el Tour y Charles Pelissier no lleva la cuenta de las etapas que ha ganado.

El alemán Schon termina 10º a casi hora y media de Dedé.

Salvador Cardona es 16º, a 2 horas.

El ginebrino Jean Martinet termina en el puesto número 45, a más de 8 horas.

Volta 1930

Cañardo gana la Volta del 30.

Los catalanes le aplauden como auténticos fanáticos.

Y Cañardo sólo tiene ojos para su pequeña Neus.

Para Cañardo su amor al ciclismo, por muy tremendo que fuera, siempre estuvo por debajo del amor a su familia.

Muchos años más tarde Cañardo coge la dirección técnica del equipo español.

Digamos que encuentra un ciclismo hispano que se mueve, con la regularidad de un péndulo fabricado en La Chaux de Fonds, entre el más absoluto desorden y la anarquía.

Y Cañardo lo deja como el ciclismo europeo más prometedor de los años 50.

Uno de los motivos que le llevaron a renunciar al cargo fue la prioridad de un asunto familiar, la boda de su hija, sobre sus labores de dirección. Y algún ciclista que añoraba el desorden anterior aprovechó para montar el quilombo...

Henri Desgrange

Cada uno puede tener su preferencia particular sobre el ciclismo del primer tercio del siglo XX. Cañardo por ejemplo admiraba a Jaume Janer y cuando corrió como reemplazante el Tour del 28 muchas veces se le aparecía el recuerdo de Janer, y en aquellas carreteras y pensando en las condiciones en que lo hizo Jaume, esa admiración se multiplicaba más y más.

Otros pueden preferir a Victorino Otero.

Otros a Pelissier o a Leducq.

Otros a Philippe Thys o a Leon Scieur o a Frantz.

Y claro, tenemos a Girardengo, o Binda o Petit Breton, o Faber...

Pero buscando un hombre, un nombre, que aglutine el mayor número de votos, quizás nos encontraríamos con Henri Desgrange.

Justo cuando el siglo amanece a Desgrange le ofrecen un regalo: crear un periódico.

Bueno, es un regalo envenenado, en realidad de lo que se trata es de destruir "Le Velo", el periódico de ciclismo que se lee en Francia, el que organiza las grandes carreras...

Vamos a retroceder un poco.

Tenemos el caso Dreyfus. Un capitán francés acusado y condenado por espía. ¿Pruebas? No hacen falta: es judío y sabe alemán. Es cierto que pasa por un patriota lleno de amor a su Francia, pero eso se puede fingir fácilmente.

Bueno, una chapuza de campeonato.

Pero el capitán acaba en la Guayana.

Y entonces surge la reacción: la clase intelectual de Francia se levanta contra la injusticia. Zola, pero también Anatole France, Proust...

Paradójica, y cobardemente, la influyente burguesía judía de Francia, no se compromete en esta lucha. Entienden que sólo pueden conseguir perjudicar su posición individual.

Paradójica, y muy inteligentemente, Dreyfus tampoco participa en esa lucha frontal. El lo que quiere es volver a su amada Francia desde el infierno de la Guayana. Y recuperar su posición en el ejército francés. Y lleva su lucha individual con mesura y acabará consiguiendo su propósito. Y en la primera Guerra Mundial le tendremos defendiendo a su amada patria con el grado de coronel.

Pero paralelamente está el combate sin cuartel entre la justicia militar y la parte dirigida por Zola. Y en ese combate se produce el triunfo, rotundo y claro, de Zola.

Alguien dijo que la justicia militar se parece a la Justicia lo mismo que la música militar a la Música.

Y en ese bloque que llamamos bloque Zola para entendernos en pocas palabras, se integra el periódico Le Velo: el organizador de la Paris Roubaix, de la Paris Brest Paris de 1891...

Y ¿qué piensa la alta burguesía francesa? ¿Qué piensan las clases populares? ¿Qué piensa "Francia"?

Pues Francia piensa, que aun aceptando que se haya cometido una "cierta" injusticia con el capitán, no deja de ser una cosa "accidental" y que lo importante es Francia, lo importante es la patria...

Y Francia va a reaccionar contra el bloque Zola: muchos de los intelectuales que se alinearon con él empiezan a pensar que no actuaron como debían...

Y descendiendo al detalle hay que acabar con ese periódico, Le Velo.

Y tenemos a Desgrange en campaña.

Crea L'Auto-Velo.

Organiza la París Brest París de 1901.

Con cierto descaro y abundante dinero organiza la Burdeos Paris de 1902, después de celebrada la prueba tradicional.

Le Velo se queja a la Justicia civil que le da la razón.

Desgrange tiene que corregir el nombre del diario, que se queda en un escueto L'Auto.

Y los ejemplares de L'Auto no se venden. Y la fuente del dinero se está empezando a secar.

Y entonces tiene una idea genial: crear una prueba por etapas que recorra Francia entera.

Ideas geniales se tienen muchas.

Pero Desgrange va a ir construyendo algo gigantesco a lo largo de los años, atravesando por muchas dificultades, incluida una gran guerra, y en 1935 el Tour ya no es una prueba ciclista, es una institución, la Institución que mejor representa al país, a la patria, a Francia.

André Reuze

En la estación de Coutances, junto a Ville y los Pelissier, no se sentaba sólo Albert Londres, también estaba André Reuze.

Henri, delante de su chocolate o café con leche o lo que fuere, pensaba que le iba a caer encima la “bomba atómica”. Desgrange iba a dirigir contra él toda la artillería pesada que pudiera movilizar.

Y no le preocupaba: su conciencia le decía que había actuado como debía, y que tragar con Los esbirros de Desgrange hubiera sido indigno.

Pero su conciencia también tenía una pequeña queja: había embarcado en el jaleo a Francis y al pobre Ville y sospechaba que también iban a sufrir las represalias y quizás las iban a llevar peor que él mismo.

Y entonces le apareció la luz; no era en relación a Reuze, no; era Albert Londres; y pensó que a aquel pardillo le podía suministrar material contra Desgrange y que aquel pardillo podía lanzar un buen ataque contra el Gran Circo Desgrange y que siempre es mejor un buen ataque que...

Y Francis enseguida se da cuenta de la jugada y sigue a su hermano mayor; y Ville también añade su pequeña colaboración.

Y efectivamente, Londres lanza una de las mayores andanadas que haya sufrido Desgrange.

Pero André Reuze también está allí y toma nota y publica un artículo en el Excelsior que, sin morder el anzuelo ofrecido por Henri, es una cumplida exposición de las palabras de Pelissier y por tanto una cumplida defensa de los hermanos y de Ville.

Después de dos etapas monótonas, esta tercera etapa no fue más agitada; pero nos trajo un golpe dramático: los Pélissiers se fueron temprano esta mañana.

Ya habíamos hecho bastantes kilómetros, y fue alrededor de las 6 de la mañana, justo cuando el pelotón entró en Granville, que escuchamos la noticia.

Como esto suponía un verdadero terremoto en la caravana del Tour de Francia, nos subimos al auto y volvimos 20 kilómetros atrás. Henri y Francis estaban sentados en un cabaret cerca de la estación, y en silencio tomaban su café con leche con Ville, que les había seguido en el abandono. Pensé que encontraría a Henri nervioso como es él a veces; la verdad es que Henri extiende mantequilla en su pan bajo el ojo admirado de una tropa de niños mientras me explica con una sonrisa:

-Ya he tenido bastante con un Reglamento que nunca llegamos a conocer, porque cambia todos los días. No me rebelo contra una ley específica, clara; pero no quiero que se inventen nuevos artículos todas las mañanas para agregarlos a esta ley sin avisarnos, y especialmente no quiero ser tratado como “un forzado”. Puedo ser un ciclista, pero sigo siendo el Sr. Pélissier. Este asunto es estúpido.

-Por la mañana, me pongo 2 maillots, uno encima del otro, debido al frío. Cuando hace calor, me quito uno y lo tiro, porque en principio me deshago de cualquier peso innecesario. Me buscaron jaleo al respecto. Parece, desde esta mañana ... que está prohibido tirar un maillot. Es algo nuevo; no lo sabía. Se me amenaza con una penalización, sin especificar, que se me haría saber en Brest. Abandono. Esta es la tercera vez que me sucede esto en el Tour: Francis sufría de los ojos, regresa a París conmigo; Ville sufre de la rodilla; él también vuelve.

Henri habló por un largo tiempo. Me contó mucho sobre las regulaciones draconianas del Tour y el sufrimiento de los corredores, y lo curioso es que, esta mañana, sólo llevaba un maillot. Por encima, se puso, igual que Francis y Ville, un traje de lona marrón de una pieza para coger el tren. ¡Qué sensación en Coutances cuando los vean pasar así equipados!

Reuze, mas que atacar a Desgrange defiende a los Pelissier.

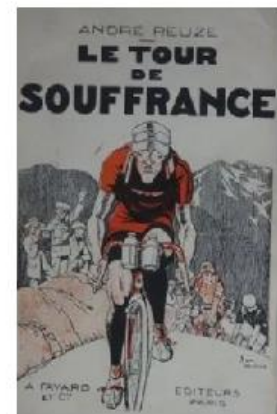
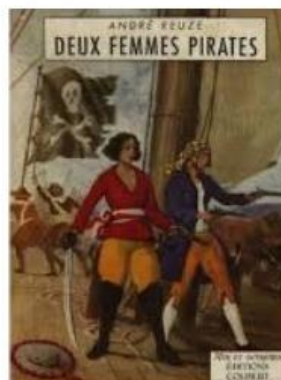
Pone en boca de Henri la mayor de sus quejas: la arbitrariedad; los reglamentos se cambian de un día para otro provocando indefensión en los ciclistas.

Y transcribe la protesta de Henri: **“no somos forzados”; aunque sea un ciclista soy el sr. Pelissier.**

De modo que el término “forzado” que como muchos han explicado, no está en el artículo de Albert Londres, sí esta en el del Excelsior, aunque en forma negativa: **“no soy un forzado; soy el sr. Pelissier”.**

Reuze fue un novelista conocido en su época.

Muchas de sus novelas encajan en la “literatura deportiva” que tanto éxito tuvo en la primera mitad del siglo XX.



Tristan Bernard

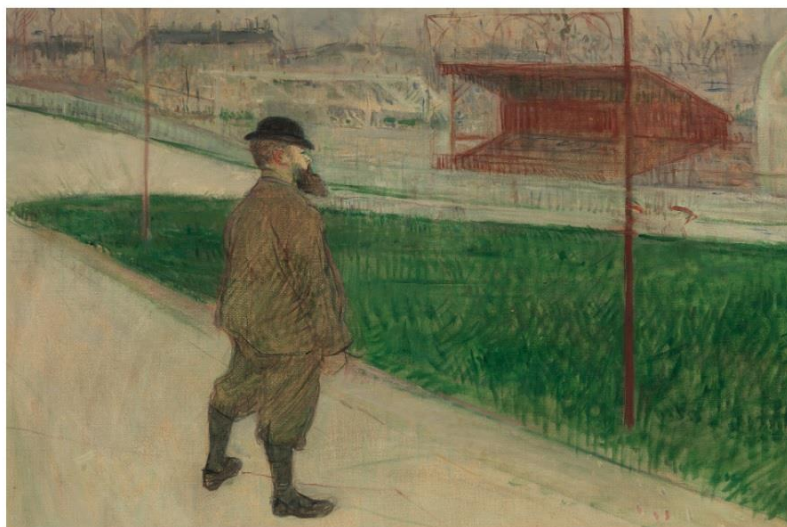
A mitad de camino entre la Primera y la Segunda gran Guerra, este escritor, capaz de coger un soneto de Corneille y duplicar su valor, siguió el Tour del 34 invitado por Desgrange. Nos dejó el libro ***Compagnon du Tour de France***.

Tristan Bernard no es un escritor que se acerca desde fuera al mundillo del Tour. Por el contrario, él fue un gran aficionado a los deportes, singularmente a las carreras de caballos y a las carreras de bicicletas.

En esta foto se le ve sosteniendo la bici de Tonin Magne y escuchando atentamente al campeón francés.



Fue director del velódromo Buffalo. Toulouse Lautrec le retrató sobre el óvalo de Neuilly sur Seine.



Dos citas de Tristan Bernard:

Cuando pasa el Tour de Francia, Francia sale a la puerta.

Aplaudir al deportista es algo maravilloso, no hay sensación que se le pueda comparar. Bueno, sí: abuchearle.

Para terminar, reseñemos los 5 Tours "franceses" de los primeros años 30: dos de Leducq, dos de Magne y uno de Speicher.

Pero Georges Speicher y Dedé son dos parisinos; en cambio Tonin es el campeón de toda Francia: ahí le tenemos "montado" en sus zuecos de madera y soportando un buen montón de kilos de hierba; los soporta él y esa "horquilla" de labrador que tiene que agarrar con las 2 manos.

