
Escapadas

Cincuenta nombres que
definieron el ciclismo de
carretera

Euan Ferguson

Índice

008	Introducción	014	Kirkpatrick Macmillan	076	Marguerite Wilson	144	Jeannie Longo
018	Mark Twain	080	Louison & Jean Bobet	148	Robert Millar		
020	Frances Willard	086	Jacques Anquetil	152	Marco Pantani		
024	James Moore	090	Beryl Burton	156	Wim Vansevenant		
028	George Nellis	092	Tommy Simpson	160	Andrei Kivilev		
030	Constant Huret	096	Dieter Wiedemann	162	Floyd Landis		
032	Paul de Vivie	101	Eddy Merckx	168	Lance Armstrong		
034	Tessie Reynolds	104	Roger de Vlaeminck	172	Sarah Storey		
038	Marshall 'Major' Taylor	108	Francesco Moser	174	David Millar		
042	HG Wells	112	Sean Kelly	178	Bradley Wiggins		
044	Maurice Garin	116	Connie Carpenter- Phinney	182	Nicole Cooke		
048	Alfonsina Strada	120	Bernard Hinault	186	Chris Froome		
054	Henri & Francis Pélissier	126	Luis Herrera	192	Marianne Vos		
062	Ottavio Bottecchia	128	Laurent Fignon	196	Peter Sloterdijk		
066	Alfredo Binda	132	Greg Lemond	202	Índice onomástico		
068	Gino Bartali	136	Miguel Indurain	205	Bibliografía		
072	Fausto Coppi	140	Graeme Obree	206	Créditos fotográficos		
				206	Agradecimientos		



Introducción

«La bicicleta es el medio de transporte más civilizado conocido por el ser humano. Mientras que otros métodos de transporte se vuelven cada día más dantescos, solo la bicicleta mantiene su pureza».

Iris Murdoch, en *The Red and the Green*

A la frase anteriormente citada podríamos añadir que no solo es el medio de transporte más civilizado, sino que es el mejor diseñado, el cenit de la invención humana. Dejando de lado los mínimos avances que han sido adaptados a su diseño a lo largo de los tiempos, es una máquina imposible de mejorar. Resulta un medio de transporte mucho más eficiente que aquel con el que nacemos.

La bicicleta no nació de la noche a la mañana, pero hay acuerdo en que las primeras fueron una evolución de los «caballitos de madera» que aparecieron en la Europa de principios del siglo diecinueve, que a su vez estaban inspirados en la *laufmaschine* (máquina andante) que inventó Karl Drais en Alemania, y que apenas era un cuadro de madera que incluía un asiento y ruedas, al que

el «ciclista» impulsaba con sus propios pies; siempre era mejor que caminar. Esto inspiró a ingenieros de toda Europa a evolucionar la idea, por decirlo de alguna manera, y a lo largo del siglo XIX la bicicleta comenzó a adquirir una forma más familiar, incorporando el manillar direccionable, los frenos y el sillín, hasta llegar al componente de mayor eficiencia de todos, unos pedales sobre unas bielas. Los neumáticos hicieron más cómodas las ruedas, y el liviano acero reemplazó al hierro forjado. Pasó de ser una curiosidad a convertirse en punta de lanza de la ingeniería, y de ahí pasó a ser un nuevo medio de transporte verdaderamente democrático.

Durante un par de delirantes –y por fortuna breves– décadas, los diseñadores de bicicletas respondieron a la demanda de una velocidad superior montando ruedas



de mayor tamaño. Si nos atenemos a la mecánica el concepto era exitoso, y durante la era de los velocípedos el ciclismo se convirtió en un pasatiempo mucho más veloz y peligroso. La configuración de rueda pequeña junto a rueda grande con que contaban estas bicicletas (conocidas también como «ordinarias», para mayor confusión) era necesaria porque la fuerza pasaba

directamente de las bielas al buje de la rueda sin necesidad de cadena que transmitiera dicha fuerza. Se experimentó con otros diseños, como el triciclo y el cuatriciclo, que se movía gracias a grandes palancas. No fue hasta que surgió la idea de que una cadena conectara dos anillas dentadas situadas en las bielas de los pedales y el buje que se adoptó el acertado nombre de «bicicleta de

seguridad», volviendo a tener ambas ruedas el mismo diámetro una vez más. ¡Había regresado la cordura!

La bicicleta moderna no queda tan lejos de sus venerables ancestros del siglo veinte, por mucha fibra de carbono, aerodinámica mejorada y alta tecnología con la que cuente. Los pioneros de las carreras de principios del siglo XX serían

Página anterior
El gran Fausto Coppi,
«Il Campionissimo»,
corona el Col du
Galibier durante el Tour
de Francia de 1952.
Fue uno de los ciclistas
con mayor talento
natural que haya visto
este deporte.

Contraria
El italiano Ottavio
Bottecchia se acerca
al belga Lucien
Buisse durante el
Tour de Francia de
1925. Bottecchia sería
el vencedor, pero
moriría dos años más
tarde en extrañas
circunstancias.



capaces de manejar las bicicletas de hoy en día sin precisar apenas instrucción. Pero, aunque la ratio de progreso haya decaído durante los últimos cien años, la forma de usarla sí que se ha diversificado, haciendo mucho más interesante, si cabe, su historia.

Hay bicicletas pensadas para los difíciles senderos de la montaña, otras para hacer trucos, las hay plegables y otras no hacen más que dar vueltas sin parar en los velódromos. Incluso algunas sufren cierta crisis de identidad y reciben el nombre de híbridas. Pero la forma más pura de montarlas es sobre una carretera. Desde la puerta de casa de cada uno de ustedes las carreteras se expanden en todas direcciones. Atraviesan campos y bosques, corren junto a ríos y océanos.

Tienen tramos llanos y tramos de montaña; y curvas, también. No cierran cuando llueve y siguen en el mismo lugar cuando luce el sol. Según el dicho «las carreteras no se hicieron para los coches», cuando parecía que los ferrocarriles ganaban la batalla para transportarnos de un lugar a otro, fueron los ciclistas quienes lucharon por contar con mejores superficies que atravesaran sus campos. Hoy en día, tanto aquellos que las usan para ir y venir del trabajo, como los cicloturistas o los profesionales, todos, reciben el nombre de ciclistas.

La repetitiva idiosincrasia del acto de girar los pedales le concede a la mente la posibilidad de liberarse, haciendo de la bicicleta el lugar perfecto en el que concentrarse, o simplemente olvidarse

de todo. La bicicleta posibilita viajar de manera asequible tanto lejos como cerca. Es el anhelo de aquellos individualistas que desean alejarse del resto del mundo, o de aquellos más sociables que buscan compañía sobre dos ruedas. El comediante escocés Billy Connolly decía que los ciclistas son «misántropos sociales». Durante décadas, el ciclismo ha acogido en su seno a gran cantidad de anacoretas deseosos de aislarse aún más.

La historia del ciclismo no queda circunscrita solo al transporte. Está ligada a los derechos civiles, al movimiento sufragista, a la guerra y a la paz, a la felicidad y al sufrimiento, a la naturaleza, a la política, el amor y el odio, a la vida y la muerte. Muchas más muertes de las

que uno se esperaría, y muchas más sustancias prohibidas también. Siendo una ocupación que presume de ofrecerle a sus participantes aire puro, beneficios para la salud y alegrías para el ánimo, demasiados ciclistas han recurrido a la ayuda de la química para afrontar la exigencia de un largo y duro esfuerzo sobre una bicicleta.

A pesar de que la mayoría de las personas que se suben a un sillín lo hacen por puro placer, diversión o simple necesidad, las bicicletas se han usado desde su propia invención para satisfacer nuestras ansias competitivas. Sería imposible contar la historia del ciclismo de carretera sin ahondar en la competición. La práctica deportiva se ha convertido en la manera más popular de usar una bicicleta. Mientras que los primeros ciclistas ilustres

eran pioneros, excéntricos o inventores, desde hace mucho tiempo los ciclistas más notables han sido deportistas. Pero todo ciclista es un héroe, en su justa medida. Tomen el ejemplo de George Nellis, reportero de Nueva York que alcanzó la Costa Oeste en 1887 sobre un velocípedo porque dicha costa estaba allí y... porque podía hacerlo. O miren a Maurice Garin, que venció la primera edición del Tour de Francia en 1903, pero al que arrebataron su segunda victoria un año después porque tomó un tren para acortar una etapa. O piensen en Eddy Merckx, el mejor ciclista que el mundo haya visto jamás; o en Marguerite Wilson, quien pulverizó récords sobre todo tipo de bicicletas en la Inglaterra de los años 40; o Nicole Cooke, incapaz de aceptar que no se tomase a las mujeres que montaban en

bicicleta tan en serio como se tomaba a los hombres.

Este libro narra una historia alternativa del ciclismo en ruta, y lo hace a través de aquellas personas que lo convirtieron en lo que es hoy en día. Porque quien de verdad hace grande al ciclismo es la gente. Sin nadie que las monte, las bicicletas no son más que frías piezas inanes ensambladas entre sí. Son los ciclistas quienes les insuflan vida. Pero este libro no busca ser un salón de la fama, ni un compendio de estrellas deportivas. Algunos de los ciclistas que aquí aparecen son vencedores, otros son genios, y otros son grandes estrellas. Pero también tienen su hueco personas normales y corrientes que alguna vez acometieron proezas sobre una bicicleta. Como todos podemos conseguir con solo subirnos a una y escaparnos.



Contraria
Henri Pélissier asciende los Alpes entre Grenoble y Ginebra en el Tour de Francia de 1914. Llegaría en segunda posición en esa decimoprimer etapa que cubría 325 kms, y segundo en la general.

Izquierda
Típica salida de un club británico en 1948. Desde el nacimiento de la bicicleta, los clubes locales han facilitado la sociabilidad, el ejercicio y la sensación de libertad.

Página siguiente
El pelotón moderno asciende al Col du Galibier durante la decimoséptima etapa del Tour de Francia de 2008. El español Carlos Sastre, quien acabaría venciendo en esa edición del Tour, se adjudicaría la etapa.



Kirkpatrick Macmillan

1812-1878

«[Su velocípedo] parecía precisar de un esfuerzo mayor que la recompensa que otorgaba gracias al aumento de velocidad. Este invento no conseguirá desbancar al ferrocarril».

Glasgow Argus, junio de 1842

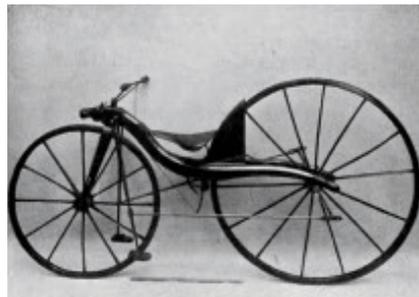
Para ser una máquina con una base tan sencilla, el origen de la bicicleta estuvo repleto de frustraciones. Cualquier persona de comienzos de la época victoriana con un mínimo de ingenio podía construir todas sus piezas básicas; y aún así, los primeros velocípedos resultaban extraños en el mejor de los casos y ridículos en el peor: artilugios que había que empujar, poco más que una silla sobre ruedas, o jaulas sobredimensionadas de metal forjado con ruedas. Muchos de los primeros vehículos de tracción humana eran franceses (puede que esta sea la razón por la que los franceses sienten tal pasión por las bicicletas hoy en día), pero parecían ignorar a propósito esos principios físicos y

mecánicos básicos que hacen de la bicicleta moderna una pieza de ingeniería tan sencilla.

Kirkpatrick Macmillan era un herrero escocés del pueblo de Courthill, Dumfriesshire, y alrededor de 1840, desconociendo aparentemente las primeras versiones que ya se veían en Europa, construyó la primera máquina de dos ruedas que podía ser propulsada sin apoyar los pies sobre la tierra. La máquina de Macmillan tenía el cuadro y las ruedas de madera, igual que una carreta. La impulsaban dos pedales en bielas alternas que se conectaban al buje trasero.

Subido a su ingenio recorrió los 110 kms que lo separaban de Glasgow, seguramente la mayor distancia cubierta hasta entonces





La bicicleta Kirkpatrick, 1839



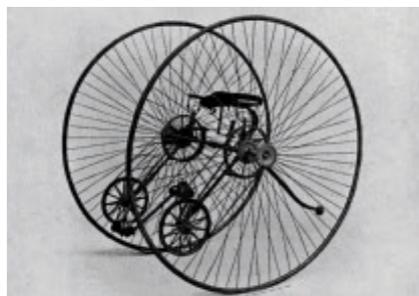
Bicicleta Phantom, 1869



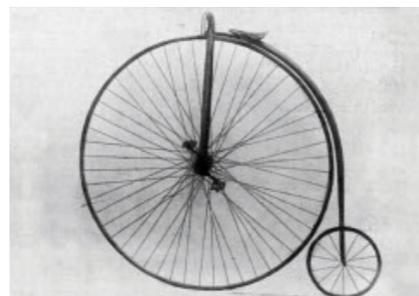
Biciclette, 1879



Bicicleta Kangaroo, 1885

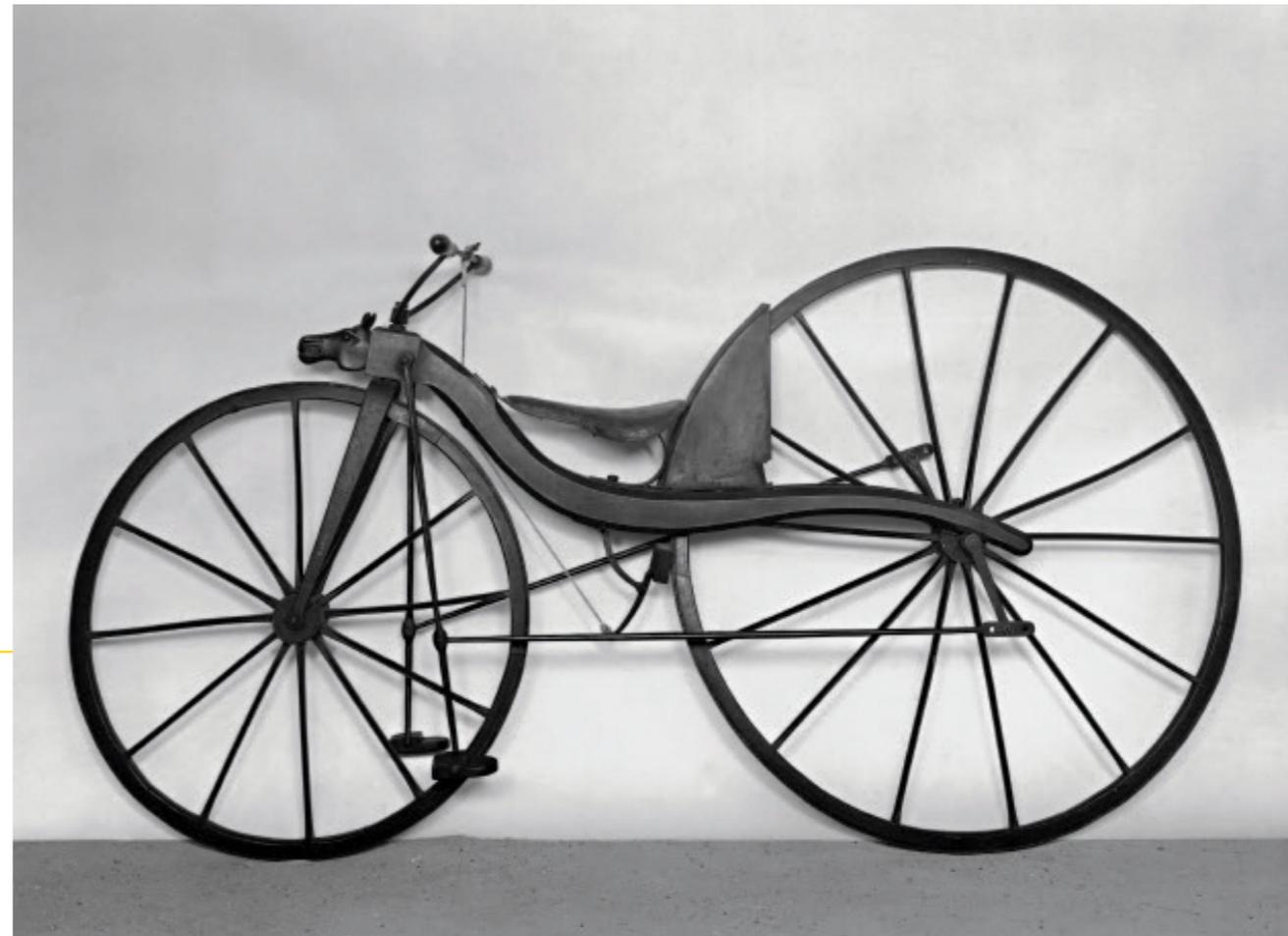


Diciclo Otto, 1881



Rudge, 1884

016



017

Arriba
Ilustración de la
*Historia de la nación
británica, Volumen IV,*
por Walter Hutchinson,
1923, ilustrando
la evolución de la
bicicleta a lo largo del
siglo diecinueve.

Página anterior
El herrero y
constructor de
bicicletas aficionado
Kirkpatrick Macmillan
junto a sus hijos, Mary
y John, en 1860.



Arriba
Reproducción
victoriana tardía
de una bicicleta
Kirkpatrick, propiedad
del Museo de la
Ciencia de Londres.
Se parece a una
bicicleta, y también
parece bastante
incómoda y difícil de
montar.

Contraria
Courthill Smithy en el
pequeño pueblo del
sudoeste escocés
en el que Kirkpatrick
Macmillan inventó su
bicicleta, 1945.

sobre un artilugio semejante y atropelló a un niño que salió de entre una multitud de curiosos y mirones. Puede que la ausencia de un freno causara el incidente. Macmillan fue llevado ante el juez y condenado, pero el mismísimo sheriff corrió con la multa de cinco chelines impuesta, a condición de que le permitiera probar aquella creación extraordinaria. Por supuesto, era una bicicleta. O eso cuenta la historia. Como otros inventos, la bicicleta ha ido evolucionando hasta llegar a su forma definitiva. A otros hombres imaginativos les habría encantado que se los considerase los artífices de esta creación tan maravillosa. Paul de Vivie, periodista francés

especializado en ciclismo, escribió que «cuando una idea flota en el ambiente, acaba germinando en muchas mentes».

Históricamente se ha considerado a los escoceses como un pueblo ingenioso, y gustan de reclamar la autoría de grandes inventos, así que otorguémosle a Macmillan el beneficio de la duda y añadamos su velocípedo a una lista, acompañado de la llanta neumática de John Boyd Dunlop, las mejoras en la superficie de los caminos de John Loudon McAdams en la década de 1810, y la jeringuilla hipodérmica de Alexander Wood, para bien y para mal, los tres acabarían teniendo una profunda influencia en la historia del ciclismo.

Mark Twain

1835-1910

«Compre una bicicleta. Si sobrevive, jamás se arrepentirá».
Mark Twain

Puede que el primer medio de transporte que ustedes asociarían con el legendario escritor de Missouri sea el vapor de ruedas, pero resulta menos conocido el hecho de que Mark Twain abrazó la bicicleta en el crepúsculo de su vida, convirtiéndose en todo un apasionado defensor de los beneficios que aporta. Sin embargo, y de acuerdo a su naturaleza sardónica, tampoco negaba los peligros e inconvenientes que acarrea. Porque eran máquinas muy peligrosas. Twain adquirió su bicicleta a comienzos de la década de 1880, cuando el velocípedo era el vehículo de moda. En un ensayo publicado de manera póstuma, *Domando el biciclo*, nos da una idea de lo poco apropiada que es la expresión «es

como montar en bicicleta». Solo subirse a estos artilugios era todo un reto.

«Se hace así: utilizan su pie derecho para impulsarse desde detrás de la máquina mientras apoyan el otro sobre el estribo, sujetando con sus manos el timón. En el momento oportuno, se alzan sobre el estribo extendiendo la pierna izquierda, elevan la otra en un movimiento circular sin radio definido, apoyan el estómago contra la parte trasera del sillín, y acto seguido se estrellan contra el suelo. Será por el lado izquierdo, será por el derecho, pero lo que es seguro es que se estrellarán».

Al decir «timón», Twain se refiere al «manillar», pero lo cierto es que consigue que manejar una bicicleta parezca tan complicado



Arriba
Mark Twain, 1865, en un medio de transporte más relajado del que adoptaría más tarde cuando se compró un velocípedo. Por desgracia se desconoce la existencia de imágenes de Twain y su bicicleta.

como virar un vapor de ruedas. Necesitó doce horas de aprendizaje hasta que se sintió con la seguridad necesaria como para montar solo. Y tras esas horas, necesitaría muchas más de ir dando tumbos, golpearse, irse contra el suelo, resoplar y perder el resuello hasta llegar a ser medianamente competente. Si hay una inversión que considera fundamental para el novato es acudir a un maestro; y adquirir «extracto de Pond» —una cura para heridas y hematomas—.

En la América de 1880 Twain representaba a una minoría con los arrestos suficientes como para adoptar el velocípedo, y abogar por los beneficios que ofrecía. La mayoría de la población los consideraba extremadamente peligrosos, una moda

pasajera con la que divertirse al contemplarla desde una distancia prudencial. Durante los últimos doscientos años, los Estados Unidos han sido testigos de varios auges y declives en la popularidad de la bicicleta y el ciclismo. Tal vez si ese ensayo hubiera visto la luz antes, habría contribuido a uno más. Pero, por muy anticuada que pueda sonar la descripción que Twain hace de su vieja bicicleta, lo que siempre será relevante es la libertad de la que disfrutaban aquellos que salen a la carretera, y lo excitante de la combinación de la velocidad y el esfuerzo. «Comencé a salir a solas, en busca de aventuras», escribe. «Pero lo cierto es que no hay que buscarlas — eso es poco más que una frase hecha —, son ellas quienes le encuentran a uno».