

¡BICI! ¡TORO!

¡BICI! ¡TORO!

Relato del viaje
París–Madrid en bicicleta 1893

por

ÉDOUARD DE PERRODIL



INTERfolio

Édouard de Perrodil



Henri Farman



NOTA DEL EDITOR

*«Cuando el hombre se siente feliz, olvida.
Sólo el sufrimiento permanecerá grabado
en su imaginación y durará en el tiempo»*

ÉDOUARD DE PERRODIL

Antes de que *Vélo! Toro!*¹ cayera en nuestras manos estábamos convencidos de que un viaje de siete días no podía proporcionar material para un libro.

Nuestra mente, influenciada, tal vez, por las hazañas que contienen el resto de nuestros libros, nos había jugado una mala pasada al forzarnos a contemplar los días desde nuestra limitada perspectiva del siglo XXI. Al fin y al cabo, en el año 1893, la Revolución Industrial ya había sido

1 *Título original de ¡Bici! ¡Toro!*

bautizada con su nombre y la inminencia del paroxismo mecánico de la *Belle Époque* había comenzado a reducir las distancias terrestres entre los países; así que una semana fuera de casa pedaleado por Europa se nos antojaba infructuosa desde el punto de vista narrativo.

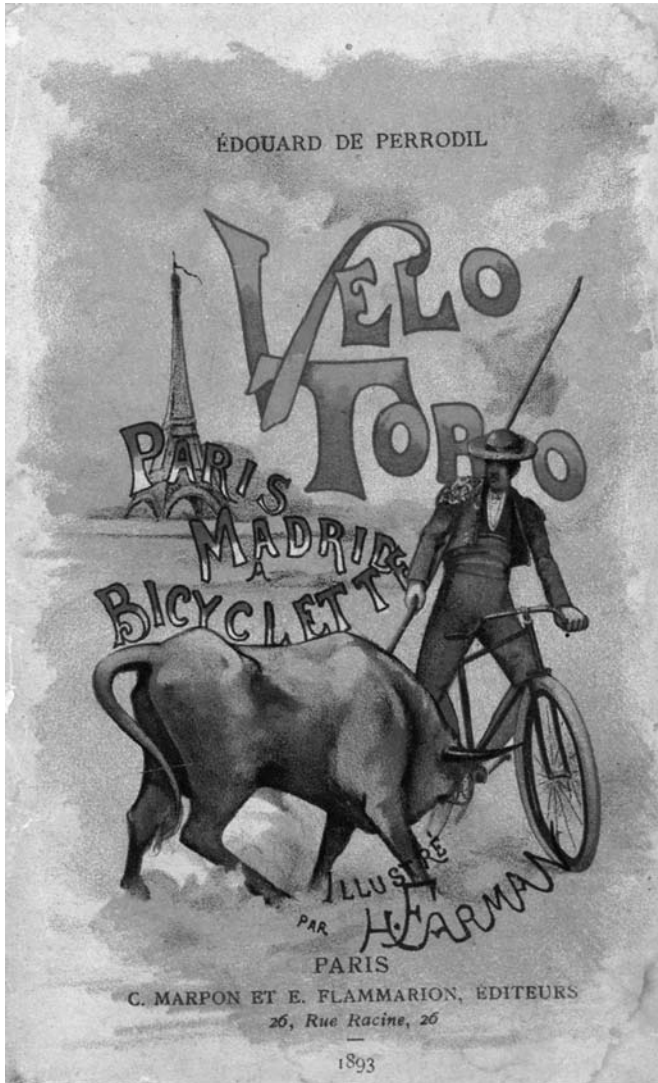
Sin embargo, tan pronto De Perrodil se presenta, junto con Farman, como los héroes de este delirio atlético-viajero, uno queda prendado del carácter tenaz e incombustible de estos modernos aventureros de la carretera.

Y, tan pronto como se produce la salida y da comienzo el pedaleo, la prosa brillante y aguda del relato, no solamente habla por sí sola, sino que compone un drama que no lo es y una épica moderna de estilo buslesco y antiheroico. Para Interfolio ha sido irresistible, no hemos podido vencer la tentación de ofrecer este texto tan singular al público de los países de habla hispana.

No cabe duda de que Perrodil fue el inventor del género, caso de existir (en Francia se dice *auteurs pédaleurs*), y que se especializó en este tipo de periplo emparentado con los récords deportivos.

Maurice Martin, director de *Véloce-Sport* (donde trabajó De Perrodil como redactor), define tres tipos de ciclistas de grandes distancias:

«Primero, el "come caminos", que pedalea sin ver nada, es una especie de deportista venido a menos, un *enfant terrible* e inconsciente que profana los dominios del turismo; en segundo lugar está el "turista puro", que rueda a su ritmo y considera la bicicleta como un instru-



Cubierta de la primera edición ilustrada por Henri Farman

mento al servicio de su viaje; y, por último, está el "turista veloz", al que le tienta conciliar turismo y velocidad²».

De Perrodil pertenece a este último grupo: París-Madrid, París-Viena, París-Burdeos, el récord de una hora sobre pista cubierta... París-Marsella ida y vuelta, cualquier idea sirve, ¡bastaba conseguirlo para detentar el récord mundial! ¿Acaso no era De Perrodil el primero en intentarlo?

Édouard Casimir Marie Gros de Perrodil, nació en noviembre de 1860. En 1893, la bicicleta comenzaba a tomar el molde que conocemos actualmente y, sin embargo, De Perrodil parece ya formar parte de la edad de oro del ciclismo. Amaba la bicicleta y compartió su pasión por ella desde las tribunas periodísticas de *Moniteur Universel*, *Le Petit Journal* y *Le Figaro*. Pero pese a sus hazañas no emergió su ego, sino su amor al deporte del ciclismo.

Probablemente, hablando de Édouard de Perrodil estaremos hablando de los inicios del cicloturismo, esa disciplina que parece haber nacido una vez que se ha relacionado la bicicleta con el ocio y que, sin embargo, ya existía a finales del siglo XIX cuando el incansable Édouard, a la edad de 33 años, se metía entre pecho y espalda jornadas de diecinueve horas y media de pedaleo sobre una máquina de más de doce kilos.

2 *Maurice Martin, Voyage de Bordeaux a Paris par trois vélocipédistes, 1890*

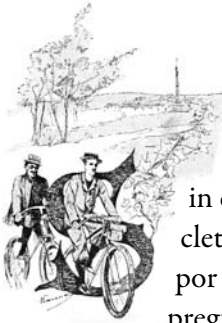
Su *partenaire*, el impetuoso Henri Farman, cuyo destino quedaría ligado a la navegación aérea, aún desconocía su futuro. Colgó su bicicleta Gladiator y se dejó atrapar por la mecánica y la ingeniería. Batió numerosos récords aéreos y acabó diseñando el primer avión para transporte de personas, el *Goliat*, con él que inauguró la primera línea de vuelo de pasajeros en 1919 entre París y Londres.

De Perrodil y Farman son dos ejemplos claros de una idea que viene siempre a la cabeza: vivir comenzado el siglo XX debió de ser tan fascinante que escapa a nuestra imaginación.

Por último, nada más queríamos pedir un favor al lector que practique este deporte. Puesto que la ruta ideada por De Perrodil entre París y Madrid tuvo muchos adeptos en la época y fue seguida por muchos de ellos, nos encantaría saber si algún lector quiere emular los pasos de Farman y De Perrodil. Si es así, no olviden avisarnos. Estaremos encantados de conocer su experiencia ciento veinte años después.



Unas palabras de explicación



in duda, los destinos de un gran viaje en bicicleta pueden ser innumerables. Esa es la razón por la que me han hecho muchas veces esta pregunta: «¿Por qué ha elegido Madrid como destino de su excursión? ¿Por qué el recorrido París-Madrid y no París-Roma o París-Viena?».

Está claro que hubiera podido contestar con otra pregunta: «¿Por qué París-Viena o París-Roma y no París-Madrid?».

Pero no lo hice porque al elegir Madrid como destino de mi

viaje tenía mis razones. Helas aquí, son sencillas y no encierran ningún misterio.

Para empezar, siempre he sentido una viva simpatía por los españoles, ese pueblo hermano; una simpatía que han experimentado muchos escritores franceses, a los que España ha inspirado muchas obras maestras de nuestra literatura.

En segundo lugar, yo había visitado ya una parte de España, y lo que había visto me inspiró un vivo deseo de conocer más. De otro lado –y esta circunstancia ha sido seguramente la más determinante–, conozco el idioma lo suficiente como para entender y hacerme entender con facilidad.

Además, la distancia, mil cuatrocientos cuarenta kilómetros, aun siendo considerable, no me parecía exagerada para una interesante excursión, y sí muy adecuada desde el punto de vista deportivo para intentar batir una estuenda marca.

Para terminar con esta «exposición de motivos», me voy a permitir transcribir aquí el artículo firmado por Maurice Lombard, que apareció en el *Véloce-Sport* de Burdeos poco después de anunciarse este viaje París-Madrid, y en el que se incluye la entrevista que me hizo este redactor:

Nuestro compañero Édouard de Perrodil, del Petit Journal y del Vélo, que el pasado año realizó el magnífico viaje París-Marsella-Burdeos-París, se propone este año establecer una marca entre París y Madrid. Édouard de Perrodil irá acompañado de su amigo Farman, el joven y brillante corredor conocido de todos.

Ayer nos encontramos con nuestro compañero y le hemos preguntado sobre su proyecto:

—Pues, fíjese, tenía la idea de hacer el viaje de París a Madrid incluso antes que el viaje a Marsella. Diferentes circunstancias me impidieron hacerlo, pero este año me he decidido; pase lo que pase, lo haré, y lo haré con mi amigo Farman, un compañero de viaje que me seduce enormemente.

—¿Se lo plantean como una simple excursión o con el propósito de establecer un récord?

—¡Un récord, un récord, desde luego! Puesto que nadie ha hecho ese recorrido, estableceremos un récord. Pienso hacer una media de doscientos kilómetros diarios. Saldremos de París un domingo para llegar a Madrid el domingo siguiente; una distancia de mil quinientos kilómetros aproximadamente. Calculo que estaremos a eso de las seis de la tarde ante el Palacio Real. Dirá usted que doscientos kilómetros diarios tampoco es una gran marca, pero yo le aseguro que es sensacional, teniendo en cuenta las circunstancias que nos podrían hacer perder tiempo, como las carreteras de España, sobre todo las del norte.

—¿Tienen ustedes previsto pasar por San Sebastián, Burgos, Valladolid?

—Por Burgos, sí; por Valladolid, no creo. Cogemos probablemente el camino de Aranda, Somosierra, Buitrago, Alcobendas y Madrid, una ruta más directa.

Se diría que en este punto nuestro compañero Édouard de Perrodil, que según parece es un entusiasta

de España, se ve ya sobre su máquina, porque se embala, y nosotros le dejamos ir.

—Sí, la ruta es más directa... Pero qué importa la ruta..., estaremos en España, en esa España poética, bajo un cielo siempre radiante. Atravesaremos las interminables y pintorescas estribaciones de los Pirineos, y nos parecerá escuchar los atronadores sonidos de las trompas de las huestes de Rolando. Después de pasar las provincias vascas, atravesaremos toda Castilla la Vieja, donde Napoleón fulminó a los ejércitos español y portugués, a los que los generales franceses no pudieron vencer sino con un tremendo esfuerzo... Todo, todo... Las sensaciones... esa sensación tan espectacular cuando, al llegar a las cimas del Guadarrama, enseñe a mi querido compañero Farman, ese campeón de todos los velódromos, ese otro velódromo gigantesco, ese circuito de trescientos mil metros que forma en toda la parte norte la cadena del Guadarrama, y, abajo, muy abajo, perdido en los vapores grisáceos del horizonte, bajo un cielo de un azul de Prusia, Madrid, la divina ciudad.

En este momento nosotros queremos meter baza. Imposible. Édouard de Perrodil no para.

—Y después el descenso a la planicie de Madrid. ¡Qué carrera, amigo mío! Al llegar allí, nos encontraremos con un montón de ciclistas madrileños. ¡En Madrid, la ciudad donde en verano uno no se encuentra ni con agua en el Manzanares!... ¡Qué recorrido por la Puerta del Sol, por la calle de Alcalá y el Prado!

Le he prometido a Farman que vendrán a dar fe de nuestra hazaña veinte mil espectadores.

Queremos parar a nuestro compañero, pero, decididamente, es imposible. Al final, termina citando a Luis XIV:

–Sí, sí. Le digo que ese bromista de Luis XIV debía de estar pensando en la bicicleta cuando decía aquello de que no había Pirineos. ¡Pero, ah, aún no había quien la hubiera inventado!

Todos aquellos que han seguido paso a paso, a lo largo de los días, nuestro recorrido hasta el final saben hasta qué punto todo cuanto anticipé se ha convertido en realidad. Doscientos kilómetros diarios, esa es la media que hemos hecho, a pesar de las dificultades sin número, de los elementos adversos que se desataron contra nosotros, del rodeo dado al pasar por Valladolid y de otros obstáculos.

Había previsto nuestra llegada a Madrid el domingo dos de julio a las seis de la tarde, y eran las siete menos diez cuando alcanzamos las afueras de la ciudad. De forma que, teniendo en cuenta el recorrido –una semana y mil cuatrocientos cuarenta kilómetros– hemos sido más que puntuales, sólo con cincuenta minutos de retraso. No se puede dejar de resaltar este hecho, que ha de llenar de orgullo a cualquier corredor obligado a conocer y prever los mil retrasos imprevistos que acechan al ciclista en las grandes rutas.

En fin, prometí a mi amigo Farman la asistencia de todos los ciclistas madrileños y de veinte mil espectadores aplau-

diendo nuestra llegada. Y todos los ciclistas estaban en sus puestos; en cuanto a los espectadores, bueno, mi previsión se quedó corta: no eran veinte mil sino cien mil los espectadores que acudieron a vernos el día de esta memorable llegada.

Debo señalar que, tal y como se decía en la entrevista anteriormente transcrita, el itinerario debía pasar por Aranda. No obstante, multitud de cartas que me llegaron de España me hicieron cambiar de opinión poco después, y me decidí a hacer la ruta por Valladolid, aunque por este camino hubiera ciento cincuenta kilómetros más; pero es que por Aranda, según me escribieron entonces, el piso era impracticable. Parece que, según se me ha dicho después, no era para tanto. Sea como sea, ha sido la ruta de Valladolid la que hemos seguido.

Me tengo que detener un poco más en el aspecto deportivo de nuestro viaje. Hay que tener claro que se trataba de batir un récord. En este sentido y ante algunas críticas que se hicieron desde el mundo del ciclismo, me creí en la obligación, antes de salir, de responder a estas por medio de un artículo publicado en *Velo* que tenía por título «Unas palabras de explicación». Puesto que este capítulo está consagrado a las *aclaraciones*, no encontraría mejor manera de hacerlas que citarlas aquí en su totalidad:

Unos pocos días más y estaremos a las puertas de este récord París-Madrid que Farman y yo, después de prepararnos durante cinco meses, hemos decidido intentar. Después de hacer pública esta noticia entre los aficionados

al ciclismo, me han llegado algunas críticas a las que debo responder con algunas palabras de explicación. Estas críticas pueden resumirse en lo siguiente: «Usted ha dicho que pretende batir un récord. Pero no; eso no es un récord, sino un viaje largo. No se trata de un récord serio, propiamente dicho, puesto que es seguro que podrá ser batido cuando se quiera. Supongamos que tal o cual corredor de primera fila se pone a la tarea seriamente. Batirá con facilidad su tiempo, ¿no es así?».

Tal es, en resumen, la crítica que se me ha formulado. Y he aquí mi respuesta:

El día que decidí subirme a la bicicleta para ir de París a Madrid y cuando le pedí a mi amigo Farman que fuera mi acompañante, entonces, en efecto, se trataba de un simple viaje, con numerosas paradas e, incluso, demorándonos en algunas ciudades.

Después, a medida que pasaban los días, como consecuencia de esta pasión por la velocidad que muerde en el corazón de todo ciclista, decidimos seguir y seguir, y llegar, lo más deprisa posible, a Madrid. Pero, entonces, ¿qué significado tiene un viaje realizado en semejantes condiciones? ¿Qué sentido encierra desde el punto de vista deportivo? Por otro lado, si hemos decidido ir rápido, ¿qué aguijón no nos servirá de acicate a seguir así en los momentos de lasitud?

Así que, tras arremolinarse en mi caletre todas estas reflexiones, me reuní con mi futuro compañero y le hice partícipe de estas ideas, con las que estuvo de acuerdo punto por punto:

–Amigo, no se trata de ningún paseo, sino de un récord, un récord oficial, durante el cual nos someteremos a controles y a la homologación de la Unión Velocipédica de Francia. En estas condiciones, avanzaremos hasta quedarnos sin aliento.

Y aún he de añadir, para terminar:

¿Se dice que no es un récord serio? Muy al contrario, lo será, y de los grandes. Para empezar, lo haremos en unas etapas que, sin duda, pueden batirse, pero no sin esfuerzo, os lo aseguro. Además, habremos puesto las bases de futuras marcas desde el punto de vista de los tiempos y desde el punto de vista de la ruta, respecto de la cual podremos dar informaciones de interés, de forma que podría convertirse en la «ruta clásica» París-Madrid. En fin, para terminar con los aspectos puramente deportivos, es decir, los relativos a la velocidad y a la seriedad de nuestro trabajo en ese aspecto, dejaré constancia de lo que me ha dicho el amable corredor Dubois, con el que tuve el placer de hacer el viaje de París a Burdeos. Me ha dicho lo siguiente: «Si las carreteras de España son como se dice, doscientos kilómetros diarios durante siete días me parece extraordinario. Y si quiere que le sea sincero, no creo que pueda terminar la carrera en siete días».

Sea como fuere, no me voy a echar atrás en mi intento si puedo demostrar, no solo al mundo de la bicicleta sino también a los profanos, lo que puede hacer un simple aficionado con esta maravillosa herramienta: la bicicleta. Y máxime si, además, por los informes que hagamos sobre las carreteras españolas, podemos ser de utilidad a los futuros plusmarquistas y al resto de ciclistas.

Tal era entonces mi pensamiento, y el buen fin del proyecto en los mismos términos en los que había sido planeado no ha hecho sino reafirmar mi opinión.

Varias veces se ha podido leer ya el nombre de Henri Farman, mi compañero de viaje. Si se me piden explicaciones hasta el final, resumiría en dos palabras el por qué me dirigí a él para que fuera mi compañero de viaje: primero, porque, desde que me interesé por este deporte, he tenido la oportunidad de comprobar varias veces la entereza psíquica y la energía de este joven ciclista de diecinueve años, que, vencedor de la gran carrera París-Clermont y campeón de Francia de 1893, me ofrecía todas las garantías de resistencia deseables; y, de otro lado, porque sus cualidades morales, que he tenido la oportunidad de apreciar en diversas circunstancias, me inspiraron una amistad sincera, una amistad que el conocimiento mutuo y la proximidad de nuestros caracteres no ha hecho más que estrechar día a día.

Queda, en fin, dar a conocer las máquinas que hemos utilizado para este récord y la razón por la que las hemos elegido, pues, ciertamente, si existe un factor importante en un viaje en bicicleta, es la bicicleta misma, del mismo modo que en una travesía por mar lo es el barco. Por la época en que la noticia del proyecto llegó a oídos del público gracias a los periodistas, un joven empleado de la importante casa Gladiator, el señor Clérel, me preguntó qué máquina pensaba llevar.

—No lo sé aún —le contesté—, pero quiero una máquina en la que pueda tener una total confianza.

Entonces él me debería haber aconsejado llevar una máquina de su casa, una proposición que, lógicamente, hubiera sido de esperar. Pero no hizo eso, sino que me invitó a visitar la fábrica Gladiator para que juzgara por mí mismo el tipo de bicicletas que fabricaban.

Allí fui. Soberbia fábrica, en efecto, situada en el Pré-Saint-Gervais, a la salida de París. Me recibió el señor Darracq, que junto al señor Aucoc dirige este importante establecimiento. El señor Darracq –que es ingeniero y se ocupa de la fabricación, mientras que su socio el señor Aucoc lleva la parte administrativa– me condujo a través de los numerosos talleres donde se afanan más de doscientos empleados, y mientras me explicaba el sistema de construcción de las máquinas, me puso al corriente de todos los detalles de la fabricación, señalando los puntos esenciales que aseguran la solidez perfecta de la maquinaria, al mismo tiempo que me mostraba con qué esmero se probaba cada pieza antes de ser utilizada. Con otras pruebas pude también apreciar la calidad del acero usado en la fabricación.

Hubo otra circunstancia que fue importante a la hora de inclinarme por las bicicletas de esta casa. El señor Darracq es un ingeniero francés que está entregado en cuerpo y alma a la industria del ciclismo y que trabaja con un ardor, una energía y una inteligencia que han dado unos resultados más que probados en el progreso de esta industria. Los resultados obtenidos han constituido un auténtico éxito para la industria francesa.

No obstante, ¿fueron mis comprobaciones durante mi visita a los talleres y mi pensamiento, ciertamente algo

chovinista, suficientes para decidirme? No, en absoluto, y a mí menos que a nadie, ya que, sobre todo en el mundo de la bicicleta, no hay nada como la experiencia. Se puede decir: «Examine usted este acero, es indestructible»; pueden hacerse mil experimentos sobre cada una de las piezas. Pero lo mejor es replicar: «Permítame, deme usted una bicicleta terminada y espere a que la ruede un tiempo sobre el pavés y sobre caminos llenos de baches, y después hablamos». Este es el único experimento, el de verdad, el experimento del uso. Y entonces ¡qué pocos artículos responden a nuestras expectativas!

El señor Darracq, a quien hice este razonamiento, me respondió, con la actitud de un trabajador sincero y honesto: «Señor De Perrodil, disponga de mis máquinas. Ruédelas, ruédelas, haga pruebas. Tengo plena confianza en ellas. Si usted no queda satisfecho, si encuentra cualquier mínimo defecto, dígamelo y volveré a empezar; pues, fíjese, yo, ingeniero francés, lo que querría es igualar, incluso superar, a mis competidores extranjeros; a ello he consagrado todas mis fuerzas». Esto fue lo que acabó de convencerme.

Las pruebas realizadas durante cinco meses han sido favorables, mi compañero y yo elegimos una Gladiator de doce kilos para hacer este desafío, y no me arrepiento.

En cuanto a los neumáticos, un aspecto en el que las cuestiones de fabricación son, desde el punto de vista industrial, mucho menos importantes, he aquí cuál fue mi decisión: el representante en París de la compañía Seddon me pidió, igual que a Farman, que utilizáramos sus neumá-

ticos en nuestro viaje a Madrid. Después de un minucioso estudio y dadas las garantías contra los reventones y la facilidad de reparación, aceptamos. En una carta escrita a mi regreso a la compañía Seddon, les ponía de manifiesto un hecho, más elocuente que mil palabras: que los neumáticos, ese terrible elemento, terror de cicloturistas y corredores, no han rechistado en los mil cuatrocientos cuarenta kilómetros que separan las capitales de Francia y España.

Aproximadamente un mes antes del 25 de junio, fecha fijada para la salida, nos comunicaron una noticia que Farman y yo recibimos con gran satisfacción: el señor Suberbie, director deportivo de la casa Gladiator, bien conocido en el mundo del ciclismo por su estudio sobre los efectos de los relevos en la circulación en grupo –hecho en colaboración con el señor H.O. Duncan–, iba a seguir nuestro itinerario en tren hasta Madrid. Atendería nuestras necesidades, nos precedería en las principales paradas y se haría cargo del traslado de nuestro equipaje, un trabajo poco gratificante al que el señor Suberbie se ha entregado con abnegación.

Una última palabra: si las bicicletas tienen una importancia enorme en un viaje como el nuestro, aquellos que las montan también juegan un papel de una trascendencia que no se le escapará a nadie.

Todo novelista suele hacer, generalmente al principio de su obra, una semblanza general de sus héroes; se los presenta al lector. Permítaseme, pues, presentarles aquí a los dos protagonistas principales de la expedición. Sólo que, como uno de esos protagonistas, al hacer su propio



Cartel publicitario de las bicicletas Gladiator.

retrato y ser juez y parte, podría carecer de la objetividad requerida, se va a tomar la libertad de encomendar esa tarea a otro. Así, para hacer estos retratos, me voy a servir de un amigo y compañero de profesión. Estas son, pues, nuestras biografías, escritas por un escritor conocido y muy estimado en el mundo del ciclismo, Baudry de Saunier, aparecidas una en el *Véloce-Sport* y otra en el *Journal des Vélocipédistes* poco antes del comienzo del viaje París-Madrid. He aquí la primera, la referida a Farman.

Farman es inglés, pero un inglés a la manera francesa. Nació en París el 26 de mayo de 1874. Tiene, pues, 19 años. Siempre ha residido en París, excepto tres años que ha pasado en Inglaterra y un mes al año que pasa en Boulogne-sur-Mer de vacaciones. Habla inglés con acento francés.

Hace tres años, por la festividad de Pascua, su padre y su hermano fueron atrapados a la vez por la pasión velocipédica. Se compraron una bicicleta con ruedas de caucho macizas, y Farman, seis semanas después, la cogió para ir a hacer una carrera al norte, llegando el último, como no podía ser de otra forma con una máquina como esa.

El año pasado, en la plaza de toros de París, subido ya a una bicicleta con llantas neumáticas, fue capaz de tener en jaque durante mucho tiempo a Girardin.

En el velódromo de la exposición del Palais des Machines, batió con facilidad a sus rivales, con unos recursos peores que ellos. En el velódromo de Buffalo se reveló como un excelente corredor, y pasándose sin pensarlo al ciclismo en ruta, se inscribe en la carrera París-Clermont Ferrant, y la gana.

En fin, en septiembre se alza con el trofeo más deseado de las pruebas de pista, el Campeonato de Francia de Fondo.

Farman es rubio, tiene un aire un poco ausente, los ojos azules y la dentadura muy inglesa. Es alto y fuerte.

¿A qué se dedica? A la bicicleta, mucho; a la pintura, un poco, y por ello desde septiembre se pasa las mañanas en el estudio de la avenida Víctor Hugo.

Farman está muy ligado a Perrodil, con el que dentro de dos meses irá de París a Madrid para realizar una especie de viaje-récord. De esta amistad, Farman se enorgullece y Perrodil presume. Y ambos con razón.

He aquí la segunda biografía:

Un poeta subido a una bicicleta, un poeta que, el pasado domingo, intenta batir el récord de la hora en pista cubierta y al que le faltan veinte metros: ¡La longitud de un poema! Un poeta que, el pasado año, se inscribe en la Burdeos-París y llega en el puesto veintiuno... ¡Y tan contento! Un poeta... Pero la narración de esta carrera Burdeos-París revelará mejor que mil palabras la naturaleza de Édouard de Perrodil:

De Perrodil viene completamente solo, sin nadie que tire de él; sobre el manillar un cesto con las vituallas. ¡Stéphane tiene ya dos horas de ventaja! ¡Pero qué le importa eso a Perrodil! Perrodil se come un pollo en cada pueblo, bebe champán y persigue por el campo a las mariposas que cruzan la carretera. Se detiene en Tours, se da un baño caliente; después, como el estómago protesta, se bebe tres litros de leche y vuelve a subirse en su máquina camino de París. Mientras

tanto le habían pasado diez corredores. Pero ¡qué importa! En Chateaudun echa pie a tierra, se reúne con unos amigos y durante hora y media se empeña en demostrarles que la bicicleta ha sido la más hermosa conquista del hombre, aparte de la poesía, y que Víctor Hugo jamás ha escrito un verso como los de Théodore de Banville. Luego recoge su bicicleta y, dando soberbias pedaladas, llega a París. Fue el vigésimo primero, ya lo he dicho. Y, aun así, hay que reconocerle el mérito de no llegar el último.

En septiembre de 1892, con el ánimo de dar un paseo, sale de París una mañana en compañía del señor Willaume, de la embajada de Inglaterra, y, pasado un tiempo, ¡llega a Marsella! Luego dio un rodeo –¡de quinientos kilómetros!– hacia Burdeos y regresa a París tal como había salido de allí, convencido de que «indiferencia» rima con Perrodil. ¡Un paseo de dos mil doscientos kilómetros!

Este año, desde que se abrió el velódromo de invierno del Palais des Machines, se ha dedicado más, según dice, a ver pedalear a otros que a hacerlo él mismo; pero se ha vestido el maillot violeta en su debut en pista, se ha caído tres veces al derrapar en las curvas en un enfrentamiento con Meyan, ha intentado –el domingo pasado– el récord de la hora y el 25 de junio sale con Farman hacia España a buscar el bronceado tono cantado por Musset.

Édouard de Perrodil tiene treinta y dos años, un estómago delicado y muchos amigos. Es pequeño, usa lentes y lleva un bigote corto y poblado. Nació en Albi, el 19 de noviembre de 1860, de padre ingeniero de caminos y puentes, hizo sus estudios en el liceo de Nevers, después en el de Toulouse y por

último en el de Saint-Louis de París. ¿A qué se dedica en la actualidad? A Perrodil le apasiona el periodismo: fue redactor jefe del Avenir de Seine-et-Oise de Pontoise, después entró en el Moniteur, y al fin en el Petit Journal.

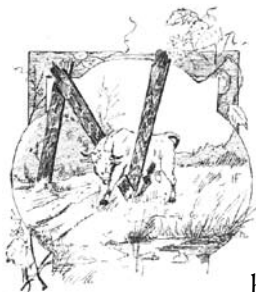
Entretanto –no tiene desperdicio– se presentó a las elecciones municipales de París, donde obtuvo los votos necesarios para... no salir elegido.

Perrodil publicó hace cinco años un divertido opúsculo, Monsieur Clown, ilustrado por Blass; después, un delicioso librito de versos, Ecos. Dentro de poco aparecerán unos Rumores de París, precedidos de un retrato del autor del apreciado pintor P. Franc Lamy.

¡Buena y hermosa poesía, ciertamente! Pero en la bicicleta su mejor título de recomendación es haber convertido al ciclismo a Pierre Giffard (Juan sin Tierra), que después ha hecho crecer por miles las conversiones a nuestra gran religión.

II

En la embajada de España



o debía omitir ningún detalle. No hay padres que desechen cualquier idea cuando de lo que se trata es de que sus hijos tengan éxito en la batalla de la vida. Igual que ellos, nada debía olvidar yo para dar todas las oportunidades de salir adelante –y, al mismo tiempo, otorgarle una cierta originalidad– al proyecto que había dado a luz.

Tanto más cuanto que la noticia había sido acogida en España con una complacencia muy halagadora para mi

compañero y para mí y con un entusiasmo que se manifestaría a nuestra llegada con un recibimiento inolvidable.

Entonces tuve una idea en relación con los puntos de partida y de llegada. Salir de Port Maillot y llegar a un punto cualquiera de Madrid, la Puerta del Sol o ante la sede de la Sociedad de Velocipedistas de Madrid, por ejemplo, era muy banal, muy *asimétrico*, ya que la simetría, el orden, la precisión, la medida son cualidades, creo yo, indispensables para un completo éxito... Quería completar el recorrido de domingo a domingo, del domingo 25 de junio al domingo 2 de julio. ¿Por qué no hacer la salida y la llegada de embajada a embajada, de la Embajada de España en París a la Embajada de Francia en Madrid?

Una vez concebida la idea, la adopté al punto. Pero esta decisión me inspiró otra idea. Los lectores, incluso los ajenos al deporte de la bicicleta, no ignoran que siempre que se celebra una carrera o se intenta batir una marca hay que someterse a un control riguroso, porque, al fin y al cabo, ¿quién garantiza la buena fe de los corredores o de los plusmarquistas? En las carreras se organizan controles especiales, pero ¿en las marcas?

Se ha recurrido a una libreta que lleva el plusmarquista y en la que debe firmar, a su paso por determinadas ciudades o pueblos, cualquier autoridad del lugar, preferentemente, si es posible, una autoridad perteneciente a la gran asociación que es la Unión Velocipédica de Francia y que tiene delegaciones en consulados, viceconsulados, etc. A la salida y a la llegada, conocidos deportistas del mundo de la bicicleta firman también estas libretas.

Sin perjuicio de estas firmas de deportistas, la idea que había tenido a propósito del proyecto de salir y llegar a las embajadas era obtener dos firmas de un ámbito totalmente ajeno al deporte pero que realzaran la importancia del viaje: las del señor León y Castillo, embajador de España en París, y el señor Roustan, embajador de Francia en Madrid.



No lo dudé: escribí al señor León y Castillo para solicitar audiencia, explicándole el objeto de mi visita en la misma carta. A vuelta de correo me llegó la respuesta del embajador, firmada de su puño y letra. El señor León y Castillo me esperaba al día siguiente a las dos de la tarde.

Como se puede suponer, me presenté a la hora fijada en la sede de la Embajada de España, en el bulevar de

Courcelles 34. Yo conocía ya el palacete, que había sido la casa del señor Lambert de Saint-Croix.

Un ujier me condujo al primer piso, a la sala de fumar, donde no tuve que esperar más de diez minutos. Enseguida el mismo ujier anunció: «¡Su Excelencia!».

El señor León y Castillo se presentó de manera cordial y sencilla y me tendió la mano. Grande, bastante grueso, ancho de hombros, el embajador de España aparentaba unos cincuenta años; el típico aspecto del español, de tez morena, barba aún negra y poblada.

Nada más explicarle el motivo de mi visita, el embajador, con un acento español muy marcado y en el tono de un diplomático de pura cepa, me hizo partícipe de sus temores sobre el efecto que podría producir en el público la firma de un embajador en un cuaderno en el que se iba a anotar un récord deportivo.

—¿No cree usted —me dijo— que algo así no sería objeto de algunas críticas? En el mundo diplomático tenemos unas costumbres de un rigor que, quizás, sea algo exagerado, y me pregunto si esta novedad no será un poco chocante. Y, sin embargo, me encantaría complacerle. —El señor León y Castillo repitió estas últimas palabras con el tono más sincero.

Al contestarle, intenté defender mi causa; le dije que las circunstancias eran excepcionales, que si se tratara de un simple corredor y no tuviera otro título que exhibir a su entrada en Madrid más que esa condición de corredor, los escrúpulos del embajador estarían plenamente justificados. Pero se trataba de un periodista parisino, perteneciente a

uno de los más importantes diarios de París y del mundo entero, el *Petit Journal*. En tales condiciones, yo no creía que el público pudiera encontrar en ello nada extraordinario, ni criticar algo que sería considerado como un gesto amable, hecho en un ámbito estrictamente privado, hacia el diario al que yo pertenecía.

El señor León y Castillo me respondió que él siempre había visto el asunto de esa manera. Y añadió, y cito sus palabras textuales:

–Mire, estoy dispuesto a complacerle. Consultaré a algunas personas de mi entorno y si ellos piensan que firmar su libreta es sólo un acto... pintoresco, pondré mi firma; pero si lo encuentran, digamos, demasiado pintoresco, me veré en la obligación, sintiéndolo mucho, de negarme. Vuelva usted en tres o cuatro días y tendrá mi respuesta.

Tres días después me presenté de nuevo en la embajada a la misma hora. Como la vez anterior, el señor León y Castillo me recibió sin obligarme a hacer antesala, honor que no puedo dejar de agradecer. Enseguida tomó la palabra:

–He consultado a muchos colegas míos diplomáticos –me dijo–, y debo decirle que sus opiniones son mayoritariamente desfavorables a nuestro asunto. Por otro lado –continuó el señor León y Castillo–, he reflexionado en su petición, y no acabo de ver muy claro el significado de mi firma. Pero, como ante todo quisiera complacerle –el señor León y Castillo no dejaba de repetir esta expresión, que tanto me honraba–, he pensado lo siguiente: usted va a salir, según me ha dicho, de la embajada. Pues bien, la

víspera, el 24 de junio, usted se presenta con su compañero, y el jefe de la cancillería, primer secretario de la embajada, el marqués de Novallas, pondrá su firma, firma pública y oficial, téngalo en cuenta, y no su firma a título particular. Y también estampará en su libreta el sello de la embajada.

No me quedaba más que despedirme del embajador manifestándole mi más caluroso agradecimiento.

Así que, por tercera vez, el sábado 24 de junio, acompañado de Henri Farman, me presenté en el número 34 del bulevar de Courcelles. Hubo un pequeño incidente delante de la portería.

—¿Tienes tú la libreta? —le pregunté a mi compañero.

Farman no me contestó, sino que se limitó a esbozar una mueca que le era muy característica y que, en esas circunstancias, era de lo más significativa.

—¡Oh! ¡Vuela! —exclamé— ¡Vamos, vamos! ¡A ver el campeón de pista: una carrera de velocidad!

Cogimos nuestras máquinas; él se alejó picando pedales mientras yo subía a los salones de la primera planta, adonde Farman también llegó antes incluso de que nadie nos hubiera recibido.

Ambos íbamos vestidos de ciclistas, las circunstancias lo requerían así; sin embargo, después de mirarnos el uno al otro con esa pinta, nos sentíamos un tanto extraños en un lugar tan solemne.

—¡Bah! —me justificué—. Vamos a hacer un viaje en bicicleta, venimos precisamente a que nos firmen nuestra libreta de ciclista, ¿de qué mejor forma podríamos aparecer

sino en traje de ciclista? Seguro que el embajador lo encontrará de lo más natural.

Estábamos sentados codo con codo sobre un gran sofá tapizado en tela roja, admirando los cuadros que adornaban las paredes del salón, particularmente un retrato de grandes dimensiones que representaba a un rey vestido con armadura. ¿Sería Felipe II? Seguramente no, porque este personaje parecía poco acorde con las ideas del señor León y Castillo, embajador de un gobierno liberal presidido por Sagasta. Aunque también es verdad que las grandes figuras históricas cuadran con todas las opiniones.

A mi derecha, sobre una mesita junto a la chimenea, los retratos del embajador y, supuse, su familia; había otros, como el de la reina regente María Cristina y el del pequeño rey. Claro que todo esto no son más que hipótesis, ya que la fisonomía de estos personajes no me es muy familiar.

La antecámara se prolongaba; empezamos a cambiar de postura en el sofá. «Vamos, vamos –me dije–, nada de ponerse nervioso ahora; mañana, a las seis de la mañana, es cuando hay que empezar a moverse». Y entonces apareció un ujier que anunció: «¡Su Excelencia!».

Tan solícito y amable como siempre, el señor León y Castillo se dirigió con decisión hacia nosotros y nos tendió la mano.

–Lamento haberles hecho esperar –dijo–. El canciller no ha venido todavía, pero no tardará. –El embajador se sentó un momento y nos expresó su deseo de que el viaje fuera todo un éxito. Después, añadió:

–En Castilla la Vieja van a pasar ustedes calor. ¡Menudo calor que van a sufrir! Aunque ¿no irán ustedes muy deprisa durante el día, no? Descansarán, ¿verdad? No podrían soportar el horrible calor que hace durante el día.

–Perdón –repliqué–, pero tenemos pensado viajar durante todo el día, o no llegaremos nunca a Madrid. ¿El calor? Es cuestión de tomar precauciones. Para montar en bicicleta yo lo prefiero al frío, se lo aseguro.

Nuestro ilustre interlocutor parecía ser presa de una profunda admiración cuando el ujier vino a anunciar la presencia del jefe de la cancillería.

–Les dejo –nos dijo el señor León y Castillo–. ¡Y buena suerte!

Nos llevaron a la oficina de la secretaría, donde el canciller, el marqués de Novallas, rodeado de varios agregados y funcionarios de la embajada que nos hicieron un montón de preguntas, nos selló la libreta. Tras lo cual, después de despedirnos de todos esos señores agradeciéndoles efusivamente sus muestras de simpatía, cogimos nuestras máquinas y salimos disparados hacia nuestras respectivas casas para dar los últimos retoques a los preparativos antes de la salida.

III

En la carretera



urante la primavera de 1893 se dio un fenómeno muy poco frecuente en el clima parisino. Si bien los vientos dominantes son del oeste, ese año, durante tres meses seguidos, los vientos soplaron del norte.

En principio, esta circunstancia hubiera debido serme indiferente, incluso beneficiosa, por la perspectiva que se le presenta a cualquier ciclista de poder sacar provecho al buen tiempo que suele traer el viento del norte sobre nuestra región.

Pero enseguida, de cara a nuestro viaje, empecé a ver con cierta aprensión este fenómeno tan persistente. El viento del norte y el buen tiempo, es cierto, parecían ideales en nuestro caso. La mayor dicha para un ciclista es rodar con el viento a sus espaldas. En esas circunstancias el ahorro de energía es tremendo. Así que, para ir camino de Madrid, el viento del norte era seguramente nuestro mejor aliado.

Pero eso era precisamente lo que provocaba mi inquietud, y a medida que veía aproximarse el 25 de junio, no dejaba de mascullar entre dientes: «No, no, este viento no puede durar, no es posible. Sería demasiada suerte. Sopla desde hace demasiado tiempo. Ahí está, desde hace más de dos meses, pegando del norte. Ya veréis como para el día de nuestra salida habrá cambiado bruscamente. Tiene que ser así, será inevitable».

A primeros de junio parecía que se iba a producir un cambio; apenas duró medio día. El viento volvió a pegar del norte. «En fin –pensé hacia el 15 de junio–, si ha soplado de esa dirección durante dos meses, bien puede seguir así un mes más». Vano consuelo, no me lo creía en absoluto.

Salíamos el 25, ya lo he dicho. El 22, el viento dejó de soplar del norte para situarse del sudoeste, y al día siguiente empezó a convertirse en tormentoso. Mala pata. No perdí la calma, la mala suerte no iba a detenernos y la cuestión del tiempo no dependía de nosotros. Saldríamos fuera cual fuese el estado de la atmósfera; estaba decidido.

A las cinco y media de la madrugada del día 25, Farman y yo hicimos acto de presencia ante la embajada de España, y a las seis menos cuarto llegábamos al restaurante Gillet,

en la Port Maillot, punto de salida habitual de las carreras con destino al oeste de París. Era la segunda salida, la salida «deportiva», si se quiere, que habíamos establecido a las seis en punto.

Y aquí un pequeño incidente un poco bufo:

Con objeto de no dejar nada al azar a fin de que la salida tuviera lugar a la hora establecida, sin un minuto de retraso, el sábado por la noche había telefoneado al restaurante Gillet:

–Hola, ¿es el restaurante Gillet?

–Sí, señor, así es. ¿Qué desea?

–Querría hablar con el gerente.

–Espere un minuto, no se retire.

Esperé un minuto, seguido de otros muchos. Al final:

–¿El gerente de la casa Gillet?

–El mismo, señor.

–Muy bien; desearía que mañana, a las seis menos cuarto..., a las seis menos cuarto en punto, no a menos diez..., querría que tuvieran preparados dos bistecs poco hechos para los señores Farman y Perrodil, que deben salir a esa hora para batir el récord París-Madrid.

–Entendido, señor, estarán listos.

–Recuérdelo, a las seis menos cuarto.

–Cuenta con ello, señor.

Así que el domingo, justo a las seis menos cuarto, entré como una exhalación en el restaurante.

–¿Los bistecs?

El camarero al que le hice la pregunta me miró con el mismo aire de aturdimiento con que me hubiera mirado

un rey de la antigua Mesopotamia al que hubiera pedido información sobre la exposición de Chicago.

–¡Sí, los bistecs poco hechos! ¡Los que encargué ayer!

–¿El señor ha encargado bistecs?

Empecé a calentarme.

–¡Pero bueno! ¿Me toma el pelo? ¿Dónde está el gerente? ¡Que venga el gerente, quiero ver al gerente!

–Pero, señor, el gerente se marchó ayer al mediodía y aún no ha llegado.

–¡Cómo! ¿Que no ha llegado? ¡Esto es demasiado! ¡Así que el pájaro con el que hablé anoche se hizo pasar por el gerente!

En fin, parece que había habido un malentendido, un malentendido grotesco, y el auténtico gerente, a la vuelta, me dio toda clase de explicaciones. Las doy por buenas, sólo que nosotros teníamos los estómagos vacíos. Deprisa y corriendo nos sirvieron jamón, pollo frío, vino, etc. Yo miraba el cronómetro y decía: «En cinco minutos estará aquí el señor Musset... En cuatro minutos estará aquí el señor Musset». Este Musset, deportista muy conocido en el mundo del ciclismo, debía firmar nuestras libretas en el momento de la salida. «No quedan más que tres minutos. ¿Vendrá el señor Musset?». Ya estaba a punto de gritar «¡Sólo quedan dos minutos!», cuando el señor Musset, haciendo una entrada a lo Phileas Fogg, exclamó: «¡Aquí estoy, señores!».

¡Oh, admirable deportista, el señor Musset!

El momento ha llegado, nuestras libretas estás firmadas, sobre el sillín y ¡en marcha!

Nos dirigimos hacia Versalles, siguiendo el camino habitual: bulevar Maillot y puente de Suresnes. Muchos ciclistas nos acompañan, entre ellos el poeta Rodolphe Darzens, redactor del *Journal* y encargado de su sección de ciclismo; el señor Farman, padre de mi compañero y amigo, corresponsal del *Standard*; Suberbie, nuestro director deportivo, que, como ya he dicho, debía seguirnos en tren hasta el final de nuestro viaje y con el que nos volveríamos a encontrar en Orleáns; Boyer, sucesor de Charles Terront en Bayona, que habría de jugar un importante papel en el curso de nuestra excursión; Henry, redactor de *Petite République Française*; Piaff, redactor de *Patrie*; Gaston Chauffriat, Witfield, director en París de la compañía Seddon; Hippolyte Baraduc, joven ciclista, alumno de Janson-de-Sailly e hijo del doctor Baraduc, excelente amigo... En fin, muchos otros, periodistas, ciclistas, numerosos amigos, conocidos y desconocidos, a todos los cuales me sería imposible citar aquí.

Nuestro ritmo, muy lento al principio, pronto fue acelerándose. Al llegar al alto de Suresnes, nuestro pelotón fue desgranándose; a cada paso, uno escuchaba: «¡Adiós, buen viaje!». En la cima del alto, no éramos más que una decena, entre ellos Darzens, Thuillier y el joven alumno de Janson-de-Sailly, que es un apasionado y tiene madera.

Atravesamos Versalles, el alto de Buch, en cuya cima un viento impetuoso nos anuncia lo que nos espera. El pelotón ha disminuido aún más. Durante el descenso de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, se escucha un cañonazo: es el neumático de Darzens que acaba de reventar. Se le oye cada

vez más lejos: «¡Se acabó!... ¡Reventón!... ¡Adiós, amigos, buen viaje!». Rodamos hacia Saint-Rémy. El pelotón se encoge más y más, como la piel de zapa de Balzac. Dejamos la ruta clásica que va de París a Chartres para tomar la de Orleáns por Dourdan. El joven Baraduc se ha descolgado siguiendo su ritmo. Sólo un ciclista nos sigue todavía, pero, ante el comienzo de una subida, nos grita: «¡Adiós, señores, me vuelvo! ¡Adiós y gracias!».

Estamos solos. El viento, cuya intensidad se va acentuando a medida que avanza la jornada, comienza a soplar con fuerza de temporal. Farman y yo vamos dándonos relevos sucesivamente. Negros nubarrones oscurecen el cielo.

—Ya ves, amigo, no nos vamos a librar del chaparrón —dije—. Es la fatalidad: con la maldición del viento viene la lluvia; a la fuerza, no hay lo uno sin lo otro.

En el pueblo de Meulières, Farman grita:

—¡Voy rodando sobre la llanta! ¡Neumático reventado!

Pero apenas ha terminado de decir estas palabras y ya está en pie, la máquina del revés, y se pone rápidamente manos a la obra. Nos hemos resguardado al abrigo de la tapia de una casa, y mientras mi compañero se inclina sobre la rueda de su máquina, yo me siento junto a él y le voy dando las herramientas ante la mirada llena de curiosidad de un campesino que se ha acercado a nosotros. En eso que vemos llegar a un joven ciclista, sudando y resoplando: es el joven Baraduc, que sin perder un ápice de pundonor había continuado a pesar de haberse descolgado.

—¡Caramba! —exclamé—. Estás inspirado, chaval. Ya ves, un hermoso pinchazo, un clavo enorme.