

París Roubaix en el siglo XIX

En 1912 Marcel Viollette publica LE CYCLISME, especie de enciclopedia de este deporte.

Cuenta con un prefacio de Henri Desgranges y una colaboración de Petit Breton sobre las carreras de la ruta.

Otro colaborador es Gaston Rivierre, que escribe tanto sobre la pista como sobre la Roubaix o sobre París-Brest-París.

La Roubaix tan solo tiene dos páginas en el libro, frente a 16 de la Burdeos París.

En su prefacio algo pomposo Desgranges no puede evitar decir que su Tour de France está por encima de todo y de todos.

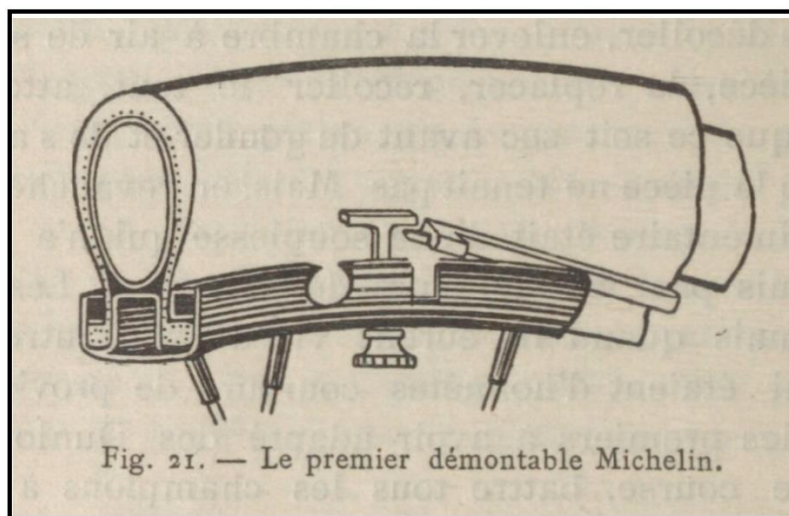
Más interés tiene el prefacio del propio Marcel Viollette.

Nos cuenta del éxito de la grand-bi, relacionado con cierto snobismo, y sin embargo de su inadaptación a la guerra franco prusiana de 1870.

Tras la guerra vuelve el interés por un medio de transporte sencillo y la grand-bi conoce de nuevo el esplendor; el triciclo vive también unos años de prueba y error.

Pero va a ser la bicicleta de 2 ruedas la que termine imponiéndose: leemos sobre la cadena de transmisión, los radios, los neumáticos, los neumáticos huecos rellenos de aire, los neumáticos desmontables.

En la página 32 aparece un dibujo del primer desmontable Michelin.



Y va a ser Charles Terront el campeón que marque el salto de la gran-bi a la bicicleta en 1889.

Violette termina su prefacio hablándonos de la prensa: le Petit journal de Pierre Giffard va a dedicar muchos artículos a la bicicleta firmados por Juan Sintierra.

Pero también Le Figaro se va a interesar por la “pequeña reina”.

Tras muchas páginas de gran interés llega Petit Breton en la 217.

Cuenta el gran ciclista que si el viento entra por la derecha, el ciclista que conduce habrá de circular por la izquierda para evitar cortar el aire a sus adversarios.

O también: si el ciclista se encuentra particularmente bien, deberá mostrarse fatigado.

O igualmente: en las cuestas conviene ir en punta; si se está bien se deja atrás a los adversarios; y si se está regular pues por lo menos es uno mismo el que marca el tren.

En términos de higiene Lucien recomienda cuidar mucho la salud y la bicicleta; ambas cosas.

Y no olvida la economía: ganar una carrera es un buen negocio; llegar segundo no merece la pena; y más atrás es un desastre financiero.

Y otra vez tenemos a Viollette centrándose en la prensa en la 258.

Sabemos de la aparición en 1893 de Le Veló, de Giffard, en papel verde.

Y de París-veló, en papel rosa.

Y de L'Auto, en octubre de 1900.

En 1898 se había fundado La vie au grand air, donde el deporte se ve reflejado en fotografías.

Volvamos a las dos páginas dedicadas a la Roubaix: 92 y 93.

Se cuenta que la carrera está organizada por los señores Vienne y Pérez, que acaban de construir un velódromo en la ciudad nordista. Y que trabajan conjuntamente con Le veló.

PARIS-ROUBAIX, 280 km; 19 abril 1896.

También España se hace eco de la primera Roubaix en la revista **El Deporte velocipédico** de **11 de marzo**: “Para el 19 de Abril se anuncia una carrera de 260 kilómetros París-Roubaix, con los siguientes premios: 1º, 1000 francos; 2º, 500; 3º, 300; 4º, 200; se adjudicarán además algunos premios de 100 francos”.

El 25 de marzo se añade que el número de carreristas inscritos asciende a 56.

El 4 de abril se publica el reglamento de la prueba por considerarlo de utilidad para pruebas similares españolas.

Por ejemplo el Art. 3º: “Toda demanda de inscripción irá acompañada de tres francos, que es el derecho de inscripción”.

Art. 5º. " Se permite toda clase de máquinas”.

Art. 6º. " Asimismo se autorizan los entrenadores y cambios de máquina”.

Art. 17º. “La pista estará en el velódromo de Roubaix, en el cual los corredores, sin entrenadores ya, deberán correr dos kilómetros finales, ó sean seis vueltas de pista”.

Art. 19º. “Se recomienda la más grande prudencia á los corredores. El Comité Organizador de la carrera no se hace responsable de ningún accidente de que pueda ser causa ó víctima algún corredor”.

Art. 20º. “Los corredores están obligados á pagar todos los gastos que hagan por causa de la carrera, no reconociendo el Comité ninguna deuda que éstos pudieran contraer”.

El 25 de abril publica **El deporte velocipédico** una crónica mucho más detallada que la que dan Le Petit parisien o Le petit journal.

Comienza así:

Paris 20 de Abril de 1896.

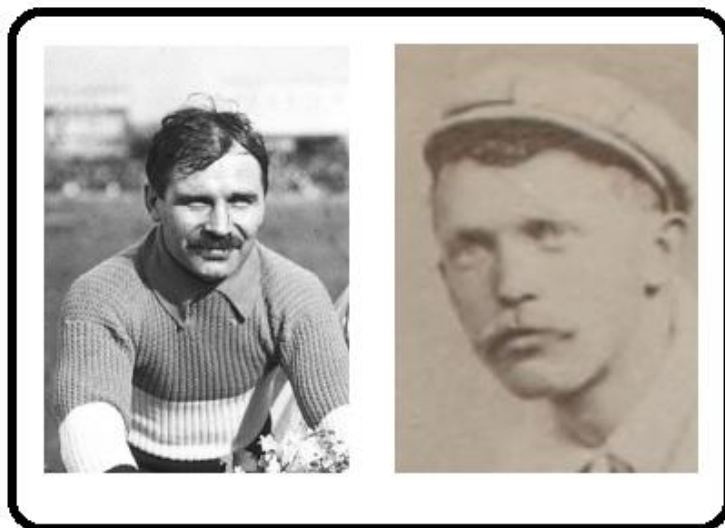
Un tiempo magnífico ha presidido la primera prueba en carretera organizada por Le Vélo y por el velódromo de Roubaix. Desde las primeras horas de la madrugada un gentío inmenso se agolpaba en la Porte Maillot para presenciar la salida de los corredores.

Estos han sido llamados á las 5 h 15min de la mañana.

Se presentan 48. A las 5 y media Paul Rousseau dispara un pistoletazo que es la señal de salida; los corredores se lanzan á toda velocidad, marchando á la cabeza Guignard y Meyer.

Como dato interesante debo participarle que en el momento de la salida dos perros han echado á correr detrás de los ciclistas, y á pesar del gran número de máquinas que rodaban por la carretera, ningún ciclista ha sufrido accidente alguno.

Tenemos a Charles Guignard y al danés Meyer arrancando en la punta:



La crónica continúa:

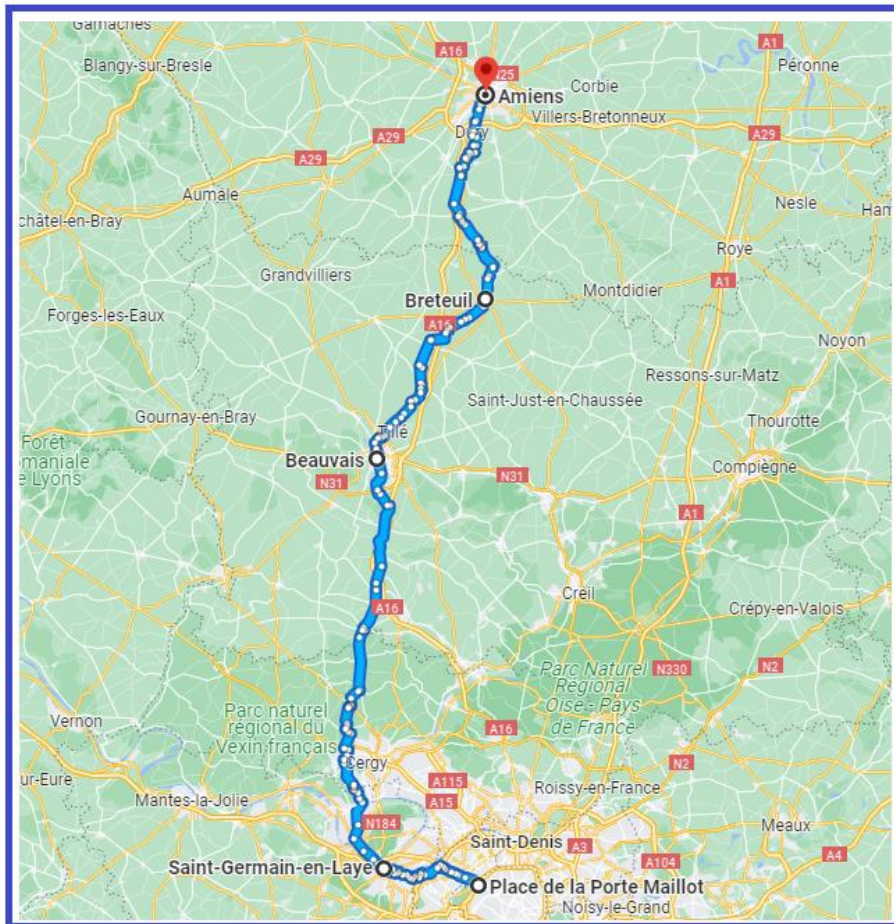
Por Saint Germain (18 kilómetros) han pasado los corredores en el siguiente orden: Linton, Fischer, Meyer, Guignard, Stein, Garin. Son las 6 y 2 m.

En Beauvais (86 kilómetros) ha llegado primero Arturo Linton, á las 8 h 4m. Firma y vuelve á partir.

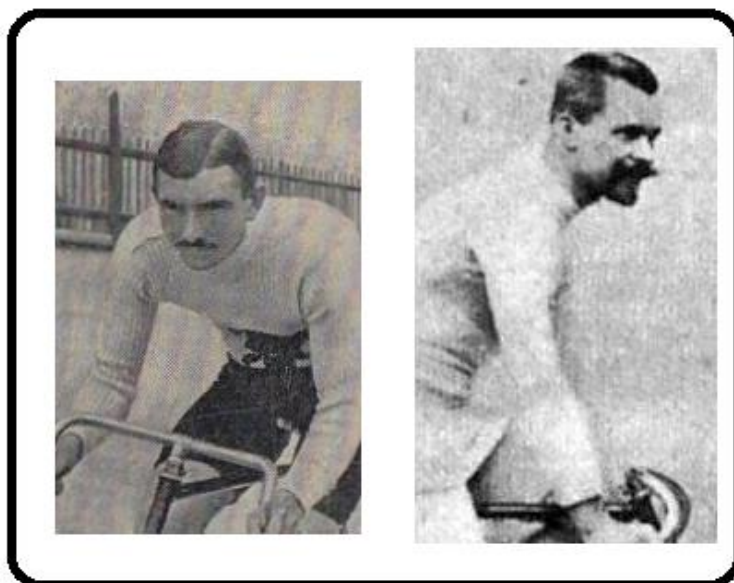
A las 8 h 5 m 30 s llega Guignard; Garín y Fischer á las 8 h 8 m; Meyer á las 8 h 16 m 3 s; Stein á las 8 h 17 m 30 s; Eo á las 8 h 24 m, y poco después van llegando los demás.

En Breteuil (2.º control volante, 117 kilómetros) llegan iguales Linton y Fischer á las 8 h 55m 30s; Garin, tercero á las 9; Meyer á las 9 h 12 m; Stein á las 9 h 17 m.

En Amiens (2.º control fijo, 149 kilómetros) los corredores llegan por este orden: 1º, Linton; 2º, á una rueda, Fischer. Se ha producido una lucha terrible entre estos dos corredores por ganar la prima de 150 francos ofrecida al primer carrerista que llegase á Amiens. Esta, como se ve, ha correspondido al inglés Linton por un soberbio embalaje antes de entrar en Amiens.



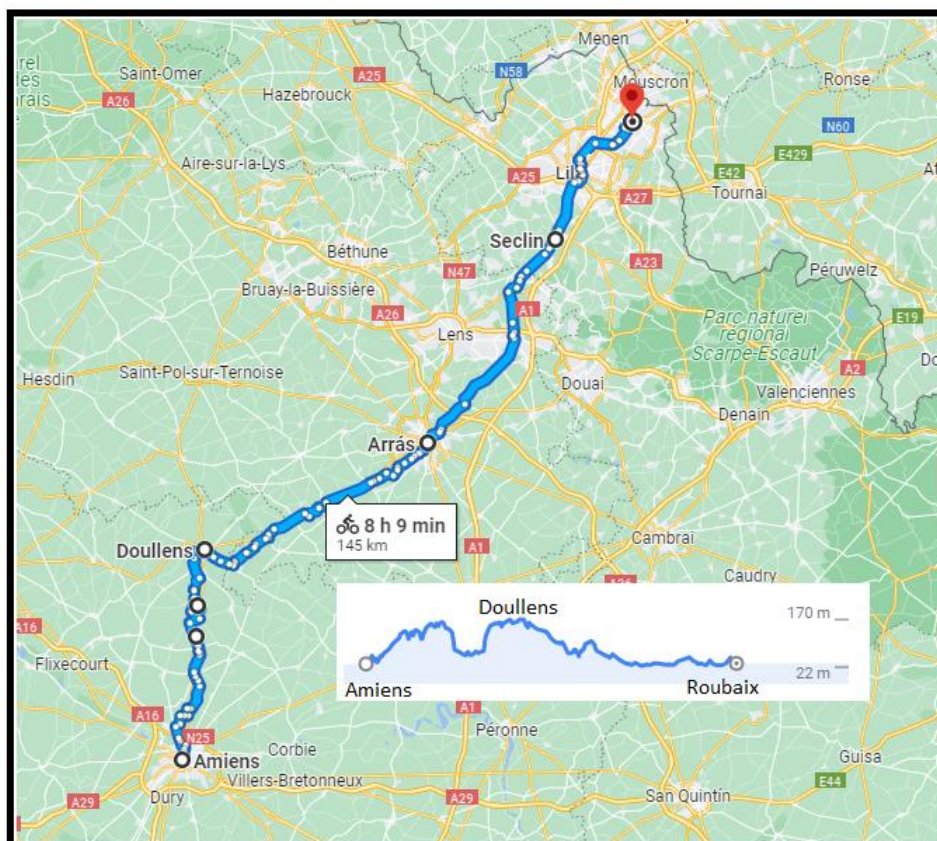
De modo que tenemos a los dos favoritos, el galés Arthur Lindon y el alemán Joseph Fisher, encabezando la carrera.



Y la crónica sigue:

En una cuesta que hay á la salida de este pueblo (Amiens), el tándem que entrena á Linton coge á un perro, cayendo el animal, tandemistas y Linton, sin graves consecuencias para éste; no así para las máquinas, que se hacen añicos.

Linton había firmado ante el control de Amiens á las 9 h 56 m; Fischer á las 9 h 56m 5 s. Sin tomar nada parten inmediatamente.



Garín, tercero, a las 10h 1m; Meyer, cuarto, á las 10 h 17 m 30 s; Stein, quinto, á las 10 h 23 m 47 s; Eo á las 10 h 31 m 30 s.

En Doullens (tercer control volante, 179 kilómetros), Fischer llega á las 11 h 6 m; Garín á las 11 y 17; Linton a las 11 y 24.

En Arras (tercer control fijo, 217 kilómetros), Fischer llega primero á las 12 h 17 m; está muy fresco; Garín llega segundo á las 12 y 40; éste viene más fatigado que el anterior. Meyer, tercero, 5 minutos después que Garín; se entera del avance que le llevan los otros corredores, y parte en seguida. Stein llega cuarto á la 1 y 3m; Linton, quinto, á la 1 y 10. Después aparecen Eo y Boinet.

En Seclin (4º control volante, 254 kilómetros) pasan los corredores por el siguiente orden: Fischer á la 1 h 38 m; Garín á las 2 h 10 m ; Meyer a las 2 h 12 m; Linton á las 2 h 28 m 30s; Boinet á las 2 h 28 m 10 s; Stein á las 2 h 43 m, y Eo á las 2 h 49 m.

Por lo tanto el alemán lleva las de ganar y el galés se encuentra a casi una hora.

El segundo puesto parece que se va a disputar entre el danés y Maurice Garin.

La crónica concluye:

Pero donde se ha reconcentrado la atención de todos los ciclistas ha sido en Roubaix, punto de llegada.

Las calles de la población estaban atestadas de gente, ávida de presenciar el resultado de la lucha. Al son de La Marsellesa es recibido el primer corredor que llega al velódromo de Roubaix, que es el alemán Fischer. Ha hecho el recorrido de 280 kilómetros en 9 h 17 m.

Da las seis vueltas de pista obligatorias á una velocidad de 31 segundos por vuelta.

Más de 50.000 personas le aplauden frenéticamente. Desciende de la máquina muy fresco y aguarda en la pelouse la llegada de Meyer y Garín. A las 3 y 10 llega el segundo, Meyer, y un minuto después Garín, que á 12 kilómetros de Roubaix, ha sufrido una tremenda caída, á pesar de la cual ha continuado brillantemente el resto del recorrido. A las 3 y 32 llega el cuarto, Linton, que ha caído varias veces después de Amiens.

Linton atribuye á esos accidentes el haber llegado el cuarto y ha lanzado inmediatamente un reto á Fischer á correr 200 kilómetros en carretera. La apuesta y la fecha las deja á elección de éste.

Boinet llega el quinto al velódromo; pero durante las seis vueltas obligatorias de pista es adelantado por Stein, que termina la carrera á las 3 y 48. Boinet, á las 3 h 48 m 50 s.

1. Josef FISCHER (Ail)	en 9h17'00" (moy : 30.162 km/h)
2. Charles Meyer (Dan)	à 26'00"
3. Maurice Garin (Ita)	à 28'00"
4. Arthur Linton (Gbr)	à 45'00"
5. Lucien Stein (Fra)	à 1h01'00"
6. Boinet (Fra)	à 1h01'50"
7. Eo (Fra)	à 1h07'30"
8. Henri Aries (Fra)	à 1h51'00"
9. Gaston Pachot (Fra)	à 2h02'00"
10. Albert Mercier (Fra)	à 2h16'00"

El 28 de abril El deporte velocipédico completa la información.

Fischer, el vencedor de la carrera París-Roubaix, tenía escalonadas en el camino nueve máquinas de reemplazo, por si acaso le ocurriese algo en la bicicleta que montaba; le entrenaron seis tandems y dos tripletas; una de las tandems se estrelló por completo al tropezar con un perro que salió de repente de una casa; afortunadamente, los ciclistas no sufrieron más que el susto respectivo.

Fischer tuvo que cambiar tres veces de máquina por haberse pinchado el neumático de la rueda motriz, antes de llegar á Amiens, corriendo 4 kilómetros con el neumático desinflado.

A Linton, el más temible contrincante de Fischer, le pasó otro tanto, pero como no tenía bastantes máquinas de reemplazo, no pudo conquistar más que el cuarto lugar; á este corredor le costó la carrera más de 1.500 francos, porque como creía seguro su triunfo, se gastó mucho en entrenadores y perdió en las apuestas que concertó á su favor.

El último que llegó á la meta, Dumas, lo verificó 11 horas y 3 cuartos después de Fischer.

El **13 de mayo** la revista española informa de que Linton y Fischer son también los favoritos para ganar la Burdeos París.

Y dice que el ciclista Vendredi, de raza negra, que corrió Roubaix, también va a hacer la carrera que parte de Burdeos.



18 abril 1897.

La coincidencia de la carrera con el día pascal plantea alguna contradicción para los nordistas autóctonos que compiten: hay que cumplir con el precepto religioso, sí o sí.

Bueno, un cura de Neuilly acepta decir misa a las 4 de la madrugada: todo resuelto.



Tiempo amenazante; se da la salida a las seis.

El holandés Mathieu Cordang pasa primero por Beauvais, seguido de Frederick.



También Cordang llega primero a Amiens: son las 12 y 3min; le siguen Frederick y Garin.

La carrera se disputa al sprint entre Cordang y Garin.

Clasificación final

1	Maurice Garin	-	9h 57' 21"
2	Mathieu Cordang	-	m. t.
3	Michel Frederick	-	+ 30' 21"
4	Gaston Rivierre	-	+ 50' 39"
5	Jules Cordier	-	+ 1h 42' 52"
6	Boinet	-	+ 1h 43' 03"
7	Henri Aries	-	+ 1h 53' 12"
8	Guillochin	-	+ 2h 03' 30"
9	Léopold Trousselier	-	m. t.
10	Marcel Kerff	-	+ 4h 16' 39"

1898, 10 avril.

Se permite el entrenamiento tras medios mecánicos, motos o autos.



(Phot. Beau.)

PARIS-ROUBAIX : MEYER, STÉPHANE ET DUBOIS.

Repite triunfo Garin, con casi media hora sobre Auguste Stephane. Mientras Maurice era arrastrado por motos, Stephan lo era por autos.

1. GARIN Maurice (Ita)
2. STEPHANE Auguste
3. WATTELIER Edouard



GARIN

1899, 2 avril.

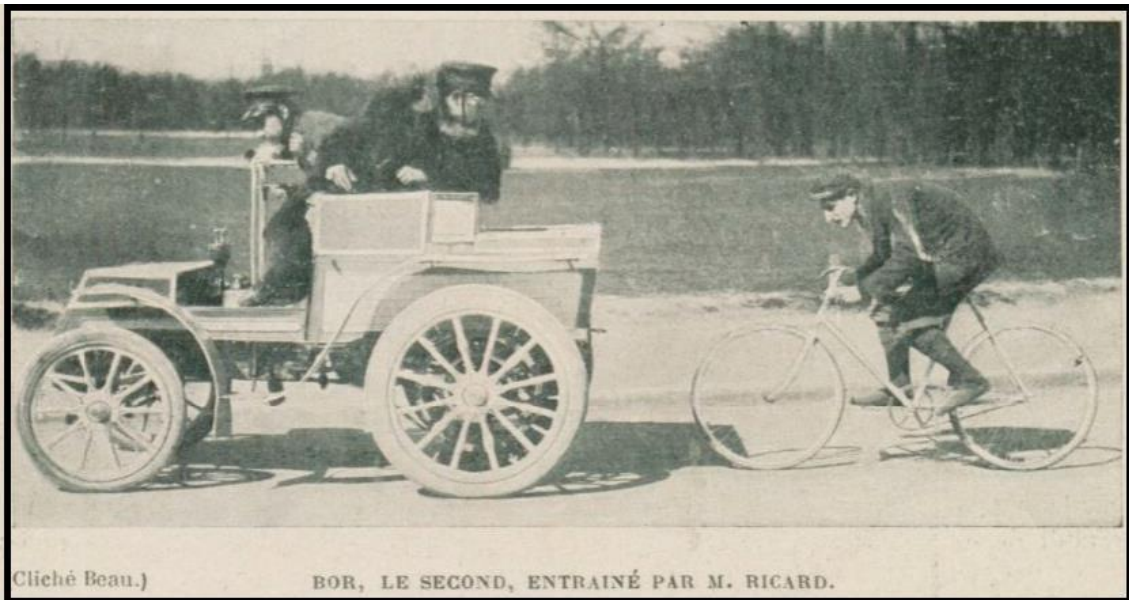
Se da la salida a las 8 en Chatou; junto a Garin está su hermano pequeño Ambroise.

Las motos salen a las 9.

Maurice se ve obligado a abandonar.

Gana Albert Champion en un tiempo de 8h 23m, 10min peor que el de Maurice en el 98; 23 minutos después entra Paul Bor, batiendo a Ambroise al sprint.

1. CHAMPION Albert
2. BOR Paul
3. GARIN Ambroise



En motos gana Osmont, en 5h 35min.



1900, 15 avril.

Se da la salida a las 9 en Saint germain.

El germano Fischer cruza primero por Amiens, Doullens y Arras

Un reventón de neumático y el pobre alemán se ve superado por Emile Bouhours.



En Roubaix gana Bouhours, en un tiempo extraordinario de 7h 4min.



1. BOUHOURS Emile
2. FISCHER Josef (All)
3. GARIN Maurice (Ita)



Garin " le ramoneur " arriv. troisieme
des bicyclettes : A son arrivee au vé-
lodrome a refuse de faire les six tours
réglementaires sur sa machine ; il les
a couverts a pied pariementant avec
le public et expliquant que s'il etait
battu c'est uniquement a cause de
l'entente de tous ses concurrents
contre lui.