

El llibre de la bicicleta

Tot sobre el millor invent de la història

Paul De Moor amb dibuixos de Wendy Panders

An extract pp 6-10; 38-39; 63; 72-73; 79-81; 102; 104; 110-111; 113; 116-117; 126; 129

Original title Het fietsboek
Publisher Lannoo, 2020

Translation Dutch into Catalan
Translator Gustau Raluy

© Paul De Moor/Gustau Raluy/Lannoo/Flanders Literature – this text cannot be copied nor made public by means of (digital) print, copy, internet or in any other way without prior consent from the rights holders.

p 6-10

LA NECESSITAT

EL MILLOR INVENT DE LA HISTÒRIA

Hi ha molts invents que es postulen per al títol de “millor invent de la història”. La roda és el millor invent de la història. Les ulleres són el millor invent de la història. I el llapis. El gelat de cucurutxo. El cine. La cadira. L’osset de peluix. Els bolquers. L’escola. L’escola? Sí, l’escola. Els jocs d’ordinador. La bombeta. El mòbil. Internet. El llibre. La llista és inacabable. I és motiu d’innombrables debats que, fet i fet, no caldrien, perquè de millor invent de la història només n’hi ha un: la bicicleta. És així de fàcil. Quan va aparèixer la primera bicicleta, pels volts de l’any 1817, totes les boques es van obrir d’admiració. I no ja no es van tornar a tancar mai més. Abans d’aquella data, ningú s’havia desplaçat mai sobre dues rodes en línia, una rere l’altra. Ningú no havia avançat mai tan de pressa fent servir únicament la força dels seus músculs. I mai ningú no havia desafiat les lleis de la gravetat i de l’equilibri fins a aquell punt. La bicicleta fa que la vida valgui la pena. Li dona ritme. La fa anar endavant. Un cop has après a anar en bici, desaprendre’n és gairebé impossible. La bici no menja, no embruta i ocupa molt poc espai. La bici existirà mentre la roda sigui rodona. O ovalada. La bici fa que el seu genet no tingui pesantor. La bici transporta el o la ciclista, sense fer soroll, a la llibreria de la cantonada o als racons més llunyans de la terra, on pot descansar a l’ombra d’un arbre. On pot quedar-se endormiscat, o endormiscada, amb els peus en remull en l’aigua fresca d’un rierol. On ell, o ella, pot estirar-se sota un cel blau a llegir un llibre sobre bicicletes. Sí, d’acord, el llibre el comptem entre els millors invents de la història. I què tenen en comú, les bicicletes i els llibres? Que converteixen els seus usuaris en viatgers de món. I que els fan feliços.

EL MEU REGNAT PER UN CAVALL SOBRE DUES RODES

Al segle XIX, a Anglaterra les fàbriques creixien a un ritme vertiginós. Les màquines funcionaven a tota marxa, àvides de mà d’obra que les fes anar. Les ciutats creixien com les cols i els barris perifèrics s’expandien sense parar. L’increment de població i del nombre de cases i de carrers va fer que la distància entre el lloc on la gent vivia i el lloc on treballava fos cada vegada més gran. Els treballadors dedicaven molt de temps a desplaçar-se, i la roba i el calçat d’anar a la feina eren poc adequats per anar pel carrer, tant a l’hivern com a l’estiu. Els amos de les fàbriques es queixaven perquè, per culpa de tots aquests viatges, es perdia un temps molt valuós. A més a més, els treballadors arribaven cansats i eren menys productius. Calia buscar una solució. I no pas demà o demà passat, la volien ara mateix.

Que cada treballador tingués un cavall al passadís de casa no era viable. Només de pensar en la pila d'excrements... I el pinso? D'on el traurien? Un carro, o una carrossa, a la sala d'estar era una idea totalment estrofolària. Fer circular trens i tramvies per tot arreu era una bogeria perquè hauria costat molts diners.

A les forges, als tallers dels sellers, a les fàbriques d'armes, a les golfes polsegoses i als tallers dels racons més amagats, persones de tota mena i condició barrinaven sobre el problema. ¿Com es podia aconseguir que els treballadors anessin i tornessin de la feina amb un mitjà de transport barat i relativament ràpid, i que ocupés el mínim d'espai possible? El repte era extraordinari, comparable al d'una papallona que s'esforça per desenganxar-se de l'asfalt fos. El baró Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn va imaginar un cavall sobre dues rodes. Un cavall prim. Un cavall amb rodes que fos capaç de transportar una persona, que no mengés, que no costés una fortuna, que fos fàcil de guardar i que caminés més de pressa que dues cames. El concepte bicicleta havia nascut. El cavall de ferro havia començat a cavalcar.

FAKE NEWS

Sobre les primeres bicicletes circulen històries fantàstiques. El 1974, un professor italià va descobrir en un quadern d'esbossos de Leonardo Da Vinci (1452-1519) el dibuix d'un vehicle amb dues rodes de radis, pedals, cadena i manillar. Segons el professor, aquesta primera imatge d'una bicicleta s'havia mantingut ignota durant segles perquè havia quedat amagada entre dues planes adherides. Els científics que posteriorment van examinar el dibuix amb una bona lupa van arribar a una conclusió ben diferent: "La bicicleta l'havia afegida, cap a l'any 1960, un monjo italià que havia restaurat el llibre i que no va poder estar-se de fer un broma."

A la vidriera de l'antiquíssima església de Stoke Poges, per on passa una ruta ciclista de Londres, hi trobem la prova irrefutable que Déu va enviar un àngel missatger per portar un obsequi a la humanitat: la bicicleta. La gent del poble sempre havia cregut fermament que la bicicleta era un present de Déu, tal com es pot veure en el missatge representat a la vidriera. "Quin disbarat!" van riure els científics, tot desmentint la creença popular. "Certament, el vidre té segles d'antiguitat. I el descens de la bicicleta des dels dominis celestials, amb la llum del sol, sembla talment real. Però que ningú es deixi enlluernar. La veritat és que, durant la Segona Guerra Mundial, la vidriera original es va trencar en mil bocins. Centenars de mans van recollir els trossets de vidres de colors i, més tard, els vidriers que van restaurar la vidriera van aprofitar-los per crear noves imatges medievals. Això explica l'aparició d'un àngel muntat en un giny amb forma de bicicleta que baixa del cel."

ANAR EN BICICLETA NO S'OBLIDA MAI

Un ciclista expert va modificar una bicicleta, de manera que quan girava el manillar a la dreta, la bici anava cap a l'esquerra, i quan el girava a l'esquerra, la bici anava cap a la dreta. I va caure de morros una vegada i una altra... Després de vuit mesos de practicar, d'anar per terra i de tornar-se a aixecar, va aconseguir guiar aquella bicicleta invertida sense caure. Després, va pujar un altre cop a la seva antiga bicicleta de sempre, amb la qual per anar cap a la dreta havia de girar el manillar a la dreta, i per anar cap a l'esquerra havia de girar-lo a l'esquerra. I va tornar a caure una vegada i una altra. Però, vet aquí que, en menys d'una hora, la va tenir per mà. Les habilitats que s'aprenen aviat queden gravades profundament al cervell, i les que s'aprenen tard hi queden gravades superficialment. Conclusió? Conèixer no és el mateix que entendre, i saber no és el mateix que poder. D'una bicicleta s'aprèn un munt de coses.

1818 La draisina 1861 La michaudine

1870 El velocípede

DELS MALS ESPERITS AL DIABLE

Anar en bicicleta va suposar un repte per a la imaginació. Quan a França la draisina va fer la seva aparició en públic, la gent va obrir els ulls com taronges. ¿Un vehicle amb dues rodes en línia, una davant de l'altra, conduït per una persona i sense perdre l'equilibri? Segur que hi havia mals esperits darrere. Allò era desafiar les lleis de l'equilibri que Déu havia donat als homes. I la cosa no s'acabava aquí. El conductor, quan es desequilibrava cap a la dreta, per aguantar-se dalt del giny havia de corregir la direcció a l'esquerra. I quan es desequilibrava cap a l'esquerra, per mantenir l'equilibri havia de corregir la direcció cap a la dreta. Allò ja no era cosa dels mals esperits, sinó del diable en persona.

p 38-39

Capítol 4

BICICLETA MULTILINGÜE

A França la bicicleta té dos noms, *vélo* i *bicyclette* (el segon ja no es fa servir gaire). *Faire du vélo* vol dir anar en bicicleta. Com hi vas, a l'escola? À *vélo!* (amb bici!).

Als països anglosaxons *bicycle* es manté inalterable. *To bike* es anar en bici. Però, compte! Si algú et diu: *On your bike!*, el que t'està dient és: *Ves-te'n a passeig!*

En català fem servir el mot *bicicleta*, i en llenguatge col·loquial diem *bici*. Gairebé ningú recorda que *bicicleta* i *bicycle* venen del grec *bicykel* (*bi* significa dos i *kyklos* significa cercle o roda). En neerlandès bicicleta es diu *fiets*, igual que en afrikaans. A Indonèsia en diuen *pit*. En finès una bicicleta és una *polkupyörä* (una "roda de camí"). Per als alemanys la bicicleta és *das Fahrrad*. *Fahrrad fahren* significa anar en bici. Si proves de dir bicicleta en islandès se t'entortolligarà la llengua: *reiðhjól*. El verb és *hjólreiðar*. Els francesos estan tan enamorats de la seva bicicleta que de vegades l'anomenen *la Petite Reine*.

LONDRES PARÍS ISTANBUL VIENA KARACHI

PASSIÓ PER LA BICICLETA

Les paraules canvien de significat. Per exemple, malenconia és una forma de depressió que antigament s'atribuïa a la bilis negra. Actualment es fa servir per descriure l'estat d'enyorança del temps passat. Una cosa semblant passa amb la paraula passió, que té el significat primer d'haver de sofrir una pena o un patiment. Però passió també significa entusiasme, com el que va suscitar la bicicleta. Quan va aparèixer la bicicleta, tothom volia tenir-ne una a qualsevol preu. La bicicleta va despertar passions, és a dir, va suscitar l'entusiasme de tothom.

AMB EL LLAVI SUPERIOR TIBAT

L'any 1880, un de cada cent holandesos tenia una bicicleta. El 1910, ja n'eren un de cada deu. El mercat es va omplir de bicicletes a bon preu, a l'abast de cada vegada més famílies. L'excés de producció va fer que els preus s'abaixessin. A tot Europa es van constituir clubs ciclistes. Els grups sortien en bicicleta de la ciutat i anaven a descobrir la bellesa d'uns paisatges campestres encara verges. I així, els senyors i les dames de la classe benestant van espargir el seu estil de vida i el seu llenguatge. El neerlandès amb accent impecable va arribar als racons més llunyans dels Països Baixos. L'anglès parlat amb el llavi superior tibet va conquerir els turons de la Gran Bretanya. El francès de París es va anar imposant gradualment al bretó, al basc i a l'occità. A cavall de la bicicleta també hi anaven el llenguatge dels rics, les maneres cares i les esquenes ben dretes.

TEHERAN DELHI XANGAI TÒQUIO

Capítol 7

ADÉU-SIAU, VELOCÍPEDE

El 1820, les autoritats locals ja havien fet fora la draisina del paisatge urbà de Milà, Nova York, Londres i Calcuta perquè van considerar que era una arma perillosa, per al conductor i per a la resta d'usuaris de la via pública. Al velocípede li esperava el mateix destí. Tot i que era extremadament popular i que se'n venien com a xurros, els accidents estaven a l'ordre del dia. De fet, hi havia dos tipus de velocipedistes: els que ja havien tingut un accident i els que encara l'havien de patir.

Afortunadament, la bicicleta segura de Starley va alleujar la situació. Sigui com sigui, va ser un cop dur per als propietaris haver d'acomiar-se dels seus velocípedes.

VELL MÉS NOU ÉS IGUAL A NOU

Els quadres de les bicicletes de carretera més modernes tenen el tub superior inclinat. Són quadres amb geometria *sloping*. La tija del selló és llarga i neix com a prolongació el tub vertical del quadre. Quina casualitat que aquestes bicicletes de carretera súper modernes s'assemblin a la bicicleta segura¹ de 1880. Casualitat? Potser els primers fabricants de bicicletes ja ho sabien. La roda és rodona. La història de la bicicleta, un cercle.

- (1) N.d.t. "Bicicleta segura" va ser el primer nom amb què es va conèixer la bicicleta amb quadre "de diamant" i dues rodes del mateix diàmetre, de la qual han derivat les bicis actuals.

Capítol 8

LA "MÀQUINA DE LA LLIBERTAT" PER A LES DONES

Al segle XIX, a Bèlgica, Alemanya i Holanda les dones que anaven en bicicleta eren una excepció. No era una activitat adequada per a elles. A França, estaven més ben vistes. França era el bressol de la bicicleta, i els francesos n'estaven molt orgullosos. La bicicleta va començar a fer-se popular entre el públic femení pels volts de 1890, a Anglaterra. L'aparició de la bicicleta segura va fer que la bicicleta fos menys perillosa i més fàcil de guiar. Les dones, que lluitaven pel dret de vot i per la igualtat entre homes i dones, van aferrar-se immediatament al manillar per eludir l'autoritat dels homes, les seves normes tutelars i els prejudicis als quals estaven sotmeses.

Per a elles, la bicicleta va ser la *màquina de la llibertat* perfecta, que els va permetre decidir on volien anar: a l'esquerra o a la dreta, al camp, al poble o a la ciutat, sense que cap home les hi hagués de portar o d'acompanyar. La bicicleta va ampliar el camp d'acció de les dones i va fer que les seves vides i els seus pensaments fossin lliures com mai abans ho havien estat. "La bicicleta ha fet més per l'emancipació de la dona que cap altra cosa al món", va escriure l'americana Susan B. Anthony l'any 1900. Ningú la va contradir. Només alguns mascles recalcitrants.

Susan B. Anthony
1820-1906
feminista

LLIURE COM UNA ORENETA

La *bicicleta segura* va comportar l'alliberament de la dona, que ja no va haver d'esperar més que la convidessin a anar en tàndem. Normalment l'home era qui anava davant, al tàndem. Per tant, la dona depenia d'ell, de si estava d'humor o no. Si a ell no li venia de gust pedalar, ella no tenia un altre remei que quedar-se a casa, a la vora del foc. Les dones que no s'hi conformaven i que es buscaven una companya per sortir a pedalar eren excepcions, i la gent les mirava malament. Amb la *bicicleta segura* les dones es van independitzar de la parella. I no van haver d'anar en tricicle mai més. Van ser lliures. Lliures com un ocell, dalt del "mitjà de transport perfecte". O, tal com va escriure un periodista, van ser lliures "dalt de l'assoliment més noble de l'ésser humà".

OTTO, PENSANT EN LES DONES

L'*Otto Dicycle* del 1879 va ser un cas apart. Tenia dues rodes, però quines rodes! Tenien un diàmetre de 125 cm i no estaven en línia, davant i darrere del ciclista, sinó una a l'esquerra i l'altra a la dreta. El dicicle va ser ideat per Edouard Carl Friedrich Otto, un inventor anglo-alemany que, com tenia una por cervical al vertiginós velocípede, va voler dissenyar una bici per a tothom.

El conductor anava assegut en un seient semblant a una sella de muntar a cavall i guiava l'aparell entre la gent agafat als frens. Si volia anar cap a l'esquerra, premia amb suavitat el fre esquerre. Si decidia anar cap a la dreta, aleshores premia el fre dret. Això era possible gràcies a que les rodes giraven de manera independent.

El dicicle va ser la bicicleta més accessible per a les dones, fins al moment que va entrar en escena la *bicicleta segura*. "Roda amb fluïdesa sobre les llambordes i pels camins bonyeguts, passa dels carrers amb voreres als camins fangosos sense trencar-te els ossos. Agafa una velocitat impressionant i està a l'abast de tothom, de joves i vells, d'homes i dones", deia el fabricant referint-se al seu vehicle.

El 1880 una fàbrica d'Ipswich va produir 210 dicicles. I, en total, en va fabricar prop d'un miler. Després del mil u, el conte es va acabar.

p 78

PERDUDES A LA SORTIDA

És veritat que a les primeres curses ciclistes van participar-hi tres dones? Sí, se sap que les germanes Amélie, Finette i Rosita van participar, l'1 de novembre de 1868, en una cursa ciclista en ruta. Però no van voler dir el cognom per res del món. El mateix van fer les ciclistes Miss Amèrica i Miss Olga de Moscú quan, dos anys després, no van voler revelar les seves identitats reals a la París-Rouen. Anar en bicicleta, i més encara fer curses, era summament vergonyós i immoral, perquè el buf del vent alçava les faldilles fins més amunt del genoll!

Victorine Van Nuffel

Victorine Van Nuffel va guanyar l'any 1959 el primer campionat oficial de Bèlgica de ciclisme en ruta femení. Va ser una gran sprinter, que gaudia deixant-se la pell sobre la bicicleta. Va ser una pionera en el món del ciclisme internacional. El seu pare regentava un negoci de bicicletes. La poma no cau lluny de l'arbre.

LA CAMPIONA DEL MÓN MASCULINA

Elvira de Bruyn mereix una pel·lícula. Va ser una fantàstica ciclista que va guanyar el campionat del món femení oficial els anys 1934 i 1936. Oficiós, perquè el primer campionat del món no es va celebrar fins al 1958. Les rivals de la De Bruyn li veien tot just la roda del darrere, en el millor dels casos, perquè els passava la mà per la cara a totes. El 1937, es va descobrir que hi havia gat amagat. L'Elvira va reconèixer que era intersexual, una dona amb trets masculins. Davant del jutge va demanar el canvi de sexe. L'Elvira es va convertir en Willem Marius, més conegut amb el nom de Willy. Com a home, en Willy no va guanyar mai més cap premi. Va acabar sempre engolit dins del gran grup i, al cap d'un temps, desanimat, va penjar la

bicicleta. De Bruyn es va casar amb la ciclista Clementine Juchters i va obrir el Cafè Denderleeuw, a l'estació nord de Brussel·les. De fet, no era un bar normal. Era un bordell. De Bruyn va morir arruïnat, sense esplendor, sense medalla. Però, això sí, va ser famós.

p 79

LA PRIMERA CAMPIONA DEL MÓN

La primer campiona del món oficial va ser la luxemburguesa Elsy Jacobs. L'any 1958, a Reims, va ser tres minuts més ràpida que la seves 29 rivals. Aquell mateix any va establir el rècord de l'hora en pista: 41,347 km/h, un rècord que va conservar durant catorze anys. Des de 2012 una cursa ciclista de tres dies du el seu nom, el *Festival Luxembourgeois du cyclisme féminin Elsy Jacobs*. La neerlandesa Marianne Vos destaca en el palmarès de la prova, amb tres triomfs consecutius.

SURTI DEL MIG, SENYORA!

El camí cap al reconeixement de les dones ciclistes va ser –igual que passa amb les futbolistes– llarg. No fa pas gaire anys que l'esport femení es retransmet per la ràdio i la televisió, i que els locutors han entès, finalment, que la cosa va de debò. Però encara queda molt camí per recórrer. Hi ha comptades dones locutores, i les ciclistes guanyen tot just una quarta part del que s'embutxaquen els professionals homes.

p 80-81

UN DIMONI AMB FALDILLES

L'any 1924, l'Església i l'extrema dreta van carregar contra un dimoni amb faldilles. Alfonsina Strada –de naixement Alfonsina Morini– després de participar en 36 competicions per a homes, es va preparar en secret per ser la primera dona que participaria al Giro d'Itàlia. Al llistat d'inscrits constava el nom d'Alfonsin Strada, però qui es va presentar a la línia de sortida va ser l'Alfonsina. Els participants es van quedar desconcertats. Els catòlics deien que no podia pas ser que una dona participés en una cursa ciclista, ensenyant les cames. L'extrema dreta deia que el lloc que corresponia a les dones era davant la pica de fregar plats.

L'Alfonsina Strada rebre tota mena d'escarnis i va ser objecte de totes les malediccions possibles. Per acabar d'arreglar-ho, aquella edició del Giro es va disputar en unes condicions molt dures. Va fer mal temps. Va ploure. Va nevar. Tot per culpa de la maleïda Alfonsina! Els homes van sofrir mort i passió en les dotze etapes amb què van haver de cobrir 3.613 quilòmetres. L'Alfonsina Strada, per la seva banda, va patir un viacrucis particular quan a la vuitena etapa se li va trencar el manillar. Una pagesa li va fer una reparació d'emergència amb el pal d'una escombria.

Com més lluny anava, més mostres d'admiració rebia. Finalment, va arribar a la meta 28 hores després que el guanyador, Giuseppe Enrici.

L'Alfonsina Strada és, encara avui, l'única dona que ha competit amb homes en una gran ronda. L'any següent, els homes es van negar a prendre la sortida si ella hi participava, perquè acaparava tota l'atenció i acumulava més premis en metàl·lic que el guanyador. Deien que allò ja era passar-se de la ratlla.

Més tard, l'Alfonsina va iniciar una carrera professional com a artista de circ. A la pista s'enfilava fins la part més alta del peralt i feia giravoltes a l'aire. Les seves acrobàcies li van valer un altre sobrenom: "la Dona Cangur".

La seva bicicleta es conserva a l'església de Madonna del Ghisallo, un punt de peregrinació de ciclistes a prop del llac de Como. La bicicleta de l'Alfonsina Strada està situada entre les dels campions del món Bartali i Moser, juntament amb la del malaurat Fabio Casartelli. I així va ser com un veritable dimoni amb faldilles va convertir-se en una llegenda del ciclisme.

EL TOUR DE FRANÇA FEMENÍ

El primer Tour de França femení es va celebrar el 1984. La nord-americana Marianne Martin va ser-ne la vencedora. Al cap de cinc anys, l'organitzador va suspendre la cursa femenina. La raó va ser que la caravana publicitària feia nosa a la carretera. Més tard, es van tornar a celebrar alguns Tours femenins, que van tenir altres noms. Però, sense patrocinadors que aportessin diners i sense interès per part de les ciutats i dels ajuntaments, la prova no aixecava cap... El Tour de França és un món d'homes. Quina llàstima!

p 102

Capítol 10

GROG I VERD

Per animar els corredors i donar color al Tour, Henri Desgrange, el cap de l'organització del Tour, va tenir la idea de vestir el líder amb un mallot groc. Eugène Christophe va ser el primer que se'l va posar, l'any 1919. Però no va poder conservar-lo perquè, finalment, el belga Firmin Lambot es va proclamar guanyador del Tour i es va endur el primer mallot groc a casa.

Desgrange va triar el color groc perquè el seu diari, *L'Auto-Vélo*, estava imprès amb paper groc. Igualment, la *maglia rosa* del Giro d'Itàlia és pel color rosa del paper del seu patrocinador, la *Gazetta dello Sport*. El mallot verd va aparèixer l'any 1953 al Tour. El primer ciclista que se'l va posar va ser el suís Fritz Schär. El verd era el color d'un altre patrocinador, concretament d'un fabricant de tallagespes.

El líder de la Vuelta a España es distingeix perquè porta el *maillot rojo*. El guanyador de la primera edició, l'any 1935, va ser el belga Gustaaf Deloor. Els ciclistes que han guanyat més etapes de la Vuelta són Delio Rodríguez (39), Alessandro Petacchi (20), i Laurent Jalabert i Rik van Looy (empatats amb 18).

La classificació per punts de la ronda espanyola l'han guanyada els belgues tretze vegades i els holandesos cinc. Però els corredors espanyols l'han guanyada divuit vegades. També són els que més vegades han quedat entre els deu primers en la classificació general.

Durant uns anys, la indústria pesquera va distingir el líder de la classificació per punts amb un mallot blau amb peixets grocs. Quin mal a la vista feia aquell mallot! Vist des de lluny, els peixets semblaven plàtans nedant. Actualment el mallot del líder de la classificació per punts és de color verd.

p 104

UNA HEROÏNA AL TOUR

La superesportista francesa Marie Marvingt va brillar en tots els esports. Va ser pilot d'avió, escaladora, va travessar el canal de la Mànega amb globus i, el 1908, es va inscriure al Tour de França. Però li van tancar la porta als nassos. Una dona al Tour? Aquesta sí que és bona. Sense pensar-s'ho dues vegades, la Marie va decidir fer el Tour pel seu compte. Va prendre la sortida l'endemà que sortissin els homes, va pedalar els 4.488 km dividits en catorze etapes, igual que els homes, i no es va acovardir quan li va tocar fer l'etapa de 415 km entre Brest i Caen. A l'edat de 86 anys, va fer en bici els 350 km que separen Nancy de París. El seu sobrenom se l'ha guanyat a pols: *La fiancée du danger*, "la Núvia del Perill".

p 110

PUBLICITAT SOBRE DUES RODES

Els fabricants de bicicletes van veure ben aviat una oportunitat de fer publicitat. Quan Odile Defraeye es va convertir en el primer belga a guanyar el Tour de França, al fabricant de la seva bicicleta li va faltar temps per llançar una bona campanya publicitària. "No hi ha una bicicleta millor que una Alcyon". Marques de màquines de cafè, de cases d'apostes, de bicicletes, de bancs, de grans magatzems, de sabons, de terres de

fusta, de gelats, de cigarretes amb i sense filtre, de cotxes... van envair els mallots i els culots. D'un dia per l'altre, el grup de corredors es va convertir en una caravana publicitària que avançava ràpida com el vent.

Una campanya publicitària que va tenir molta repercussió va ser la del rellotger suís Pontiac. L'any 1951 Wim van Est va ser el primer holandès que va posar-se el mallot groc del Tour. A la tretzena etapa els ciclistes coronaven l'Aubisque i Van Est, si volia conservar el preuat mallot groc, havia de donar-ho tot al descens. Va donar-ho tot... i més. La baixada no li va anar gens bé. En un revolt, Van Est es va estibar barranc avall. Miraculosament va sobreviure a la caiguda. Els serveis d'emergències el van rescatar amb cordes. De la boca d'aquell ciclista pàlid com el paper de fumar en va sortir un eslògan inoblidable per a la marca Pontiac: "Vaig caure per un precipici de setanta metres. Se'm va aturar el cor. Però el meu Pontiac funcionava!" Anys després, a capdavant de gairebé totes les curses encara hi havia un camió publicitari de Pontiac. D'un gran mal en surt un gran bé.

Gunnar Sköl Alfredo Binda George Ronssen Rik van Steenbergen

p 111

ELS PRIMERS CAMPIONS DEL MÓN

El podi del primer campionat del món per a homes es va veure a Copenhagen el 4 d'agost de 1921. Només s'hi permetia participar als amateurs i va consistir en una contrarellotge individual de 190 quilòmetres. El guanyador va ser el suec Gunnar Sköl. El 21 de juliol de 1927, a Nürburgring (Alemanya), l'italià Alfredo Binda es va convertir en el primer campió del món professional. Va ser el primer ciclista que es va vestir amb el mallot oficial de campió del món. Binda va ser una llegenda. Fins i tot, alguns organitzadors li van arribar a suplicar que no participés en les seves curses, perquè si ell corria ja no hi havia emoció.

CAMPIONS I DÉUS DEL CICLISME

Els campionats del món en ruta es corren per equips nacionals. A dia d'avui, els belgues, amb 26 títols, són els dominadors absoluts de la competició. Els segueixen els italians amb vint victòries, i els holandesos, que han aconseguit set mallots irisats.

El belga Georges Ronsse va guanyar la segona i la tercera edició del campionat del món. A Holanda van haver d'esperar que Theo Middelkamp el guanyés l'any 1947. Alfredo Binda, Rik van Steenbergen, Eddy Merckx, Oscar Freire i Peter Sagan tenen tots ells tres mallots irisats. Al món del ciclisme les supersticions no hi falten mai i sobre el mallot irisat pesa una maledicció: la temporada després de la gloriosa victòria, l'orgullós portador del mallot de campió del món no guanya mai cap cursa.

Peter Sagan Oscar Freire Eddy Merckx Theo Middelkamp

p 113

PEDALAR FORT I ESCRIURE

El pilot és un reducte de ciclistes amb cames d'acer. Alguns d'ells han escrit llibres que parlen sobre com es relacionen entre ells i sobre quines coses els passen pel cap. Tim Krabbé va córrer quasi 3.000 curses en ruta. I de la tres-cents noranta en va escriure una novel·la, *El corredor*, on explica una cursa molt dura per les muntanyes d'Ardecha, a França. Aquest llibre és lectura obligatòria per a qui vol ser ciclista i per a qui li agrada llegir.

"Dalt de la bici la teva consciència és petita. I com més fort vas, més petita es fa." El ciclista holandès Laurens ten Dam té una col·lecció de llibres de ciclisme que conserva com si fossin monedes d'or. Tres d'aquestes monedes tan valuoses són probablement *Vanaf mijn zadel*, *Pelotonpost* i *Amigo*, del ciclista Pedro Horrillo, també escriptor i columnista. El ciclista base va debutar com a ciclista professional el 1998 i de seguida va rebre el sobrenom de *El filòsof*. No va obtenir victòries importants, però va ser un gregari excel·lent. En una ocasió, el seu director d'equip li va dir que no pensés tant, que el cap d'un ciclista només serveix per portar-hi el casc.

PER LA VIA CICLISTA CAP A LA CIUTAT DE LES BICICLETES

Els ciclistes van reclamar vies de comunicació millors i més segures. I les van obtenir. A poc a poc i sense fer soroll. El rei Leopold II del petit principat de Bèlgica va intercedir perquè es construïssin millors vies interurbanes per als ciclistes. Circular en bici per camins amb bonys i sotracs, amb pedres tallants i còdols relliscosos no tenia gens de gràcia. El terra sacsejava sense compassió els ciclistes. I, sobretot, quan queia la nit calia anar amb ells ulls ben oberts. En la foscor, els ciclistes no només havien de fixar-se molt en les irregularitats del terra, sinó que també havien de prestar atenció als carruatges i els carros sense llums, i als cavalls solts. Els camins eren compartits per tothom. Podies circular per la dreta, per l'esquerra o pel mig, tant se'n donava. I l'enllumenat era escàs.

Els ciclistes van ser usuaris de la ruta abans que el rei automòbil entrés en escena i es fes l'amo dels camins, en tota la seva longitud i l'amplada. Contra els vehicles de quatre rodes motoritzats no va haver-hi cap intercessió reial que hi posés remei. I cap quilòmetre va ser massa car per pavimentar. Presumptuós i arrogant, el cotxe va arraconar els ciclistes als vorals de la carretera. A finals del segle XX hi havia uns adhesius on es podia llegir: "El meu cotxe és la meua llibertat". Va ser una llibertat que no va conèixer fronteres ni cap mena de clemència.

Després de la Segona Guerra Mundial va esclatar una veritable guerra a la carretera. Els cotxes es fabricaven a milers en cadena i eren barats. Tothom n'havia de tenir un! Qui només tenia una bicicleta no era ningú, era un pobre pelacanyes. Els ciclistes arriscaven la vida cada dia. Un rere l'altre van anar abandonant la bici. Sovint era la dona qui continuava fent servir la bici, perquè conduir cotxe era cosa d'homes. Una dona al volant causava un gran enrenou.

La bicicleta es va convertir en una raresa. Allò que havia estat un invent prodigiós i una fantàstica mostra de l'enginy humà va anar a parar al traster i va quedar colgada de pols. Allà va esperar pacientment. Va esperar i va esperar. Fins que un dia va ressuscitar més viva que mai. I no com un cavall de joguina, sinó com un poderós cavall de desfilada.

VIES CICLISTES

Alemanya i els Estats Units van ser els primers països on es van construir vies ciclistes, entre finals del segle XIX i principis del XX. Els americans van optar per fer-les als costats de la carretera. Els alemanys van posar les vies ciclistes fins al 1910 gairebé sense excepció al mig de la via. El 1885, a Utrecht es va permetre que els ciclistes circuïssin els diumenges al migdia pel Maliebaan, un passeig per a vianants. El primer carril bici d'Holanda anava de l'andana de l'estació de Nuenen fins al casc urbà. Nuenen! El poble on Vicent van Gogh va veure la llum.

Bèlgica, Dinamarca, França i Suïssa van començar a construir vies per a ciclistes pels volts de 1930. Dinamarca les va construir molt de pressa. A Bèlgica s'hi van posar a contracor i, als anys 60, fins i tot van alentir el ritme.

Tilburg va ser la primera ciutat que, l'any 1977, va tenir a punt una xarxa de carrils bici al centre urbà. Els carrils bici es van fer vermells. El color va ser una tria casual, ja que pel mateix preu els carrils haurien pogut ser blaus o grocs. Sigui com sigui, el carril bici de color vermell va cridar l'atenció de la resta del món. Tot Europa va seguir-ne l'exemple i els japonesos van venir a fotografiar-los. El vermell destacava amb claredat, però no existeix una norma europea que digui de quin color han de ser les pistes o els carrils per a ciclistes.

UNA PRINCESA DE CONTE

Guillemina I dels Països Baixos
1880-1962

Heus aquí una vegada una princesa que es deia Guillemina i vivia a Holanda. Era l'any 1897, l'any en què Charles Seeberger va inventar l'escala mecànica, en què Bram Stoker va escriure Dràcula, i en què el belga Cockerill va avarar el vaixell de passatgers més ràpid del món, el *Prinses Clémentine*. Guillemina vivia a Wenen i mostrava molt menys interès pels artistes de la societat de belles arts del grup Wiener Secession, que per les bicicletes que de tant en tant veia passar. “Jo també vull un vehicle d'aquests”, va dir. La seva mare, la reina regenta Emma, s'hi va oposar. “Massa perillós! I és dolent per a cos i per a les extremitats.” Però la Guillemina no es va deixar convèncer i va continuar donant la llauna a la reina regenta. Finalment, la reina va reunir els consellers reials. “Moltíssimes dones van en bici”, va argumentar la princesa. “No diem pas que no n'hi hagi, Majestat”, va dir el conseller en cap Pierson, “però cap d'aquestes dones a les quals us referiu té sota la seva responsabilitat la prosperitat de tantes persones com Sa Majestat. Per tant, us demanem humilment que reconsiderem el vostre propòsit. El perill, per petit que sigui, en bicicleta sempre hi és.” Com a premi de consolació, a la Guillemina li van regalar una quadriga de ponis.

La princesa es va empassar la desil·lusió. Però el dia que va pujar al tron, la flamant reina va dir: “Ara aprendré a anar en bicicleta!”. Els consellers van haver d'accedir davant de tanta passió per les dues rodes. “Procureu que els vostres súbdits no us vegin en bicicleta, Majestat”, van recomanar els consellers. La reina va respectar l'exhortació durant un cert temps. Fins que, un dia que era a Katwijk, va agafar la bici i va sortir a fer una volta de vint quilòmetres. Els vianants que la van veure passar no podien creure el que veien els seus ulls. Una reina pedalant! Ni ells ni ningú al món n'havien vist mai cap. Una bicicleta reial i, a més, amb la xapa de pagament obligatòria que tots els ciclistes holandesos duien enganxada a la forquilla.

Als anys trenta, l'amenaça de guerra era cada vegada més gran i la consigna era economitjar. La reina va proposar als membres de la cort i del govern que, sempre que fos possible, deixessin el cotxe aparcats i es desplaçessin en bicicleta.

Quan va esclatar la guerra, la reina va fugir a Londres. El primer ministre britànic, Winston Churchill, estava envoltat de reis i caps d'estat, però va lloar la reina Guillemina entre la multitud per la bona impressió que li va causar.

Després de la guerra, la Guillemina va retornar a la seva pàtria i va agafar de nou la bicicleta. Va encoratjar els holandesos a treballar amb fermesa per reconstruir el país junts. La seva sobrietat es va contagiar a tot el país, fins al punt que es va convertir en una característica nacional. El seu nom va ser lloat. I la reina, veient que el país tornava a anar bé, va seguir pedalant feliç durant anys.

BICYCLE MONARCHY

Dignes de compassió. Així és com els britànics veien els membres de les reialeses escandinaves i holandesa que anaven en bicicleta. ¿Als reis no els correspon anar en carruatges daurats, estirats per cavalls ben raspallats i amb pelatges lluents com el carbó? Al nord d'Europa ja en tenien, de carruatges resplendents i cavalls engalanats. Però també tenien bicicletes!

Durant la Segona Guerra Mundial, quan Dinamarca va ser acusada de col·laborar amb els ocupants alemanys, el rei Frederic IX de Dinamarca va sortir en bici pels carrers de Copenhagen acompanyat de la seva esposa Ingrid com a senyal que estaven a favor de la resistència.

La dinastia reial holandesa va convertir la bicicleta en un símbol nacional, al mateix nivell que els camps de tulipes, els esclots de fusta i els molins de vent. Però va servir de res. Els monarques britànics no van en bicicleta. Hi ha una foto del príncep Carles sobre una petita bicicleta vermella, estirat tot ell, amb vestit i corbata, el peu dret a terra, la bicicleta inclinada i el peu dret recolzat sobre el pedal dret. Té una pinta que fa federat! Els britànics, en veure un membre de reialesa dalt d'una bicicleta, van dir en to burleta: *'O dear, a bicycle monarchy.'*

DE PRESIDENTS I BEATLES

Els presidents nord-americans també han pujat dalt d'una bici quan n'han tingut l'ocasió. Carter amb jaqueta blava i sense casc. Bush junior amb una BTT, amb casc i pantalons curts. El jove fatxenda Reagan, amb camisa de llenyataire i la cabellera negra onejant al vent. Els Clinton, amb casc, un al costat de l'altre. Obama amb camisa blanca de màniga curta o amb polo de color gris clar, sempre amb casc i amb un somriure d'orella a orella.

El president cubà, Fidel Castro, l'any 1991, quan tenia 65 anys va pujar amb penes i treballs dalt d'una bici xinesa. A la pel·lícula "Help!", dels Beatles, són famoses les imatges de John Lennon en bici, amb Paul, George i Ringo fent ziga-zagues al darrere.
