

CHARLOTTE JONES

EL TOUR DE FRANCE SIEMPRE HA SIDO POLÍTICO*

El *Tour de France* nació a raíz de un escándalo político. En 1894, Alfred Dreyfus, un oficial de artillería de ascendencia judía del Ejército francés, fue condenado por traición por revelar secretos militares a la embajada alemana. Dos años más tarde, el Ejército ocultó pruebas que demostraban la inocencia de Dreyfus y la culpabilidad de un oficial de mayor rango. Los rumores de una conspiración causaron revuelo y el caso Dreyfus dividió al país.

Le Vélo era el diario deportivo más importante de Francia en aquella época. Su editor, Pierre Giffard, partidario de Dreyfus, escribió un artículo sobre el asunto y la posterior manifestación en una carrera de caballos, donde el conde Jules-Albert de Dion había sido arrestado por golpear al presidente francés en la cabeza con un bastón. De Dion estaba tan enfurecido por la descripción que se había hecho de él que fundó un periódico rival, *L'Auto*, para sacar a Giffard del negocio.

Pero a finales de 1902, *Le Vélo* vendía 80 mil ejemplares al día y *L'Auto* estaba pasando apuros. En una reunión de crisis, el periodista que dirigía la sección de ciclismo del periódico sugirió que si las populares carreras ciclistas de larga distancia, que normalmente se celebraban en pista, pudieran celebrarse en carreteras abiertas alrededor de los pueblos y ciudades de Francia, esto sería un gran suceso para impulsar las ventas. Así, en 1903 se lanzó la primera *Grand Boucle* como una estrategia publicitaria durante una guerra de circulación, una carrera alrededor de Francia en seis etapas (París-Lyon-Marsella-Tolosa-Burdeos-Nantes-París) donde se esperaba que los participantes recorrieran más de 1.500 millas [2.428 km] en dos semanas.

La prensa se regodeó con las exigencias extremas de la carrera; los periodistas se superaban unos a otros en sus descripciones de los rostros “devastados” y “demacrados” de los ciclistas. Pero la descripción del editor de *L'Auto*, Henri Desgrange, del *Tour* ideal como aquel en que “solo había un ganador” provocó críticas por considerarse que los espónsos explotaban a los atletas de clase trabajadora para su propio beneficio.

* El presente texto de la historiadora Charlotte Jones, docente e investigadora de la Queen Mary University of London (QMUL) especializada en historia de la literatura contemporánea y la cultura de izquierdas, fue originalmente publicado en inglés, el martes 5 de julio de 2022, en la revista socialista británica *Tribune*, bajo el título «The *Tour de France* Has Always Been Political». Disponible en <https://tribunemag.co.uk/2022/07/tour-de-france-political-history-protest-macron-cycling>. La traducción castellana es nuestra. Supimos de la existencia de este artículo a través de la revista francobelga *Ballast*, que lo editó como «Tour de France et lutte des classes» [*Tour de France* y lucha de clases] el 23 de junio de 2024, con un estupendo material fotográfico de archivo que recomendamos observar. Enlace: www.revue-ballast.fr/tour-de-france-et-lutte-des-classes.

Nos interesamos en el texto de Charlotte Jones porque este año, igual que el anterior, hubo acciones de protesta contra el genocidio israelí de Gaza en algunos tramos de la carrera (el caso con más repercusión fue el de un hombre que «perturbó» el *sprint* final de la etapa 11ª en Tolosa exhibiendo una remera con la consigna “ISRAEL OUT OF THE TOUR” y agitando una *kufiya* palestina). Estos episodios nos hicieron recordar noticias similares –boicots por motivos políticos– de otros años, por ejemplo, cuando en 2018 un grupo de *gilets jaunes* o «chalecos amarillos» de Occitania bloqueó con parvas de heno el paso de los ciclistas cerca de Carcasona, medida de fuerza que desató una severa represión policial con gas pimienta (de la cual fueron víctimas no solo los manifestantes, sino también algunos competidores). En 2025, las protestas europeas contra el equipo de ciclistas Israel-Premier Tech fueron *in crescendo*: preludivieron en el *Giro d'Italia* (mayo), se volvieron más picantes en el *Tour de France* (julio) y alcanzaron su cenit de masividad e intensidad en la Vuelta a España (agosto-septiembre). Más información en nota 9.

El ciclismo nunca fue un deporte *amateur*: se profesionalizó ya a finales del siglo XIX, lo que lo convierte en uno de los primeros deportes practicados con fines comerciales. El ciclismo también había sido durante mucho tiempo la afición de los franceses de clase trabajadora y era seguido por los obreros. La gran mayoría de los ciclistas procedían de entornos campesinos y proletarios, y vivían en el campo, en lo que el sociólogo Christophe Guilluy denomina la “periferia”, es decir, aquellas zonas sociales y geográficas de Francia que se han quedado atrás por culpa de las fuerzas de la globalización.

En 1924, los ciclistas se rebelaron contra sus condiciones laborales. El vigente campeón del *Tour*, Henri Pélissier, abandonó la carrera en señal de protesta. Los ciclistas profesionales, declaró, eran *les forçats de la route*, “los trabajadores forzados de la carretera”, una frase incendiaria que reflejaba las enormes divisiones socioeconómicas del país.

Pélissier escribió al periódico del Partido Comunista *L’Humanité* diciendo que aceptaba el “cansancio excesivo, el sufrimiento y el dolor” de su profesión, pero que él y sus compañeros corredores querían ser “tratados como hombres, no como perros”. El periódico se hizo eco de la protesta con titulares sobre una “rebelión” de ciclistas que enarbolaban “la bandera de la revuelta”. Los corredores que abandonaron eran “huelguistas”; y el *Tour*, una vasta operación comercial organizada por “especuladores deportivos” para explotar al “proletariado ciclista”.

L’Humanité mantuvo la presión durante el período de entreguerras, denunciando la “explotación feroz y, en ocasiones, criminal” de los “trabajadores del pedal” y exhortando a sus lectores a reconocer que la carrera formaba parte de la cínica manipulación del capitalismo burgués, que ofrecía “pan y circo” a las masas trabajadoras. Se establecieron analogías entre la vida deshumanizante y excesivamente regulada del ciclista del *Tour* y la del operario fabril moderno, vinculando su protesta a una crítica más amplia del exceso de trabajo, la aceleración del ritmo laboral y el taylorismo.

Los organizadores del *Tour*, por su parte, insistían en que el ciclismo era un medio para ascender socialmente. Los ciclistas profesionales eran héroes populares de la época, y se les presentaba como trabajadores modelo: valientes, disciplinados y humildes. En 1925, *L’Auto* realizó una película muda de varios episodios titulada *Le roi de la pédale* [El rey del pedal], donde se mostraba a un chico de clase obrera que ascendía socialmente gracias al *Tour*.

En realidad, los ingresos de los ciclistas eran bajos¹ y dependían totalmente de su rendimiento individual; el *Tour* ofrecía una paga diaria, que equivalía al salario medio de un obrero de fábrica, a los ciclistas que cumplían los estándares de productividad exigidos, viajando a una velocidad media mínima de 20 km/h. Para disuadir a los corredores animados por el ejemplo de Pélissier, el reglamento de 1925 advertía que cualquier corredor que dañara la imagen del *Tour* abandonando la carrera sería sancionado y que “cualquier acuerdo entre los corredores con vistas a protestas de cualquier tipo, o contra las decisiones de los oficiales, cualquier acuerdo para retrasar la llegada, etc., será rigurosamente castigado”. Al prohibir la acción colectiva, el *Tour* negaba efectivamente a los ciclistas un derecho del que disfrutaban los trabajadores franceses desde 1884, cuando la Tercera República reconoció formalmente el derecho a formar sindicatos [Ley Waldeck-Rousseau de asociaciones profesionales]

Desde entonces, las huelgas y *slowdowns* [ralentizaciones en señal de protesta] de los ciclistas han sido esporádicas, pero últimamente el público francés parece menos dispuesto a considerar a los corredores como trabajadores. “Si los atletas también empiezan a [hacer huelga]”, se preguntaba un espectador desilusionado en 1978, “¿hacia dónde vamos?”.

¹ Jean-François Mignot, «An economic history of the Tour de France, 1903–2015», en R. Pomfret y J. K. Wilson, *Sports Through the Lens of Economic History*, Edward Elgar Editors, 2016, pp. 55-70, disponible en <https://shs.hal.science/halshs-01354233/document>.

La política de la carrera

Para ser un evento deportivo de esta magnitud, en el siglo XXI, el *Tour* es sorprendentemente accesible. En general, no hay barreras, por lo que la carrera pasa a pocos centímetros de los espectadores, que se alinean a lo largo de las carreteras para verla de forma gratuita.

Teniendo esto en cuenta, tal vez no sea sorprendente que el *Tour* haya sido regularmente escenario de protestas. Hubo acciones directas por parte de los anarcosindicalistas españoles exiliados de *Groupes d'Action Révolutionnaires Internationalistes* (GARI) en 1974, que atacaron la infraestructura del *Tour* y amenazaron a los ciclistas españoles [en tiempos de la dictadura franquista]². Hubo también acciones directas por parte de los trabajadores de los astilleros de Saint-Nazaire, que en 1988 se declararon en huelga para exigir mejores salarios y bloquearon la caravana publicitaria en el puente de Saint-Nazaire, aunque permitieron que los ciclistas pasaran.³ El grupo separatista vasco ETA atacó el *Tour* con explosivos en dos ocasiones: 1992 y 1996. Otro episodio: los manifestantes antiglobalización que buscaban llamar la atención sobre el encarcelamiento de José Bové por destruir cultivos de maíz y arroz modificados genéticamente en 2003, que interrumpieron el *Tour* en su ruta hacia Marsella,⁴ por citar solo algunos ejemplos. Ha sido una característica recurrente.

Sin embargo, en medio del período de agitación más famoso de Francia, 1968, el *Tour* siguió adelante como una señal de que Francia funcionaba con normalidad, aunque los periodistas, aburridos de las primeras etapas, organizaron su propia sentada en la carretera. “Ah, *la Sorbonne des vélos* [la Sorbona de las bicicletas]”, comentó aparentemente el médico del *Tour*.

Un grupo en particular, los agricultores, ha utilizado el *Tour* para dar a conocer sus problemas específicos. En 1990, un grupo de treinta personas de la región occidental de Nantes bloqueó la carretera con árboles, prendió fuego neumáticos y vertió estiércol, lo que provocó la intervención de 200 policías con vehículos blindados.

Los ciclistas estaban descontentos. “Entiendo que la gente tenga problemas, pero no deberían aprovecharse del *Tour* para expresarlos”, se quejó el irlandés Stephen Roche. Hoy en día, los ciclistas siguen siendo en general apolíticos, incluso cuando el recorrido de la carrera traza un mapa invisible del retroceso gradual del Estado en la Francia rural: las clínicas de maternidad, los juzgados de primera instancia, las oficinas de correos y las tiendas están desapareciendo de los centros de las pequeñas ciudades.

En 2018, los labradores pirenaicos bloquearon las carreteras con fardos de heno en protesta por los recortes a las subvenciones de la UE para las regiones agrícolas. La policía local utilizó gas pimienta (o, según algunos, gas lacrimógeno) para dispersar a los manifestantes, y parte de él acabó en las caras de los ciclistas. La dureza de la reacción policial reforzó la impresión de que el *Tour* se ha convertido en un espectáculo que beneficia al Estado y está protegido por él.

De hecho, mucho más visible en el *Tour* que cualquier tipo de protesta es el *sportswashing* [«lavado de cara» gubernamental o empresarial usando el deporte]. Ineos Grenadiers (antes Team Sky) está financiado por una empresa química multimillonaria, dirigida por el hombre más rico de Gran Bretaña, Sir Jim Ratcliffe, que actualmente tiene una licencia para extraer gas de esquisto en Yorkshire mediante *fracking*. (Ineos aún no ha comenzado las operaciones de fracturación hidráulica debido a disputas de planificación y protestas, pero quiere construir un sitio de pruebas para demostrar que se puede hacer “de forma segura”)⁵. El gigante

² www.theguardian.com/sport/2015/jul/17/tour-de-france-france-bombs-anarchists-farmers-corsica.

³ www.youtube.com/watch?v=oS3KASy4MJc&t=759s.

⁴ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3068985.stm>.

⁵ www.bbc.co.uk/news/business-61060721.

energético Total respalda al equipo francés Direct Energie, mientras que BikeExchange estaba patrocinado anteriormente por Orica, una empresa minera multinacional vinculada a varios derrames químicos en todo el mundo.

Por su parte, los equipos Bahrain Victorious, UAE Team Emirates y Astana, respaldados estatalmente, han sido criticados por recibir financiación de naciones acusadas de graves abusos contra los derechos humanos. Las empresas pagan entre 200 mil y 500 mil euros para formar parte de la caravana publicitaria, un desfile de carrozas que reparten muestras gratuitas antes de la carrera propiamente dicha, y que se extiende a lo largo de doce millas [casi veinte kilómetros]⁶.

(Re)construyendo Francia

Por supuesto, la influencia corporativa no es algo inusual en los eventos deportivos modernos. Lo que sí es menos habitual es lo estrechamente vinculado que está el *Tour* a la identidad francesa moderna. Esto se debe en parte al objetivo inicial de la carrera de reforzar, tras el caso Dreyfus, cierto sentido de cohesión nacional. Se ha sugerido que, hasta que *L'Auto* comenzó a publicar mapas para ilustrar el recorrido del *Tour*, pocos franceses tenían una idea real de cómo era su país sobre el papel. Fue una de las herramientas, en la célebre frase de Eugen Weber, que *convirtió a los campesinos en franceses*.

Parte del éxito continuado del *Tour* se debe a que funciona como un amplio reclamo para la memoria colectiva francesa. El *Tour* de 1989 ofreció 17.890 francos en el kilómetro 1.789 para celebrar el bicentenario de la Revolución Francesa. Fue Jacques Chirac quien llevó la carrera a los *Champs-Élysées* cuando era alcalde de París. La única otra jornada del año en que se cierra la gran avenida es el Día de la Bastilla, para el desfile militar.

Inevitablemente, los políticos han tratado de apropiarse de la popularidad del *Tour* para mejorar su imagen. En 1985, François Mitterrand, cámara en mano, vio pasar al pelotón por el Vercors, una cadena montañosa alpina que –no por casualidad– fue un lugar emblemático de la Resistencia francesa. Chirac probó cervezas a lo largo del recorrido del *Tour*, mientras que Nicolas Sarkozy pasó toda una etapa con la cabeza fuera de la ventanilla del coche oficial, comentando la carrera en directo.

En 2019, Macron apareció en la localidad pirenaica de Bagnères-de-Bigorre para felicitar a Julian Alaphilippe por su victoria ese día. Más tarde, Macron se sumergió en las entrevistas con la prensa, donde defendió las acciones de la policía durante las manifestaciones de los *gilets jaunes* [chalecos amarillos]⁷.

La polarización política en el siglo XXI tiene tanto que ver con el lugar como siempre. Desde sus inicios, el bucle geográfico sirvió para recordar que la política comienza y termina en París. Los problemas electorales legislativos de Macron y el terreno ganado por la izquierda –y, en menor medida, por la ultraderecha– sugieren que el consenso liberal representado por ese punto focal se está derrumbando. En París, Macron es vilipendiado por la izquierda como “el presidente de los ricos”; en *La France Profonde* [la Francia profunda, el interior rural o pueblerino del país, en contraste sobre todo con París], se le descarta como “el presidente de las ciudades”.

Macron intenta hablar con todo el mundo e ir a todas partes, promoviendo medidas de su “Agenda Rural” y otros planes elaborados apresuradamente a raíz de las protestas de los *gilets jaunes*, reformas retrasadas que pocos creen que vayan a servir de mucho a la Francia rural. En el balotaje de las elecciones presidenciales de

⁶ www.freewheelingfrance.com/tour-de-france/the-tour-de-france-in-numbers.html.

⁷ www.franceinfo.fr/economie/transports/gilets-jaunes/tour-de-france-emmanuel-macron-interpelle-sur-les-violences-policieres_3545305.html.

2022, Macron obtuvo una amplia mayoría en las principales urbes,⁸ mientras que la ultraderechista Le Pen se impuso en las ciudades pequeñas, los municipios rurales y los antiguos cordones industriales en declive. Queda por ver si la imagen del *Tour* como generador de unidad nacional y concordia bipartidista –la llamada a veces “tregua de julio”– resistirá la agitación.⁹

En 1957, el crítico cultural Roland Barthes argumentó que el *Tour de France* era un ritual épico tanto como un evento deportivo. Para Barthes, la carrera atravesaba “una verdadera geografía homérica”, y su aura mítica proporcionaba una forma de trazar las fronteras de una nación y celebrar la heroica tenacidad de quienes pedaleaban dentro de ellas. “Lo que está viciado en el *Tour*”, afirmaba Barthes, “es la base, los motivos económicos, el beneficio último de la prueba, generador de coartadas ideológicas”. *Plus ça change*.¹⁰

⁸ www.theguardian.com/world/commentisfree/2022/apr/28/france-election-divide-campaign-split.

⁹ Retrospectivamente sabemos que no fue así. Véase al respecto la nota al pie con asterisco de la primera página de este artículo, donde mencionamos las protestas en el *Tour de France* de 2024 y 2025. Acotemos que en la edición de 2022 –el año en que la autora publicó el artículo– hubo manifestaciones ecologistas por el Cambio Climático en Alta Saboya: un grupo de activistas organizaron una sentada en medio de la ruta y se encadenaron para demorar el desalojo policial. En 2023, espectadores de la carrera desplegaron en París pancartas reclamando “Justicia por Nahel” (Merzouk), el adolescente musulmán descendiente de inmigrantes magrebíes asesinado por la policía mientras hacía un trabajo de reparto, cuyo crimen desató una gran ola de revueltas en las *banlieues* (suburbios pobres) de la capital y de otras grandes ciudades de Francia. (*Nota de los Editores*)

¹⁰ En francés, “cuanto más cambien las cosas”. La frase completa es *plus ça change, plus c’est la même chose*, “cuanto más cambien las cosas, más siguen igual”. Se atribuye este epigrama –que Lampedusa reversionaría en su novela *El Gatopardo* como “si queremos que todo siga como está, es necesario que todo cambie” (*Se vogliamo che tutto rimanga come è, bisogna che tutto cambi*)– al escritor y crítico francés Jean-Baptiste Alphonse Karr, quien lo usó en su diario *Les Guêpes*, allá por 1849. Es posible que Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord (1754-1838) lo haya utilizado antes.