



社会文化视角下的百年环法

尹晓峰¹, 杨圣韬²

摘要: 作为公路自行车运动界一项最重要的赛事, 环法自行车赛 (Tour of France) 经过了百年历史长河的洗礼。在对有关环法的传记和文献进行梳理和回顾的基础上, 为环法的起源和发展绘制一个时空坐标系, 从社会文化的视角审视内外部多重参数影响下的环法轨迹。

关键词: 法国; 自行车赛; 社会文化; 发展; 价值

中图分类号: G80-05 文献标识码: A 文章编号: 1006-1207(2010)03-0069-06

Tour de France in the Past 100 Years from the Angle of Social Culture

YIN Xiao-feng, YANG Sheng-tao

(Shanghai Research Institute of Sports Science, Shanghai 200030 China)

Abstract: As an important event of road bicycle race, Tour de France has undergone 100 years. Consulting the biographies and documents of the event, the article tries to work out a space time coordinate system for the origin and development of the Tour de France so as to view, from the angle of social culture, the track of the event influenced by multiple interior and exterior parameters.

Key words: France; bicycle race; social culture; development; value

作为公路自行车运动界一项最重要的年度赛事, 环法自行车赛 (Tour of France) 在进入新世纪的同时也迎来了她的百年华诞。如今的环法经过百年历史长河的洗礼, 无论是在后勤的准备、组织、运作和报道规模方面, 还是围绕其而建立起来的社会文化价值体系, 都使她被无可争议地列为世界最具影响力的赛事之一。每年, 环法比赛沿线需要重建的公路长度超过 4 000 km; 每年, 将有 12 支队伍和大约 200 名车手参加为期 3 周的比赛。大约 4 000 人的团队和 1 000 多辆自行车会在法国的公路上蜿蜒行使; 每年, 数以万计的观众会亲临环法路线的重要赛段体验稍纵即逝的赛车传奇和史诗; 每年, 平面媒体、广播、电视和网络都会对环法全程进行详尽的追踪报道和宣传, 将环法带进千家万户; 每年, 环法比赛为运动员提供的奖励总金额超过 250 万美元, 而她所带来的广告收益和对相关产业推动的经济效益更是难以估算。

毫无疑问, 环法极好地丰富了现代体育赛事的内涵与外延, 她摆脱了传统运动竞赛概念的束缚, 成为一项具有鲜明时代特征的社会文化节事活动。她在提供竞赛和相关服务产品的同时, 不排斥社会历史背景、竞赛规则、传统习俗等多种因素的制约和影响, 能够兼顾不同参与群体分享经历的需求和多目标的实现, 并对社会文化、自然环境、政治经济以及体育等众多领域产生巨大的冲击, 在其发展的百年历程之中人们可以清晰地感受到多元化特征的烙印。

那么, 这样一项年度体育盛事究竟是如何诞生的, 她又是如何成为一项传统而被延续百年的, 环法究竟为世人留下了哪些值得珍藏的财富? 带着一系列的疑问与思考, 笔者在对有关环法的传记和文献进行梳理和回顾的基础上, 为环法的起源和发展绘制一个时空坐标系, 从社会文化的视角审视内外部多重参数影响下的环法轨迹, 期望在对这项体育赛事经典范本的剖析和解读的过程中为我国体育赛事的运作与

开发找到一些可以借鉴的启示。

1 引子 (1891-1903年)

随着工业革命的蓬勃发展和交通工具的巨大进步, 人们的生活方式也在发生着巨大的转变。19世纪末的法国乃至欧洲上层阶级不再将自行车作为潮流的代名词, 他们将目光更多地集中到了机器、汽车和飞机上。价格坚冰的消融、简易便捷的亲民特性使更多阶层的人群拥有自行车成为可能, 而自行车大赛的出现更拉近了两者之间的距离。1891年5月举行的首届环波尔多-巴黎自行车赛开创了法国自行车赛的历史 (见表1), 在自行车赛巨大影响下之后的 10 年里机车 (摩托车和汽车) 拉力赛不断涌现。事实上, 人们对运动冒险诉求的价值体系形成之初, 自行车与汽车便开始同科技和工业紧密地捆绑在一起。无论是自行车赛还是机车赛都被认为是检验体育竞争魅力的重要舞台, 人们对速度极限的渴望通过提高机车性能的各种发明得以实现, 耐力的价值、新纪录的打破以及机械现代化在工业化的进程中得到了进一步推崇。1899年环法机车拉力赛7个分段赛冠军的时速为 51.3 km/h, 而几年后这一数字已经翻了近一倍。正如当时《法国画报》描述的那样: “很多人以前根本不会想到竟然会出现这样的机动车, 它能达到 90 或者 110 马力的能量, 一场真正的机器大战正在上演。”

然而, 正当人们沉浸在速度魅力与工业文明带来的喜悦和兴奋之中时, 这个被寄予厚望的黄金时代便戏剧性地落幕了。1903年是法国体育史上极为重要的一年, 继阿姆斯特丹、柏林和维也纳之后, 巴黎至马德里机车拉力分段赛如约而至, 欧洲各国家都将这项赛事视为展现文化和价值的手段之一, 毫不夸张地说正是这项赛事的连续举办才使文明进程加以提速。比赛当日盛况空前, 超过 300 辆的汽车和摩托

收稿日期: 2010-04-18

第一作者简介: 尹晓峰, 男, 助理研究员。主要研究方向: 体育社会科学。

作者单位: 1. 上海体育科学研究所, 上海 200030; 2. 上海体育学院 人文学院, 上海 200438



表1 1891年至1903年法国主要赛事一览表
Table I Major Competitions in France in 1891-2003

年份	赛事
1891年5月	第一届环波尔多-巴黎自行车赛
1891年9月	第一届环巴黎-布鲁斯特-巴黎自行车赛
1894年	第一届巴黎-鲁昂机车拉力赛
1895年	巴黎-波尔多-巴黎机车拉力赛
1896年	巴黎-鲁贝自行车赛举行
1898年	巴黎-阿姆斯特丹机车拉力赛
1899年	环法机车拉力赛
1901年	巴黎-柏林机车拉力分段赛
1902年	巴黎-维也纳机车拉力分段赛举行
1903年	巴黎-马德里机车拉力分段赛举行

车出现在起点，众多知名的自行车选手也都驾驶着摩托车参加比赛，20万巴黎市民汇聚在凡尔赛等待见证奇迹的时刻。比赛在万众瞩目中开始，但意外事故接踵而来犹如一盆盆冷水浇灭了大众的激情，也给法国引以为豪的汽车工业涂抹上了些许悲哀。高速行驶的汽车和沿途拥挤的观众是导致事故频发的主要原因，据统计至少有8人在比赛中丧生，20多人受伤。最后这场被媒体称作“血腥的比赛”不得不在政府的干预下终止，同时也宣告了一个“奔腾”时代的完结。不过，旧时代的终结往往蕴含着新纪元的开启，环法自行车大赛即将粉墨登场。

2 序幕 (1903-1904年)

19世纪末，法国《自行车报》(Le Velo)主编皮埃尔·吉法(Pierre Giffard)创办了一种页面为黄颜色的全新体育类报纸。与以往不同，该报纸并非局限在对体育比赛结果的报道，同时还参与到诸如自行车、赛鸽等比赛的赞助事务当中，逐渐成为法国体育报业的巨头，其地位无人可以撼动。然而，之后的一系列政治风波席卷了法国，也最终导致了这位报业巨头的瓦解。

1894年爆出的政治丑闻“德雷福斯(Dreyfus)事件^[1]”将法国的政局推入到了一个动荡的时期，执政法兰西共和国的共和党内两大党派温和派和激进派的斗争因此变得日益激烈，全国也陷入到了关于“德雷福斯卖国罪名是否成立”的争辩漩涡之中，其影响范围之广已经扩大到了社会的各阶层和领域。由于政治立场存在严重分歧，面对皮埃尔·吉法(Pierre Giffard)投入到支持德雷福斯案重审阵营的立场无法更改，《自行车报》的几位股东最终选择了与其决裂，其中包括著名汽车生产商阿尔冯斯·狄翁(Alphonse de Dion)伯爵。很快，狄翁伯爵出资并寻找到了富于个人魅力的前自行车耐力赛记录保持者亨瑞·德斯格朗吉(Henri Desgrange)担任主编，于1900年共同创办了《机动-自行车报》(L'Auto-velo)，竞争对手直指《自行车报》。两家报业的第一次直面交锋发生在1903年，尽管《自行车报》凭借雄厚的实力在商标诉讼案件中成功胜出，逼迫《机动-自行车报》更名为《机动车报》(L'Auto)。但是，这却为《机动-自行车报》带来了重生的转机，更为重要的是环法自行车赛在不久之后应运而生。

举办环法自行车赛的最初想法来自于《机动-自行车报》自行车部年轻负责人热奥·勒夫乌赫(Geo Lefevre)。

1902年11月20日，他受亨瑞·德斯格朗吉邀请在巴黎南郊小镇蒙吉宏(Montgeron)的“苏醒之晨”(Reveil Matin)咖啡馆商谈《机动-自行车报》未来发展方向时提出，为了能够与《自行车报》举办的大公路赛抗衡，应当尝试举办另一项重要的自行车赛事，路线设置为巴黎-布雷斯特-巴黎(the Paris-Brest-Paris)和波尔多-巴黎(Bordeaux-Paris)，整个比赛途径法国的主要省级城镇，并将该赛事命名为环法自行车大赛。“苏醒之城”咖啡馆也在几个月后成为首届环法的出发地。报纸更名为《机动车报》更加坚定了德斯格朗吉举办环法自行车赛的信心，在得到报社会计师维克托·戈登(Victor Goddet)关于举办大赛可行的答案之后，于1903年7月1日举行了只有自己一家报纸享有赛事报道权的自行车比赛——环法自行车大赛。环法大赛共由6个长的赛段组成，连接了法国的六大城市：巴黎、里昂、马赛、图卢兹、波尔多、南特再回到巴黎，全程超过2400 km，其中图卢兹到波尔多的赛程最短，共计270 km。最长的一段位于南特和巴黎之间，距离470 km，每个赛段之间都会为选手安排几天的休息时间。在持续19天的比赛日当中所有关于环法比赛的新闻报道只出现在了《机动车报》绿色的页面上。这一营销策略起到了立竿见影的效果，首届环法赛期间，《机动车报》的每天发行量从20000份升至65000份。在第二届环法的数月内，就占有了主要竞争对手《自行车报》的大部分读者，并导致皮埃尔·吉法破产以及《自行车报》的消失。

3 动摇 (1904-1905年)

首届环法大赛取得了广泛的成功，其成功的原因主要在于做出了两项革新。首先，不同于以往任何自行车赛事，环法大赛在比赛中取消了伴骑员，每一名车手需要独立完成比赛，比赛的价值核心发生了转变，由过去一味追求速度纪录的刷新变为为了对选手体能、心智和意志品质的磨练，每名选手参与比赛的过程是向自然界和自身挑战的过程；其次，环法大赛采用了公路汽车赛的分段赛制，将赛事划分成了多个赛段，并且由媒体进行分段报道。环法大赛向人们展现出了焕然一新的面貌，她引领了一种全新的体育竞赛方式——弘扬民主和运动价值的普及，她不再强调旧竞赛体制下仅对比赛速度纪录和技术进步的关注。

但是，成功的开始并不能掩盖环法大赛的脆弱，环法倡导的赛事理念在自我怀疑中开始动摇，以公平竞争为核心思想的体育精神在盲目的激情中迷失了方向。第二届环法赛期间，车队或车手背后的狂热拥趸不惜采取暴力攻击甚至威胁其它车手生命的手段为代价，以达到帮助本土选手获得领先的目的。其中发生在圣艾蒂安(Saint-Etienne)的攻击事件最具代表性，100多名车迷携棍棒和石块在公路旁袭击了多名途经车手，目的是要确保来自他们本地的车手福尔(Faure)占据领先地位，尽管在组委会保障车的干预下这些暴徒被驱散，但出于安全角度的考虑，组委会同意车手在接下来的赛段配枪进行比赛。面对层出不穷的攻击事件，《机动车报》主编亨瑞·德斯格朗吉(Henri Desgrange)事后也颇为无奈的承认：“自行车运动还处于一个十字路口，它巨大成功或许直接可以导致其衰落，它激发出来的热情可能就是引发巨大骚乱的原因。”除此之外，车车间



的恶性竞争也让原本脆弱的环法更加摇曳不定。法国自行车联合会(L'Union Velocipedique de France)对第二届环法大赛的前四名选手做出了取消成绩的制裁,原因在于他们当中有人搭乘机动车进行比赛,还有人将图钉撒在公路上,阻止后面的车手前行。1904年的环法在恶意中伤和屈辱中失去了前进的勇气,就连赛事组织者也在担心环法大赛会不会重蹈1903年巴黎-马德里机动车拉力赛停办的覆辙。

4 萌芽(1905-1914年)

风雨飘摇中的环法,最终走出了怀疑猜测的阴影,在法国的大地上生根发芽。从1905年至第一次世界大战前的每年七月,环法都如期举行,并且越办越好。赛制方面,环法依旧采取大循环赛的方式,起止点都设在巴黎。唯一不同的是赛段数量一直都在增加,完成赛段的条件更加苛刻。因为环法大赛的组织者们自始至终都将征服外界自然和挑战人类极限的理念贯穿在环法当中,德斯格朗吉在谈到他理想中的环法时说道:“环法最好是一项每次只有一名选手冲过终点的赛事。”1905年第三届环法共设了11个赛段,之后的1906年增加为13个赛段,1907至1909年再次增加了一个赛段,1910年至1914年赛段数增加到15个。举例来说,1913年的环法大赛在6月29日-7月27日进行了15个赛段,赛程总长共计5 388 km(最短为325 km,最长为4 700 km)。车手从巴黎出发后,要途径诺曼底(Normandy),然后进入路面崎岖的法国西部地区布列塔尼(Brittany)、阿基坦地区(Aquitaine)以及随时有野兽出没的比利牛斯山脉(Pyrenees)及其山谷峡口,在朗格多克(Languedoc)、普卢旺斯(Provence)、阿尔卑斯山脉等选手们的恶劣的大风雨雪气候,东北部洛林(Lorraine)和北部地区的卵石路面同样给选手们增添了巨大的麻烦。

当然,这种艰苦条件的选择不仅磨练了选手们的坚强意志,也为环法传奇增添了不可或缺的英雄元素。选手们化身为人们心中无所不能的“战士”,尤其让人欣慰的是,这名“战士”的确从理想中走进了现实。在田间,在街道,亦或是下一个路口,他也许就会从你的身边飞驰而过,然后消失在车轮卷起的尘烟之中。在第一次世界大战前的一大段时间里,环法带给所有法国人无尽的想象,同时也为他们,特别是法国青年人注入了激情澎湃的动力。毫无疑问,环法迅速成为了当时最受欢迎的赛事,七月的环法也成为了人们生活中不可或缺的一部分。

5 争议(1919-1929年)

作为人类社会文化发展的重要结晶,体育运动竞赛始终是一个与社会政治、经济、文化、环境等多因素发生高度关联的“混合体”,环法也不例外。1914年第一次世界大战的爆发迫使环法大赛在1915年至1918年间中断,然而关于环法的争议却从未停歇。

随着马克思主义在法国传播的不断深入,法国工人阶级的自我意识不断增强,针对改善工作条件,提高工人福利的呼声此起彼伏,法国工人运动更是在俄国革命爆发的辐射下达到了顶点。一些工人代表获得了参政议政的权利,据统计1893年工人议员占全部议员的5%,1919年已上升至

10%。在这一背景下,一场有关环法比赛是否存在剥削赛车劳工的大讨论再次将环法和《机动车报》推上了风口浪尖。这次风波的起因源自上一年度环法冠军亨瑞·Pé lissier(Heri Pé lissier)因不满环法规则在1924年选择退赛,他有关“赛车手就是在环法这座丧失人性的工厂中艰苦劳作的工人”的言论在《共产主义日报》(Communist press)一经刊出,立刻引来各方的关注。法国的医学界、政客以及其他评论家都表达了对长距离比赛选手健康和人权方面的担忧,很多评论将环法为代表的体育归结为导致国家衰退和混乱的症状和原因之一,并且不断把耐力自行车比赛同现代工业劳动联系起来,指责《机动车报》通过制定苛刻的竞赛规则和条件剥削压榨车手以获取利益。那些曾经被拿来宣扬的“坚韧”、“刚毅”以及“执着”的特性,在环法政治化的过程中变成了血淋淋的控诉,对环法赛事的态度也成为政客用来撇清党派界线的风向标。

面对外界的口诛笔伐,《机动车报》和德斯格朗吉选择了正面回应以修复环法受损的形象。对内,他主要从赛事组织管理抓起,首先向辱骂官员并劝说他人退赛的亨瑞·Pé lissier开出600法郎的罚单,并针对此类情况制订了严厉的惩罚条例,包括禁赛、罚款等措施。同时,严令禁止选手之间的集会行为。为了减少琐碎的投诉和不良影响,德斯格朗吉还采取了投诉付费的做法;对外,德斯格朗吉在《机动车报》上通过漫画和引证对质疑和负面论断一一做出了信服的解释和回答。事实证明,德斯格朗吉为环法完成了一次很好的救赎,二战后,缠绕环法的“脚踏车工人”和“道路奴隶”的敏感话题已经消失殆尽,他之后的注意力也转移到如何让环法运转地更加顺畅上来,环法新的转折即将到来。

6 转折(1930至1939年第二次世界大战)

1930年,德斯格朗吉和《机动车报》在商业运作与盈利模式等方面进行的一系列探索和尝试标志着他们将环法打造全法国最具观赏性体育赛事和最具商业广告价值的体育盛会双重战略的开始。环法大赛启动之初,其核心商业内容是要刺激报纸发行量和自行车销量,以达到击败主要竞争对手《自行车报》的目的。经过20多年的发展,体育媒体与自行车厂商联姻模式运行的非常理想,《机动车报》的销量和影响力与日俱增,法国自行车行业也在环法的影响下进一步发展,自行车从原来的“贵族宠儿”变成了能为几乎各个阶层所接受的代步工具。

不过,敏锐的德斯格朗吉还是从环法运营中发现了问题。由于1929年以前规定参加环法比赛的各支车队的赞助商必须是自行车制造商,因此导致了资金实力雄厚的车队总是可以凭借经济优势签约最好的车手,大型车队对比赛的垄断和控制日益加深。为了平衡车队实力,又不影响比赛商业收益。德斯格朗吉在1929年从5个方面对环法的商业模式做出了深刻改革(见表2)。

广告车模式和赞助商提供奖金是德斯格朗吉对环法商业运行模式改革中的两大亮点,后者还直接带动了《机动车报》版面广告的收入。德斯格朗吉与他的编辑们除了撰文为赞助商提供商品广告宣传,还有意将广告植入环法比赛报道和记述中。商业模式创新所带来的盈利变化显而易见,1938年环法赛事的预算总额大约在250万法郎,其中赞助商



表2 《机动车报》(L'Auto) 商业运营模式的变革情况一览表
Table II Evolution of the Business Operation Mode of

商业运营模式	实施内容	实施效果
国家车队模式	改组原有的赞助商车队，建立国家车队模式，向欧洲自行车运动顶尖国家发出了邀请，由他们分派本国优秀选手组成多支全名明星车队代替原有的赞助商车队进行环法大赛。	有效地提升了比赛的竞争性和观赏性，并遏制了垄断性车队的出现，扩大了环法的知名度，吸引了更多商家的关注。
赛事赞助模式	改由《机动车报》独立承担赛事筹备组织费用，包括购买比赛用车和食品，雇佣技师以及承担比赛车手的住宿费用。通过吸纳更多领域的车队赞助商和提高举办地参办费用平衡开支。	摆脱了对自行车制造商的过分依赖，加强了环法赛事本身持续发展的能力。
广告车模式	将比赛的广告权向各种商业领域开放的同时，允许赞助商自行准备广告车队，每阶段比赛之前在举办比赛的城镇之间游展，向沿途观众展示或者分发自己的产品宣传。申请广告车队的赞助商需要向《机动车报》交纳一定的费用。	广告车规模由1930年最初的10家赞助商参与扩大到1935年的46家厂商。广告车的出现为环法增添了趣味性和吸引力，很好地挖掘了环法赛事品牌的商业价值。
赞助商提供奖金	鼓励赞助商和其他感兴趣的公司企业以赞助的形式提供比赛奖金。	奖金总额从1929年的15万法郎，增长到1937年的80万法郎。丰厚的奖金吸引了更多的优秀选手，将环法的影响力进一步扩大。
广播报道模式	采用广播形式向全国进行了环法的直播报道。	由于广播价格昂贵，且广播技术发展的相对滞后性，这种模式并没有引起广泛的认同，但是仍旧吸纳到了一部分听众，扩充了了解环法的渠道。

的赞助总额达到90万法郎占预算的21%。比赛举办城镇的参办费用约为52.5万法郎，21个比赛举办城镇平均参办费为2.5万法郎，换句话说，各个城镇需要付出5倍到25倍于20世纪20年代参办费用的资金才能获得此时环法赛事的举办权。广告费方面，这一年的总额虽然无证可查，但大体估算将在25万法郎左右，占总预算的10%，因此，《机动车报》仅从赞助商和各举办地或得资金总额可以占到环法预算的70%。但是，千万不要以为德斯格朗吉和他的《机动车报》会因此而停下改革的步伐，二次世界大战后，环法大赛的接力棒从《机动车报》的手中传递给了《队报》，环法大赛和她的赞助商们间的博弈仍将继续。

7 蜕变 (1940年至1947年)

第二次世界大战德国的入侵和总理贝当(Marshall Petain)的通敌不仅将法兰西民族推向水深火热之中，也再次让环法大赛中断。尽管德斯格朗吉几经努力试图恢复比赛，但在最后时刻还是被迫妥协，这位环法史诗的缔造者于1940年8月在深深的“遗憾中”与世长辞。继任他的是时任环法赛事主管的雅克·高德特(Jacques Goddet)，高德特深受德斯格朗吉的影响，并视其为自己的精神之父和新闻报导的导师，他接手《机动车报》后也做出了同样的努力希望恢复环法大赛，不过最终也没有取得成功。

大战结束后，环法重生之路依然艰难。如果说国家物资极度匮乏使环法失去了生存的环境的话，那么法国政府对新闻业剧烈调整和重新构建就如同切断了环法前行的双腿——《机动车报》在此刻被停刊，代表不同政治集团的媒体就谁能获得环法的组织举办权进行了激烈的争夺。1946年，高德特重新创办了一个新的体育类报纸——《队报》，以填补《机动车报》停刊留下的空白。凭借《机动车报》时

期积淀的赛事经验、商业客户群体以及良好的运营状况，《队报》理所当然地重新获得环法主办权。与此同时，为了减少《队报》的比赛开销，让重生的环法自行车赛得到广泛的推广宣传，《队报》与报业巨头艾米里·阿莫里(Emilien Amaury)的《自由巴黎人报》(Le Parisien libere)联合申办，创立了新的环法合作模式。战后的第一届环法在运营模式上几乎保留了德斯格朗吉时期的做法，共有15家企业参与了广告车游展。“国家车队”模式本来也在重启方案之中，但是考虑到赛会经费问题，原本由赛会主办方统一提供的赛车，改由自行车制造商和赞助商出资提供。纵观历史，环法的这次回归获得了成功。

8 妥协 (1948年-1961年)

虽然法国战后的重建工作进展非常顺利，经济复苏所带来的消费革命、人口的增长以及余暇生活质量提高也为体育产业提供了良好的社会文化环境。但是，一些未曾遇到过的问题和困难让环法组织者陷入了反思之中。最突出的问题是带动环法运转的自行车行业、报业以及车手三大链条出现了断裂。

首先，汽车取代了自行车成为人们眼中自由和自动化的象征，自行车销量急剧下降，由1949年的130万辆骤减到1956年的79万辆，那些自行车行业的传统赞助商面临着前所未有的危机，而赞助环法自行车队的费用却不断攀升，20世纪50年代中期支撑一支顶级自行车车队的费用高达2000万法郎。

其次，以广播和电视为首的新媒体形式的普及，造成《队报》和《自由巴黎人报》的读者群的大量流失，1961年后者的销量居然出现了前所未有的下降。尽管没有详实的统计数据，但是比赛主办方承认，1947年后的环法几乎都是在赤字中维系着比赛。



最后,一心想重“赞助商车队模式”的非自行车领域赞助商不断向自己的签约车手施压放弃环法比赛,试图从内部瓦解现有的环法运营模式。自50年代末期,被视为环法魅力源泉的优秀车手纷纷退出环法,转而投向其他自行车赛事。

其实,扭转上述局面的关键全部归结在一个问题上,即“是否重启赞助商车队模式”。深受德斯格朗吉影响的高德特一直坚守着前辈留下的最后一块非商业化阵地——拒绝采用赞助商车队比赛。他不否认广告和商业宣传,但是坚定地拒绝设置赞助商车队比赛,为此他在自行车比赛和商业宣传之间划定了严格的界限。在他看来,环法是一种法国文化遗产的象征,对赞助商车队的抵制是对庸俗商业化过度入侵传统文化堡垒的反抗。他强调“国家车队”比赛赋予了环法一种近似于顾拜旦创办的现代奥运会一样的体育特质,“国家车队”比赛是环法的最根本原则不容更改。面对“阵地”外各领域赞助商丰厚资金的“诱惑”,以及环法内部日益恶化的“窘境”,高德特始终守护着他的“乌托邦”。直到1961年,这一年环法的“惨败”终于让高德特放弃了所有的努力,向赞助商车队敞开了大门,当然涌进来的还有将环法带上新高度的“幕后推手”——电视传媒。

9 蓄势(1962-1981年)

电视传媒的兴起,对依托报纸、广播和电影为载体的传统广告宣传形式产生了巨大的冲击。环法早期提出的优先刺激报纸发行量和广告收入的理念已经无法适应电视媒介时代的要求。1968年以前,法国政府接管的公共传媒并不允许商业广告的介绍,但是各种企业和财团还是将目光集中在新兴的电视传媒上。他们在寻求电视广告的“擦边球”时发现,环法赛事能够为他们提供一个良好的解决方案。当然,与其说是环法成就了赞助商,倒不如说是电视传媒给了环法一次历史机遇。1965年在《队报》发行量连续下滑的情况下,高德特将《队报》及其附属项目(包括环法自行车赛)并入了战后初期曾共同申办环法的合作者,报业巨头兼好友艾米里·阿莫里的旗下。从1965至80年代早期,高德特和阿莫里将新阿莫里集团从原来的媒体组成结构松散的联盟改革成为一个多媒体的广告帝国,在它的管理运营下,拥有占法国总人口1/4的现场观众和遍布法国以及整个欧洲数以万计车迷的环法自行车赛很快发展成为广告业皇冠上璀璨的明珠。

在电视商业广告和宣传战略中,不可忽视的重要角色当属车手。电视报道中对车手进行的采访和记录车手近况的短片让车手的形象深入人心,也让车手的商业价值发挥到了极致。一个法国西南部的保险公司的案例可以清楚地说明车手的作用,该公司在与明星车手雷蒙德·普利多尔(Raymond Poulidor)及其领衔的车队建立合作后的1年,该公司的知名度就与车手的名字相当了,公司的名称与车手的名字一同深深地印在了人们的头脑之中。透过上述案例,也就不难理解,环法为什么会在以后的60年里成为欧洲出现的商业、电视媒体以及体育相结合的最典型代表之一。

10 质变(1982至1998年)

进入到20世纪80年代,法国政府颁布的一系列法令解除了其对媒体长达35年的管制。1982年允许开办民营电

台,1985年宣布开放商业电视,1986年通过《传播自由法》,政府不再掌控新闻业,允许商业性广播电视自由发展。原有6个电视频道全部转型,实行公私并举的双轨制运作模式。面对迅速崛起的私人电视台和广播公司的竞争,为保留法国电视台播放环法赛事的权利,80年代中期2家法国公共频道(法国国家2台和3台)采取了联合报道的方式转播环法。此刻,国外的电视台也通过购买电视信号加入到转播的行列中,环法的国际辐射力开始显现。很快,环法成为了全球观众最多的、最大的、一年一届的电视转播体育赛事,同时也成为仅次于奥林匹克运动会和足球世界杯的第三大国际体育赛事。全球收看环法的电视观众从1980年的5000万增加到1983年的1亿五千万,到1986年更是有72个国家的超过10亿观众收看了环法自行车赛。当然,这两个公共频道和国外电视台为环法支付的转播费也跟着“水涨船高”,从1990年的1200万法郎,1992年的3200万法郎,增长到1994年的5000万法郎,到了1998年转播费更是高达8500万法郎。

随着环法国际影响力的扩大,环法组织者对全球化的市场竞争所带来的商业良机表现出了强烈的渴望。环法首席CEO菲利克斯·斯列维坦(Felix Levitan)在其任职的1980至1987年间主动对比赛内容进行了调整,一则扩充车队数量,打造国际车队,邀请更多的国际车手参赛,1990年的22支车队中仅有3家是纯法国企业赞助车队,而198名车手中仅有38名是法国人;二则增设比赛路段,其中1987年更是将柏林也作为了赛段之一。斯列维坦的国际策略得到了很好的效果,在80年代和90年代,环法自行车同电视媒介和公司企业建立了新的合作关系,使得三方都能在法国国内和国际的体育产业中实现共赢。相比较之前的年代,环法在这一时期更彻底的将商业广告融合进体育比赛中来。而环法自行车赛本身也成为了体育赛事的典范,展示了一项体育赛事应该如何进行良好的商业运作以展现自身的广告和商业价值。

11 决心(1998至2003年)

每年的7月,环法的手车都在为世人上演一出跌宕的起伏的剧幕。车手行径的路线不仅能够唤起人们对法国疆界的认识,重拾法兰西民族历史、文化和地理的“记忆”,同时也向人们展示了在完成这种时空穿越时必须付出的艰辛。骄阳、雷电、雨雪,车手每天对抗着严峻的考验,防守、冲刺、跟随车手每天重复着既定的战术,孤独、痛苦、绝望,车手每天体验着复杂的情绪。面对环法的残酷性,以媒体为主的大众很想知道车手背后的教练、按摩师以及队医是如何让他们完成这项对身体与精神造成极度消耗的赛事?当好奇变成关注,“药物的使用”也渐渐浮出人们的视线。1924年Pé lissier兄弟退赛后首次公开了他们在比赛时使用过可卡因、阿司匹林、氯仿等药物,但是60年代初期以前,车手在使用药物方面,外界和环法组委会并没有太多的要求,因为这一时期药物的功能主要用来止痛和对抗疲劳,以酒精、醚以及治疗运动哮喘等药物为主。随着车手商业价值的不断提升,药物的成分和用途发生了变化,其作用也向提高运动成绩的非医用方向发展。在多重利益的驱动下,一些车队和车手甚至不惜冒着生命危险将取胜的“赌注”押在各类违禁药物的使用上。1998年,“费



斯蒂纳 (Festina)”事件揭开了环法大赛在兴奋剂问题的冰山一角，也为环法神圣纯洁的光环蒙上了一层灰色面纱。来自费斯蒂纳车队的教练威利·沃耶特 (Willy Voet) 被法国海关查获携带数百克促红细胞生成素 (EPO) 和生长激素胶囊，之后法国警方又突袭了数个车队的下榻之处，查获了另一支携带违禁药品的荷兰车队 TVM。两支车队随即被取消环法大赛的资格，同时也引发了环法大赛的“地震”，来自外界的强烈质疑和谴责几乎将环法和自行车运动推向深渊。

事实上，法国早在 20 世纪 60 年代就已经意识到了事态的严重性，并于 1965 年颁布了第一个反兴奋剂法案。然而体育联盟与执法机构之间的裁决界限的模糊，使得这个法令看上去更多的是在体育道德层面上的一种约束，在法律层面上的实际操作却没有真正实施过。体育联盟对兴奋剂案件仲裁的结果需要在民事法庭得到最终的宣判，而法庭在过关于“原本被视作合法的药物在运动员服用后却变成了违法行为”的问题上纠结不清，造成了双方公信度的缺损，在一定程度上也纵容了兴奋剂的使用。“费斯蒂纳”事件带来的国际舆论和环法组织者的自我审视终于坚定了他们与兴奋剂斗争的决心和力度。1999 年法国官方成立了“预防和打击兴奋剂委员会” (Council for the Prevention and Fight against Doping)，旨在帮助体育联盟依法对反兴奋剂案件的查处。这一做法取得了显著的效果，车手服用兴奋剂的事件不断被曝光，但对于环法组织者而言这已不再是“家丑”，他们做好了与兴奋剂长期斗争的准备。

12 庆典 (2003 年至今)

2003 年 7 月 5 日环法大赛迎来了它的百年庆典。精彩的开幕仪式，20 个赛段，超过 3 350 km 的赛程，拥有 9 个专业车手的 22 支车队，谱写出了法国年度运动盛会的华彩乐章。这届环法是自 1903 年创办以来的第九十届，其间只有因第一次和第二次世界大战而被中断过。回顾环法历史，无论遇到过什么问题，她都是一个不可动摇的体育惯例——不管这些问题是由政治还是社会造成的。2003 年环法大赛采取了与 1903 年环法首次举行时的相同路线，但也兼顾到了体育和社会在环法存在的一个世纪中的演变方式。正如比赛组织者在环法官网上所说的那样，现在的比赛必须平衡其历史和未来，协调体育道德与创造娱悦观众的比赛之间的关系。

对于这届环法而言，组织者不能而且也不希望彻底改革比赛，从而打乱平衡状态或促成环法公信力的合理性。但他们还是有意识地减少了山区路段，即没有任何不必要的漫长路段也不会设置过分消耗车手体能的路段。适度合理是时代的精神，他们对环法所期望的是，不应纯粹为了追求一场夺人眼球的比赛而违背了体育道德。

2003 年环法的起点重新选择在了首届环法大赛的出发地——巴黎郊区蒙吉宏镇的“苏醒之晨”咖啡馆 (见图 1)。另外，会绕道经过法国最新、最负盛名的标志性建筑物——圣但尼的法兰西体育场 (the Stade de France in Saint Denis)。1903 年连起首届环法大赛的 6 座城市巴黎、里昂、马赛、图卢兹、波尔多、南特在百年后都将再次成为环法的举办城市，它们已不再是 19 世纪法国从农村和农业落后状态向封闭的、城市工业化转化的代表，而是作为现代的、非工业

化、多种族的、向欧洲运输轴线开放的大都市。环法从起点又开始了她新的一次征程，行程依然遥远，路途仍旧险阻，但她所不变得依旧是一颗永远向前的心。



图 1 2003 年环法路线图

Figure 1 Racing Course of Tour de France 2003

13 结语

对环法历史的回顾就如同欣赏一部历史长剧，深深地被她的剧情所震撼。但激动之余，往往需要抚平情绪后的冷静思考。经济发展，社会稳定，文化交融在这样一个以“和”为时代特征背景下，作为国际交流与合作的重要载体之一的国际大型体育赛事，凭借其独有的经济、社会、文化功能成为各国各地区竞相角逐的对象。近年来，我国一些经济发达地区加强了国际赛事的引入力度，赛事投入与规模逐年递增，世界顶级赛事的相继落户的确很大程度上推动了承办城市的基础设施建设，提升了城市国际形象，为市民呈上了一道道视觉冲击和异域文化的盛宴。然而，插花的美丽终究会因根茎的缺失而黯然，这些赛事结束后留下的或许是对我们本土赛事的唏嘘和感慨。环法之花带给我们最重要的一个启示就是，只有精心培育一株深深扎根于本土社会、文化、民族、科技交融土壤中的赛事之花才能任凭时代变迁，历经风雨却依然绚丽绽放。

参考文献：

- [1] Hugh Dauncey & Geoff Hare. (2003), The Tour de France: A Pre-modern Contest in a Post-modern Context[J]. *History of Sport*, Volume 20, Number 2: 1-13.
- [2] Dominique Marchetti. (2003), Hugh Dauncey & Geoff Hare. (2003), The Tour de France: A Pre-modern Contest in a Post-modern Context[J]. *History of Sport*, Volume 20, Number 2: 33-56.
- [3] Philippe Gaboriau. (2003), The Tour de France and Cycling's Belle Epoque[J]. *History of Sport*, Volume 20, Number 2: 57-79.

(责任编辑：陈建萍)