

ALCUNE STORIE NELLA... STORIA



SOMMARIO

- PAG.03 – Quando si dice Donne e bicicletta
- PAG.04 – Corsi e ricorsi
- PAG.05 –Pillole di storia militare
- Pag.07 – Quel luglio del '45 (di Marco Pastonesi)
- Pag.09 – La Sella
- Pag.11 -- Ringraziamenti e bibliografia

Stimolati da alcuni spunti, di quando in quando ci è capitato di approfondire e scrivere su qualche tema di storia, sempre legando la bicicletta a questo o quello.

Così ci è venuto in mente che poteva essere un tema interessante fare una raccolta di quanto pubblicato.

Iniziamo da Bicicletta si ma... da quando si coniuga con Donna ?

Oggi non è più una differenza così marcata, la bicicletta si coniuga al femminile come e tanto quanto al maschile.

Purtroppo non sempre è stato così, agli albori della bici, il mezzo era femminile solo per il trastullo della passeggiata ma correre era roba da "uomini".

Non sempre però, siamo nel 1868, l'epoca del secondo Impero francese, un periodo di prosperità materiale con il boom dell'industria e del commercio. Un nuovo metallo, l'alluminio, stupisce l'Europa, mentre crescono le reti ferroviarie e il barone Haussmann trasforma e abbellisce Parigi.

A quei tempi non poche voci si erano levate contro il fatto che le donne andassero in bicicletta o peggio ancora che gareggiassero con esse. Però, malgrado tutto, la curiosità morbosa fu più forte del puritanesimo e le corse di signore furono finalmente apprezzate dal grande pubblico, che accorreva in massa ad assistervi.

La prima corsa per donne che ricorda la storia si svolse il 1° novembre 1868 a Bordeaux. il percorso era breve, solo 500 metri, ma l'aspettativa che suscitò fu enorme. L'occasione lo meritava, giacché all'attrattiva della competizione si aggiungeva la curiosità di vedere l'abbigliamento delle quattro eroine del velocipede che avrebbero gareggiato, e che infatti si presentarono agghindate in modo anche troppo vistoso: due vestite da ugonotte, una da moschettiere di fantasia e l'ultima con una gonna rossa (molto scomoda per pedalare). Vinse. Miss America, che si impose "per un soffio" sulla russa Olga, secondo la pittoresca definizione di un cronista locale, e... la sua vittoria scatenò il delirio del pubblico, che invase la pista per acclamare anche le francesi Parisina e Fatima, classificatesi terza e quarta.

Dopo questo inizio promettente, il ciclismo femminile continuò a guadagnare terreno e un anno dopo furono cinque le donne che si presentarono alla partenza della Parigi-Rouen. Tra di esse ritroviamo Miss America: un fenomeno, secondo i testimoni dell'epoca, che assicurano che quella donnina bionda con gli occhi azzurri vinceva tutte le gare alle quali partecipava.

Si diceva che Miss America fosse in realtà la signora Turner, la moglie del famoso fabbricante inglese di biciclette, che la accompagnava a tutte le gare. Fu la prima regina del velocipede, ma poi ce ne furono altre, come mademoiselle Olga, una ventenne bellezza moscovita che attraeva gli uomini con il suo sguardo magnetico ma prenderla in bici... era davvero un grosso problema.

E adesso siamo certi che molti penseranno maschilisticamente, non per me...

Andiamo avanti in questo percorso con il prossimo spunto

Corsi e ricorsi delle sospensioni ciclistiche e quello strano ciclismo in tempo di "guerra"

Anche le classiche del ciclismo hanno i loro problemi da risolvere, corse in linea, corse a tappe, Giro d'Italia, Tour de France, Ronde de Van Vlaanderen... chi più ne ha in mente più ne può citare.

Certo è che la storia del '900 non è nuova a queste situazioni, ed oggi, sperando di non annoiare, dopo varie ricerche d'archivio (1) scriviamo a beneficio di qualche momento di lettura per ripassare e ricordare alcuni momenti della storia del ciclismo durante questo periodo, non vuole essere altro che una piccola pillola e se riscontreremo interesse magari approfondiremo.

Quando la Grande Guerra si scatenò, il ciclismo parve scomparire, la banalità dello sport diventò un vezzo che pagava dazio a problemi più contingenti. Tuttavia per risollevarne il morale e dare una parvenza di "normalità" alla vita quotidiana, nella Francia del 1917 si disputarono quattro competizioni tutte con Parigi come asse portante.

Parigi-Tours / Trouville-Parigi / Tours-Parigi / Mont Saint Michel-Parigi, queste le gare proposte dall'organizzazione francese che (ovviamente) non potevano annoverare grandi partecipazioni e si svolgevano in condizioni tutt'altro che normali.

Da quanto sappiamo grazie alla ricerca anche dall'altro lato del fronte, quello Tedesco, poche corse su strada ed alcune su pista continuarono come piccoli bagliori di un mondo desolato da altro.

Ed in Italia ?

L'attività non cessò proprio del tutto, l'Italia sappiamo non entro in guerra fino al 24 maggio 1915.

Era previsto il Giro, otto tappe per 3.000 km complessivi ma la dichiarazione di guerra rese impossibile la realizzazione ed il giro venne sospeso fino al termine del conflitto per riprendere poi nel 1919.



Come accaduto anche ai giorni nostri, pure la Milano-Sanremo del 1916 subì battuta d'arresto ma... dal 1917 riprese a svolgersi, anche qui in condizioni non proprio "normali" con 48 atleti al via.

Per la cronaca, oltre alle strade in pessime condizioni ci si mise pure il maltempo; La corsa fu vinta da Gaetano Belloni che fu grande rivale di Costante Girardengo, la Gazzetta dello Sport titolò "Belloni vince la resistenza degli uomini e l'avversità degli elementi".

Stoico fu il Giro di Lombardia, sopravvissuto alla furia degli elementi e del conflitto continuò senza alcuna interruzione anche durante quegli anni.

Piccole pillole di storia militare... della bici



Apriamo una piccola parentesi, un momento di divagazione per tornare a parlare di storia, abbiamo già affrontato un tema di riassunto con i ricorsi storici, stimolati anche dal racconto dell'amico Marco Pastonesi, oggi vogliamo darvi modo di trascorrere qualche minuto (se vi va) scrivendo della grande guerra e per ricordare che la bici fu introdotta (con un ruolo marginale), come mezzo di locomozione militare.

Non vuole essere di certo e non è un trattato esaustivo, solo una nuova pillola per trascorrere qualche minuto di lettura.

Molte nazioni e corpi militari introdussero la bici come mezzo su entrambi i fronti, Tedeschi e Francesi utilizzarono truppe cicliste per trarre vantaggi dalla rapidità degli spostamenti e per l'agilità nei movimenti.

Il Belgio introdusse (agosto 1914) la compagnia dei carabinieri ciclisti diventati famosi come "Diable Noirs" ma noi preferiamo concentrare la pillola parlando dell'Italia, siamo alle soglie del primo grande conflitto mondiale quando in Italia la bicicletta compare, nel 1898 un giovane tenente dei bersaglieri, tale Luigi Camillo Natali che forma la prima compagnia "sperimentale" dei bersaglieri ciclisti.

Del tenente non sono rimaste altre notizie, almeno non ne abbiamo trovate ma la compagnia risquote molto successo, mettendo in luce le potenzialità della bicicletta come mezzo militare.

Già allora, furono introdotti elementi tecnici che poi sono stati ripresi e identificati come "novità" solamente nell'ultima fase della storia ciclistica.

La bici "pieghevole" di cui oggi tanto si parla per la versatilità e l'intermodalità, l'ammortizzatore che sembra entrare in gioco solo con la fase della MTB in realtà non sono storia degli anni 2000 ma invenzioni introdotte con il corpo dei bersaglieri e da altri corpi militari.



Per proseguire questo piccolo racconto restiamo nel nostro paese parlando di un paio di italiani passati alla storia, diventati famosi nel periodo della Grande Guerra:

- Il bersagliere volontario Enrico Toti;
- ed Ottavio Bottecchia definito “esploratore d’assalto”.



Enrico Toti, appassionato ciclista lavorava come fuochista con le Ferrovie dello Stato e rimase vittima di un incidente sul lavoro che gli portò via una gamba, tuttavia non perse mai la passione per i viaggi. Senza la gamba sinistra, Toti attraversava terre lontane con la sua fidata bicicletta. Nel 1911, pedalando con una gamba sola, raggiunse dapprima Parigi, quindi attraversò il Belgio, i Paesi Bassi e la Danimarca, fino a raggiungere la Finlandia e la Lapponia. Da lì attraversò la Russia e la Polonia, rientrando in Italia nel giugno 1912.

Nel 1913 partì nuovamente, sempre in bicicletta, diretto verso il sud: da Alessandria d'Egitto raggiunse il confine con il Sudan, qui le autorità inglesi, giudicando troppo pericoloso il suo percorso, gli imposero di rientrare al Cairo da dove fece ritorno in Italia.

Allo scoppio della Grande Guerra Toti presentò la domanda di arruolamento volontario venendo sempre respinto. Riuscì comunque a rendersi utile come portaordini civile, facendo la spola sempre con la sua bicicletta, tra le prime linee e la retrovia, catturando fucili e munizioni austriache per poterle riutilizzare.

Scrisse al Duca d'Aosta del suo amore per la patria e del suo desiderio di combattere nonostante la menomazione, con questo riuscì a farsi ammettere come "irregolare" al terzo battaglione ciclisti. Nel 1916, andando all'assalto di una trincea austro-ungarica, venne ferito, tre volte, ma continuò comunque a combattere e prima di morire ebbe la forza di lanciare la propria gruccia contro il nemico. Un'immagine che divenne uno dei simboli italiani della Grande Guerra.



Ottavio Bottecchia Allo scoppio della Grande Guerra venne assegnato ad un reparto speciale dei bersaglieri, quello degli “esploratori d’assalto” e scoprì la sua passione per la bicicletta. Pedalava sulle montagne, mitragliatrice in spalla e partecipava alle gare organizzate per i soldati. Iniziò così che Bottecchia iniziò la sua "carriera" da ciclista.

Fu proprio in quei momento che venne notato da un giornalista parigino che era alla ricerca di ciclisti per il Tour de France. Ottavio Bottecchia arrivò al secondo posto al Tour del 1923 e questo risultato lo consacrò agli onori della cronaca sia in Francia sia in Italia, rendendolo una celebrità. Nel successivo 1924 fu il primo ciclista italiano a vincere il Tour de France, indossando la maglia gialla ininterrottamente dalla prima all'ultima tappa. Con la fama arrivarono anche i soldi e Bottecchia riuscì anche a fondare una ditta per la costruzione di biciclette, grazie a questo Bottecchia poté mantenere la sua famiglia.

Tanti sono stati i nomi prestigiosi del ciclismo italiano coinvolti nel conflitto, molti quelli che non tornarono o che furono gravemente feriti, una generazione del nostro sport sconvolta dalla stupidità dell'uomo.

Pietro Albini (secondo al Giro d'Italia 1914), Giuseppe Azzini (vincitore di una tappa al Giro d'Italia 1914), Carlo Oriani (vincitore del Lombardia nel 1912 e del Giro d'Italia nel 1913), Ezio Corlaita (vincitore del Giro dell'Emilia 1914) e tanti altri...

Questa viene dall'illustre penna di Marco Pastonesi

Quel luglio del 1945

Il 25 aprile 1945 finisce l'incubo della guerra. Liberata, Milano fuma fra le rovine: più di un edificio su tre è distrutto, le linee dei trasporti cancellate e cinquantamila alberi bruciati o abbattuti. Ma la vita ricomincia.

Settantaquattro giorni dopo, l'8 luglio, si disputa il Circuito degli assi. E' una domenica. Organizzano Coni e Federciclismo, che si chiama Uvi, Unione velocipedistica italiana.

In programma una gara podistica e un'altra di pattinaggio a rotelle, con i migliori italiani, quindi ciclismo, alle 14.30 gli allievi, alle 15.30 professionisti e dilettanti.

Il venerdì "La Gazzetta dello Sport" spara in prima pagina foto e articolo. Il titolo è un elenco di corridori: "Leoni Coppi Ricci Servadei Ortelli Bartali Bergomi Bizzi Bini Vicini danno appuntamento agli sportivi milanesi al Parco di Milano per il Circuito degli Assi". Nell'articolo si precisa: "Inoltre fra i dilettanti invitati ci sono elementi di primo ordine, dalla speranza Freido Pasquetti a Zanazzi". Ci sono anche Aldo Baito, campione italiano dilettanti, Vittorio Seghezzi ed Erminio Leoni.

"Chi vincerà?", si domanda la "Gazzetta dello Sport": "La carta parla in favore di Adolfo Leoni".



Ritrovo all'Arena, ingresso dalla Porta delle carceri. Cinquanta giri, ciascun giro di 1700 metri, totale 85 chilometri, 10 traguardi, uno ogni cinque giri, cinque punti al primo, tre al secondo, due al terzo, uno al quarto. C'è una folla pazzesca. Sarà la voglia di vivere, di rivivere, anche attraverso il ciclismo.

Guido Giardini, sulla prima pagina della "Gazzetta dello Sport", scriverà che "se questa adunata doveva essere il termometro della passione sportiva delle nostre masse bisogna concludere che l'entusiasmo ha raggiunto oggi tale livello da impensierire chiunque si voglia cimentare in organizzazioni di vasta mole. C'era gente venuta chissà da dove, che aveva viaggiato fin dalle ore antelucane per giungere a Milano, c'era gente che tre ore prima dell'inizio del circuito già sfidava i raggi di un sole cocente pur di difendere un posticino nel pur vasto Parco milanese. Si temette anche di non poter dare inizio alle gare perché la folla, assai prima delle 15, aveva travolto ogni servizio d'ordine, ingombrando pericolosamente la strada. Ma c'è sempre un santo che protegge lo sport e il santo ha sorretto gli organizzatori i quali, miracolosamente, sono riusciti a portare in porto una nave in procinto di naufragare".

Si parla di cinquantamila spettatori, forse di più.

Coppi ha maglia e bici arancioni, i colori di un ciclista romano, Nulli. Bartali indossa la maglia verde oliva della Legnano.

Pronti, via, il via lo dà il sindaco di Milano, Antonio Greppi. E con lui Tano Belloni, l'Eterno Secondo. Partenza a tutta, scatti e controscatti. Vanno via un paio di fughe. Finché al quarto giro nasce una fuga con Bartali, Zanazzi e altri quattro. Zanazzi, mantovano di nascita e milanese di adozione, vince due sprint, "con due volate applauditissime" scriverà Giardini sulla "Gazzetta", al quinto e al sesto giro. Ma Coppi non ci sta. Molla il gruppo, recupera, rimonta, fa un giro addirittura in due minuti e quattro secondi, a quasi cinquanta di media, e li riprende.

Poi riparte. E vince.

Titolone sulla Rosea, "Due chilometri a 49.275 all'ora: così Fausto Coppi si ripresenta ai milanesi vincendo con un finale alla bersagliera il VII CIRCUITO DEGLI ASSI". Sottotitolo: "La rivelazione Zanazzi Renzo, Toccaceli, Guizzardi, Conte e Bartali a 1'45" dalla vedetta".

Si passa alla cassa. Premi: ventimila lire al primo tra i professionisti, tremila al primo dei dilettanti, mille lire al primo fra gli allievi e i podisti, 750 al primo dei pattinatori. In più ci sono i premi per ogni giro. Totale: Zanazzi, garzone partigiano corridore, fra una cosa e l'altra guadagna la bellezza di 18500 lire. "Mi pare di essere un sciur – mi avrebbe raccontato -. Mia sorella, che fa la pellicciaia, mi sbolletta subito: 'Renzo', mi prega, 'prendimi la macchina per cucire'. E va a finire che gliela prendo".

Dopo la guerra a Milano il cuore batte forte. Lo farà anche dopo la guerra del coronavirus.

Ed infine una piccola breve storia delle sedute

In questa storia dell'evoluzione ciclistica andiamo a prendere in considerazione non tanto il mezzo nel suo complesso, quanto uno dei suoi componenti fondamentali: la Sella

La parte nobile del ciclista, le sue terga, devono per forza trovare spazio ed accomodarsi su una seduta.

Non è nata tanto semplicemente la bici, ed anche questa sua componente ha avuto una nascita ed uno sviluppo piuttosto particolare, insomma non siamo partiti (per dirla alla Fantozzi) alla Bersagliera.

Siamo nel 1817, agli albori del mezzo noto come "Draisina", poco più di una bici a spinta e le prime sedute, su uno scomodo pezzo di legno rettangolare il cui massimo della comodità era l'aggiunta di un cuscino valgono già l'etichetta inferta ai ciclisti di "culi di ferro".

E' semplice intuire infatti che passare lungo tempo su un pezzo di legno, per quanto accompagnato da cuscino, non fosse il massimo della praticità, specie prendendo in considerazione un dato non trascurabile, l'assenza di strade levigate che costringevano (costringono tuttora) il ciclista a sopportare e reggere importanti vibrazioni.



Un anno dopo si inizia a parlare di "imbottitura", siamo nel 1818, un fotografo e ricercatore francese, Joseph Nicéphore Niépce concepisce un cuscinetto in cuoio imbottito di crine di cavallo.

In sostanza una sella, certo proprio alla posizione in groppa ad un destriero deve aver pensato, poiché la foggia di questa sella assomiglia molto a quella equestre, rialzata alle due estremità. Tra il 1819 ed il 1880 la sella da bici non ha avuto una particolare fortuna evolutiva, si era alla costante ricerca di un sistema che garantisse comodità, cosa che ha avuto incerti sviluppi ed alterne fortune.

Alcune selle apparse e scomparse, altre riapparse più tardi con tentativi d'innovazione.

Alcuni esempi possono essere selle in metallo, attorno al 1870, imbottite come poltrone ma assai poco pratiche dato l'eccessivo peso potevano fungere più da seduta per un calesse... ma su una bici certo no (arrivavano attorno ai tre chilogrammi).



Un metodo introdotto nel 1867, consisteva in un cavo in metallo o cordame marinaresco che univa piantone e sterzo, ma risultava molto ondeggiato e la guidabilità veniva compromessa, tale sistema venne poi riproposto molto più tardi nel 1905 con il modello di bicicletta Dursley Pedersen. Andiamo quindi, con un salto temporale, al 1882 quando un artigiano in una fabbrica inglese di Birmingham ebbe l'idea, si chiamava John Boulton Brooks, una sella allungata e stretta che proveniva dalla sua esperienza in campo equestre in cui veniva integrato un sistema di sospensione a molle che aveva la capacità di assorbire le vibrazioni.

Questo progetto venne presentato ad una fabbrica di biciclette a Coventry, piacque e **nacque il noto sellino Brooks** tutt'ora in commercio.

Da questo momento in poi inizia la vera evoluzione della sella. Sella da uomo, sella da donna, doppia sospensione, tanti materiali, tanto che alcuni commercianti di valigeria cominciarono a mettere in catalogo anche selle con assortimento di vario materiale. Sfogliando abbiamo trovato il classico cuoio, la pelle di bufalo o di mucca, se avessimo continuato la ricerca forse si poteva trovare anche la sella in alligatore.

Tra tante cose curiose ci piace ricordare la Safety Poise, che possiamo descrivere come una sorta di ... circonferenza a foggia anatomica delle terga e con un buco centrale in cui i glutei andavano ad incastrarsi.

Insomma, con rispetto parlando un bidet per sella. Andiamo avanti con la corsa evolutiva arrivando al 1891, edizione inaugurale della Bordeaux-Parigi trionfa l'inglese George Mills, ma più del suo successo desta interesse la sua sella, lunga e stretta sostenuta da tre molle e molto leggera (peso di 700 grammi).

E' arrivata **la sella Hammock** che sarà il balzo per i successivi sviluppi, oggi le selle Hammock sono ancora in produzioni anche se si è passati alle sedute del mezzo a motore, in effetti forniscono le sedute per le Harley Davidson. Nel 1895 nasce il primo sellino anatomico andando sempre più verso l'agevolazione dell'ergonomia della seduta e la differenziazione di tipologie legate al sesso (seduta da uomo e da donna) ed a problemi posturali.



Sellini per problematiche fisiche, senza punta e per problemi prostatici con il famoso taglio centrale.

Siamo arrivati ormai ai giorni nostri con la rivoluzione industriale e l'avvento di un nuovo materiale, siamo nel 1907 quando il chimico belga Leo Baekeland ottiene un composto che brevetterà nel 1910 con il nome dei Bakelite.

Entriamo nell'era della plastica che, unitamente all'arrivo dell'alluminio porterà a selle più leggere e meno costose da produrre fino ai modelli attuali.

Speriamo sia stato interessante per voi leggere questa breve storia, quanto stimolante e curioso per noi fare la ricerca.

Ringraziamenti:

Il primo e doveroso ringraziamento va all'amico **Marco Pastonesi**, una delle "penne ufficiali" del Giro d'Italia e di altre manifestazioni ciclistiche internazionali, con i suoi racconti dal volto umano sempre interessanti e che ci ha onorato con il suo racconto, scrittore di diversi libri



Grazie Marco e ricordiamo qui la recensione al tuo libro per la quale ci hai gentilmente concesso intervista:

[Spingi me sennò bestemmio](#)



Roberto Babini

Responsabile comunicazione UISP Ciclismo

Il resto è stato lavoro da topi di biblioteca e spulciatori del web

Bibliografia

- Enciclopedia Universo (ed: [Ist.geografico De Agostini](#))
- Il Grande libro della bicicletta ([ed:Idealibri](#))
- Storia della bicicletta ([ed:del Prado](#))
- Archivio di Stato ([Archivio beni culturali](#))
- [Enciclopedia Wikipedia](#)
- [Archivi Ministero della Difesa](#)
- Memorie della Grande Guerra ([ed:Hoepli](#))
- Foto archivio di Stato ([Archivio beni culturali](#))
- [Archivio Museè Nicephore](#)
- [Breve storia dell'Equitazione \(ed.Hoepli\)](#)
- [Foto da listino Brooks](#)

- Foto di repertorio da archivi personali

Riproduzione riservata