

# CICLISMO DI IERI E DI OGGI

di LUIGI CHIAPPINO

**B**enchè il culto della bicicletta annoveri ancora a Torino molti seguaci (da noi ogni domenica si svolgono delle gare ciclistiche cui partecipano talvolta anche due o tre centurie di dilettanti od allievi corridori), la regina della strada lentamente ma inesorabilmente va scomparendo.

Nell'ultima Mostra torinese del Ciclo e Motociclo, la bicicletta brillava... per la sua assenza, quelle innumerevoli biciclette femminili aerodinamiche, superleggere in circolazione fino a un paio di anni fa, sono quasi del tutto scomparse.

Le ragioni sono molte. La più importante è quella che oggi una bicicletta di buona marca costa una quarantina di biglietti da mille, mentre una motoretta di 125 di cilindrata, cioè in grado di superare qualsiasi difficoltà di itinerario, costa dalle 120 alle 130 mila lire.

È stato detto che fra una trentina d'anni, di corse ciclistiche nella « città dei motori » non se ne sentirà più parlare. Può darsi, ma è certo che i torinesi romantici per tradizione e sportivi per temperamento non oblieranno tanto facilmente la popolare bici.

Per essi, ricordiamo qui le origini del ciclismo e le sue prime competizioni agonistiche.

Le prime biciclette a due ruote, veri curricoli di ferro e di legno, comparvero sui viali torinesi poco dopo il 1865, suscitando discussioni contrastanti.

Mentre una minoranza della popolazione vedeva nella bicicletta un prodigio di locomozione destinato a soppiantare la « cittadina » e il « tilbury » la maggioranza giudicava quella macchina una inutilità, un divertimento da « gagà », creato apposta per favorire quei bellimbusti che, non avendo i mezzi per farsi ammirare a cavallo, non volevano circolare a piedi.

Per due o tre anni, di biciclette se ne videro

poche ed i primi ciclisti furono gratificati dalle contumelie dei passanti, preoccupati per la propria incolumità personale, le calze e i cappotti.

Gli esempi e le imprese dei ciclisti, formavano oggetto di discussioni.

Si citava il caso di un tale che, partito dalla Piazza d'Armi, in meno di un'ora si era portato alla Madonna del Pilone, aveva bevuto una buona bottiglia all'albergo di Sebastopoli, quindi aveva invertito l'itinerario, recandosi al punto di partenza; si vantava la velocità di un noto professore di lingua francese, il quale, trovando gli omnibus troppo lenti e le « cittadine » troppo costose, si serviva del velocipede per trasferirsi nei vari quartieri della città e svolgere la sua attività presso le molte nobili famiglie che lo richiedevano; si mostravano a dito velocipedisti capaci di rimanere in sella per quattro ore e compiere agevolmente quattro miglia all'ora su terreno piano.

La diffusione della bicicletta a Torino si può dire risalga al 1868, l'anno del famoso carnevale.

I velocipedi, che costavano in media 300 lire, di colpo in quell'anno furono ribassati di oltre quattro volte il prezzo fino allora praticato, invogliando molti all'acquisto.

Sviluppatosi il turismo, si avvertì l'utilità di indire le prime gare agonistiche.

La più antica corsa ciclistica di cui si abbia notizia, fu quella indetta il 23 giugno 1876, sul percorso Torino-Moncalieri e ritorno, dal « Veloce Club di Torino », primo sodalizio sportivo del genere, con partenza dalla barriera di Piacenza alle ore 7 pomeridiane ed arrivo alla barriera di Nizza.

Nel darne l'annuncio, il quotidiano « La Nuova Torino », basandosi su una preventivata tabella di marcia, commentava: « ...Diciannove chilometri in un'ora è un bel correre! Siamo curiosi di ve-