

dere questa gara di forza, d'agilità e di equilibrio! »...

La vittoria arrise al Conte Cerruti di Castiglione che, superando ogni più ottimistica previsione, impiegò soltanto 46 minuti a compiere il percorso.

Secondo, con sette minuti di distacco, arrivò il sig. G. B. Alberto, seguito a breve distanza da altri due concorrenti.

Non deve meravigliare il fatto che il vincitore sia stato un nobile. La bicicletta, a Torino come altrove, al suo apparire fu accolta con entusiasmo specialmente dai giovani delle alte sfere sociali e possedere una bicicletta divenne un lusso a cui nessun « gagà » dell'epoca poteva rinunciare.

Riferiscono le cronache, che durante il percorso dei barabba dileggiarono i concorrenti compiendo contro di essi anche atti di vandalismo.

Si verificava a Torino, quanto si riscontrava in altre città italiane ove si manifestavano forti correnti avverse al ciclismo, reo di funesti incidenti stradali.

Le autorità torinesi però non avevano ostacolato troppo l'invadenza del ciclismo, al contrario di quanto succedeva ad esempio a Bologna, ove i quotidiani pubblicavano una rubrica fissa intitolata: « Le disgrazie del ciclismo », ed il cui municipio prescriveva ai velocipedi la velocità di un cavallo nei centri urbani.

Vincendo ostilità e pregiudizi, il ciclismo si sviluppava gradatamente.

Nel 1886, il presidente del « Veloce Club », assunto a grande importanza per numero di soci, Conte Agostino Biglione di Viarigi, rappresentando Torino e Genova, nei primi due congressi velocipedistici di Como e Pavia, contribuiva alla fondazione della tuttora fiorente « Unione Velocipedistica Italiana ».

La bicicletta si diffondeva, il passaggio dei corridori attraverso i paesi della provincia era salutato con evviva e battimani dalle popolazioni, le autorità di buon grado si prestavano per il servizio d'ordine.

Le nostre gare richiamavano concorrenti di altre regioni. Una corsa di resistenza, svoltasi nel giugno del 1888 su un percorso di 120 chilometri, fu vinta dal milanese Marley che compì il percorso in ore 5,30; secondo arrivò il genovese Buttolo seguito, a 17 minuti di distanza, dal torinese Storerò.

La bicicletta si snelliva, ai pneumatici di gomma piena succedevano i pneumatici leggeri gonfiati, i tifosi dello sport aumentavano.

Il « Veloce Club » avvertì l'opportunità di trasformare la primitiva pista costruita in Corso

Dante, divenuta inadatta in seguito alle migliorie e trasformazioni apportate ai velocipedi, tricicli e biciclette ad una sola ruota, in una pista moderna che non avesse nulla a invidiare alle piste estere e nazionali più quotate.

Si costruì una pista di « mac-adam » sviluppante 360 metri alla corda, ed il 21 giugno 1896 si ebbe l'inaugurazione con la partecipazione dei più celebri assi del firmamento ciclistico: Pontecchi, Pardini, Tommaselli, Giordana ed altri non meno celebri campioni francesi.

Nelle tribune molte signore e signorine sfoggiavano eleganti « toilettes » mentre il « parterre » brulicava di tifosi.

Il totalizzatore, allora già in auge negli ippodromi e negli sferisteri, fece affari d'oro.

La gara internazionale, vinta dal francese Lambrecht, era dotata di 500 lire più lire 50 ai vincitori di ogni singola batteria.

A Torino esisteva pure un altro velodromo dedicato al Re Umberto I, ove, in occasione dell'esposizione del 1898, si erano svolte gare internazionali dotate di 50 mila lire di premi, di cui uno di 10 mila lire per il vincitore del premio Città di Torino.

Nessuno fino allora in Italia aveva stanziato premi così vistosi per una gara ciclistica.

I velodromi allora facevano buoni affari, ora invece la mancanza di mezzi fa sì che questo sport, già fucina di campioni, vada in disuso. Il ciclismo della pista a Torino ha ora un pubblico molto esiguo: ogni anno la Società Incremento Motovelodromo chiude il bilancio con un disavanzo di alcuni milioni.

Nel 1899 a Torino si fondava la prima rivista esclusivamente sportiva *La settimana dello Sport*, cui faceva seguito, tre anni dopo, la fortunata *Stampa Sportiva* la cui uscita costituì per la cittadinanza un avvenimento. In poche ore le 15 mila copie stampate si esaurirono, motivo per cui la direzione del periodico ritenne utile procedere alla ristampa di altre 15 mila copie.

A scopo propagandistico la *Stampa Sportiva* organizzò una riunione di propaganda riservata ai giovinetti dagli otto ai diciotto anni senza imporre alcuna quota di iscrizione e lasciando ai singoli ampia libertà di costume e di macchina.

Le trenta batterie istituite, furono corse da ben 430 corridorini.

Prima della finale, ci fu un incontro di calcio fra le squadre del Genoa e del Torino, terminato alla pari (2 a 2).

Lo sport ciclistico si affermava, suscitava ondate di passione, i nomi dei Gerbi, Cuniolo, Buni divenivano popolari.