



foto federico bassi

## 1914 Il Giro più duro

«**E**ra partito da Milano un esercito ed è giunto alla meta, tra l'entusiasmo sempre caldo della grande folla nostra, un manipolo. E' giunto ieri un pugno d'uomini i quali contro tutto e contro tutti son rimasti impavidi sulla breccia, dopo essere passati attraverso fatiche inimmaginabili. E, sfilando per l'ultima volta ieri tra migliaia e migliaia di persone plaudenti, hanno voluto dire a Milano sportiva tutta - per dirlo alle folle di tutta Italia - di quali tempre adamantine son forgiati i campioni nazionali. E Milano s'è protesa verso questi figli d'Italia, gridando loro l'osanna che si tributa ai superstiti d'ogni grande impresa».

Emilio Colombo  
(La Gazzetta dello Sport  
8 giugno 1914)

### 430 km

Da Lucca a Roma per la tappa più lunga mai corsa in rosa

### 23,74 km/h

La velocità media più bassa realizzata sui 3.162 km del percorso

### 1.57'26"

Il distacco finale tra Calzolari e Albini è il più ampio mai registrato

### 19.20'47"

La durata maggiore di tappa per la frazione Bari-L'Aquila

### 8 su 81

Corridori al traguardo finale mai una percentuale così bassa

# Sulle strade Cent'anni dopo un cremonese

Cent'anni fa, nel 1914, si correvano il Giro d'Italia più duro della storia. Un giovane routier cremonese, amante di ciclismo classico e storia, ha messo insieme un piccolo manipolo di temerari e, in sella a una Bianchi del 1910, ha ripercorso (in 23 ore) i 430 chilometri della tappa simbolo di quella edizione rimasta nel mito: Lucca-Roma, la più lunga mai corsa nella storia della corsa rosa.

di Filippo Gilardi

**D**avide Segalini, ingegnere ambientale, 30 anni, si avvicina alla piazza del paese dalla via principale, in sella a una Gladiator, francese, del 1892. «Comprata su internet, da un colle-

zionista belga. La cosa più complicata è stata trovare i copertoni adatti». La ruota anteriore è più grande, la catena a scatto fisso. «I primi rapporti sono arrivati negli anni Venti, con il giro ruota»: per cambiare "bastava" fermarsi, scendere, allentare i morsetti della ruota e poi rimetterla al rovescio. Per Davide è la bicicletta "da passeggio", e infatti per raccontare la sua impresa, si presenta, puntuale, nella piazza di Pieve San Giacomo in borghese: calza alta, scarpetta in cuoio nero, pantalone al ginocchio, camicia con le iniziali ricamate, cravattino di rappresentanza, cappello e baffetto curato. «Ma per la Lucca-Roma ho indossato una maglia da corsa, quella di Carlo Galetti, rifatta da un artigiano di Parma». Raccontata così sembra che a parlare sia un collezionista con «la malattia» - come la chiama lui - del ciclismo degli anni eroici, non fosse che la Lucca-Roma (4 ore di macchina), di cui sta per raccontare, è niente meno che la tappa più lunga dell'edizione più dura nella storia del Giro d'Italia. Il 28 maggio 1914 la vinse in volata su viale di Tor di Quinto un giovane Costante Girardengo, dopo 17 ore e 28 minuti in sella, per 430 chilometri. Cent'anni dopo un gruppo di cinque intrepidi l'hanno ricordata ripercorrendone l'intero percorso: Lucca, Fi-

renze, Arezzo, Spoleto, Terni, Roma. Tra loro, il giovane cremonese, ideatore della spedizione: «Volevo qualcosa di simbolico. Il 2014 era il centenario della nascita di Gino Bartali, ma già in tanti hanno organizzato eventi e ricorrenze. Perciò ho pensato che anche il Giro più duro della storia meritasse un ricordo particolare. E che cosa poteva esserci di più evocativo della tappa più lunga di sempre».

Così, eccoli lì, Davide e i suoi 4 compagni (tre italiani e un francese, che oltre ad installare apparecchi di telefonia è campione del mondo di corsa col biciclo) a mezzanotte a porta Elisa, Lucca, per la punzonatura delle biciclette e sulla linea del via venti minuti più tardi, con i fari a candela accesi nel buio. Come i pionieri. «Tutti noi siamo collezionisti - precisa allora Davide - ma io ci tengo a rimanere un atleta. Nel mio caso nasce prima la passione

per la bicicletta, poi quella per il ciclismo classico, dopo la prima partecipazione, nel 2010, alla mia prima corsa Eroica, un evento che si tiene ogni anno in Toscana».

Insomma, gioielli come questa "macchina" francese di fine Ottocento, o come la Bianchi celeste degli anni Dieci inforcata per la tappa del secolo, non sono pezzi da esposizione: «Le cerco pedalabili. Meglio se con i pezzi originali, senza restauri».

La sacca con borracce e viveri legata al manubrio, camere d'aria sotto la sella e attorno al collo, puntapiedi, cappello («del nonno»), occhiali da corsa, fazzoletto al collo. E la maglia di Carlo Galetti: «Ognuno di noi - spiega - ha scelto il suo corridore. Per me Galetti è stato un amore a prima vista. Durante le mie ricerche ho visto la foto di questo corridore tarchiato, con i bretelloni e il baffetto. Mi è piaciuto e ho iniziato a cercare documenti

su di lui. Ha vinto tantissime corse, tra cui tre Giri d'Italia dal 1910 al 1912, ma era un "succhiaruote". Per questo la gente lo amava poco e per questo su di lui si è scritto pochissimo. Solo un libro, del 1911, di cui esisteranno due o tre copie al massimo. Come si fa a non amarlo?».



**Davide Segalini**  
Pieve San Giacomo (CR)



**Carlo Galetti (1882-1949)**

Ogni routier, prima di intraprendere un'impresa di rievocazione storica, sceglie un pioniere da riportare in sella. Davide ha scelto Carlo Galetti, vincente e misterioso trionfatore al Giro d'Italia nelle edizioni del 1910, 1911 e 1912.

## I pionieri tra polvere, sassi

Si correva con tubolari al collo e attrezzi da meccanico. E gli isolati dovevano tro-

di Daniele Marchesini \*

**I**l Giro d'Italia del 1914 è esemplare di quale fosse la natura del ciclismo dei pionieri un secolo fa e più. Uno sport "estremo". Qualcosa di molto diverso dal ciclismo di oggi, assistito dalla tecnologia, e più simile a una prova di sopravvivenza per i partecipanti che a una competizione sportiva.

La lunghezza delle tappe, innanzitutto. In quell'edizione del 1914 ben 5 su un totale di 8 superano i 420 chilometri. Si pedala 17, 18, 20 ore e più. Bisogna partire nel cuore della notte per arrivare (i migliori) prima della notte successiva. Perciò è indispensabile un giorno di riposo dopo o-

gni frazione. C'è comunque chi deve fermarsi lungo il tragitto per recuperare le forze. E chi si perde lungo il percorso perché le strade sono poche, mal segnalate e in pessimo stato: non asfaltate, buche e sassi, piene di insidie per i tubolari che si bucano con estrema facilità e per le biciclette che il corridore deve provvedere da solo a riparare, senza assistenza meccanica.

Le biciclette, appunto. Sono di ferro, pesanti anche 15 chili, senza la ruota libera, senza il cambio di velocità benché le salite siano all'ordine del giorno (al Tour si scala il Ballon d'Alsace già nel 1905 e i Pirenei nel 1910). La corsa è un vero e proprio viaggio che richiede l'abbigliamento adeguato: bragioni, maglie pesanti e im-

permeabili contro pioggia e neve, cappellacci, occhiali, fazzoletti per proteggersi dalla polvere, borracce, bisacce per il cibo, borsa dei ferri per le riparazioni, tubolari attorcigliati attorno alla vita. Il ciclista ha più l'aspetto del giramondo che del campione: un "forzato" della strada, come scrive qualcuno.

E se la corsa è dura per tutti, sono gli "isolati" a passarsela peggio, cioè i non accasati, i veri dilettanti dell'epoca. Coloro che prendono il via senza poter contare sull'appoggio di una squadra, che devono pagarsi i costi della partecipazione, che devono arrangiarsi a trovare un letto in cui dormire all'arrivo di ogni tappa. Ma perché tanto accanimento nei confronti di questi primi eroi dello sport mo-

# de dei tempi eroici

ese, con 4 compagni, ha ripercorso la tappa rosa più lunga

Così dalla maglieria Davide si è presentato con il disegno della casacca di Galetti. Azzurra e bianca. «A vincere, in volata, però doveva essere Girardengo». Così a Roma (nel 2014) il gruppo ha fatto largo a Alberto Boschi, dorsale 22: «Quello che volevamo, era mantenere la massima fedeltà rispetto al 1914». Nella piazza di Pieve San Giacomo gli avventori del bar, giovani e meno giovani, escono per guardare il ciclista d'altri tempi. Un signore si avvicina e chiede di dare un'occhiata alla bici. «Organizzando la corsa - racconta il *rou-tier* - ho contattato tutte le sedi dei rifornimenti. Ho trovato appoggio a Lucca, per la partenza, nell'officina di un meccanico di biciclette e a Roma, da un amico che organizza eventi analoghi. Speravo di riuscire a creare lungo la strada l'atmosfera dell'epoca, sognavo i bengala accesi lungo i ponti come al passaggio degli eroi dei primi Giri d'Italia», ride. Di sicuro la fatica ha mantenuto la sua fedeltà, con quelle bici pesanti, i rapporti originali, le salite e gli sterrati: alla fine i chilometri sono stati 460, 30 in più dell'originale (qualche strada impraticabile, qualche errore con la mappa...), 23 ore e 25 minuti di viaggio. Una vera e propria impresa sportiva: «Alla fine sorride sotto i baffi Davide - i chilometri non sono la cosa peggiore, con un ritmo lento e costante si può fare, come noi, anche senza un allenamento professionale». Però le foto immortalano i "piedi a terra": «Nessuna vergogna. Lo facevano anche quei campioni. Se la salita è un muro, meglio farla a piedi. Non sono però nemmeno quelli i momenti più duri». Ah, no? «Il momento peggiore è stata l'alba. Dopo tante ore di buio, in cui l'attenzione resta sempre alta perché la visibilità è poca, ti prende una sorta di rilassamento. A qualcuno proprio si chiudevano gli occhi in sella». Così ad Arezzo, al primo foglio di firma... «pausa caffè. E vov». Poi però torna la sera, alle porte di Roma «e lì davvero è stata dura. Tra le strade da trovare, le macchine e la stanchezza siamo andati nel panico. Ha ceduto la testa prima delle gambe. Abbiamo dovuto fermarci. E poi ripartire per la volata finale». L'ingegnere cremonese vorrebbe farne un libro, tra ricerca storica e cronaca sportiva. Ma intanto pensa già alle prossime imprese: «Per quest'anno, adesso, parteciperò ad eventi già organizzati. Per il 2015 però vorrei ricordare il Giro di Lombardia, la prima classica italiana iniziata nel 1905. Non so se con il percorso della prima edizione o con quello del 1915, visto che è l'anno di Expo e che a Milano si parla di riaprire il Vigorelli, la culla del ciclismo lombardo. Il mio sogno, però - sospira - è la Paris-Brest-Paris, la prima classica in assoluto del 1891: 1200 chilometri, senza tappe. Il simbolo delle fatiche dei pionieri». I chilometri, dopo la Lucca-Roma non fanno paura. Basta affrontarli con spirito eroico e il giusto rifornimento: panini con salumi e frutta. Barrette energetiche? «Ve lo immaginate Girardengo con un integratore, nel 1914?». Eppure qualche piccola concessione alla modernità c'è, Davide alla fine lo ammette con una punta di rammarico: «Dopo le foto con i fanali a candela abbiamo attaccato le dinamo... E' vero, i pionieri non ne avevano, ma non c'era nemmeno il traffico di oggi. Però - aggiunge - a pensarci bene non c'erano nemmeno i lampioni e dovevano evitare buche e fossi. Loro sì che facevano cose incredibili».

- ★  
**Alberto Boschi**  
Sala Baganza (PR)
- ★  
**Costante Girardengo**  
(1893-1978)
- ★  
**Simone Lamacchi**  
Valeggio sul Mincio (VR)
- ★  
**Assuero Barlottini**  
(1890-1969)
- ★  
**Marc Lebreton**  
Tarbes (Francia)
- ★  
**Ottavio Pratesi**  
(1889-1977)
- ★  
**Adriano Vettorato**  
Limbiatè (MB)
- ★  
**Umberto Ripamonti**  
(1895-1940)

## Il film dell'impresa

**LUCCA**  
Partenza  
h 00.20

**AREZZO**  
1° controllo  
h 08.00 - 160 km

**PERUGIA**  
2° controllo  
h 12.05 - 240 km

**SPOLETO**  
3° controllo  
h 15.45 - 310 km

**TERNI**  
4° controllo  
h 18.00 - 330 km

**ROMA**  
arrivo  
h 23.45 - 460 km

e buche  
vars un letto per dormire

derno? Il fatto è che la corsa è sentita e vissuta come un lungo viaggio, al termine del quale arrivano davvero i migliori, nello spirito condiviso della natura e funzione dello sport. Tutte le difficoltà frapposte tra partenza e arrivo, ben lontane dall'apparire assurde e inutilmente crudeli agli occhi del pubblico, si giustificano perché fanno emergere davvero i più forti, i più adatti a sopravvivere al termine di una prova che ripropone i meccanismi della "giusta" lotta per la vita. Senza errori, inganni, equivoci. Al termine di quel Giro del 1914, partono 81 temerari, ne arrivano a Milano soltanto 8.

\* storico, Università di Parma  
autore del libro «L'Italia del Giro d'Italia»  
(edizioni Il Mulino, 2009)



Alfonso Calzolari, vincitore del Giro 1914 e Clemente Canepari, quarto a Milano



foto elisa romano

