

Coraggio fratello

di Marco Martini

Luglio 1909, settima edizione del Tour de France; ottava tappa, da Nîmes a Tolosa, 303 chilometri. La classifica, a quell'epoca, si stilava non in base ai distacchi cronometrici ma al piazzamento nella singola tappa. Il piazzamento corrispondeva a tot punti, ed alla fine del Tour vinceva chi aveva accumulato meno punti (in pratica delle penalità). Dopo le prime sette frazioni era in testa François Faber, un ex badilante lussemburghese dal fisico imponente, con 11 punti, davanti al connazionale Gustave Garrigou ed al fiammingo Cyriel Van Houwaert, punti 23 e 38 rispettivamente. Nelle vicinanze del traguardo della ottava tappa però, «ad un passaggio a livello posto ad un chilometro dall'arrivo, mentre il gruppo era in volata, Van Houwaert e Faber si sono urtati con il gomito, e sono caduti insieme agli altri che seguivano. Un mucchio di uomini e di biciclette. I meno malconci, Jean Alavoine (sesto nella classifica generale) ed Ernest Paul (settimo nella classifica generale), rapidamente risalirono in bici. Julien Maitron (dodicesimo nella classifica generale) aiutò Faber a districarsi dalle rotaie in mezzo a cui era caduto, poi gli prestò le prime cure, lo aiutò a risalire in sella e lo seguì fedelmente fino alla linea d'arrivo, senza sorpassarlo, cosa che gli sarebbe riuscita facilissima, e al traguardo gli lasciò il quinto posto»¹. È da sottolineare che Maitron non apparteneva alla stessa squadra di Faber (Le Globe per Maitron, Alcyon per Faber, che poi vinse quel Tour), e quindi non aveva funzioni di gregario. Nella prestigiosa prova a tappe ideata da Henri Desgrange, in quelle prime edizioni, le tappe duravano da 8 a 12 ore. Si partiva spesso la sera o di notte per arrivare in mattinata ed evitare così il caldo. Ogni prova era sfibrante, e i volti dei pedalatori, all'arrivo, raccontavano la fatica meglio di qualsiasi cronaca giornalistica. Le strade erano spesso polverose, le forature numerose, ed il ricambio che ognuno portava a tracolla non era sufficiente, e si finiva per perdere minuti e minuti nell'attesa di un soccorso. Le regole, severissime, impedivano di cambiare bicicletta. Si dirà che il ciclismo era uno sport per eroi, e che non ci si deve sorprendere di incontrarvi sovente gesti come quello di Maitron. Però, episodi simili accadevano anche in atletica leggera, disciplina sportiva in cui le situazioni di gara non erano così dissimili da quelle attuali.

4 luglio 1919, Giochi Interalleati a Parigi Joinville, maratonina su strada di 16 chilometri. L'Italia era rappresentata dal 24enne riccioluto bustese Carlo Speroni e dal 29enne carpigiano Armando Pagliani. I due erano acerrimi rivali, e poiché dal 1916 l'emiliano si era trasferito a Milano, si erano sfidati numerose volte, per un totale di 11 vittorie a 9 per Armando. Nella maratonina dei Giochi Interalleati Speroni entrò in difficoltà poco dopo metà gara, per ritirarsi poi al decimo chilometro. Riferì il corrispondente della «rosea» Aldo Borella che Pagliani si fermò per incoraggiare Carlo, spronandolo a riprendere la corsa. Inutilmente però. Poi «riprese a gareggiare dopo essere stato sorpassato da una decina di concorrenti. Ed il coraggio sfoggiato da Armando Pagliani in questa

¹ La Gazzetta dello Sport 19 luglio 1909

circostanza fu veramente ammirabile. L’italiano, con gara calma e progressiva, pervenne infatti a migliorare la propria posizione, che oramai sembrava irrimediabilmente compromessa, riguadagnando molto del terreno perduto per il suo generoso altruismo»². Pagliani si classificò al quinto posto.

Un gesto simile a quelli di Julien Maitron ed Armando Pagliani si registrò anche il 15 aprile 1904 a Milano. Il laziale Pericle Pagliani, corridore in forte ascesa ed in tournée nel nord Italia, sfidò Giacinto Volpati, piemontese di adozione milanese e fino allora numero uno del fondo nazionale, su di un percorso di 12 km circa. La sfida (tipo di competizione all’epoca all’ordine del giorno) si disputò su strada percorrendo gli stessi luoghi che si toccavano nella celebre prova del Giro di Milano, vale a dire le varie «Porte» della città, anche se in senso contrario rispetto al «Giro». Fu lo stesso Volpati a scrivere il resoconto della sfida sulla «rosea»: «Venerdì sera, come era stato annunciato, ebbe luogo il match sul giro dei bastioni fra i due forti podisti Pagliani e Volpati. Il pubblico lungo tutto il percorso era pigiato sulla banchina, e se l’incoraggiamento verso gli sfidanti da una parte era stragrande, non mancarono pure i misoneisti (nda: che avversano le novità) dello sport che lanciarono sassi e ingiurie ai due coraggiosi corridori. La partenza è data da Mammola e Rabuffetti (nda: alle 20.27). Alle 20.32 i due sfidanti si buttano in piena volata, ma dopo cento metri un ragazzo taglia improvvisamente la strada al Volpati e gli procura un formidabile ruzzolone. Pagliani cavallerescamente si ferma ad attenderlo e, poichè Volpati si alza illeso, si riparte a tutta velocità. A Porta Ticinese altro taglio di strada e altro ruzzolone per il Volpati, poi la corsa procede veloce, intensa. Molti sono i tentativi di distacco da ambo le parti, ma i due sfidanti non riescono a staccarsi di un metro. Siamo agli ultimi 200 metri, la ressa del pubblico è impressionante, appena uno spiraglio di un metro è libero, e i due corridori vi si buttano dentro con una volata terribile. La meglio tocca al Pagliani, che alle 21 e 3 minuti taglia il traguardo con circa 50 metri di vantaggio, percorrendo il giro in 36 minuti. Il pubblico fa loro una calda ovazione, e Volpati stringe la mano al suo avversario»³. Per la cronaca, Pagliani diede prova di ulteriore cavalleria concedendo a Volpati la rivincita su distanza a sua scelta. Volpati scelse i 20.000 metri su pista (al trotter, un ippodromo). Questa seconda gara, organizzata dalla società Pro Italia in data 24 aprile con altri tre partecipanti, vide però ancora il successo del laziale, in 1h12, con un minuto di vantaggio su Volpati; terzo fu Scotti, quarto Maggioni, e ritirato al nono giro Pessina. Pagliani staccò Volpati al penultimo giro in maniera irresistibile.

Il più famoso di tutti gli episodi di «fair play» che contraddistinse l’epoca dei pionieri è però quello che si verificò diversi anni prima, nel 1895, al termine di una singolare ed estenuante gara di marcia da Torino a Barcellona. Questa manifestazione sportiva aveva innanzitutto una finalità ideologica, simile a quella del nascente movimento olimpico, quella di affratellare le genti. Ad organizzarla fu infatti una associazione il cui nome la dice lunga sui suoi scopi, «I Pionieri della Pace». La sede sociale del club era situata alla Galleria Nazionale a Torino. Presidente ne era l’on. Scotti, segretario il sig. Robotti, che insieme al sig. Saettone, membro dei Pionieri della Pace, ed al console di Spagna Teofilo Rossi, componevano il comitato organizzatore della gara. Le conviviali ricorrenti «bicchierate», così venivano chiamate, che ebbero luogo a partire dalla serata della vigilia e nei diversi centri poi toccati compresa la metà finale, sono un ulteriore segno dello spirito che muoveva i protagonisti. Lo stesso regolamento della manifestazione era in sintonia con quanto fin qui esposto: bisognava procedere tutti insieme fino al penultimo giorno, e solo l’ultima tappa, la più lunga, aveva finalità agonistiche. Citiamo solo i resoconti dei giorni di partenza ed arrivo: «(dopo Robotti) parlò l’on. Scotti, che augurò che queste gare pacifiche servano a portare la fratellanza fra i popoli. Uno dei camminatori rispose che la Società si ispira ai principi di pace enunciati dall’on. Scotti»⁴. «Venne offerta una fraterna bicchierata e, ammirando i campioni, si brindò al comitato direttivo della corsa, ai Pionieri della Pace, alla pace internazionale»⁵. Il totale dei chilometri da

² La Gazzetta dello Sport 6 luglio 1919

³ La Gazzetta dello Sport 18 aprile 1904

⁴ Gazzetta del Popolo 8/9 settembre 1895

⁵ La Bicicletta 27 settembre 1895

percorrere fu annunciato in 1020, da coprirsi in meno di 400 ore; ogni giorno veniva percorso un certo numero di chilometri secondo una tabella prestabilita, e si dedicava il resto della giornata al riposo, a saluti, ringraziamenti, turismo, rifocillamento, con notti trascorse in albergo. Le ore di marcia impiegate dal vincitore furono annunciate alla fine come 386. È impossibile essere certi dell'esatto chilometraggio, tuttavia il calcolo esposto nella tabella che presentiamo dovrebbe essere molto vicino alla realtà.

data	giorno	tappa	distanza percorsa
8-9-1895	domenica	Torino – Carignano - Saluzzo	71 chilometri
9	lunedì	Saluzzo – Limone Piemonte	73
10	martedì	Limone Piemonte – Ventimiglia	64
11	mercoledì	Ventimiglia – Montecarlo – Nice	42
12	giovedì	Nice – Cannes – Fréjus	71
13	venerdì	Fréjus – Toulon	94
14	sabato	Toulon – Aubagne	40
15	domenica	Aubagne – Marseille	17
16	lunedì	Marseille – Aix – Salon en Provence	61
17	martedì	Salon en Provence – Arles – Tarascon	58
18	mercoledì	Tarascon – Nîmes – Lunel	54
19	giovedì	Lunel – Montpellier – Mèze	55
20	venerdì	Mèze – Béziers – Narbonne	60
21	sabato	Narbonne – Perpignan	66
22	domenica	Perpignan – Figueras	57
23/24	lun/mart	Figueras – Mataró - Barcelona	143
			1026 chilometri

Il via venne dato alle ore 8 di domenica 8 settembre da piazza Carlo Felice, con un buon numero di spettatori, banda musicale (quella dei sottufficiali e caporali in congedo), servizio d'ordine (una decina di guardie municipali), giornalisti; una scena che si ripetè poi ad ogni città. Abbigliati in maniera diversa l'uno dall'altro (dalla maglia tricolore di Airoldi al succinto costume di Patelli al completo nero di Verdoja), erano in undici e vennero così presentati dalla carta stampata dell'epoca: Airoldi Carlo, anni 26, socio della Veloce Milano; Besso Guido, geometra di anni 32, Biella; Camerlo Pietro, 21, Torino; Capra Angelo, 32, Castagnole; Oggero Giovanni, 26, Torino; Ortègue Louis, 26, Marsiglia; Parena Alfredo, 27, Torino; Patelli Giuseppe, 59, Limone Piemonte; Pogliano Emilio, 20, Torino; Tonta Paolo, 19, di Vercelli ma residente a Torino; Verdoja Camillo, 26, Grugliasco. Sappiamo che agli atleti vennero consegnati dei libretti muniti di fotografia, e dei distintivi con il tricolore. Ad ogni metà giornaliera li aspettava un incaricato contattato in precedenza dal comitato organizzatore, che apponeva la sua firma sul libretto a testimonianza dell'effettivo arrivo dell'atleta. L'anziano Patelli, forse perchè consci dei limiti impostigli dall'età, o forse per fare bella figura dinanzi ai suoi concittadini di Limone Piemonte, località di arrivo della seconda tappa, se ne infischiò del regolamento e si avvantaggiò sui compagni di avventura. Pare che, pur tra le proteste degli altri concorrenti, dopo essere transitato in testa fino a Nizza, sia tornato indietro. Pagliano arrivò fino a Saluzzo ma poi, per indisposizione, rinunciò a proseguire. Un altro marciatore cedette il giorno successivo, ed altri due alla terza tappa si fermarono sul colle di Tenda. Da Ventimiglia partirono dunque in 6, mentre Patelli continuava in testa da solo, ma ancora per poco. Erano: Airoldi, Camerlo, Ortègue, Parena, Tonta, Verdoja. E questi stessi 6 prodi procedettero insieme sino a Figueras, arrivando poi comunque tutti al traguardo di Barcellona. A volte dovevano esserci dei premi speciali messi in palio. Lo si intuisce da questo episodio: «I 6 concorrenti della Torino – Barcellona mercoledì transitarono da Nîmes. Il corridore francese

Ortègue si presentò a quel Municipio per riscuotere il premio di 50 Lire votato da quella città al



Figura 1 A sinistra ritaglio della prima pagina de *La Gazzetta dello Sport* del 18 giugno 1900 su cui compare il profilo del francese Louis Ortègue, che nella Torino – Barcellona del 1895 beneficiò dell’altruismo di Carlo Airoldi. A destra Armando Pagliani, protagonista di un altro episodio esemplare nel 1919, ritratto nella sua Carpi nel 1917 con indosso la maglietta della sua società, l’Unione Sportiva Milanese.

primo concorrente che vi fosse giunto»⁶. Ricordiamo infine che non si deve pensare ad una passeggiata su strade asfaltate. Basterà riportare quanto scritto sulla tappa finale: «Gli ultimi 140 chilometri su territorio spagnolo sono di strada assai cattiva, dovendo i concorrenti traversare molti torrenti su strette assi gettate sull’acqua»⁷. A partire da Figueras la marcia divenne vera e propria gara. «Airoldi e Ortègue distanziarono presto gli altri»⁸. I quotidiani torinesi *La Stampa* e *La Gazzetta del Popolo* riferirono sull’ordine d’arrivo in maniera leggermente diversa. Il primo parlò di Airoldi «e» Ortègue seguiti poi da Tonta, Parenja, Verdoja, Camerlo; il secondo non pose i primi due sullo stesso piano, ma annunciò l’arrivo nel seguente ordine: 1. Airoldi, 2. Ortègue, 3. Tonta, 4. Parenja, 5. Verdoja, 6. Camerlo. Più preciso il resoconto di alcuni giorni dopo del massimo giornale sportivo italiano dell’epoca: «Airoldi giunse a Barcellona il giorno 24 alle ore 20.30, tenendosi fraternamente per mano col francese Ortègue. L’Airoldi e l’Ortègue si divisero le 500 pesetas offerte dalla città di Barcellona e le Lire 300 del comitato (organizzatore) di Torino. La medaglia

⁶ Gazzetta del Popolo 22/23 settembre 1895

⁷ La Bicicletta 6 ottobre 1895

⁸ Ibidem

d'oro della città di Torino venne assegnata all'Airoldi. Il terzo, il signor Paolo Tonta – vincitore nel 1894 della corsa Milano Nizza – giunse dopo le 21.30. Gli altri arrivarono tre o quattro ore appresso»⁹. Splendida l'accoglienza da parte della città di Barcellona, con ampia partecipazione della cittadinanza, della stampa, dei club sportivi locali, delle autorità, della marina italiana colà presente. Gli organizzatori offrirono un ricevimento con brindisi, e in ottobre due ciclisti spagnoli restituirono la visita ai Pionieri della Pace percorrendo lo stesso tragitto in bicicletta. Partiti il 17 ottobre, arrivati esattamente una settimana dopo impiegando due giorni in più del previsto per aver trovato maltempo sui Pirenei, furono trionfalmente accolti dai Pionieri della Pace alla Barriera di Nizza a Torino. Si chiamavano Luis Marques e Federico Casanovas.

L'impresa generò attorno all'Airoldi un certo interesse, tanto che i giornali ne tracciarono i tratti biografici. Dapprima *La Bicicletta* ricordò le sue precedenti maggiori imprese: vittoria nella Lecco – Milano il 22 luglio 1894 in 4h22, e primato dei 25.000 metri su pista il 13 dicembre 1894 a Milano con 1h37. Poi un nuovo trisettimanale milanese che si originava da *Il Ciclista e la Tripletta* ne descrisse l'inizio carriera (1891) ed anche l'aspetto: «Bruno, di statura bassa, tarchiato e robustissimo. Prima era operaio in una importante fabbrica di cioccolata, presentemente faceva da matcheur ad alcuni corridori ciclistici»¹⁰. E proprio in questo stesso trafiletto a lui dedicato si apprendevano nuovi particolari sulla conclusione della Torino – Barcellona: «Airoldi aveva fatto tutta la strada in compagnia del francese Ortègue¹¹; questi, a una trentina di chilometri dal palo di arrivo, era sfinito. Airoldi, freschissimo come lo era alla partenza, moderò il suo passo, aiutò il suo avversario francese, ed arrivò al traguardo tenendolo per mano»¹².

⁹ Ibidem

¹⁰ La Gazzetta dello Sport 13 aprile 1896

¹¹ Su Airoldi, nato in una cascina ad Origgio, in Lombardia, il 21 settembre 1869 e morto a quasi 60 anni, esiste una nutrita letteratura. Su Ortègue, personaggio dedito alla sola attività professionistica, si conoscono già imprese precedenti la Torino – Barcellona: vittoriose sfide a Lione e Il Cairo, e lunghe marce quali la Amsterdam – Milano e la Marsiglia – Parigi. Pare fosse nato a Nîmes (dove durante la Torino – Barcellona si fece applaudire entrandovi per primo) ma vivesse a Marsiglia. Il 19 luglio 1896 partecipò alla prima maratona («pro») mai corsa in Francia (40 km, Parigi - Conflans (comune a nord-ovest di Parigi), vinta dal più forte fondista europeo, l'inglese Len Hurst) finendo undicesimo in 2h57:00. Sulla stessa distanza si migliorò in seguito fino a 2h32:25. Nel 1900 si esibì anche in varie città d'Italia risalendo lo stivale da Firenze verso nord da aprile fino a luglio, concludendo la tournée a Torino da dove rientrò in Francia. Nel 1901 fu ad Atene e in Egitto. Sia nel 1900 sia nel 1901 si trattò quasi esclusivamente di sfide contro cavalieri e ciclisti.

¹² La Gazzetta dello Sport 13 aprile 1896

