In viaggio con il Touring: Cremona 1894-2014

Numero speciale 17
della rassegna CREMONA

In viaggio con il Touring: Cremona 1894-2014

Numero speciale 17 della rassegna CREMONA
della Camera di Commercio

autorizzazione del Tribunale di Cremona n. 93 Registro stampa 25 maggio 1971

Camera di Commercio
Cremona

nell'ambito del progetto "Le eccellenze del territorio cremonese per EXPO 2015"

Tratto da:

1895-2006
Cremona in bicicletta
dalla nascita della Sezione Cremonese del TCI ad oggi

La riproduzione è stata autorizzata da Provincia di Cremona e Tourig Club Italiano

In copertina: Disegno di Osvaldo Ballerin, redattore artistico de “La Bicicletta” di Milano
(Biblioteca Statale di Cremona)

In occasione della mostra In viaggio con il Touring Cremona 1894-2014 *realizzata per celebrare i 120 anni del TCI a Cremona, volentieri la Camera pubblica, in un apposito numero speciale della propria rassegna CREMONA, gli articoli di Carla Bertinelli Spotti e Mariella Morandi, che aprivano il volume* 1895-2006 Cremona in bicicletta *edito nel 2006 dalla Provincia di Cremona e dal TCI.*
La realizzazione della mostra e la pubblicazione della Camera consentiranno ai numerosi appassionati delle due ruote cremonesi di celebrare il lungo legame tra la città e i suoi abitanti con la bicicletta, prendendo visione di materiale documentario di grande interesse che testimonia come, fin dai suoi primi anni di vita, il consolato cremonese abbia aderito con entusiasmo alle iniziative del Touring Club Ciclistico Italiano, che aveva come simbolo proprio la bicicletta, oggi Touring Club Italiano.
Un sodalizio che, nella piena consapevolezza che la pratica dello sport, l'adozione dei nuovi mezzi di trasporto (la bicicletta prima, l'automobile poi) e migliori collegamenti avrebbero accelerato la spinta al progresso del Paese e fatto conoscere l'Italia agli italiani, ha svolto e ancora svolge un'opera importante di modernizzazione nella società.
Ancora oggi i percorsi ciclo-turistici - che rientrano anche nel progetto "Le eccellenze del territorio cremonese per Expo 2015" - rappresentano un'opportunità significativa per valorizzare la dimensione paesaggistico - ambientale che contraddistingue il territorio cremonese e possono trovare, attraverso la stretta sinergia fra Camera di Commercio e TCI, nuove occasioni di promozione.

Gian Domenico Auricchio
Presidente Camera Commercio di Cremona

Questo bel volume tratto da Cremona in bicicletta dalla nascita della Sezione cremonese del TCI ad oggi *testimonia, documenta e ricorda un percorso storicamente importante. Vorrei spiegare perché è importante, almeno dal mio punto di vista, con alcune osservazioni.*

La prima. Il Touring Club Italiano (allora anche "Ciclistico") è nato, espressamente e volutamente nel novembre del 1894 come Associazione di persone, distinguendosi (senza per questo contrapporsi, anzi, collaborando) da tante società velocipedistiche locali, per perseguire e promuovere l'uso turistico di questo nuovo, libero e individuale strumento di mobilità, la bicicletta.

E ancora (e questa è la seconda considerazione) a poche settimane dalla divulgazione del suo primo Statuto, diede contenuto alla figura consolare con ben quattro sezioni locali, tra le quali Cremona, in altrettante località in luoghi diversi del Paese.

Con ciò rivelando subito la sua aspirazione nazionale con l'intento di dare un contributo concreto all'unità del Paese, ma attraverso una Associazione che dava lo spazio dovuto alla dimensione e alle caratteristiche del territorio.

Insomma, un progetto per favorire concretamente e rafforzare l'unità nazionale, basandola e costituendola nel rispetto delle identità locali, vissute come una ricchezza anziché come un problema.

Cremona fu una delle prime sezioni e si rivelò subito molto attiva. Cremona era allora (ed è ancora oggi) una città esemplare per un modo, così come il Touring lo ha sempre concepito, di vedere nel turismo un mezzo di crescita sociale, cultuale ed economico del Paese. Perché ne vive, anche in senso moderno, tutti i presupposti e gli ingredienti necessari. È una città d'arte, una città di grande e corretta cultura gastronomica, in un contesto ambientale e agricolo (quindi paesaggistico) di qualità. Ha un rapporto col fiume molto positivo, con le sue numerose e civili associazioni che al fiume sono rivolte e legate. Ha un porto fluviale molto dignitoso e vivo; non ha mai abbandonato, questo libro lo dimostra, un rapporto sereno e funzionale con la bicicletta.

Il Touring Club Italiano con la bicicletta è nato e ha costruito il suo successo e la sua poderosa diffusione nazionale. Senza chiudere gli occhi al progresso e alla grande rivoluzione nei trasporti e nei mezzi di comunicazione. Pedalando per tutto il territorio nazionale ne scopriva le bellezze e ne documentava e descriveva agli italiani i valori, organizzava il giro d'Italia in aereo e contribuiva alla fondazione dell'Automobile Club d'Italia.

Preannunciando (sono concetti chiaramente espressi da Luigi Vittorio Bertarelli sulla Rivista Mensile) che l'Associazione non si sarebbe mai legata, diversamente da altri in Europa, ad un preciso e unico mezzo di trasporto, per individuare nel viaggio, con qualsiasi mezzo, l'obiettivo sociale e culturale della sua azione.

L'abbandono della "seconda C" di ciclistico dal suo nome ufficiale non fu dunque un ripudio della bicicletta, ma un ampliamento dei suoi orizzonti.

Sicché oggi plaude senza riserve e senza imbarazzi al ritorno della bicicletta tanto significativo quanto poderoso e, in qualche misura, inatteso che nasce dal desiderio e dalle necessità di tornare per molte ragioni, a una mobilità pulita, salutare, più economica e comunque, come si dice, a misura d'uomo.

E ancora una volta, per finezza di intenti e tempestività culturale, Cremona è in prima fila e merita il nostro plauso e la nostra gratitudine.

Franco Iseppi
Presidente Touring Club Italiano

Sommario

1895: Cremona in bicicletta
di Carla Bertinelli Spotti p.7

Tempi moderni: Cremona di fine secolo fra parole e immagini
di Mariella Morandi p.65

In senso orario, dall'alto a sinistra:
ciclisti e canottieri;
l'arrivo a Roma della prima grande escursione ciclistica organizzata dal TCCI (1895);
cicloescursionisti del Touring;
a spasso in bicicletta ed in automobile
(Centro documentazione TCI).

Nella pagina precedente:
turismo ciclistico di fine Ottocento
(Centro documentazione TCI).

1895: Cremona in bicicletta

di Carla Bertinelli Spotti

1. Prologo, ovvero la prima gita cicloturistica

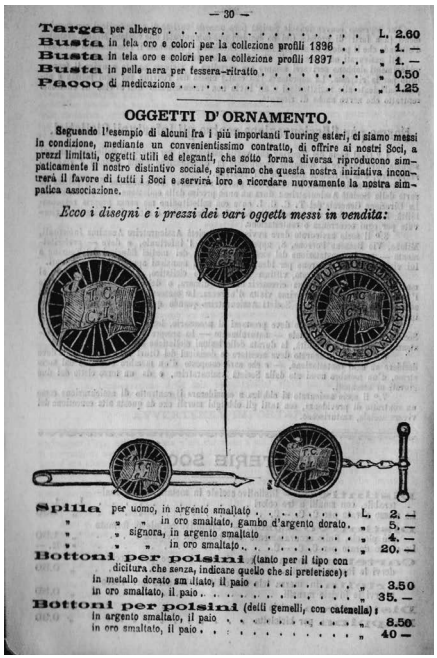
«*Chi si fosse trovato a passare fuori da Porta Po a Cremona la mattina del 24 marzo 1895 non avrebbe potuto non essere colpito da un'inconsueta animazione: tra la attenta e diffidente vigilanza delle guardie daziarie e la divertita meraviglia degli occupanti di alcuni calessi che si accingevano ad entrare in città per assistere alla messa domenicale in Duomo o nelle altre chiese cittadine, si snodava sulla bianca strada in direzione del ponte sul Po una lunga fila di ciclisti, suscitando entusiasmo ed eccitazione…*».

Così, con piglio classico, potrebbe iniziare la rievocazione della prima uscita pubblica cittadina della neonata Sezione cremonese del Touring Club Ciclistico Italiano, l'Associazione nazionale fra Ciclisti viaggiatori fondata a Milano nel novembre del 1894 per sostenere l'uso della bicicletta come normale mezzo di trasporto e strumento per il turismo, associazione che a Cremona aveva subito trovato entusiastici sostenitori.

Purtroppo manca nelle cronache del tempo – pur così attente, come vedremo, alle attività ciclistiche ed ai problemi ad esse collegati – il resoconto della gita a Piacenza, la cui effettuazione era stata peraltro preannunciata da «La Provincia - Corriere di Cremona» con ben due articoli, apparsi il 16 ed il 23 marzo.

In essi si dà conto dell'attenta preparazione della prima "passeggiata sociale", che formò oggetto della prima riunione (o di una delle prime riunioni) dei soci cremonesi del Touring, che discussero a lungo sia per la scelta della meta da raggiungere sia per gli aspetti organizzativi: "il campo è diviso: v'ha chi vuol andare a Milano, chi a Piacenza, chi… a Patrasso. Si discute sulla velocità da tenersi, che dovrà oscillare tra i 12 ed i 14 chilometri all'ora, comprese le fermate per gli indispensabili bisogni… Lo squadrone avrà alla testa un Console con l'obbligo tassativo di multare quelli che tentassero di rompere le file. Inconveniente che, speriamo, non si verificherà."[1] Il tono è scherzoso e leggero – com'era d'uso per argomenti sportivi, considerati un po' frivoli – ma le notizie sono precise. Le informazioni di cui disponiamo sono poi completate dal giornale del 23 marzo, dal quale si apprende che l'indomani "la Sezione cremonese del T.C.C.I. inaugurerà la serie delle sue passeggiate sociali colla gita Cremona-Piacenza-Cremona km 60. Circa la metà dei soci vi parteciperà."[2]

Possiamo quindi proseguire nella nostra rievocazione ed immaginare *«"lo squadrone" dei partecipanti: una trentina[3] di persone variamente abbigliate che seguono in fila indiana il Console in funzione di*



— 30 —

Targa per albergo . . . . . L. 2.60
Busta in tela oro e colori per la collezione profili 1896 . . „ 1. —
Busta in tela oro e colori per la collezione profili 1897 . . „ 1. —
Busta in pelle nera per tessera-ritratto . . . . . „ 0.50
Pacco di medicazione . . . . . „ 1.25

OGGETTI D' ORNAMENTO.

Seguendo l'esempio di alcuni fra i più importanti Touring esteri, ci siamo messi in condizione, mediante un convenientissimo contratto, di offrire ai nostri Soci, a prezzi limitati, oggetti utili ed eleganti, che sotto forma diversa riproducono simpaticamente il nostro distintivo sociale, speriamo che questa nostra iniziativa incontrerà il favore di tutti i Soci e servirà loro a ricordare nuovamente la nostra simpatica associazione.

Ecco i disegni e i prezzi dei vari oggetti messi in vendita:

Spilla per uomo, in argento smaltato . . . . . L. 2. —
„ „ „ in oro smaltato, gambo d'argento dorato. „ 5. —
„ „ signora, in argento smaltato . . . . . „ 4. —
„ „ „ in oro smaltato . . . . . „ 20. —
Bottoni per polsini (tanto per il tipo con dicitura che senza, indicare quello che si preferisce):
in metallo dorato smaltato, il paio . . . . . „ 3.50
in oro smaltato, il paio . . . . . „ 35. —
Bottoni per polsini (detti gemelli, con catenella):
in argento smaltato, il paio . . . . . „ 8.50
in oro smaltato, il paio . . . . . „ 40 —

— 31 —

Targhetta da applicare alla macchina.

Venne adottata una targhetta elegante, di piccole dimensioni, da applicarsi alla parte anteriore della macchina e precisamente al tubo dello sterzo. La targhetta sostituisce la solita nappina come segno di riconoscimento delle macchine dei Soci. Questa targhetta – ove è facoltativo incidere il nome, cognome e città ove dimora il possessore, oppure le sole iniziali – è poi indispensabile a coloro che dovranno recarsi in Francia, dove le attuali leggi la rendono obbligatoria.

Prezzi della Targhetta:

In alluminio (senza incisione del nome, cognome e città) . L. 1.25
In argento smaltato . . . . . „ 7.55
Aumento di prezzo per l'incisione . . . . . „ —.70

TOURING CLUB CICLISTA ITALIANO
Nome
Cognome
Città
SEDE CENTRALE MILANO

NB. – Le spille, bottoni e targhette, si spediscono in porto affrancato a tutti i Soci che ne fanno richiesta anticipandone l'importo.

Il T. declina la responsabilità degli errori di incisione causati dal Committente o dalla insufficiente chiarezza della sua scrittura.

Spille, targhette, bottoni riproducenti il distintivo sociale (Centro documentazione TCI).

apripista, mentre i due vice Consoli, spostandosi come cani da pastore per tutta la lunghezza del gregge, lo aiutano a mantenere serrata la fila dei gitanti, che portano con orgoglio il distintivo sociale appuntato al petto o sul berretto ed ostentano sul manubrio della bicicletta la nappina tricolore[4] *che sventola con fierezza. I giovanotti più impulsivi – che indossano in prevalenza knickerbockers, calzettoni, maglione col collo alto e berretti sportivi di varie fogge – devono essere trattenuti, ad evitare che la tentazione per l'ebbrezza della velocità li porti a forzare l'andatura ben oltre i limiti prefissati per la tranquilla crociera; i velocipedisti più anziani, con il fiato un po' grosso, in sobri abiti da passeggio e con cappelli rigidi fra i quali prevalgono le primaverili magiostrine,*[5] *devono essere invece sollecitati, per impedire che le ripetute e troppo protratte soste per ammirare il paesaggio agreste non consentano di rispettare la pur elastica tabella di marcia. In elegante abito scuro ed ineccepibile bombetta, il Capo Console pedala maestoso al centro del gruppo, consapevole della dignità del suo ruolo; un meccanico chiude la fila, pronto ad intervenire in caso di necessità, mentre l'assistenza medica è assicurata da uno dei soci partecipanti.»*

Possiamo anche ricordare, poiché la fantasia ormai liberata non ha limiti, i momenti più importanti della giornata: *«l'emozionante passaggio sul lungo ponte in ferro, costruito pochi anni prima,*[6] *che valica il fiume Po, grandioso ed imponente nella pianura verdeggiante; l'attraversamento dei paesi fra gli applausi degli abitanti e l'abbaiare festoso ed eccitato dei cani; gli incidenti, fortunatamente evitati per miracolo ("audaces fortuna juvat"), a causa di improvvise invasioni della sede stradale da parte di polli indisciplinati, per non parlare del proditorio e minaccioso attacco di un piccolo ma assai determinato branco di oche starnazzanti nei pressi di Monticelli d'Ongina; … l'arrivo trionfale a Piacenza; il festoso pranzo in un ristorante cittadino, allietato da gioiosi brindisi che temperano la noia dei discorsi ufficiali; la siesta ed il più tranquillo ma non meno glorioso ritorno verso Cremona, città fedelissima…»*

Rievocazione fantasiosa, certamente, ma non lontana dalla realtà.

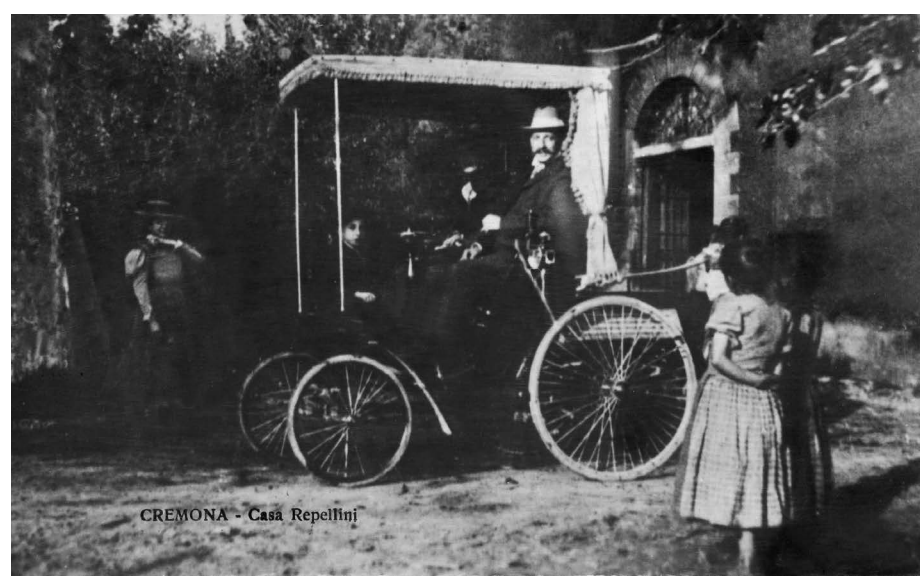
Ed alla realtà torniamo con una considerazione: alla fine dell'Ottocento Cremona, che è decisamente una città di provincia, è fra le prime in Italia ad aderire attivamente ad un'iniziativa "moderna" ed europea come quella del sostegno e della diffusione dell'uso turistico della bicicletta. Già alla fine del 1894, infatti, solo poche settimane dopo la nascita del T.C.C.I. avvenuta a Milano l'8 novembre 1894, tra i primi quattro Consolati istituiti in Italia troviamo quello di Cremona.[7]

Una simile prontezza nell'aderire ad idee moderne e a reagire con interesse e partecipazione agli stimoli del nuovo si manifesterà anche due anni dopo, allorché nel settembre 1896 – cioè a meno di anno dal debutto parigino del *Cinématographe Lumière* **– i Cremonesi furono in condizione di ammirare per la prima volta al teatro Filodrammatico**[8] **"i prodigi del Cinematografo che, tradotto in lingua povera, vuol dire**

fotografie mobili…". In quell'occasione vennero proiettati "sei quadri: un mercato, il baluardo[9] degli italiani a Parigi, le capre, il maneggio, una via a Pietroburgo e un bagno non penale…". Dalle entusiastiche cronache apparse su «La Provincia» traspare la consapevolezza che il progresso non si fermerà qui: lo spettatore che già ora si trova immerso nelle immagini del traffico delle grandi città, che può osservare i movimenti e le espressioni della persone che passano, ha l'impressione di sentire "quasi… anche quello che dicono o almeno lo si sentirà in seguito, con probabile, felice connubio del microfono e del cinematografo". Una visione anticipatoria, dato che per i primi film sonori bisognerà aspettare ancora circa un quarto di secolo.

L'inarrestabile marcia del progresso, celebrata a Milano circa quindici anni prima dalle saltellanti e briose note del ballo Excelsior,[10] è annunciata a Cremona anche dalle prime automobili, la cui comparsa suscita nel 1895 emozione e sorpresa.

Un lungo articolo dal titolo *La carrozza automobile passata da Cremona - Il veicolo dell'avvenire* pubblicato su «La Provincia»,[11] prende spunto dal passaggio in città di quello che viene ripetutamente chiamato il "veicolo dell'avvenire", in viaggio propagandistico da Milano a Firenze, muovendosi (ma l'articolista precisa che il veicolo "ha ruzzolato") "velocemente e senza scosse, meglio che sulle rotaie, e percorrendo fino a venticinque chilometri all'ora", consumando pochissimo carburante, dato che "non è ancora riuscito a finire le cinque lire di benzina del serbatoio per il motore", per dichiarare che questo è certamente il mezzo di locomozione del futuro, che "ucciderà la bicicletta non solo, ma i trams e le ferrovie", e ne prevede con parole profetiche la grandissima diffusione per il futuro, non appena le industrie saranno in grado di ridurne il prezzo grazie alla maggior diffusione e si introdurrà la vendita rateale ("se i negozianti e i rappresentanti li venderanno a respiro e talvolta… a sospiro").[12]



Cremona. Una delle prime automobili, inizi secolo XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

I padri fondatori del TCCI.
Sopra: Luigi Vittorio Bertarelli.
Sotto: Federico Johnson
(Centro documentazione TCI).

Cremona nel 1895: città di provincia ma moderna ed all'avanguardia, si diceva. E in effetti il periodo che si colloca tra l'Unità d'Italia e la prima Guerra Mondiale è un periodo particolarmente felice e fervido per la società cittadina, animata da una borghesia tanto illuminata da dare vita alla fine del 1861 alle prime Società di mutuo soccorso per gli operai, che si distinsero per iniziative sociali di grande apertura (convenzioni bancarie per ottenere prestiti a tasso agevolato, sussidi di maternità, asili nido). Da quello stesso ambiente uscirono ben tre Ministri del Regno d'Italia (Pietro Vacchelli, Francesco Genala e Stefano Iacini), che diedero impulso alla realizzazione di importanti opere pubbliche (canali di irrigazione, sviluppo dei servizi portuali, telegrafici e ferroviari) ed allo sviluppo dell'agricoltura.

Per tornare al nostro tema, è quindi perfettamente coerente con le caratteristiche della società cremonese di fine Ottocento la immediata adesione all'iniziativa del Touring Club ed il ruolo particolarmente attivo svolto dal Consolato cremonese nei primi anni di vita della nuova associazione.

2. Il T.C.C.I.

Per meglio inquadrare la "cronaca" delle attività ciclistiche a Cremona nel 1895 – desunta principalmente dalle pagine del giornale cittadino – che costituisce oggetto di questa breve ricerca, è opportuno ricordare sia pur sinteticamente il contesto nel quale nacque il Touring Club Ciclistico Italiano, illustrandone brevemente gli scopi, l'organizzazione ed i primi risultati conseguiti dopo un solo anno di intensa attività. Nonostante le esigenze di sintesi, dalle pagine che seguono emergeranno, ne sono certa, l'intelligenza, la determinazione, la capacità e la dedizione dimostrate dai primi dirigenti della nuova associazione, ed in particolare da Federico Johnson e da Luigi Vittorio Bertarelli, riconosciuti ed amati "padri fondatori".

2.1. Origine

Se l'automobile era allora ancora una novità, nel 1895 le biciclette erano invece largamente note ed abbastanza diffuse sulle strade italiane, dove avevano fatto da tempo la loro apparizione, precedute agli inizi degli anni Settanta dai velocipedi caratterizzati dalla

altissima ruota anteriore, che richiedevano notevoli doti di equilibrismo per salire e scendere dal sellino, e dai tricicli, più stabili e di più facile impiego. Alla diffusione ed alla notorietà della bicicletta aveva certamente contribuito l'uso che ne era stato fatto fin dall'inizio per l'attività sportiva. Negli ultimi decenni dell'Ottocento le manifestazioni – variamente articolate in gare su circuiti cittadini o su lunghi percorsi stradali, in competizioni di velocità anche su pista, in sfide tra cavalieri e ciclisti, in veri e propri campionati nazionali, in corse femminili… – divennero sempre più frequenti, fra il crescente interesse del pubblico. Nacquero quasi ovunque nei maggiori centri urbani nuove associazioni (i Veloce Club, le Società Velocipedistiche…) o vennero istituite presso preesistenti associazioni sportive apposite sezioni ciclistiche, per riunire atleti ed appassionati; numerosi divennero anche i giornali e le riviste specializzate («L'illustrazione velocipedistica italiana», divenuta poi «Illustrazione ciclistica»; «Il Ciclo», poi diventato «La bicicletta»; …), che si aggiunsero al crescente spazio dedicato al ciclismo dai giornali sportivi esistenti.

Anche per effetto delle esigenze e delle sollecitazioni provenienti dall'attività sportiva, al mezzo tecnico furono via via apportate innovazioni (la ruota a raggi tangenziali in doppio ordine, il differenziale, la trasmissione a catena articolata, i cuscinetti a sfere, le gomme pneumatiche…) grazie alle quali la bicicletta divenne sempre più leggera, sicura ed affidabile,[13] tanto che si fece strada l'idea che essa, fino ad allora considerata un mezzo di svago per le "persone che più delle altre avevan tempo da perdere", dovesse diventare uno strumento per rendere possibili i veloci spostamenti che la vita moderna sempre più frenetica richiedeva a chi svolgeva attività professionali. Erano ormai una "legione"

Anno I - N. 70 — 5 Centesimi — Lunedì-Martedì 11-12 Novembre 1894

LA BICICLETTA

GIORNALE POPOLARE DI SPORT

Si pubblica due volte alla settimana — E ANCHE PIÙ — quando gli avvenimenti lo esigono

DIREZIONE e AMMINISTRAZIONE, Via Meravigli, 6 - MILANO

Buni, Cantù e Greco
IN BICICLETTA PER UN'ORA

IL TOURING È COSTITUITO

Una protesta della Tina di Romeo

LA BICICLETTA

Il prossimo numero uscirà SABATO venturo

Dappertutto il PNEUMATICO CONTINENTAL, ORIGINALE prova la sua superiorità!

Deposito presso M. Türkheimer - Milano

CICLISTI spedite il vostro biglietto di visita al gabinetto ortopedico Carlo Righini - Milano, Via Tomaso Grossi N. 2 - riceverete GRATIS l'interessante pubblicazione FORZA ED IGIENE con 35 illustrazioni.

PNEUMATICO MICHELIN

«La Bicicletta», giornale sportivo di Milano (Centro documentazione TCI).

«La Bicicletta Cremonese», giornale sportivo pubblicato a Cremona nel 1894 (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti)

LA BICICLETTA CREMONESE

Rivista illustrata di Sport e d' Arte

PUBBLICA GLI ATTI DEL VELOCE-CLUB CREMONESE.

Anno I. — 17 Giugno 1894. — N. 2.

Si vende a 5 centesimi — *Non si fanno abbonamenti.* — *Si pubblica tutte le Domeniche.* — *Non restituisce nè i manoscritti, nè i disegni non pubblicati. Per le inserzioni rivolgersi alla tip. Fezzi.*

Bonezzi e Niccolini

La parte illustrata d'oggi della nostra *rivista* porta i ritratti dei due amici nostri e tanto bravi corridori *Bonezzi Dante* e *Niccolini Arturo*

Li abbiamo rilevati da due bellissime fotografie eseguite dallo Stabilimento Zanicotti e Comp. di Cremona.

Riteniamo inutile tessere qui le biografie di questi due valenti corridori; ricordiamo solo che il Bonezzi corse per la prima volta nella gara di resistenza dei 530 chilometri e conquistò il 24° posto battendo ciclisti rinomati e allenati da anni per le corse di resistenza.

Il Niccolini gode pure buona fama nel mondo ciclistico; prese parte a varie e importanti corse e si è guadagnata già una bella raccolta di medaglie.

Da un pò di tempo la disdetta lo perseguita, facendogli dei tiri birboni; ma egli è filosofo assai, e ciò che più importa, bravo e coraggioso corridore, e molti allori lo aspettano ancora.

Abbiamo il piacere poi di annunciare ch'egli ha gentilmente assunto l'incarico di nostro corrispondente da Brescia; poichè sebbene ormai lo consideriamo nostro concittadino, avendolo spesso qui fra noi, e anche pel fatto che è socio nel nostro Veloce-Club, pure egli abita a Brescia, dove ha la sua famiglia.

Tra non molto si indiranno nuove corse e siam certi che esse segneranno sia pel Bonezzi che pel Niccolini nuovi trionfi.

Intanto a loro una stretta di cuore e sinceri auguri.

CRONACA DEL CICLISMO

La corsa dei 110 chilometri di domenica.

Riportiamo dalla nostra seconda edizione di domenica il resultato delle interessantissime corse di resistenza indette dal veloce club cremonese:

1. *Bonezzi Dante* di Cremona . ore 9. 6'
2. *Niccolini Arturo* di Brescia . » 9. 7' 22"
3. *Rizzini Alfredo* di Soresina . » 9. 15' 30"
4. *Lonati Adelio* di Cremona . » 9. 34' 50"
5. *Bonvicini Ende* di Crema . » 9. 36'
6. *Manini Arturo* di Cremona . » 9. 36' 16"
7. *Chizzoli Vincenzo* di Crema . » 9. 36' 18"

⁂

Come abbiamo fin d'allora annunciato, a circa 150 metri dal traguardo d'arrivo i due carissimi amici nostri Bonezzi e Niccolini, nell' incominciare l'ultima volata si scontrarono colle loro macchine e caddero in malo modo riportando contusioni ed escoriazioni che oggi non sono ancora del tutto guarite.

Questa triste contingenza aveva dato luogo a cattive interpretazioni e a falsi giudizi su uno dei bravi corridori, ma a togliere l' impressione penosa di tali dicerie, l'amico *Niccolini* dirigeva lunedì scorso la seguente lettera alla *Provincia*, lettera che noi pure pubblichiamo perchè essa rispecchia l' onestà di ambi i corridori:

« Vivamente commosso, sento il bisogno di porgere i miei più sentiti ringraziamenti alla Onor. Presidenza, nonchè ad alcuni soci del Veloce-Club cremonese, per tutte le premure e gentilezze usatemi nell' incidente accadutomi domenica durante la corsa di resistenza. Ringrazio ancora tutti coloro che in questa circostanza mi diedero attestazioni di affetto e di simpatia.

« A smentire poi tutte le ciarle ingiuste che si son fatte correre, dichiaro che l' amico Bonezzi non mi tagliò affatto la strada, ma lo scontro fu meramente accidentale.

NICCOLINI ARTURO. »

⁂

Per tutto il percorso dei 110 chilometri i nostri bravi corridori ebbero ovazioni, e accoglienze gentilissime, e la *Bicicletta Cremonese* a nome loro manda a tutti un ringraziamento.

⁂

Il sindaco di Cremona, con un avviso in data dell' 11 corr., prescrive che d' ora innanzi tutti i bicicliști debbano scendere dalle loro macchine nello transitare dalle porte daziarie, e che nelle vie della città, essi debbano sempre correre con un velocità non superiore al piccolo trotto di un cavallo.

Se la prima di queste disposizioni, lo confessiamo, ci riesce un po' ostica, altrettanto non possiamo dire della seconda, che, alle prescrizioni del sindaco, noi aggiungiamo la nostra raccomandazione a tutti i velocipedisti perchè, percorrendo le vie della città, tengano un passo regolare ed usino tutti i riguardi possibili per evitare disgrazie e dispiaceri.

⁂

Ci facciamo noi pure interpreti del lamento di molti bicicliști, per la facilità colla quale, specialmente in campagna, si cerca ogni mezzo per avversare il ciclismo, e per danneggiare le macchine.

Quando domenica, alcuni bicicliști appartenenti ai giuri della corsa di resistenza, facevano ritorno a Cremona, ebbero nei pressi della Cava a passare un cattivo quarto d' ora per opera di alcuni avvinazzati contadini i quali minacciarono villanamente quei bicicliști, perchè non si piegarono alla pretesa di scendere dalle loro macchine.

Senza una certa presenza di spirito d' uno dei bicicliști, il quale minacciò di estrarre il *revolver* (che non aveva) la cosa non sarebbe finita troppo bene.

Ci si dice però che per la patita violenza, i bicicliști abbiano sporta querela; e noi facciamo voti che una buona lezione insegni anche a certa gente a rispettare i bicicliști.

⁂

Vari altri bicicliști ci muovono reclamo, perchè nel vicino paese di S. Marino davanti ad una cascina posta sullo stradone, si trovano sempre due cani i quali sono stati a quanto pare, ammaestrati ad inseguire, e quando riesce loro possibile, anche a mordicare i bicicliști.

Vogliamo sperare che il proprietario di quei cani, per evitare qualche incidente spiacevole, vorrà usare d' ora innanzi il riguardo di tenerli, almeno di giorno, legati alla catena; s' avrà così i ringraziamenti di tutti coloro che o per divertimento o per necessità transitano in bicicletta da S. Marino.

Le corse internazionali ciclistiche di Torino

TORINO 10. — La nuova brillante Società *Ciclisti-Club*, non poteva meglio inaugurare il suo grandioso velodromo, già descrittovi, che con queste corse internazionali, le quali provarono il valore dei corridori italiani, di fronte ai molti valentissimi e prima d'ora non provati sulle piste italiane, corridori venuti dalla Francia, Inghilterra e Germania. Il concorso del pubblico fu semplicemente enorme e l'interesse per ogni gara vivissimo.

Eccovi i risultati.

Premio apertura. — Bicicletti, metri 2000, premi in medaglie.

Corrono nove. — 1 Tenente Emanuele — 2 Fornaseri — 3 Butteri, tutti di Torino.

Premio Alessandria. — Tricicli, metri 2000, premi lire 300 — 200 — 100.

Corrono sette. — 1. Nuvolari Giuseppe — 2. Pasta — 3. Moreschi, tutti Milanesi.

Premio Dora. — Bicicletti, metri 3000, premio lire 250 — 150 — 100 — 50.

Si corre per batterie, rimangono in gara 8 e giungono: 1 Pontecchi, Firenze — 2 Bixio, Genova — 3 Greco, Milano — 4 Baroni, Firenze.

Premio Genova. — Internazionale, miglio inglese m. 1609. Premi lire 300 — 200 — 100 — 50.

Corrono dieci — 1 Nuvolari Giuseppe, Milano — 2 Bonini, Firenze — 3 Ferrario, Milano — 4 Alwin Vater, Baden.

Premio Inaugurazione. — Bicicletti, m. 500, premi lire 500, 300, 200, 100. Corrono otto. Arrivano 1 Alaimo, Torino — 2 Ferrario, Milano — 3 Nuvolari Giuseppe, Milano — 4 Pontecchi, Firenze.

Premio Eridano. — Bicicletti, metri 2000, premi lire 150, 100, 50. — 1 Baroni, Firenze — 2 Greco, Milano — 3 Bonini, Firenze.

Premio Milano. — La più interessante delle gare internazionale per tandem.

Fu una lotta disperata fra italiani e stranieri Questi, colla coppia Searle e Doutrelon, valentissimi parevano dover vincere. Invece all'ultimo momento una volata meravigliosa di Nuvolari e Moreschi, fece vincere a questi per mezzo metro il primo premio.

Giunsero dopo Searle e Doutrelon — Alaimo e Remeri — Vater e Xabic.

La nuova pista si presta assai alle Corse in tandem. Il pubblico salutò la vittoria italiana con immensi applausi. Nessun primo premio fu vinto dagli stranieri.

L'interesse sarà maggiore, per la vistosità dei premi nelle corse di Giovedì e Domenica.

Varie cadute, senza danni gravi.

Ecco ora il risultato delle corse di Giovedì, 14 corrente:

1ª *Gara*, riservata ai soci torinesi, m. 2000: 1° Ferraris, med. oro — 2° Fornaseri, med. verm. — 3° Romeo, med. arg.:— 4° Canuto, med. bronzo.

2ª *Gara*, gran premio per bicicletti. Si corre per batterie. Nella prima arrivano: Nuvolari G., Habic, Ruscelli, Alaimo.

Nella seconda arrivano: Ferrario, Alwin, Burlin, Nuvolari A. La gara decisiva verrà corsa domenica prossima.

i medici, gli avvocati, i possidenti, gli uomini d'affari, i commercianti, i giornalisti che avevano inforcato "il nuovissimo destriero per cercare di far fronte alle cresciute esigenze, ai moltiplicati bisogni della lotta per la vita"; la bicicletta doveva quindi rappresentare "una condizione nuova dei rapporti sociali, un mezzo di viabilità e di trasporto più facile, più economico e più indipendente di quelli sinora usati".[14]

E cominciò a farsi strada la convinzione che fosse necessario occuparsi non più solo del ciclismo, delle gare e dei professionisti, ma anche delle crescenti esigenze dei ciclisti-viaggiatori, ispirandosi al *Cyclists' Touring Club*, nato in Inghilterra nel 1878 e che già aveva fornito il modello ad associazioni simili costituite in Francia ed in Olanda: in tali paesi era stata creata una organizzazione diffusa con delegazioni sul territorio, che aveva posto in essere una rete di convenzioni con alberghi, con medici e con officine di riparazione per fornire la necessaria assistenza ai cicloturisti ed aveva pubblicato dettagliate carte stradali e guide turistiche esaurienti ed aggiornate. Dopo accese discussioni e dibattiti sulle pagine dei giornali specializzati e nell'ambito dei lavori congressuali dell'Unione velocipedistica italiana (una federazione cui aderiva la maggior parte dei club e delle società ciclistiche o velocipedistiche locali), si fronteggiarono due schieramenti: da un lato quello dei conservatori, solo apparentemente disponibili ad aprirsi alla nuove esigenze e all'ammissione di soci individuali, ma in realtà tendenti a mantenere inalterato il potere dei club aristocratici e delle associazioni sportive locali ed a tutelarne i non trascurabili interessi economici connessi ad un ciclismo professionistico sempre più affaristico e

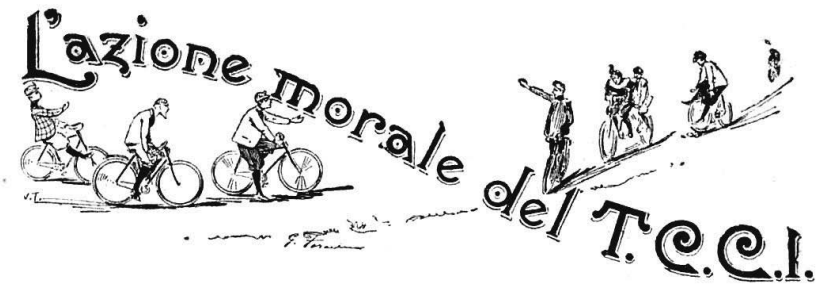
corrotto, dall'altro quello dei fautori della nascita di una nuova associazione "popolare, più modesta e strettamente pratica" dedicata al "biciclettismo" che "serve per i viaggi" ed aperta a tutte le classi sociali. A questa seconda scuola di pensiero apparteneva la dirigenza della *Milano Società velocipedistica* che, dopo lunghi travagli interni, l'8 novembre 1894 promosse una riunione fra i rappresentanti delle associazioni ciclistiche e sportive milanesi ed i direttori delle riviste specializzate: da tale riunione nacque il *Touring Club Ciclistico Italiano*, la cui fondazione fu consolidata il successivo 15 novembre e sancita il 30 novembre con la pubblicazione dello Statuto sociale. Ne nacquero vivaci reazioni negli ambienti "unionisti", fautori cioè dell'Unione velocipedistica italiana, e si arrivò quasi sull'orlo di una "guerra" tra Torino (pur essendo una federazione nazionale, l'U.V.I. aveva le sue radici in Piemonte) e Milano (il T.C.C.I. era indubbiamente nato nell'ambiente ciclistico milanese). L'U.V.I. per reazione aprì, sia pur tardivamente, alle iscrizioni individuali, ed iniziò un'attività manifestamente concorrenziale a quella del Touring Club, ma la lotta "fratricida" fortunatamente non durò a lungo ed alla fine del 1896 venne concluso un accordo onorevole fra le due Associazioni, che da quel momento – dopo aver saggiamente accantonato i contrasti, definiti i reciproci ambiti d'azione ed eliminate le possibili interferenze – proseguirono autonomamente ed in armonia ognuna per la propria strada.[15]

2.2. Scopi e organizzazione

Quale fosse la strada del T.C.C.I. risulta chiaro leggendo l'art. 2 del suo Statuto, che elencava gli scopi sociali: tale articolo era stampato sul retro della scheda di iscrizione di quella che era espressamente indicato essere una "Associazione Nazionale fra Ciclisti viaggiatori":

Art. 2 dello Statuto. "Il T.C.C.I. ha per iscopo l'incremento e lo sviluppo del velocipedismo nelle seguenti manifestazioni:

a) incoraggiare, proteggere e facilitare l'uso del velocipede sulle pubbliche strade;
b) procurare assistenza legale a tutti i suoi soci nella rivendicazione dei loro diritti per la circolazione sugli stradali del regno;
c) assicurare con ogni sforzo e con tutta la potenza dei suoi mezzi, la sicurezza pei suoi soci durante i loro viaggi, gite, passeggiate;



d) raccogliere e fornire tutte le informazioni necessarie per tracciare degli itinerari di viaggi ciclistici;
e) ottenere speciali facilitazioni e tariffe uniche ridottissime negli alberghi più raccomandabili, nonché presso i meccanici, fabbri, riparatori di macchine ed affini, in tutte le città e principali borgate del regno;
f) trattare colle Società ferroviarie e di navigazione onde ottenere le più possibili facilitazioni sui prezzi e le maggiori sicurezze nel trasporto dei cicli presso le autorità doganali estere per la franchigia delle tariffe di deposito dei velocipedi all'uscita del regno: presso le competenti autorità per la miglior manutenzione delle strade e per un sentiero pei ciclisti;
g) collocare speciali indicatori ai crocivii delle strade nazionali;
h) fornire ai suoi membri le guide stradali per la sicura circolazione sulle pubbliche strade d'Italia, corredando dette guide di tutte le indicazioni per assicurare ai suoi soci il maggior comfort;
i) pubblicare mensilmente una rivista, organo ufficiale per tutti gli atti dell'Associazione contenente tutte le modificazioni ed aggiunte che si verificheranno nelle guide stradali per quanto riguarda meccanici, alberghi, assistenze mediche, ecc.;
j) stabilire in tutte le città e principali località del regno dei rappresentanti scelti fra i suoi soci, ai quali è dato incarico di fornire ai soci del T.C.C.I. tutte le informazioni e l'assistenza che loro sarà bisognevole durante il loro passaggio o permanenza nelle singole località;
k) stabilire dei rapporti con tutte le consimili Associazioni estere per la reciprocanza di trattamento, riduzioni, facilitazioni, scambio di guide, ecc., di cui i loro soci godono e sono forniti nei singoli stati".

Per comprendere appieno l'importanza delle azioni che il Touring Club aveva deciso di sviluppare e la natura delle difficoltà che dovevano essere superate sarebbe necessario avere consapevolezza dei problemi che un cicloturista doveva affrontare in Italia: strade dissestate e dal fondo inadatto alle sottili ruote della bicicletta, mancanza di segnaletica per orientarsi circa il percorso da seguire, indisponibilità di adeguate carte stradali nonché di notizie sulle possibilità di alloggio, sui costi e sulle caratteristiche degli alberghi o delle locande, difficoltà per ovviare ad incidenti meccanici, inadeguatezza

Il TCCI vuole farsi conoscere: la sua storia in un opuscolo di propaganda del 1897 (Centro documentazione TCI).

Storia del Touring

La sua storia è breve e piana.... come quella dei popoli felici.

Il ciclismo è nato sotto gli auspici dello sport; fu popolarizzato prima dalle corse su pista poi da quelle su strada, dal *tour-de-force* che obbliga ad ammirare la bicicletta, concezione geniale quanto la macchina a vapore e il telefono.

Un uomo — Huret — che in 24 ore percorre 800 km.; un altro — Tom Linton — che in 60 minuti fa 50 km., sono i prototipi di quei pazzi meravigliosi che esaurendo salute e intelligenza hanno attirato l'attenzione delle masse sul ciclo.

Penetrata l'idea, l'uso è divenuto comune, l'abuso un'eccezione.

Il viaggiare ha sostituito il correre. Noi turisti siamo viaggiatori, non corridori.

Nessuno si occupava di organizzare il turismo in Italia. Un manipolo di arditi, a Milano, nel 1894, pensò di cominciare. Indisse qualche riunione di affiatamento fra gli interessati, e ineiò l'idea.

Il T. C. C. I. sorse così; e come se a Milano facessero capo da tutta la penisola delle striscie di polvere cui fosse dato il fuoco, l'idea feconda si sparse in un baleno in tutta Italia, accolta con entusiasmo *in ogni angolo più lontano*.

I SOCI.

Alla fine del 1894 erano meno di 1000, entusiasti di aver cominciato, disposti generosamente a seminare senza nulla raccogliere pel momento: principio fecondo, poichè ogni cosa nata con un po' di sacrificio si sana e contiene un germe sano.

Alla fine pel 1895 era pubblicata la prima Guida, si erano instradati molti seri lavori, l'organizzazione era stata spinta febbrilmente: i soci erano saliti a **2660**.

Alla fine del 1896 il Touring ha già resi eminenti servigi al tourismo ciclistico in molti campi del proprio programma. Consoli, alberghi, consulenti legali, medici, trasporti, dogane, cassette di riparazione, pubblicazioni numerose e importanti, pratiche colle autorità, assicurazione contro gli accidenti, ecc., hanno persuasi tutti della serietà degli intenti non solo, ma dell'importanza dei risultati. I soci ammontano ora a **7500**.

E siamo in Italia, il paese refrattario all'associazione! Gli è che il Touring persuade anche i più scettici — ed è tutto merito della buona idea che esso explica, del reale interesse del suo programma.

Consiglio Direttivo dell'Associazione al 1° Giugno 1896.

JOHNSON Cav. FEDERICO, *Dirett. Gener.*
RIVA Ing. Cav. ALBERTO, *Dirett. Gen. Agg.*
GAVAZZI Ing. P. *Capo Cons. Gener.* - GORLA O. *Capo Cons. Gener. Agg.* - BERTARELLI L. V. *Capo Sez. Strade* - LUZZATTO Avv. E. *Capo Sez. Tecnica* - PARRONI Rag. S. *Capo Sez. Movimento* - CARUGATI R. *Capo Sez. Scientifica* - MORO Rag. F. *Capo Sez. Contabile* - C. A. MARELLI, *Capo Sez. Comfort* - DELL'ORO Avv. I. *Capo Sez. Legale* - SEGRÈ Dott. R. *Capo Sez. Medica* - FAVARI Dott. P. *Capo Sez. Med. Agg.* - PROVASOLI A. *Cavaliere* - MAGNANO T. E. *Bibliotecario* - FIORONI Avv. O. *Segr. della Sez. Strade* - LORENZI G. *Segr. del Consiglio* - VENEGONI R. *Tesoriere.* - *Sindaci:* GUASTI Avv. Cav. F. - VANZETTI Ing. C. - SOFFREDI Rag. A.

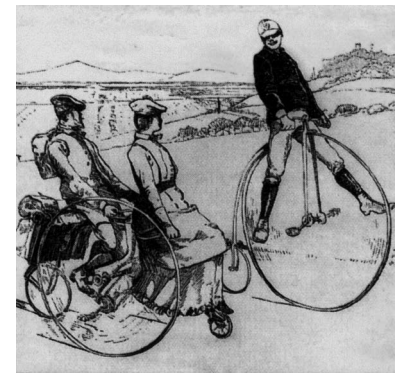
Sella "SANS BEC„ 1897 Lire 25
Unica Sella igienica razionale
Lamplugh e C.ia - Parigi
Franca nel Regno
Agenti gen. A. FUSI e C., Milano.

delle norme sulla circolazione stradale ed impreparazione degli agenti preposti alla loro applicazione, che ignoravano i ciclisti o li consideravano con ostilità…

Ci aiuta a compiere un passo a ritroso nel tempo un interessantissimo e spiritoso diario di viaggio, corredato da eleganti e precisi disegni, redatto da due turisti americani in occasione di un loro *tour* in Italia in velocipede, compiuto nel tardo autunno del 1884, dieci anni prima cioè della nascita del Touring Club Italiano. Il mezzo di trasporto usato dall'artista americano Joseph Pennell e da sua moglie Elizabeth è decisamente inconsueto: si tratta di un veicolo a tre ruote, a due posti e con portabagagli: uno *Humber Tandem* acquistato a Londra nel 1884 e trasportato in Italia con il treno, dopo l'attraversamento della Manica in battello, senza incontrare le paventate difficoltà con facchini, guardie ed ufficiali delle dogane. Partiti il 16 ottobre da Firenze, raggiunsero Roma in undici tappe giornaliere (intervallate da alcune soste di più giorni), girovagando tra città e centri minori di Toscana, Umbria e Lazio. Le difficoltà incontrate e le disavventure del singolare viaggio (descritte con *humour* nel loro *An Italian Pilgrimage*, pubblicato nel 1897 e recentemente tradotto in italiano)[16] sono largamente compensate dalla bellezza dei paesaggi che possono ammirare appieno proprio grazie al mezzo di locomozione utilizzato e dalla cordialità della gente semplice che incontrano. Ma pur in un quadro complessivamente positivo – reso tale sia per lo spirito di avventura e la capacità di far fronte agli imprevisti che anima i due coraggiosi velocipedisti, sia per il fascino di un paese ancora quasi intatto da interventi moderni – non mancano gli incidenti meccanici, le cadute, le inutili fatiche causate da errate indicazioni circa il percorso da seguire, le strade impervie, gli assurdi ed immotivati divieti di circolazione in grossi centri urbani (Siena e Roma, per l'esattezza, e cioè città che anche allora avrebbero dovuto essere – come oggi si direbbe – "ad alta vocazione turistica"…), albergatori ed osti troppo esosi, sistemazioni in locande poco pulite e scarsamente attrezzate, …

Ecco ad esempio la colorita descrizione dell'incidente (che avrà anche strascichi giudiziari) occorso poco dopo il loro ingresso nel centro di Roma da Porta del Popolo, mentre deviano da via del Corso per raggiungere Piazza di Spagna:

"Avremmo dovuto prendere la strada a sinistra… ma ora potevamo raggiungerla attraversando il Corso diagonalmente. Mentre ci accingevamo a farlo, udimmo un fischio acuto alle nostre spalle, vedemmo un gendarme che correva dietro di noi. Ignari, continuammo per la nostra via. Quando entrammo a Piazza di Spagna un altro



I Pennel, sul loro Humber Tandem, incontrano in Toscana un giovane ciclista (Joseph Pennel, "L'Italia in Velocipede", Sellerio, 2002).

I Pennel vengono fermati nel centro di Roma e multati per guida pericolosa (Joseph Pennel, "L'Italia in Velocipede", Sellerio, 2002).

gendarme, quasi senza fiato, si mise di fronte al triciclo gridando: «Fermi!». Ma noi seguitammo a pedalare. «Fermi!» gridò di nuovo sguainando per metà la spada. In meno di un secondo ci trovammo circondati dalla gente. Le modelle, lasciata la posa, vennero volando giù dalla scalinata spagnola; un anziano campagnolo che trasportava con amore un pesce sotto il braccio, il lustrascarpe, gli impiegati dei vicini negozi, i giovani elegantoni romani si radunarono tutti intorno a noi.

«Fermi!» gridò ancora una volta il gendarme.

«Perché?» chiedemmo.

A questo punto sopraggiunse l'ufficiale che avevamo visto correrci dietro per il Corso. «Scendete giù!» disse furibondo in tono di comando.

«Perché?» chiedemmo ancora meravigliati.

«Per Cristo!» fu l'unica risposta.

La folla rideva con gusto. I vetturini proclamavano rumorosamente il loro consenso. Era un'infamia, forse, ma la politica più saggia in quel momento richiedeva di scendere e raggiungere l'albergo a piedi.

[…] Due mesi più tardi anche noi demmo il nostro obolo, non alla chiesa o ai poveri, ma al governo, poiché fummo citati a comparire dinanzi al magistrato di polizia e multati di 10 franchi per «guida pericolosa lungo il Corso e rifiuto all'ordine di scendere!».

E così finì il nostro pellegrinaggio."[17]

Incidenti di tale genere non dovevano essere affatto rari, ed acquista allora un senso preciso l'inserimento al secondo posto fra gli scopi del Touring quello di "procurare assistenza legale a tutti i suoi soci nella rivendicazione dei loro diritti per la circolazione sugli stradali del regno…".

Per rendere possibile una rapida azione diretta all'efficace raggiungimento dei compiti che il Touring Club si era assegnato, venne realizzata all'interno della nuova Associazione una organizzazione semplice, concepita per essere direttamente operativa:[18] venne così prevista l'istituzione nell'ambito del Consiglio d'Amministrazione di un Direttore generale e di un Capo Console Generale (per entrambe le posizioni venne altresì istituita la figura di un Aggiunto) e oltre alle normali cariche societarie (Segretario, Tesoriere, Sindaci, etc.) vennero previste "Sezioni" alle quali furono preposti consiglieri con incarichi specifici; nacquero così la 1) Sezione strade (Carte, Guide manuali, Indicatori); 2) Sezione Comfort (Alberghi, Riduzioni, Tariffe Uniche, Comfort in genere); 3) Sezione Medica

(Assistenza medico-chirurgica, Tariffe speciali, Cassette di Soccorso); 4) Sezione tecnica (Meccanici, Riparatori di macchine e gomme, Fabbri e affini); 5) Sezione Movimento (Franchigia e formalità doganali, Tariffe e trasporti ferroviari e di navigazione, Riduzioni e facilitazioni); 6) Sezione Legale (Assistenza, tutela e rivendicazione dei diritti per l'Associazione come Ente e per i suoi singoli Soci); 7) Sezione scientifica (Rivista e disamina delle invenzioni, scoperte e innovazioni nel campo ciclistico, relazione delle medesime ai Soci, consigli ai membri del T.C.C.I. intorno ai rami e attribuzioni scientifiche del ciclismo).[19] L'organizzazione periferica si realizzò, in analogia formale a quanto era avvenuto nelle associazioni dell'Inghilterra e della Francia cui il Touring Club Italiano si era ispirato, attraverso la figura del Console, una carica volontaria ed onoraria, cui venne però assegnato un ruolo peculiare ed originale. Con il termine di *console* non si intendeva richiamare la principale carica pubblica prevista dall'ordinamento dell'antica Roma repubblicana, ma ci si riferiva alla figura prevista dal moderno diritto internazionale che svolge compiti di rappresentanza "di uno Stato in terra straniera per l'assistenza e la tutela dei connazionali. Per «console» s'intese quindi … un delegato dell'organizzazione centrale in località dell'Italia e dell'estero, là dove un associato poteva avere bisogno di assistenza".[20] È importante chiarire questo aspetto: l'assetto organizzativo del Touring Club fu fin dall'inizio centralizzato, e non furono mai previste strutture territoriali decentrate con qualche spazio di autonomia. I Consoli erano nominati dalla Sede Centrale e la rappresentavano sul territorio, sostenendone ed agevolandone l'azione nei rapporti con le istituzioni e le realtà locali; dovevano operare a vantaggio dei Soci (di tutti i Soci indistintamente: non solo i residenti, quindi, ma anche quelli "di passaggio") senza dipenderne e senza svolgere alcuna funzione di loro rappresentanza; era alla Sede Centrale che era riservata l'esclusiva rappresentanza degli iscritti. Il loro numero crebbe rapidamente: dalle prime designazioni effettuate alla fine del 1894 (4 Capi Consoli, 3 Consoli e 6 Vice Consoli), a fine 1895 il Corpo Consolare annoverava 287 membri, fra i quali 6 Capi Consoli all'estero (che vennero successivamente denominati Delegati, per non creare confusioni sul piano terminologico con la rappresentanza diplomatica statale), ed essi svolsero, specialmente nei primi anni di vita del Touring Club, un ruolo fondamentale nella realizzazione degli scopi sociali, sostenendo con intelligenza e capacità le iniziative sviluppate dalla Sede Centrale. I risultati conseguiti furono fin dall'inizio eccezionali per quantità, coerenza e qualità.

Olindo Guerrini, capoconsole di Bologna, autore nel 1900 dell'Inno del Touring (Centro documentazione TCI).

2.3. Primi risultati

Vale la pena di ricordare alcuni dei risultati principali conseguiti nel 1895, primo anno di attività della nuova Associazione, dedicando, là dove possibile, una particolare attenzione a Cremona.[21] La fonte utilizzata è prevalentemente la «Rivista Mensile» (la cui pubblicazione era – come abbiamo già visto – espressamente indicata fra gli scopi dell'Associazione fissati dall'art. 2 dello Statuto) che iniziò subito ad uscire con regolarità (il primo numero, un fascicolo di 16 pagine, uscì già nel gennaio 1895), divenendo immediatamente un insostituibile e puntuale strumento di informazione dei soci e di dialogo con essi.

L'Albergo Roma, prima della sua trasformazione e del suo trasferimento, nel 1911, in via Manzoni (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

2.3.1. Gli "affiliamenti"

La pubblicazione stessa della «Rivista Mensile» è, ovviamente, già di per sé un primo rilevante risultato, e da essa possiamo seguire l'azione svolta nel campo dell'individuazione di alberghi e ristoranti da affiliare al Touring, con l'impegno "di fare la migliore accoglienza ai membri della nostra associazione, accordando speciali condizioni di prezzo" a chi mostrerà la tessera d'iscrizione al T.C.C.I.

La *Sezione Comfort* aveva subito inviato circolari e questionari ai Consoli, sollecitandoli ad individuare i primi alberghi idonei per l'affiliazione, invitandoli a concordare con i proprietari o con i gestori "le riduzioni … a base di percentuale sui prezzi indicati nelle «Carte dei Piatti e dei Vini» e, dove queste «Carte» non vi fossero, sui prezzi normali […], con diritto ai soci di presentare la Tessera di riconoscimento, dopo consumato, cioè all'atto del pagamento

del conto". Solo in tal modo sarebbe stato possibile garantire reali facilitazioni, evitando frodi, e lasciando "la piena libertà ai soci di mangiare come meglio credono, alla «Carta» piuttosto che a «Prezzo fisso»". I Consoli avrebbero dovuto indirizzare la loro scelta su "buoni Alberghi, condotti possibilmente da persone amiche dei ciclisti"; quanto al loro numero se ne riteneva sufficiente "uno solo nei piccoli centri, due nelle grosse borgate o piccole città, tre o quattro nelle grandi". Veniva suggerito di utilizzare una graduazione dal 1° al 4° livello, per esprimere non la "loro importanza, ma quella dei prezzi che praticano cominciando dai più elevati per venire al quarto per i più modesti, così il socio del T.[ouring] potrà conciliare le esigenze del suo appetito, colla potenzialità della sua borsa". Gli albergatori, che erano ovviamente tenuti a rispettare le convenzioni stabilite, avrebbero potuto segnalare eventuali motivi di reclamo contro i soci e correlativamente i soci erano invitati a presentare osservazioni e suggerimenti, nonché, se del caso, ad inoltrare i loro reclami per il mancato rispetto della convenzione.[22] Si fece appello all'iniziativa ed allo spirito di collaborazione di tutti per creare una rete capillare di locali adeguati per qualità e prezzo alle esigenze del ciclismo turistico, e già nel n. 2 della «Rivista Mensile» (del febbraio 1895) viene pubblicato il primo elenco degli alberghi associati al Touring.

Per Cremona è segnalato l'Albergo reale del Cappello, che offriva alloggio per £ 2 e pensione per £ 6; ad esso si aggiungerà in marzo un altro esercizio cremonese, l'Albergo Roma, che praticava prezzi analoghi (pranzo £ 3, colazione £ 2, alloggio £ 2, pensione con alloggio £

Il Caffè ristorante Soresini, di fianco ai giardini di piazza Roma (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

LA BICICLETTA CREMONESE

CRONACA TEATRALE

CRONACA D'ARTE

PICCOLA POSTA

GRILLI FERRUCCIO, *Redattore responsabile*

AVVISI ECONOMICI
a 5 centesimi la parola

RISTORANTE CREMONA
Croce S. Spirito
(Fermata tel Cesare – Piacenza)
Ottimo servizio – Prezzi modici.

STUDIO
DI
SCULTURA E PITTURA
DI
GRILLI AURELIO
Via Biblioteca N. 8 (casa Marenghi)
RITRATTI A CARBONCINO
PREZZI MODICISSIMI.

Il sottoscritto dietro accordi stipulati colle diverse e migliori fabbriche Estere e Nazionali può provvedere **Biciclette** *a prezzi da non temere concorrenza.*

Acerbi Giuseppe
Negoz. Macchine Industriali e Agricole
CREMONA.

Ai Biciclettisti

Nessuno deve andare in bicicletta senza prima provvedersi della Spugna Antisettica

„ SECURITAS "

Forando *La Securitas* con un ago si apre una vescica che contiene una soluzione di sublimato, con una leggera pressione il liquido esce ed inumidisce l'esterno della SPUGNA ANTISETTICA e la rende così propria per lavare le ferite. Dopo la lavatura aprendo la spugna si trova una benda di garza imbevuta pure di sublimato per la fasciatura. - **Prezzo Lire UNA.** -

In vendita presso le Farmacie del

DOTT. GAETANO MONCASSOLI

Farmacia Principale - Via Boccaccino - vicino al Duomo.
» Succursale - Via Robolotti - di fronte alla Banca Popolare
CREMONA.

Dilda & C.
Poliedro Passeggio - Casa Gazzoli
NOLEGGIO BICICLETTE
A
PREZZI MODICISSIMI
Si eseguisce qualunque riparazione.
Accessori — Prezzi di ricambio.

Fotografia Milanese
DI
ZANICOTTI e COMP.
Corso Garibaldi – Cremona
Ritratti, Ingrandimenti, Riproduzioni
Lavori perfetti — Massima sollecitudine
Prezzi modici.

Cremona 1894 – Tip. St. Pont.

Sopra: Una pagina de «La Bicicletta cremonese» con annunci pubblicitari.

Sotto: particolare della pubblicità della spugna antisettica per la sicurezza dei ciclisti (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Ai Biciclettisti

Nessuno deve andare in bicicletta senza prima provvedersi della Spugna Antisettica

„ SECURITAS "

Forando *La Securitas* con un ago si apre una vescica che contiene una soluzione di sublimato, con una leggera pressione il liquido esce ed inumidisce l'esterno della SPUGNA ANTISETTICA e la rende così propria per lavare le ferite. Dopo la lavatura aprendo la spugna si trova una benda di garza imbevuta pure di sublimato per la fasciatura. - **Prezzo Lire UNA.** -

In vendita presso le Farmacie del

DOTT. GAETANO MONCASSOLI

Farmacia Principale - Via Boccaccino - vicino al Duomo.
» Succursale - Via Robolotti - di fronte allla Banca Popolare
CREMONA.

6).[23] Compare infine anche il Caffè-ristorante Soresini di piazza Roma, che prevedeva due possibilità di colazione a prezzo fisso (una da £ 2 ed una più ricca a £ 3) e due livelli di pranzo a prezzo fisso (il primo da £ 4, ed il secondo, per i più esigenti, a £ 5). Due dei locali convenzionati sono legati alla storia della Sezione cremonese del Touring: in una delle sale del Caffè Soresini si svolgevano infatti le prime riunioni sociali, mentre l'Albergo del Cappello fu sede dello "storico" banchetto di chiusura dell'annata ciclistica del 1895;[24] i proprietari di entrambi gli esercizi, Federico Soresini del caffè omonimo e Rodolfo Petrolini dell'albergo al Cappello, figurano tra i primi soci cremonesi del T.C.C.I.

Ma l'*affiliamento*, il risultato cioè di una convenzione stipulata fra il Touring e un esercizio che offriva una base minima di prestazioni garantita sul piano qualitativo, con clausole che assicuravano al Socio un buon trattamento a condizioni convenienti, non riguardava solo alberghi e ristoranti (dei quali si occupava, come abbiamo visto, la *Sezione Comfort*), ma anche meccanici e fabbri (successivamente – a seguito della graduale diffusione dell'automobile e del suo uso per fini turistici – saranno affiliate anche officine, autorimesse e pompe di benzina), medici e farmacisti, legali…; di tali affiliamenti erano responsabili le Sezioni competenti per materia (la *Tecnica*, la *Medica*, quella *Legale*, etc.). Gli affiliati, i cui nominativi ed indirizzi venivano via via segnalati nella «Rivista» e quindi pubblicati sulla «Guida», potevano esporre una targa, specifica per ciascuna categoria, che veniva fornita dall'associazione. A Cremona vennero subito affiliati numerosi meccanici riparatori, e così pure nei principali centri della provincia, a Crema (che era sede di una Sottosezione, con un Vice Console), a Casalbuttano e a Soresina.[25] Bisognerà invece attendere alcuni anni per convenzioni di medici e farmacisti (la prima segnalazione è del 1889, ed è relativa al medico Achille Girelli, residente in via Nuova 2 (l'attuale via Bembo), ed alle farmacie Uggeri e Moncassoli (praticanti lo sconto del 15% sul materiale venduto). Il farmacista dott. Gaetano Moncassoli era peraltro da tempo assai sensibile alle esigenze dei "biciclettisti", ai quali tramite un annuncio pubblicitario[26] offriva la "Spugna Antisettica SECURITAS", in vendita presso le sue farmacie di Cremona (la "principale" in via Boccaccino, vicino al Duomo, e la "succursale" in via Robolotti, di fronte alla Banca Popolare): un pacchetto di pronto soccorso per piccole escoriazioni, completo di benda per la fasciatura.

Il primo legale affiliato, come risulta dall'Annuario del 1900, fu infine l'avvocato Fulvio Cazzaniga, con studio al n. 26 di Corso Garibaldi.

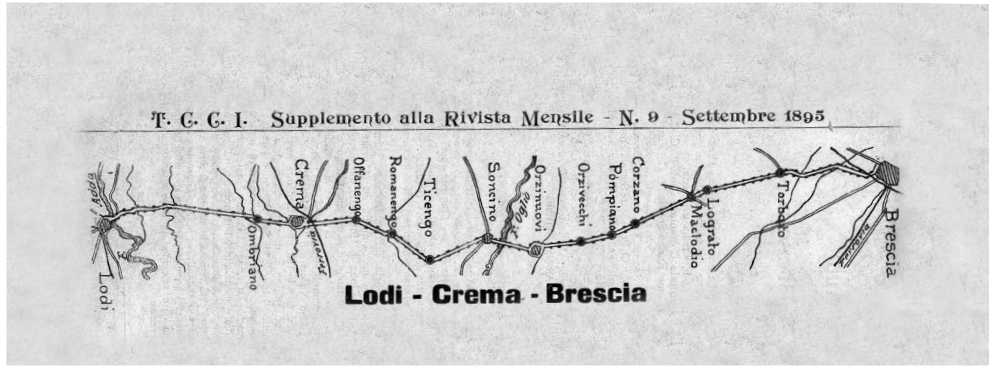
2.3.2. La «Guida»

Da un'altra delle realizzazioni nel 1895 del T.C.C.I. ricaviamo indicazioni utili sul cicloturismo a Cremona e nella sua provincia: ci riferiamo alla «Guida», alla cui redazione aveva lavorato con grande impegno Luigi Vittorio Bertarelli,[27] allora "Capo Sezione Strade"; la pubblicazione della «Guida» era stata preannunciata nel primo numero della Rivista Mensile (gennaio 1895), che ne aveva sottolineato l'impostazione eminentemente pratica, diretta a rispondere alle esigenze specifiche dei cicloturisti; il Consiglio poi, nella riunione del 27 febbraio 1895, ne aveva deliberato la distribuzione gratuita ai soci, in modo da contribuire alla formazione "di una coscienza turistica" in un gran numero di persone.

La «Guida» uscì nel giugno del 1895 (il suo titolo completo è quello di «Guida-itinerario dell'Italia e di alcune strade delle regioni limitrofe») "in forma di agile volumetto tascabile di 390 pagine, rilegato in tela azzurra con impressioni in oro. A una serie preliminare di notizie sull'associazione e sui suoi organi e servizi, nonché di informazioni e consigli utili al ciclista, seguivano 370 itinerari italiani e delle zone contermini: per ogni itinerario s'indicavano la classe della strada, le località toccate, le distanze in chilometri, l'altimetria, la popolazione dei singoli centri, i servizi pubblici (posta, telegrafo, ferrovia o la stazione ferroviaria prossima e la sua distanza dall'abitato). All'itinerario schematico facevano seguito succinte notizie sullo stato dei vari tronchi stradali, sugli alberghi, sulle officine di riparazione e le società ciclistiche dei centri principali; infine, un gruppo di *Altre notizie*: concise, quasi telegrafiche indicazioni circa le località, le loro attrattive, le bellezze naturali, i monumenti, le caratteristiche economiche e via dicendo."[28]

Relativamente a Cremona, nell'ambito del Corpo Consolare del T.C.C.I. (al 15 giugno 1895) alla pag. X vengono segnalati il capo console dott. Franco Cottarelli (Via Palestro, 22), il console dott.Vittorio Nigherzoli (Via Milazzo, 19) ed i due viceconsoli ing. Francesco Frazzi e rag. Remigio Spadini. Altre notizie su Cremona e su centri del Cremonese sono indicate alle pagg. 65-66 e 160-161, nell'ambito di due itinerari che toccano Cremona: quello ***Voghera-Piacenza-Cremona-Brescia*** *Classe 1.ª fino a Piacenza, 2.ª più oltre (km. 140,6)* e quello ***Bergamo-Crema-Cremona*** *Classe 2.ª (km*

Le indicazioni pratiche per i cicloturisti sono dettagliate nella Guida-itinerario dell'Italia inviata in omaggio ai soci nel 1896 (Centro documentazione TCI).



L'itinerario descritto nel supplemento alla «Rivista Mensile» del settembre 1895 (Centro documentazione TCI).

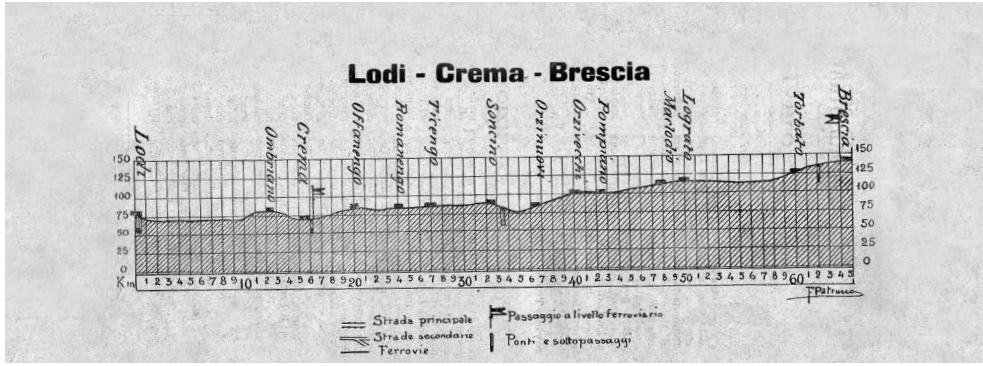
84.5); ciascuno dei due itinerari si apre con una tabella nella quale per ogni località incontrata lungo il percorso sono indicati: la distanza; l'altezza sul livello del mare; il numero degli abitanti; la presenza e gli orari degli uffici postali, telegrafici e ferroviari; le stazioni dei Carabinieri.

Per quanto riguarda Cremona ed il suo territorio il primo dei due itinerari comprende, oltre alla città, i comuni di Bettenesco, Villa Nova e Robecco. Nelle indicazioni relative alle *Strade*, quella da Piacenza a Cremona viene definita "di solito buona, ma in primavera ed in principio dell'autunno piuttosto ingombra di ghiaia. Il ponte sul Po (960 m.) conduce alla tratta che finisce a Porta Po (Cremona) della quale si può percorrere anche l'ottimo viale di sinistra, riservato ai cicli e veicoli leggeri. Circolazione libera ad eccezione della Piazza del Comune nelle ore di mercato e dei contorni di Piazza Roma nelle ore del concerto musicale. Si esce da Porta Venezia". Seguono quindi le indicazioni relative agli *Alberghi*, ai *Riparatori* ed alle *Società Velocipedistiche*, che non riprodurremo perché uguali o meno complete di quelle del secondo itinerario (mancano stranamente i nomi di Bocchi e di Vittorio Monti fra i riparatori, compresi invece a pag. 161 della Guida). Nelle telegrafiche *Altre notizie* relativamente a Cremona si legge: "Famosa per il Torrazzo, il torrone e la mostarda, fu patria di Stradivari, di Amati e di Guarnieri, violinisti; Cattedrale con battistero del X secolo; sulla volta del Duomo sono gli avanzi del Carroccio, perduto dai Milanesi nel 1213; S. Agostino e Giacomo in Braida, San Nazzaro, Sant'Agata, San Sigismondo, sono vere piccole pinacoteche con pitture del Perugino, dei Campi e del Trotto detto il Molosso". A parte la comprensibile omissione accanto al torrone ed al Torrazzo della terza T, non ancora assunta nel pudibondo Ottocento a gloria cittadina, e dello svarione che trasforma in violinisti i celebri liutai, la presentazione di Cremona ai cicloturisti è, per l'epoca, abbastanza precisa.

Per quanto riguarda il secondo itinerario, queste le *Indicazioni Varie* di interesse cremonese:

Strade ["... - Crema: si esce da Porta Serio. Strada bellissima da Crema a Casalbuttano, bella fino a Cremona; d'estate non è molto polverosa, dopo la pioggia si mantiene ancora discreta. Da Cremona a Crema le banchine sono due di cui una almeno sufficiente pei cicli. Castelleone e Casalmorano selciato discreto - Casalmorano: guide di granito - Cremona: si entra da Porta Milano, circolazione libera."]

Alberghi ["... - Crema: 1° Pozzo Nuovo, 2° Chiodera e Belvedere - Castel Leone:



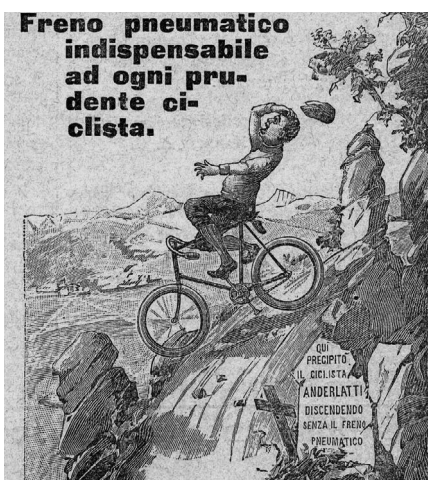
Nella carta altimetrica sono indicati strade, ferrovie, passaggi a livello ferroviario, ponti e sottopassaggi (Centro documentazione TCI).

Sole - Soresina: Roma - Casalbuttano: Grande (raccomandato) - Cremona: Italia, Roma, Cappello."]
Riparatori [" ... - Crema: Rossetti Gaetano (Via V. E.) riparaz.; Trezzi Natale (Via Serio) fabb. e riparazioni - Soresina: Bortolotti fratelli fabb. con deposito di gomme e pezzi di ricambio; Azzini Pietro fabb. - Casalbuttano: Ronca Ottorino fabb., grandi riparazioni; Bandera Giovanni fabb. - Cremona: Acerbi Giuseppe (Corso Campi) rappres. Velox; Bocchi (Via Consorzio 4) negoz.; Bonvicini (Via Venti Settembre) nolo e riparazioni; Costa e Bassi (Corso Campi) pezzi di costruzione in serie, accessori, rappres. Brown Bros, Universal Cycle C.; Emporio ciclistico (Corso Campi) officina, riparaz., rappres. Arab, Steed e Cameo; Monti Raffaele (Via Giudecca) negoz. con riparazioni e noleggio; Monti Vittorio (Corso Garibaldi 40) nolo e riparazioni; Morenghi fratelli (Corso Campi 19) rappres. Humber, Adler; Tornitori e C. rappres. Singer, Rover.]
Società Velociped. ["... - Cremona: V.C. (Via S. Giuseppe 5); Società Velociped."]

Seguono, infine, le sintetiche indicazioni su aspetti artistici, storici od economici che si ritiene opportuno segnalare al turista: - Crema: vecchio Castello. Cattedrale con facciata romana. S. Maria delle Grazie con interessanti affreschi - Madignano: cave di argilla. Abbondante produzione di lino e di cereali - Castelleone: torre alta 47 metri; avanzo del famoso castello (XIII secolo) del Fondulo, capitano di ventura. Nelle vicinanze i Milanesi furono messi in rotta dai Cremonesi, e perdettero il Carroccio, i cui avanzi sono tuttora nel duomo di Cremona. Nei dintorni (ad un miglio circa) Santuario della B. V. della Misericordia, con magnifico stradone, costrutto gratuitamente dai cittadini, pieni di sacro ardore - Soresina: Castello dei Barbò. Fu teatro di accanite battaglie fra i Torriani ed i Visconti. Chiesa con campanile ornato da pregevoli statue. Città assai industriosa. Buona la mostarda. Poco lontano è Soncino, nel cui castello fu ucciso Ezzelino da Romano - Cremona: vedi pag. 66. Le indicazioni della prima edizione della «Guida» saranno successivamente completate da un nuovo itinerario, quello *Casalpusterlengo-Cremona*, pubblicato in uno specifico supplemento alla «Rivista»;[29] a proposito di Cremona, dopo aver precisato che "notevolissima è questa città, sede di una delle più attive sezioni del T.C.C.I." ed aver fornito brevi notizie sui monumenti, si dirà: "Cremona vanta due sopraffine specialità, il torrone e la mostarda. Peccato che di torrone e di mostarda vera di Cremona, ormai se ne trovi difficilmente in mezzo alle imitazioni che hanno ridotto il primo a scatole di carta e la seconda a poltiglia di senape!".

Pubblicità di biciclette e accessori nella «Rivista Mensile» (Centro documentazione TCI).

Sotto: un particolare.



2.3.3. Sulla strada

Particolare attenzione venne posta alla rete stradale, sia fornendo puntuali e precise indicazioni sullo stato delle strade ai ciclisti che dovevano percorrerle nonché dettagliate mappe corredate anche dal profilo altimetrico, sia suggerendo i necessari interventi di manutenzione.[30]

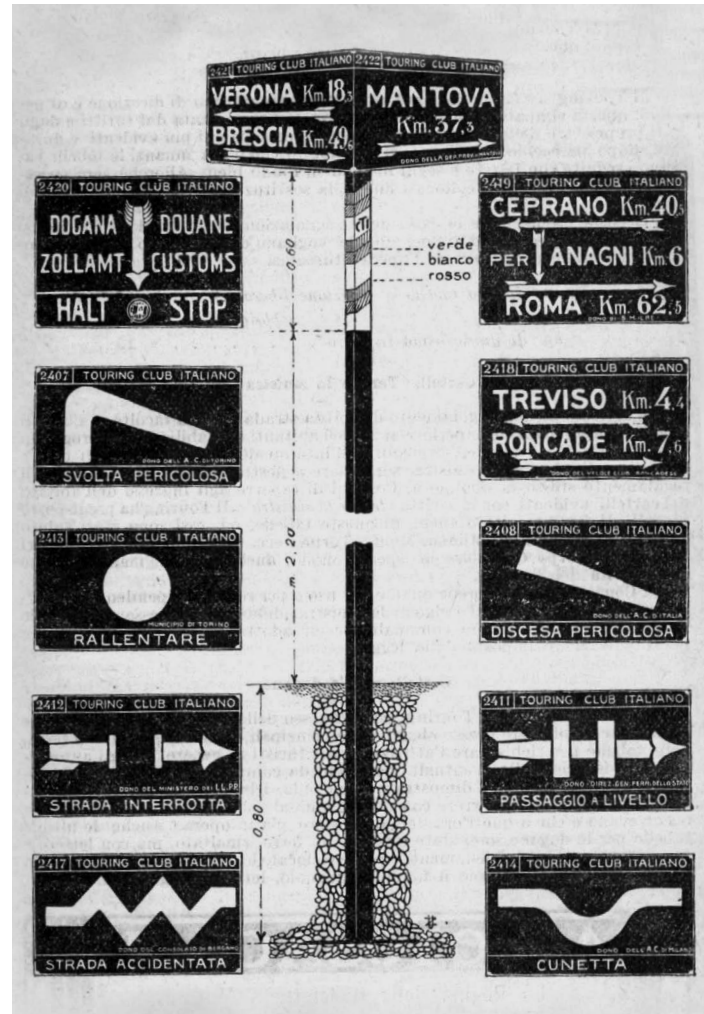
Alla fine dell'Ottocento in Italia la rete stradale, concepita in tempi in cui la circolazione era scarsa e si svolgeva quasi esclusivamente a piedi o con mezzi trainati da cavalli, era in situazione di grande arretratezza; gli investimenti in materia di trasporto si erano infatti indirizzati alla creazione ed al potenziamento della rete ferroviaria: le esigenze di una diversa e specifica attenzione alla rete viaria cominciarono ad emergere solo a fine secolo, con la comparsa e la crescente affermazione dei nuovi mezzi di trasporto stradali (biciclette, motocicli ed automobili). Il T.C.C.I. precorse i tempi, mettendo in evidenza i problemi ed individuandone le soluzioni, molte delle quali poi realizzò direttamente.

Una puntuale azione di stimolo fu rivolta nei confronti degli organi pubblici preposti alla rete stradale, sottolineando l'esigenza di una manutenzione periodica di carattere stagionale: le strade non selciate o lastricate (l'asfalto era di là da venire) nelle stagioni asciutte si ricoprivano di uno spesso strato di polvere bianca e sottile, che ad ogni passaggio di veicoli si alzava in grandi nuvole che compromettevano la visibilità ed erano assai fastidiose per i passanti: d'estate, quindi, la polvere doveva essere rimossa dalle massicciate; in autunno poi, prima dell'arrivo della stagione piovosa che rendeva molli le strade, era opportuno prevenire il formarsi di fango spargendo ghiaia nei punti critici; se nonostante ciò si fosse formato fango, esso andava rimosso per evitare intralci alla circolazione.[31] Le migliori vie di comunicazione degli stati europei e le soluzioni tecniche adottate per realizzarle venivano studiate ed esposte come esempio ai costruttori italiani, che sembravano aver dimenticato la perizia dimostrata in materia dagli ingegneri dell'antica Roma.

La segnaletica stradale era allora quasi completamente assente o del tutto inadeguata; il T.C.C.I. studiò a fondo il problema, convinto della sua importanza, e sostenne la grande utilità per i ciclisti di ricevere segnalazioni ai crocevia sulla strada da percorrere, sul grado di pendenza che avrebbero dovuto superare immettendosi in certe strade, sulla presenza di passaggi a livello o su "magnifiche accorciatoie che evitano lunghi percorsi, che vi risparmiano di scendere in una valle per rimontare dall'altra parte,

che vi permettono di lasciar da parte un selciato pessimo, una strada ingombra da un mercato o proibita ai ciclisti, che vi guidano ad una curiosità che avreste ignorata pur passandole accanto, e così via…".[32]

Non ci si limitò a studiare il problema, ma si definirono anche con grande precisione le caratteristiche tecniche dei *pali indicatori* e la tipologia dei segnali e delle scritte da apporvi. Il costo del palo indicatore rispondente alle rigorose specifiche fissate dal T.C.C.I. ("le iscrizioni sono in lettere a rilievo, fuse col cartello in un solo gitto di ghisa, il che…" rende necessario "…cambiare il modello con caratteri mobili ad ogni fusione, ma è condizione sine qua non di un impianto serio e durevole.") è di £ 25, particolarmente elevato, quindi. In mancanza di pubbliche istituzioni preposte a provvedervi, si chiese ai Consoli di ricorrere a sottoscrizioni tra i soci in modo da ottenere le somme necessarie alla realizzazione ed alla collocazione della segnaletica stradale; per ricordare ai passanti ed ai posteri la generosità dei sottoscrittori, i cui nomi vengono pubblicati in elenchi periodicamente compresi nella «Rivista Mensile», su ogni cartello stradale sarà stampato anche il nome del donatore.



Palo indicatore e cartelli stradali ideati dal Touring per favorire e facilitare le escursioni in bicicletta (Centro documentazione TCI).

In piena adesione alle direttive della Sede Centrale dell'Associazione, alla fine del 1895 il Consolato di Cremona deliberò di farsi carico della spesa per la collocazione di tutti i cartelli stradali destinati alla provincia. Ecco il testo della delibera, riportato integralmente – con il suo italiano un po' zoppicante – nella «Rivista», accompagnato dal commento che si tratta di "un concorso valido e prezioso di cui il T.[ouring] è ben grato: La Sezione Cremonese assume per proprio conto la collocazione in tutta la provincia di Cremona dei Pali Indicatori, volendo con ciò concorrere – seguendo l'esempio venuto da Milano – nell'estrinsecazione di quei segni proficui e quel programma savio e pratico che in breve tempo hanno reso popolare l'Associazione."[33]

Sempre sul finire del 1895, primo ed attivissimo anno di vita del T.C.C.I., prese il via una nuova iniziativa, destinata a fornire aiuto materiale ai ciclisti in difficoltà:[34] le

Nulla è lasciato al caso. Cassetta di soccorso medico per le prime cure in caso di cadute (Centro documentazione TCI).

cassette di soccorso medico e le *cassette di riparazione*, da collocare in località isolate e prive di assistenza, in modo da offrire in loco la possibilità di ovviare agli incidenti che potevano occorrere al mezzo meccanico od alle persone. Le spese per le prime cento cassette vennero generosamente sostenute dal Direttore generale Federico Johnson, mentre l'onere del loro collocamento e della loro manutenzione venne sostenuto dal Touring.

La cassetta di soccorso conteneva una serie di medicamenti mediante i quali non solo era possibile prestare le prime cure in caso di cadute, disinfettando le abrasioni e le piccole ferite e calmando il dolore di contusioni e distorsioni, ma anche intervenire in caso di svenimenti, deliqui, dolori intestinali, crampi, diarrea, scottature… Molti dei medicamenti allora previsti oggi appaiono del tutto inusitati: "tintura d'arnica, acetato di piombo, …, laudano, soluzione di cocaina [sì, avete letto bene, e così ne era suggerito l'impiego: "se ne pone qualche goccia negli occhi nel caso vi entri qualche corpo straniero per poterlo poi togliere con facilità; si applica sopra lesioni cutanee assai dolorose"], polveri di chinino, dischi compressi di antipirina, creolina, …, taffetà, …, senapismi, …, pera di gomma, spilli da nutrice, etere solforico."[35]

La cassetta di riparazione conteneva invece, oltre ad un registro per le annotazioni ed i reclami e ad una copia della *Guida*, un vasto assortimento di attrezzi e di parti di ricambio, nonché quanto necessario per riparare le forature dei pneumatici.

Fu Bertarelli, Capo Sezione Strade, ad individuare i passi montani da dotare di cassette e borse (una cinquantina, che vennero poi segnalati sulla «Rivista», nel numero di aprile dell'anno successivo) mentre per le altre, da collocarsi presso alberghi e case cantoniere in località isolate poste lungo i percorsi ciclistici più frequentati, venne richiesta la collaborazione dei Consoli. Venne quindi regolamentato l'uso delle attrezzature messe a disposizione dei soci e stabilita la tariffa degli oggetti di consumo.

Cassetta di riparazione installata presso locande, alberghi e negozi affiliati per consentire al socio di riparare la propria bicicletta in mancanza di meccanici (Centro documentazione TCI).

2.3.4. A difesa dei ciclisti

Un altro campo in cui si dispiegò l'azione del Touring fu quello della libertà di circolazione per i ciclisti, cui spesso era impedito l'ingresso nei centri abitati, nelle grandi città come nei paesi. Alla fine del 1894 la situazione non era molto cambiata rispetto a quella incontrata dieci anni prima dagli intrepidi velocipedisti americani, i coniugi Pennell, il cui diario di viaggio abbiamo precedentemente ricordato:[36] i velocipedi e le biciclette erano considerati fonte di pericolo per i passanti, ed era fatto obbligo di scendere alle porte cittadine. Proprio su questo punto si concentrò, come vedremo, una delle prime azioni della Sezione Cremonese del T.C.C.I., che ottenne nel marzo 1895 dall'amministrazione comunale l'abolizione per i ciclisti dell'obbligo di smontare di sella alle porte cittadine; analoghi successi si ottennero in questo campo in numerosi altri centri cittadini.

Oltre ai divieti di transito, altre imposizioni rischiavano di limitare l'uso delle biciclette: molti comuni avevano già introdotto od avevano in progetto di introdurre una tassa di circolazione per le biciclette. Si era però fatta strada anche un'interpretazione giurisprudenziale che equiparava il ciclista ad un pedone: ne dà notizia un articolo pubblicato su «La Provincia» di Cremona:

"… In Francia la Cassazione fin dal giugno ultimo scorso ha ritenuto che il biciclo non può considerarsi come vettura dal punto di vista della polizia stradale. In Italia è nota la decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato che escluse la macchina prediletta dei milanesi da qualsiasi tassa da parte del Comune, il quale dovette ritornare ai ciclisti le 12 lirette pagate per una deliberazione municipale…"[37]

Ma dopo questo successo locale, reso possibile dalla mancanza di una legge specifica in materia, l'idea dell'imposizione fiscale venne sviluppata dal Governo: "nel 1895 un progetto di legge per la riforma delle finanze locali dava la facoltà ai Comuni di imporre tasse ai velocipedi, che, parificati alle vetture a un cavallo e a due ruote, avrebbero pagato fino a 30 lire annue",[38] un'imposizione particolarmente pesante, pari all'incirca al 10% del valore di una bicicletta.[39] Contro tale progetto scese in campo il Touring, che mise a punto una memoria scritta nella quale erano esposte tutte le conseguenze negative che tale forma di imposizione fiscale avrebbe prodotto; la memoria fu distribuita "alle Camere di Commercio, alle società velocipedistiche, agli industriali del ramo, ai deputati in Parlamento e alle autorità competenti". Ma nonostante ciò il progetto ottenne

l'approvazione del Parlamento, e l'azione del Touring si indirizzò allora sulle autorità comunali per limitare l'entità della tassa.

2.3.5. Gite e manifestazioni ciclistiche

Sul fronte della promozione dell'"uso del velocipede sulle pubbliche strade", che era uno dei principali obiettivi del T.C.C.I., svolsero un ruolo fondamentale le gite e le manifestazioni ciclistiche.

Alla prima gita organizzata dalla Sezione di Cremona,[40] ricordata all'inizio di queste note, fece seguito nel mese di aprile 1895 quella organizzata dal gruppo di Milano e che ebbe per meta Erba e Lecco; alla passeggiata a San Colombano al Lambro, organizzata dal Console di Pavia, partecipò anche un'automobile… Le gite, divenute assai numerose su iniziativa di quasi tutti i Consolati, erano certamente un modo efficace per far conoscere la nuova associazione, suscitare interesse e stimolare nuove adesioni e nel mese di giugno la Sede Centrale pubblicò sulla «Rivista» un *Regolamento per le passeggiate*, messo a punto da una Commissione all'uopo istituita, che conteneva le linee guida da seguire per l'organizzazione di gite ed escursioni, in modo da dare ad esse un'impronta unitaria, finalizzata alla realizzazione degli obiettivi sociali.[41] Scopi dichiarati delle passeggiate devono essere quelli:

"a) di rendere più stretti i vincoli di solidarietà fra i singoli Soci e fra le diverse Sezioni;

b) di far propaganda coll'azione a favore di questa Associazione Nazionale Ciclistica, facendone conoscere la praticità ed i vantaggi;

c) di visitare i luoghi celebri per bellezze naturali od artistiche, o per memorie storiche".

Le passeggiate si dovevano svolgere con il massimo ordine ed i ciclisti, suddivisi in squadre dirette da un capo-squadra, erano vivamente pregati "di mantenere un contegno cortese coi pedoni e ottenere ovunque il passaggio, colla gentilezza". Venivano regolamentate le passeggiate "effettuate in un sol giorno", essendo l'organizzazione di "carovane" a durata più ampia riservata al Consiglio d'Amministrazione, cui dovevano essere sottoposti gli specifici progetti.

Il 16 marzo 1895 il giornale locale dà notizia della prima gita organizzata dalla Sezione cremonese del TCCI (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

LA PROVINCIA — CORRIERE DI CREMONA

ELEZIONI

COMUNALI E PROVINCIALI

Abbiamo pubblicato, ieri l'altro, il decreto dell'on. Prefetto che convoca gli elettori amministrativi per la rinnovazione dei Consigli Comunali e del Consiglio Provinciale, — rinnovazione voluta dai mutamenti apportati alla legge, fra i quali importantissimo questo: che i Consigli Comunali resteranno in carica sei anni e si rinnoveranno per metà ogni tre anni. Quindi non avverrà più, come ora, la rinnovazione parziale del quinto ogni anno.

Oggi diamo la data delle elezioni per mandamenti e per Comuni.

7 Aprile

Mandamento di Crema 1.

COMUNI: *Crema città, Capergnanica, Casaletto Ceredano, Chieve, Credera, Izano, Madignano, Montodine, Moscazzano, Ombriano, Ripalta Arpina, Ripalta Guerrina, Ripalta Nuova, Rubbiano, Salvirola, S. Bernardino, S. Maria della Croce, Zappello.*

Mandamento di Casalmaggiore

COMUNI: *Casalmaggiore, Castelponzone, Gussola, Martignana Po, S. Martino del Lago, Scandolara Ravara, Solarolo Rainerio, Spineta, Torricella del Pizzo.*

Mandamento di Casalbuttano

COMUNI: *Bordolano, Casalbuttano, Casalsigone, Castelverde, Corte de' Cortesi, Olmeneta, Ossolaro, Paderno, S. Martino in Beliseto, Tredossi.*

Mandamento di Soncino

COMUNI: *Casaletto di Sopra, Cumignano, Fiesco, Romanengo, Soncino, Ticengo, Trigolo.*

Mandamento di Sospiro

COMUNI: *Bonemerse, Cella Dati, Cingia de' Botti, Derovere, Gerre de' Caprioli, Motta Balufft, Pieve d'Olmi, S. Daniele Ripa Po, Sospiro, Stagno Lombardo.*

21 Aprile

Mandamento di Cremona 1.

SPORT

LA PRIMA PASSEGGIATA

della Sez. Cremonese del T. C. C. I.

Il Touring-Club-Ciclistico Italiano

Domani la Sezione Cremonese del T. C. C. I. inaugurerà la serie delle sue passeggiate sociali colla gita Cremona-Piacenza-Cremona, Km. 60. Circa la metà dei soci vi parteciperà.

***

Il Touring-Club-Ciclistico-Italiano (Associazione nazionale fra ciclisti viaggiatori) ha incontrato anche nella nostra città le più calde simpatie e ben maggiori ne raccoglierà in seguito quando la nuova e florida Società avrà potuto svolgere, nelle sue manifestazioni pratiche, l'utile programma. La Sezione di Cremona conta già 50 soci; ha, così, in un mese, raddoppiato il numero che aveva nel giorno in cui fu costituita. Questo fatto, molto notevole per la nostra città, fu tenuto in tanta considerazione dalla Direzione generale del Touring, che Cremona fu posta a capo della regione Lombarda — esclusa Milano, che è la sede dell'Associazione.

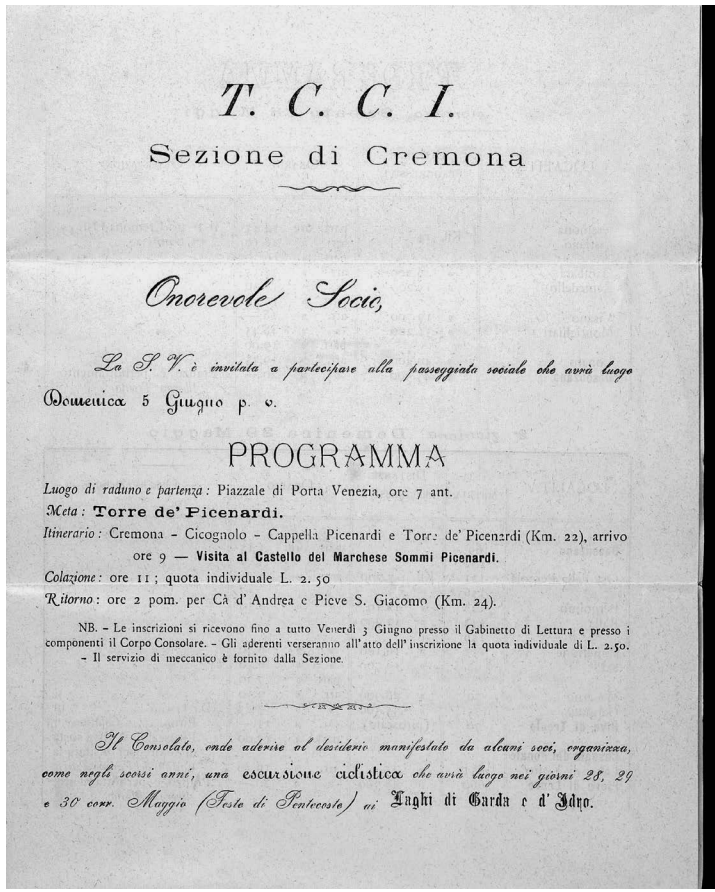
Perchè non tutti sanno che cosa il *Touring* significhi e si proponga — soltanto da pochi anni, infatti, presso di noi il velocipedismo è diventato un elemento importante della nostra vita *sportiva* e mezzo comodo di trasporto — è bene farne conoscere gli scopi e l'organizzazione.

Le singole Società ciclistiche — e l'*Unione Velocipedistica Italiana* a capo di esse — si sono occupate in questi anni esclusivamente di corse. Certamente queste, per la loro attrattiva, hanno servito a diffondere e popolarizzare l'idea ciclistica che, come ogni nuova manifestazione, trovò da principio forti opposizioni. Ma i *Veloci-Club* e l'*Unione Velocipedistica Italiana* hanno tra scurato affatto il *tourisme*. Ora di fronte a pochi corridori professionisti o dilettanti v'hanno migliaia di persone che nella bicicletta non vedono soltanto un elemento di *sport*, ma un mezzo abituale, comodo, feli-

Di notevole capacità organizzativa il T.C.C.I. aveva dato prova nel mese di maggio, in occasione dell'escursione Milano-Roma: la prima grande gita ciclistica sociale, che ebbe vasta risonanza e dimostrò all'Italia le possibilità offerte dalla bicicletta. Una settantina di ciclisti, divisi in due gruppi sulla base dell'età e delle capacità fisiche, raggiunsero Roma rispettivamente in 4 e 7 giorni, percorrendo circa 750 Km. Notevole l'impegno degli organizzatori (fu necessario infatti predisporre l'assistenza meccanica e sanitaria lungo il percorso, assicurare vitto ed alloggio per i partecipanti, far trasportare i loro bagagli di tappa in tappa, …) cui fece riscontro un rilevante successo sul piano dell'immagine: gli escursionisti furono ovunque salutati lungo il percorso da spettatori festanti e furono accolti a Roma con sincero entusiasmo, e persino la regina Margherita si recò loro incontro per riceverli con tutti gli onori.

La regina in quell'occasione ufficiale era su una carrozza, ma qualche mese dopo l'augusta sovrana avrebbe inforcato una bicicletta. Ce ne dà notizia «La Provincia» verso la fine del 1895:[42]

"… la Regina Margherita si è data con entusiasmo allo sport ciclistico […] S. M. la Regina ha appreso a stare in macchina in tre o quattro lezioni, ed è stata giudicata ciclista provetta dopo dodici lezioni. Essa ha avuto per maestro – nel Parco di Monza – un meccanico milanese, il quale dapprincipio si trovava molto impacciato, quando la Regina faceva una di quelle tali inevitabili cadute, e non sapeva in che parte prenderla per risollevarla e metterla in sella. Ma ben presto l'affabilità dell'augusta ciclista diede ardire al maestro, che in breve tempo le apprese tutte le regole dell'arte ciclistica. […] la Regina, sentendosi più sicura sulla bicicletta, cominciò a percorrere i viali, dove un carabiniere la incontrò, seduta sul margine di un fosso a riposare, e non riconoscendola subito, vedendola accompagnata da un operaio, per poco non la scambiò per qualche intrusa. Ora essa pedala allegramente e con perfetta disinvoltura, ed ha convinto molte sue dame".



T. C. C. I.

Sezione di Cremona

Onorevole Socio,

La S. V. è invitata a partecipare alla passeggiata sociale che avrà luogo Domenica 5 Giugno p. v.

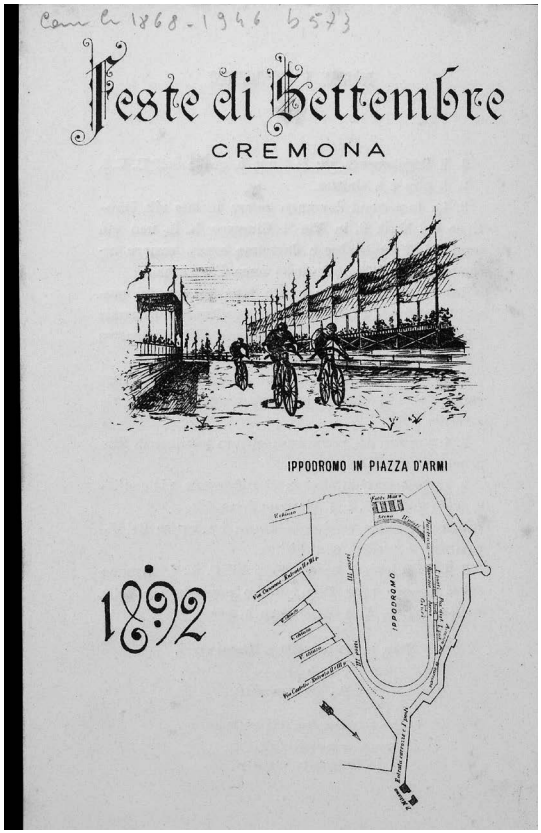
PROGRAMMA

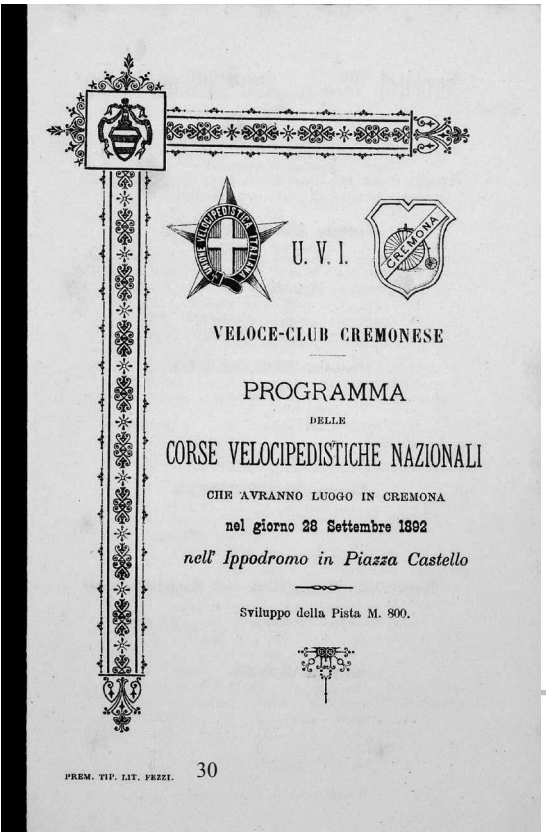
Luogo di raduno e partenza: Piazzale di Porta Venezia, ore 7 ant.
Meta: **Torre de' Picenardi.**
Itinerario: Cremona - Cicognolo - Cappella Picenardi e Torre de' Picenardi (Km. 22), arrivo ore 9 — **Visita al Castello del Marchese Sommi Picenardi.**
Colazione: ore 11; quota individuale L. 2. 50
Ritorno: ore 2 pom. per Cà d' Andrea e Pieve S. Giacomo (Km. 24).

NB. - Le inscrizioni si ricevono fino a tutto Venerdì 3 Giugno presso il Gabinetto di Lettura e presso i componenti il Corpo Consolare. - Gli aderenti verseranno all'atto dell'inscrizione la quota individuale di L. 2.50. - Il servizio di meccanico è fornito dalla Sezione.

Il Consolato, onde aderire al desiderio manifestato da alcuni soci, organizza, come negli scorsi anni, una escursione ciclistica che avrà luogo nei giorni 28, 29 e 30 corr. Maggio (Feste di Pentecoste) ai Laghi di Garda e d' Idro.

Invito ai soci con il programma della passeggiata in bicicletta a Torre de' Picenardi il 5 giugno 1898 (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).





Programma di corse velocipedistiche nell'ippodromo di piazza d'Armi, a Cremona, in occasione dei festeggiamenti per l'inaugurazione del ponte in ferro sul Po nel 1892 (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

3. "Ciclismo, che passione!" nella Cremona di fine Ottocento

L'interesse che i Cremonesi di fine Ottocento avevano per il ciclismo, tanto vivo da determinare un'immediata ed attiva adesione alla nuova Associazione fondata per sostenere l'uso della bicicletta a fini turistici, è ampiamente testimoniato dal giornale locale «La Provincia».[43] Da una lettura dell'annata 1895, conservata presso l'emeroteca della Biblioteca Statale di Cremona, appare chiaro che il ciclismo ed il mondo delle biciclette sono uno degli argomenti più trattati, e possiamo quindi seguire senza difficoltà la nascita della Sezione cremonese del T.C.C.I. e le attività da essa svolte, in linea con gli indirizzi della Direzione Centrale, nel suo primo anno di vita.

Il ciclismo era allora a Cremona uno sport fra i più seguiti e praticati: in una città che contava allora circa 32.000 abitanti, erano attivi da tempo ben due circoli ciclistici sportivi: il *Veloce Club,* che aveva sede al n. 5 di via San Giuseppe, e la *Società Velocipedistica*. Fin dal 1875 Cremona era stata sede di gare velocipedistiche organizzate da club milanesi, anche a scopo di suscitare interesse intorno al nuovo sport e di fare proseliti; la nascita del *Veloce Club Cremona* risale al 1891, e subito il nuovo club si affiliò all'Unione Velocipedistica italiana.[44]

Altro significativo indice dell'alto grado di interesse dei cremonesi per il ciclismo è rappresentato dal numero dei negozi di vendita, noleggio o riparazione di biciclette: in città ce n'erano almeno una decina (dovendosi aggiungere ai nove citati nella Guida Touring del 1895 anche quello di *Dilda & C.*, nella *Casa Guastalli* al Pubblico Passeggio, che praticava "a prezzi modicissimi il noleggio biciclette", eseguiva "qualunque riparazione" e vendeva "accessori e pezzi di ricambio").[45] Fra essi faceva spicco l'*Emporio Ciclistico Cremonese*, aperto in Corso Campi da una "nuova società fra amatori e intelligenti di ciclismo per dare alla […] Città un completo, pronto e puntuale servizio di macchine a nolo, di accessori, di riparazioni, ecc."; vi si trovano "tutte assolutamente macchine nuove Arab e Steed di Birmingham, munite di tutti i requisiti richiesti dal ciclismo moderno. Macchine di tutte le sorta, da corsa e da viaggio; per ciclisti provetti e per principianti; per signore e per ragazzi. V'è un completo deposito di accessori e pezzi di ricambio; vi si eseguiscono riparazioni a prezzi modicissimi."[46]

Pubblicità e caricature da «La Bicicletta Cremonese»
(Biblioteca Statale di Cremona,
riproduzione Novafoto - Diotti).

Si pubblicava persino una rivista illustrata settimanale: «La Bicicletta cremonese» stampata presso la Tipolitografia Fezzi su foglietti 32x23 di carta sottile, talvolta bianchi, talvolta colorati; ne era direttore responsabile e redattore unico Ferruccio Grilli, anzi Grilli Ferruccio, che poteva avvalersi della collaborazione di un valente caricaturista; le illustrazioni consistevano infatti prevalentemente in disegni umoristici od in caricature a carattere ciclistico, oltre che in qualche ritratto a carboncino di "eroi del pedale", probabilmente opera di Grilli Aurelio che nel suo "Studio di Scultura e Pittura" in via Biblioteca n. 8 (casa Marenghi) eseguiva "ritratti a carboncino a prezzi modicissimi", come poteva leggersi in un'inserzione pubblicitaria pubblicata dalla rivista. Nel primo numero, uscito il 10 giugno 1894,[47] si annunciava che "lo sviluppo che anche nella nostra Cremona, ha ormai preso il ciclismo, ci ha invogliati a pubblicare un giornale che di esso specialmente tratti", proseguendo però che la rivista si sarebbe occupata "di tutto lo sport, di pattinaggio, di canottaggio, di corse di cavalli, di ginnastica, di scherma, di Lawn Tennis, ecc. [...] E tratteremo anche di arte. – Di pittura, di scultura, di musica, di teatri, di poesia, ecc.". Un programma decisamente ambizioso, riassunto anche nella testata («Rivista illustrata di Sport ed Arte»), ma assai poco rispettato: nei primi sette numeri le notizie su sport diversi dal ciclismo sono veramente rare, quasi più difficili a trovarsi dei pur rari articoli dedicati all'arte.[48]

Lo spazio prevalente, per non dire esclusivo, è occupato da notizie relative alle corse, ai campioni ciclisti più famosi, alle polemiche che si sviluppavano intorno alle gare più combattute, a strane sfide (una corsa in tre prove, antenata del *triathlon*, in cui veniva misurato e sommato il tempo impiegato a compiere un percorso prestabilito prima a cavallo, poi in bicicletta ed infine a piedi; una gara tra un ciclista ed un calessino), a bizzarre

macchine (un velocipede nautico con il quale ci si proponeva di traversare la Manica; un apparecchio da applicare alle biciclette a noleggio che le faceva funzionare solo introducendo la moneta corrispondente al prezzo dell'ora, al termine della quale, con preavviso dato da una soneria "cinque minuti prima che l'ora finisca, la ruota s'incanta" e la bicicletta resta bloccata; un misterioso connubio tra pallone aerostatico e bicicletta), ai proditori attacchi contro i ciclisti ad opera dei nemici del progresso.

Sono comunque le corse ad occupare il maggior spazio, e sono le manifestazioni ciclistiche sportive – grandi e piccole, organizzate a Cremona ma non solo – ad essere seguite con intensa partecipazione e vivo interesse popolare. E per garantire il regolare svolgimento di una grande corsa in transito per Cremona interverrà, come vedremo, anche il Touring ed i suoi soci, impegnati in attività di supporto logistico e nel servizio d'ordine.

Frontespizio della rivista inviata ogni mese ai soci. Il primo numero uscì nel gennaio 1895 (Centro documentazione TCI).

3.1. La Sezione Cremonese del T.C.C.I.

Dagli articoli di cronaca de «La Provincia» ricaviamo interessanti notizie sull'assetto organizzativo della neonata Sezione cremonese del T.C.C.I., sul corpo consolare, sui primi soci e sulle attività svolte. Tali notizie trovano spesso conferma e completamento, sia pure con qualche discrepanza, nei primi numeri della «Rivista mensile» del Touring, che riportano periodicamente, oltre a brevi notizie sull'attività delle Sezioni, anche i nominativi – quasi sempre accompagnati dalla professione o dal titolo di studio – dei nuovi soci (anzi dei "candidati, che saranno ritenuti ammessi se entro otto giorni non sarà pervenuto alcun reclamo contro di essi"). Ma se alla «Rivista» va senza dubbio riconosciuta una maggior precisione, «La Provincia» riesce a dare un quadro molto vivace dello spirito che animava le prime riunioni e del clima cittadino.

Capo Console era il dottor Francesco Cottarelli,[49] nominato insieme al Console dottor Vittorio Nigherzoli[50] nella seduta del Consiglio direttivo del T.C.C.I. del 3 gennaio 1895. Grazie alla loro azione il numero dei soci a Cremona cresce rapidamente: ai 18 del 15 gennaio,[51] altri 11 se ne aggiungono in febbraio[52] ed ulteriori 10 a marzo,[53] e la crescita continuerà nei mesi successivi.

Le riunioni cremonesi si svolgevano abitualmente in una delle sale del Caffè-Restaurant Soresini,[54] all'uopo utilizzata in mancanza di una sede sociale,[55] ed in esse veniva data lettura delle comunicazioni ufficiali della Sede centrale e venivano presentate e discusse

le iniziative da intraprendere localmente. Di una delle prime riunioni abbiamo già parlato in apertura di questa nota a proposito della gita ciclistica Cremona-Piacenza-Cremona, la cui organizzazione fu discussa in quell'occasione, ma vale la pena di riprendere l'articolo de «La Provincia»[56] che fa una dettagliata cronaca della riunione.

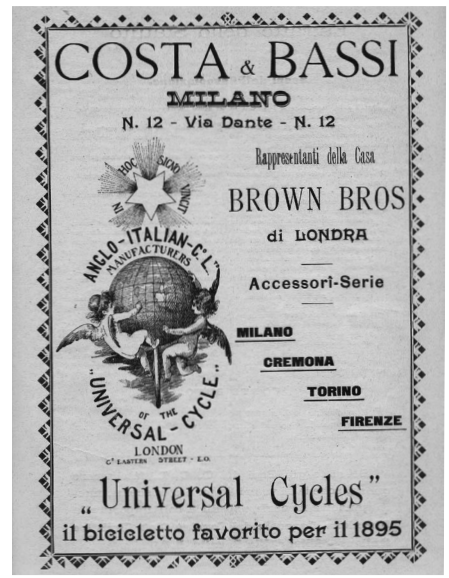
Il Capo Console, *noblesse oblige*, vi arriva con un po' di ritardo, ma viene democraticamente multato e dovrà offrire una bicchierata da pagare alla prima gita; il suo ruolo sembra essere quello del "padre nobile" nelle vecchie commedie, mentre l'elemento propulsore è certamente il Console Nigherzoli, la cui "attività è davvero prodigiosa ed è destinato senza dubbio a diventare anche qui, quanto prima, dittatore"; egli legge ai ventiquattro soci intervenuti "una lettera, assai lusinghiera, …" presumibilmente pervenuta dalla Sede Centrale, dalla quale si apprende "come qualmente Cremona viene subito dopo Milano nella genealogia dei Club e dei Touring". Dopo aver riferito sulle attività di "affiliamento" di alberghi e ristoranti, presenta una sua iniziativa: "un'istanza … sull'affare del discendere alle porte della nostra città. Considerato che il peggior passo è quello dell'uscio, e per un ciclista – specie se esordiente – peggiore ancora è quello del discendere e del risalire in luogo pubblico; considerato che la bicicletta non è da meno d'un altro veicolo, fosse pure il carro d'un lattivendolo, o un carro funebre di terza classe (che tira sempre via); considerato come il fermarsi fa perdere l'equilibrio, mentre chi va piano va sano e va lontano, si prega l'Ill.mo signor Sindaco a voler abrogare il più presto possibile il fastidioso *ukase*.

Il tenore dell'istanza soddisfa, tutti applaudono e tutti firmano.

Il primo a firmare anzi è il rag. Spadini, il quale vuole anche fare una fiera dichiarazione, press'a poco di questo genere: – L'attuale amministrazione comunale esaudirà il nostro voto, ne ebbi assicurazione da persona influente; però dato che fosse il contrario, faremo della questione un'arma elettorale. Se dovremo discendere ancora, discenderà anche la Giunta! …". L'articolista annota tra parentesi "sensazione", imitando scherzosamente lo stile dei cronisti parlamentari, e per chiarire la reale portata di quella che potrebbe apparire una vuota vanteria, segnala in nota che "nella Giunta abbiamo due ciclisti, l'assessore Verdelli e l'assessore Alquati". A chiarirci da che parte stia l'articolista è senz'altro il verbo "abbiamo"…

La riunione poi prosegue e: "Si passa quindi alla nomina di due Vice-Consoli nelle persone dello stesso ragioniere Spadini e dell'ing. Frazzi.

Annuncio pubblicitario della «Rivista Mensile»: la Brown Bros ha rappresentanti anche a Cremona (Centro documentazione TCI).



L'elezione del rag. Spadini è dovuta senz'altro alla posizione netta ch'egli va ogni giorno prendendo nelle questioni ciclistiche, ed in ispecial modo… quando è in sella, con una velocità impressionante".

Si conclude quindi con la discussione sull'organizzazione della gita, della quale già abbiamo parlato.

Ne ricaviamo un'impressione di vivacità, di impegno e di clima decisamente amichevole. Senza dubbio ciò era facilitato, oltre che dalla comune passione per la bicicletta, anche dall'appartenenza al medesimo gruppo sociale.

A Cremona – come nel resto d'Italia – i primi soci del Touring sono in massima parte professionisti: ingegneri, avvocati, notai, medici, dottori (cioè laureati, ma qualche volta viene specificato che si tratta di dottori "in chimica" o di chimici farmaceutici), ragionieri; numerosi anche i "possidenti" ed i negozianti (fra i quali un droghiere, professione assai significativa nella Cremona di fine Ottocento, che cominciava ad affermarsi in Italia e nel mondo per il suo torrone e la sua mostarda, allora prodotti quasi esclusivamente nelle drogherie); non mancavano i "viaggiatori" (probabilmente piazzisti e rappresentanti, piuttosto che amanti dei viaggi…), ed appaiono anche uno studente, un commissionario, un ispettore daziario … Tra i primi soci ci sono anche persone che con l'attività del Touring hanno probabilmente legami concreti e specifici: a Cremona troviamo infatti albergatori (probabilmente i proprietari od i gestori degli alberghi "affiliati") e qualche negoziante o noleggiatore di biciclette. È interessante anche l'accertata presenza fra i soci di pubblici funzionari (il vice-console Frazzi, ad esempio, è capo dell'ufficio tecnico della Provincia), di consiglieri (l'avv. Michele Zola) e di assessori comunali (Verdelli ed Alquati, segnalati dall'articolista de «La Provincia»), che erano indubbiamente in grado di rappresentare o di sostenere nell'ambito delle pubbliche amministrazioni gli interessi del turismo ciclistico di cui erano propugnatori.

Siamo comunque certamente nell'ambito della media borghesia, prevalentemente urbana, ed in un ambiente decisamente maschile.

L'obiettivo di "democratizzare il ciclismo", trasformandolo da semplice esercizio sportivo in mezzo per realizzare l'emancipazione della donna e per risollevare gli operai dall'abbrutimento, tenendoli lontani dal vizio nelle osterie e dall'eccitamento delle passioni politiche[57] (pericoli posti sullo stesso piano …), era quindi nel 1895, almeno a Cremona – culla all'epoca delle Società operaie – ancora lontano da conseguire.[58]

3.2. Divieti e tasse

Una delle prime azioni intraprese dalla Sezione di Cremona a favore dei ciclisti, in linea con la politica dell'Associazione e degli obiettivi indicati nello Statuto sociale, fu quella per l'abolizione del divieto di transito per le porte cittadine, che iniziò – come abbiamo appena visto – con la presentazione di un'istanza al Sindaco, sottoscritta da quasi tutti i soci.

Il divieto era stato istituito appena l'anno prima, l'11 giugno 1894, allorché il Sindaco aveva prescritto: "che d'ora innanzi i biciclisti debbano scendere dalle loro macchine nello transitare dalle porte daziarie, e che nelle vie della città, esse debbano sempre correre con una velocità non superiore al piccolo trotto di un cavallo".[59]

L'istanza fu accolta, come riporta con soddisfazione il giornale locale al termine di un lungo e dettagliato articolo[60] che presenta in modo assai preciso ai lettori la nuova Associazione, il Touring Club Ciclistico Italiano, illustrando le ragioni che ne hanno determinato la costituzione, gli obiettivi, l'organizzazione ed i primi risultati: fra questi, appunto, il successo ottenuto con l'abolizione del divieto di transito.

L'argomento è ripreso il giorno dopo, in un giudizioso *Memento ai ciclisti*[61], che invita alla prudenza ed a non abusare della concessione ottenuta: "A Cremona non abbiamo ancora – essendo un quesito riservato alle amministrazioni future – barriere sufficientemente larghe, le quali permettano il transito ad ogni sorta di veicoli; contiamo invece delle vecchie porte che avranno benissimo un vanto architettonico, ma sono troppo strette, non rispondenti, quindi, qualcuna almeno, alle necessità dell'oggi.

È bene notare che l'obbligo di scendere fu richiesto dall'abuso, dagli inconvenienti causati specialmente da ciclisti inesperti. Vi sono momenti in cui, con passo moderato, si può transitare da tutte quattro le nostre porte, senza pericolo alcuno; ve ne sono altri, specialmente nei giorni di mercato, oppure a Porta Milano quando arrivano le corse, in cui è necessaria la massima prudenza, ed è meglio scendere, la qual cosa resta a discrezione del ciclista. [...].

Il Touring Club raccomanda ai propri soci ed a tutti i ciclisti un passo moderato in città, e più moderato ancora alle porte. In caso contrario, i Vigili urbani facciano il loro dovere: ne avranno tutto il diritto".

Su questo punto «La Provincia» appare quindi in perfetta sintonia con la politica del Touring, ma su un altro tema rilevante essa assumerà invece posizione contraria. Si

N. 348.

COMUNE DI CREMONA

TASSA SUI VELOCIPEDI

RUOLO 1902 DEI CONTRIBUENTI

In relazione all'art. 4 della legge 22 Luglio 1897 N. 318, si avvisano gli interessati che da oggi a tutto il 22 corrente Gennaio resterà pubblicato nell'Ufficio Comunale il ruolo dei contribuenti la tassa governativa sui velocipedi pel corrente anno 1902.

Gli eventuali reclami dovranno essere presentati alla Giunta Municipale entro il 2 prossimo venturo febbraio, scorso il qual termine ogni ricorso in opposizione verrà rifiutato.

I reclami non sospendono il pagamento della tassa, il quale dovrà essere effettuato entro i termini che verranno annunciati con altro manifesto.

Cremona, 15 Gennaio 1902.

IL SINDACO
FERRARI

Da "Cremona com'era", Tipolitografia Rancati, Cremona 1974.

tratta del problema dell'imposizione fiscale sulle biciclette, introdotto, sia pure un po' alla lontana, nel mese di gennaio da un articolo[62] che riferiva, peraltro con favore, di una sentenza dell'anno prima della Cassazione Francese che aveva stabilito che "nel silenzio delle leggi e dei regolamenti" non era possibile applicare al ciclista tasse o pedaggi diversi e superiori rispetto a quelli eventualmente previsti per i pedoni.

Allorché viene predisposto dal governo un progetto di legge per la tassazione delle biciclette ed il Touring assume iniziative dirette ad illustrarne gli svantaggi, «La Provincia» ne dà correttamente notizia ai suoi lettori, in un sintetico ma preciso trafiletto del 9 novembre,[63] che così riassume la tesi sostenuta dal T.C.C.I.: "di fronte ad un gettito assai limitato, la tassa minacciata presenta per l'erario l'inconveniente di arrestare lo sviluppo del ciclismo intisichendo ad un tratto molti cespiti promettentissimi ed anche già fruttuosi di imposizione, quali quelli sulle fabbriche nazionali, gli importatori, i negozianti, ecc.".

Ma il giorno successivo un altro articolo[64] illustra la posizione critica del giornale, decisamente favorevole all'introduzione della tassa: "[…] A noi pare che il Consiglio direttivo del T.C.C.I. abbia nell'avvenire della istituzione della quale esso è l'areopago, una fede molto scarsa, molto più scarsa di quella che vi abbiamo noi, pur non apostoli e tanto meno rappresentanti ufficiali del ciclismo italiano.

Supporre che una tassa di 20 o 25 lire l'anno possa fermare ad un tratto lo sviluppo di una passione, la quale ha invaso tutte le classi sociali, non ci pare punto giustificato. Se tante persone, le quali per vero dire non erano mai sembrate capaci di una forte spesa, hanno trovato nella loro passione per il ciclismo l'energia ed il modo di spendere per lo meno 250 o 300 lire in una bicicletta, visto e considerato che la bicicletta neppure mangia, sapranno bene trovare altre 20 o 25 lire all'anno per procurarsi il piacere di non camminare volgarmente a piedi come noi semplici mortali non iniziati alle sublimi compiacenze del ciclismo. Noi crediamo fermamente che la tassa sulle biciclette, come tutte le tasse di simil genere, frutterà non poco all'erario ed ai comuni e non impedirà punto lo sviluppo – per dir come dicono – del ciclismo. Se domani i ciclisti, per aumento dei prezzi di qualche ingrediente, o per qualsiasi altra ragione, dovessero spendere 20, 30 ed anche 50 lire di più per il loro favorito divertimento, nessuno fiaterebbe: soltanto l'idea che quelle 20 lire possano andare a benefizio dell'erario indispone tutti, solleva proteste e fa invocare il solito pietoso intervento dei deputati, che d'ora in avanti avranno da fare i conti anche con i ciclisti.

Eppure, se si vuole essere giusti, nessuna tassa è più equa, nessuna tassa dovrebbe essere pagata più volontariamente di questa".

E sappiamo che l'introduzione della tassa fu approvata dal Parlamento, e come il Touring diresse allora la sua azione verso i Comuni affinché la somma da pagare annualmente fosse il più possibile contenuta.

Nell'articolo sopra riportato mi pare particolarmente interessante un passaggio, quello relativo alle "tante persone, le quali per vero dire non erano mai sembrate capaci di una forte spesa", che avevano pur tuttavia acquistato una bicicletta. Sembra potersene concludere che la bicicletta a Cremona era diffusa non solo fra i borghesi soci della Sezione cremonese del Touring, ma anche fra gli operai ed i meno abbienti.

3.3. Quanto costa?

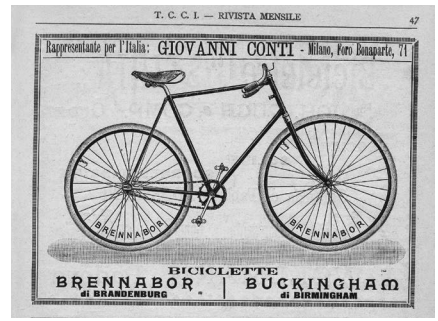
Ma la bicicletta rappresentava davvero per quei tempi "una forte spesa"?

Ne era convinto il redattore responsabile de «La Bicicletta cremonese», quando sosteneva che "il costo delle biciclette è ancora troppo elevato nel 1894. I professori d'economia politica sarebbero imbarazzati, forse, a spiegare questo fenomeno che non si appoggia a monopolii né a sindacati. Si ritiene che un prezzo medio rimuneratore dovrebbe stare fra le 250 e le 275 lire. Di tutte le rivoluzioni che l'industria velocipedistica ci prepara, la più generalmente lodata sarà quella del prezzo!"[65]

Nel 1895 una bicicletta di fabbricazione italiana (la "Mediolanum", reclamizzata sul numero 3 del marzo 1895 della «Rivista» del T.C.C.I.) era offerta in vendita a £ 300 nella versione per uomo, mentre la "macchina da Signora" costava £ 340 (essendo il modello provvisto di copricatena e paravesti); i modelli prodotti all'estero, soprattutto in Inghilterra, ed importati in gran numero in Italia erano probabilmente più costosi.

Per consentire una valutazione di tale prezzo ed un suo raffronto con la situazione di oggi non offre risultati significativi l'applicazione del coefficiente di rivalutazione monetaria calcolato dall'ISTAT:[66] le situazioni sono infatti troppo diverse per un efficace comparazione e troppo ampia è la gamma di variazione nel prezzo di una bicicletta di oggi (a seconda dei materiali impiegati e del grado di tecnologia applicato, si può passare da un centinaio di euro a qualche migliaio). Ci sembra più interessante ed utile operare qualche considerazione alla luce delle retribuzioni medie di allora e del costo di alcuni generi alimentari.

Annuncio pubblicitario della «Rivista Mensile»: un modello Brennabor di Brandenburg (Centro documentazione TCI).



La retribuzione media di un impiegato della Camera di Commercio si collocava tra £ 1.250 e £ 2.000 all'anno, mentre il portiere percepiva solo £ 850; nello stesso periodo la paga giornaliera di un operaio dell'industria variava da £ 2,40 a £ 0,50,[67] mentre assai più bassi erano i salari nel settore dell'agricoltura, che peraltro male si prestano ad un confronto per la difficoltà derivante dalla necessità di tener conto anche dei conferimenti in natura.[68] Quanto al costo della vita, apprendiamo dal giornale locale[69] che nel 1895 il pane di prima qualità era venduto in Lombardia ad un prezzo che variava da un massimo di 40 centesimi ad un minimo di 35. Questi i prezzi di altri generi alimentari: un chilo di patate £ 0,08; carne bovina con osso, sempre un chilo, £ 1,40; una dozzina di uova costava £ 0,79 e £ 2,18 un chilo di burro…[70]

Si riteneva poi che, una volta sostenuto il costo per il suo acquisto, la bicicletta non comportasse altre spese, essendo essa, si sa, "un cavallo che non mangia…". Ma così non era, e ci pensò come abbiamo visto il legislatore, introducendo la tassa sulle biciclette. Bisognava poi tener conto dei costi di manutenzione e di quelli per le riparazioni, che vengono calcolati, forse con troppa ampiezza, in un articolo pubblicato sulla «Revue vélocipèdique»[71] nel quale, interrogandosi su *La durata di una Bicicletta*, si afferma: "facendo il conto di quanto costa una bicicletta e la sua manutenzione si ha una cifra di 5 cent. al chilometro. Se sopravvengono guasti, allora la cifra aumenta. In media il ciclista deve contare su una spesa di 250 lire all'anno per macchina e manutenzione. Da ciò ne viene che finora la bicicletta non può diventar molto popolare, per quanto essa abbia un avvenire prosperoso".

Intervenne poi il legislatore, con la tassa sulle biciclette (mediamente di £ 12 all'anno); per i soci del Touring si doveva tener conto anche della quota associativa (£ 5 all'anno, oltre alle £ 2 versate all'atto dell'iscrizione). Tenendo conto di questi dati si può concludere che l'acquisto di una bicicletta ed i costi annui per il suo utilizzo rappresentavano a fine Ottocento una spesa non indifferente, che incideva in modo decisamente pesante sul bilancio familiare di un impiegato di livello medio-basso o di un operaio. Ma nonostante ciò la passione per il nuovo mezzo di trasporto e la sua indubbia utilità, fecero superare ogni ostacolo di tipo economico e la bicicletta si diffuse rapidamente in ogni classe sociale. Verrebbe quasi da dire che avvenne anche allora qualcosa di simile a quello che accade oggi con le automobili, che neppure un aumento vertiginoso dei costi del carburante o dell'assicurazione bastano a fermare…

Modelli di abbigliamento sportivo suggeriti dalla «Rivista Mensile». Sono creazioni della Sartoria fratelli Spagnolini di Milano (Centro documentazione TCI).

3.4. Tutti in sella

La diffusione e la popolarità della bicicletta a Cremona è indirettamente attestata, come già abbiamo osservato, anche dallo spazio che le è dedicato con continuità sul giornale cittadino, che tratta di questo argomento anche prescindendo da fatti di cronaca o da eventi ciclistico-sportivi.

Sull'uso della bicicletta si discute anche fra teologi, segnala con malcelato divertimento «La Provincia»,[72] riportando l'atteggiamento negativo informalmente assunto dalle *Congregazioni romane* nei confronti dell'impiego della bicicletta da parte del clero, sia pure per fini connessi all'esercizio della missione sacerdotale, come quello della visita agli infermi: "la bicicletta essendo istrumento che toglie la compostezza e la dignità in chi l'usa, non … [è] conveniente per il clero il quale per farne uso o dovrebbe smettere l'abito talare – cosa non acconsentita – o dare spettacolo disdicevole in chi veste la sottana"; ma questo primo giudizio severamente negativo ha provocato malumori e proteste, e le *Congregazioni cardinalizie* dovranno prendere in considerazione ufficialmente il problema e pronunciare una decisione formale.

Le gerarchie ecclesiastiche sarebbero quindi da collocare tra "i nemici del ciclismo",[73] secondo una scherzosa analisi sociologica, ispirata peraltro a fatti realmente accaduti, che divideva il mondo in ciclomani e ciclofobi: questi ultimi possono avvalersi, e si avvalgono, dei cani "… ammaestrati ad un cenno del padrone [a] slanciarsi contro una bicicletta in corsa, atterrare macchina e uomo, dare una piccola e gentile morsicatura nelle parti, dirò così, pneumatiche del medesimo e fuggire poi latrando di gioia in modo veramente indecente…". La situazione non era quindi molto cambiata dall'anno prima, quando nell'articolo *Gli avversari del Ciclismo*[74] si poteva leggere: "Provate a fare un piccolo viaggetto. Troverete che, specialmente in certi paesi, oltre i cani, vi mettono sulla strada dei cocci di vetro, dei chiodi; sentirete molte e molte volte augurarvi di finire in un fosso; troverete un carrettiere sulla strada che non vuol lasciarvi passare, con la scusa che il suo mulo, o il suo ciuccio ha paura della bicicletta; passate allora su di un viale e sentirete tosto, magari anche da una donna, dirvi che quello è riservato ai pedoni, che… le bestie stanno in mezzo alla strada, e così via di seguito".

Ma, nonostante detrattori ed avversari, l'uso della bicicletta si va diffondendo ovunque: anche i reggimenti di fanteria si sono ormai dotati "di alcune coppie di tali macchine" e se ne servono per molteplici usi nelle manovre di campagna;

un modello pieghevole costruito all'estero, e successivamente modificato secondo le specifiche indicazioni di un industriale italiano, sarà sperimentato "al campo in montagna" da un reggimento di guarnigione a Torino.[75]

Per i medici la bicicletta può essere preziosa, consentendo loro di raggiungere in poco tempo gli ammalati; nella provincia di Como, abolito l'obbligo del cavallo, ai medici condotti si richiede di essere "biciclettisti".[76] Del resto "… Il veicolo è ormai quasi perfetto; lo adoperano i corridori di professione, i dilettanti, i professionisti, i commessi e, in alcune città, i fattorini telegrafici, le guardie di città, gli agenti di polizia ed i pompieri".[77]

Si sottolinea che andare in bicicletta è salutare ed ha effetti terapeutici: lo sostiene uno studioso francese, le cui convinzioni sono portate a conoscenza dei lettori cremonesi in un articolo tratto "dalla *Rivista scientifica* di Parigi.[78] La posizione del ciclista sulla macchina facilita i movimenti respiratori e le inspirazioni. […] La bicicletta mette tutto il corpo in azione, mentre il lavoro muscolare accelera la respirazione, provoca un bagno di sudore tanto utile a chi fa vita sedentaria. Offre un esercizio simmetrico, ritmico, adatto a ristabilire l'armonia circolatoria fra i due emisferi cerebrali, interrotta da eccessivo lavoro mentale…". Un uso moderato della bicicletta è un ottimo rimedio per "l'obesità, la gotta, la dispepsia e altre affezioni…", comprese quelle "cardiache e polmonari. … le malattie di petto: tosse, asma, nervoso, ecc., quelle della vescica e della prostata, scompaiono a volte con moderato e continuo esercizio ciclistico". Ma attenzione, quelli "che biciclettano" devono avere "lana su tutto il corpo, sempre, abito che s'incroci sul davanti per proteggere il petto e il ventre contro la penetrazione dell'aria, non fermarsi all'ombra durante la traspirazione, abluzione rapida, mutar biancheria e ricoprirsi con abiti caldi dopo la corsa".

Secondo il dott. Richardson, invece, i vantaggi terapeutici sono dubbi, mentre "certi sono i danni del ciclismo … [che] da anno in anno tendono a divenire più minacciosi". A raffreddare gli entusiasmi suscitati dall'articolo "scientifico" dell'11 maggio, interviene in agosto[79] uno studioso americano con apocalittiche previsioni sulla capacità della bicicletta di "compromettere la solidità della colonna vertebrale", di mettere "il cuore… in pericolo… di accelerarne i movimenti e di affaticarlo troppo sollecitamente… La pratica del ciclismo, funesta ai giovani, lo è di più ai professionisti, di cui non vi è uno solo che non debba portare tosto o tardi la pena di quegli eccessi di fatica forzata". Più

modesti sono i danni che ne derivano agli adulti che esercitano il ciclismo *en amateur*, cui toccherà soltanto "l'insonnia, la palpitazione di cuore, e disordini nervosi".

Del resto un cronista del «Temps», le cui opinioni sono ampiamente citate in un articolo dal tono scherzoso pubblicato in giugno,[30] aveva già avvertito che "la bicicletta, obbligando ad uno sforzo della spina dorsale e ad uno spostamento di essa, ci prepara una razza di deformi e di degenerati". Ma il pericolo maggiore era sul piano culturale, e viene lanciato l'allarme "il velocipedismo ucciderà il libro e il teatro": chi torna a casa dopo una lunga pedalata è stanco, sudato e coperto di fango o di polvere, non ha nessuna voglia di leggere un libro o di cambiarsi per andare a teatro, la sua massima e legittima aspirazione essendo quella "di rifocillarsi e poi di andare a letto a riprendere le forze". Il cronista cremonese però dissente: il ciclista legge, eccome! Legge i giornali specializzati per essere informato delle corse, dei *record*, delle novità tecniche, … e "ci sono dei ciclisti che leggono persino… i verbali di contravvenzione…!".

Anche «La Provincia», pur senza essere un giornale specializzato, pubblica notizie sulle corse ciclistiche, sui *record* sportivi e pubblica anche articoli tecnici, come quello sulla *bicicletta a stantuffi*,[31] inventata da Ernesto Costa – un corridore ciclista famoso a Cremona, non solo per i suoi successi ma anche per la sua sfortuna, come attesta il soprannome di "Deslipat"[82] (ma la grafia cremonese corretta sarebbe *deslipàat*) – e provata dal ragioniere della ditta Costa & Bassi (rappresentanti della Casa Brown Bros e della Universal Cycles di Londra, produttrice de "il bicicletto favorito per il 1895", con sedi a Milano, Cremona, Torino e Firenze).[83] Si tratta di "una semplice innovazione praticata ai pedali con cui si raggiunge la massima velocità col minor sforzo… Gli stantuffi applicati ai pedali aumentano il braccio di leva e rendono possibile… l'uso di rapporti altissimi. I pedali, invece di descrivere un circolo descrivono un'ellisse…".

E un signore di Trigesimo, Romolo Gervasoni, "ha fatto volare la bicicletta. Si tratta in complesso di una bicicletta comune, a cui furono applicate due ali, che mosse dai pedali, sono capaci di dare 200 colpi al minuto primo. In questi giorni fu esperimentata facendola innalzare; e difatti si sollevò per un buon tratto da terra…".[84] In attesa di volare, tutti a Cremona vanno ormai in bicicletta "la bicicletta trionfa, chè fa ogni giorno che passa nuove conquiste"; la forza del fascino della bicicletta può essere misurata ogni giorno, vedendo passare di *volata* un nuovo adepto, uno che si riteneva assolutamente tetragono alle novità ed orgogliosamente anticonformista. E così il cronista quando ha

Pubblicità della bicicletta Arab che ha consentito ad Ernesto Costa di vincere la Bologna-Milano, da «La Bicicletta Cremonese» (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

visto "in macchina l'amico ing. Scola ha fatto un salto indietro di almeno tre metri. Egli è ormai padrone del fatto suo, come qualche anno fa era padrone assoluto del remo". Un altro degli iniziati è il famoso maestro Carlo Podestà (due sue composizioni erano state premiate pochi mesi prima in un concorso indetto dall'orchestra della Scala di Milano). E la malattia della *biciclite* ha contagiato anche serissimi notai: Villa, Barbieri, e "il notaio Segretario Foletti. Quest'ultimo ha dato un addio al tram e va a Sospiro con tutto l'armamentario burocratico – in bicicletta. Un altro Segretario ciclista è il dott. Gaetano Feraboli… [che] ha conquistato, o sta per conquistare, il tandem. Un ciclista, ormai veterano, è l'Ispettore [daziario] Giovanni Basalari, seguito costantemente dal suo fido cane da caccia. Tra gli iniziati dell'ultima ora metto il sig. Curtani Giuseppe, tra gli slattati il cav. Alfonso Mandelli…".[85]

3.5. Incidenti

Ma con la diffusione della bicicletta aumentano, nonostante gli appelli alla prudenza, anche gli incidenti, alcuni dei quali con gravi conseguenze non solo per i ciclisti inesperti o troppo spericolati, ma anche per innocenti passanti.

Limitandosi a scorrere la cronaca di un mese ci imbattiamo in un negoziante di "Soncino cremonese" che, in giro per affari, non ha saputo regolare i freni ed in un tratto in cui la strada ha una forte pendenza è caduto rovinosamente, "fracassando la macchina, e quel che è peggio, producendosi una gravissima ferita al capo con scoperchiatura dell'osso"; subito medicato sul posto da un medico condotto, "andò a Milano a farsi medicare alla Guardia Medica di Piazza Mercanti".[86] Ed ancora, poche settimane dopo, un ciclista cremasco investe con la sua bicicletta una donna: "sulle prime parve trattarsi di cosa di poco momento, ma" il giorno dopo le condizioni della povera investita appaiono disperate.[87] Ed il 2 settembre a Cremona, sul corso di Porta Venezia, un ragazzo di quindici anni investe un uomo "gettandolo a terra. Nella caduta [l'investito] riportava una grave ferita al mento, sì che dovettero ricoverarlo all'Ospedale Ugolani Dati".[88]

È peraltro vero che di incidenti di circolazione sono piene le cronache del tempo: cavalli imbizzarriti, cadute, carri rovesciati e persino un "urto di vagoni", conclusosi fortunatamente solo con un grosso "spaghetto" per i passeggeri, sono sparsi a piene mani nei fogli de «La Provincia»; ma quando nell'incidente è coinvolta una bicicletta alla notizia sembra si voglia dare maggior risalto, quasi a sottolineare che si tratta di una

Le corse servono anche a promuovere le marche di biciclette ed i brevetti promettono miracoli. Dalla «Rivista Mensile» (Centro documentazione TCI).

"macchina" pericolosa, non del tutto assimilata dal costume e dalla società del tempo, che appariva ancora divisa tra "ciclomani" e "ciclofobi", come era scherzosamente precisato nell'articolo *I nemici del ciclismo* richiamato nel paragrafo precedente. L'articolo era decisamente scherzoso, ma come si è detto prendeva spunto da una realtà nella quale, oltre a sportivi e ad appassionati ciclisti, erano numerosi quelli che temevano la bicicletta, che ne contrastavano la diffusione non solo con mezzi "legali" (come attestano i divieti stabiliti da numerose amministrazioni municipali, talora fatti rispettare con astioso rigore da guardie urbane decisamente ostili, come quelle in cui si erano imbattuti nel 1884 i Pennell, intrepidi velocipedisti americani) ma anche con vere e proprie aggressioni organizzate a danno dei ciclisti. Solo un anno prima su «La Bicicletta cremonese»[89] si potevano leggere notizie del seguente tenore: "… alcuni biciclisti… [mentre] facevano ritorno a Cremona, ebbero nei pressi della Cava a passare un cattivo quarto d'ora per opera di alcuni avvinazzati contadini i quali minacciarono villanamente quei biciclisti, perché non si piegarono alla pretesa di scendere dalle loro macchine. Senza una certa presenza di spirito d'uno dei biciclisti, il quale minacciò di estrarre il revolver (che non aveva) la cosa non sarebbe finita troppo bene. Ci si dice però che per la patita violenza, i biciclisti abbiano sporta querela; e noi facciamo voti che una buona lezione insegni anche a certa gente a rispettare i biciclisti".

Ed ancora: "Da alcune sere una nidiata di ragazzi disturba sul pubblico passeggio e i passanti e i velocipedisti che vi si recano un po' a diporto. Questi ragazzi oltre al disturbo che recano coll'ingombrare tutta la parte riservata ai veicoli, si divertono a mettere sulla strada dei grossi ciottoli, e a schernire i biciclisti".

Infine: "Vari altri biciclisti ci muovono reclamo, perché nel vicino paese di S. Marino[90] davanti ad una cascina posta sullo stradone, si trovano sempre due cani i quali sono stati a quanto pare, ammaestrati ad inseguire, e quando riesce loro possibile, anche a morsicare i biciclisti. Vogliamo sperare che il proprietario di quei cani, per evitare qualche incidente spiacevole, vorrà usare d'ora innanzi il riguardo di tenerli, almeno di giorno, legati alla catena".

Ma talvolta l'attentato alla sicurezza dei ciclisti da parte di animali era del tutto casuale ed involontario, e soprattutto in occasione delle corse su strada era necessario vigilare con estrema attenzione per evitare incidenti. È questo il caso di una corsa del settore giovanile svoltasi a Cremona domenica 12 maggio 1895: la giornata era splendida, ma

"qualche intemperanza invece poteva essere commessa da un branco di maiali, che fortunatamente i guardiani riuscirono, col mezzo di benevoli legnate, a cacciare fuor di strada".[91] Tutto è bene quel che finisce bene…

In altre occasioni si finisce invece a gambe levate, come nella corsa Milano-Cremona-Brescia-Milano della quale si parlerà tra poco: "Cominelli, […] a Pizzighettone, fu investito da un maiale; Bozzi, invece, vicino a Brescia, dovette sostenere l'urto di una pecora. Tutti e due andarono a gambe levate, ma risalirono tosto in sella".[92]

3.6. Gare sportive

Le corse su strada, grande passione anche dei Cremonesi, richiedevano una accurata organizzazione per consentirne il regolare svolgimento e per contenere gli spettatori che si accalcavano in folla lungo il percorso.

Per renderci conto dell'interesse che l'attività agonistica suscitava basta seguire gli articoli pubblicati sul giornale locale in occasione della Milano-Cremona-Brescia-Milano, che si sarebbe corsa il 28 aprile 1895: si tratta de "la prima grande corsa velocipedistica su strada nel 1895… indetta dalla Ditta Pirelli & C. libera a tutti i velocipedisti che monteranno pneumatici di sua fabbricazione… Premi: £ 3000[93] in denaro e medaglie".[94] La *Corsa di resistenza* (228 chilometri) è organizzata dalla Società Forza e Coraggio di Milano, che ha raccolto 88 iscrizioni tra i corridori, 20 professionisti e 68 dilettanti; fra questi ultimi vi è anche il cremonese Arturo Nicolini,[95] che corre nella classe A della prima categoria, e «La Provincia» augura "al valente corridore buona fortuna".[96]

Per domenica 28 aprile si prevede quindi un "grande passaggio di corridori fuori di Porta Milano",[97] il loro transito è previsto "dalle 7 alle 7 1/2 all'incirca…[98] pel borgo di porta Milano, faranno la circonvallazione fino a porta Venezia, per prendere poi la strada di Brescia. Il loro treno sarà indiavolato: 30 chilometri all'ora". Le associazioni ciclistiche cremonesi sono mobilitate per "prendere delle misure di precauzione e di sorveglianza", e fra esse è naturalmente molto attiva la Sezione locale del T.C.C.I, il cui Capo Console prof. Cottarelli assume la presidenza di una riunione appositamente indetta in una sala della Camera di Commercio, gentilmente concessa. La riunione ha un taglio operativo, e viene deciso che "per quanto riguarda l'ordine e la sorveglianza fuori di Porta Milano, presteranno servizio" sei Veglianti e dieci Guardie daziarie; "il controllo posto nell'intersecatura della circonvallazione fra Porta Milano e Porta Po,

LA PRIMA
GRANDE CORSA VELOCIPEDISTICA
su strada nel 1895
sarà quella indetta dalla Ditta
PIRELLI & C.
libera a tutti i velocipedisti che
monteranno pneumatici di sua fabbricazione
MILANO - CREMONA - BRESCIA - MILANO
28 Aprile 1895
Premi: £. 3000 in denaro e medaglie

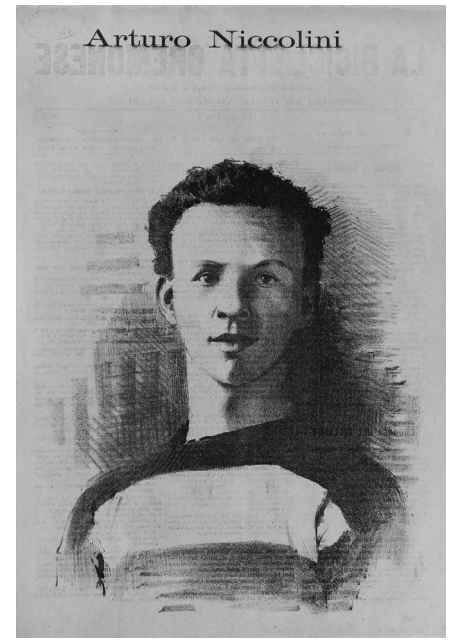
Invito riservato ai velocipedisti con pneumatici Pirelli per la corsa di resistenza Milano-Cremona-Brescia-Milano (Centro documentazione TCI).

dove c'è un casello ferroviario, sarà composto dai signori Citerio [sic] e Tarra, di Milano, Direttori; poi da Cottarelli, Feraboli, Spadini, Nigherzoli, Scotti, Cappellini, Venturini", mentre due sono i delegati alla sorveglianza di Porta Venezia; il resto del tracciato di gara in territorio cremonese viene suddiviso in più tronchi, affidati alla responsabilità di alcuni volontari nominativamente individuati. Vengono scelti anche gli "allenatori" che per alcuni chilometri devono mettersi alla testa del gruppo ed accompagnare i corridori e devono quindi "avere i garretti d'acciaio". I due direttori di gara milanesi, Citterio e Tarra, sono membri assai autorevoli della Sede Centrale del T.C.C.I. (Direttore generale aggiunto il primo, Capo Sezione Comfort il secondo): essendone previsto l'arrivo a Cremona per la sera del sabato, i ciclisti cremonesi d'ambo i sessi[99] sono invitati alle 7 e 1/4 pom. al grande *rendez-vous* organizzato per rendere onore agli illustri rappresentanti dell'Associazione che – *ça va sans dire* – arriveranno in bicicletta da Milano.

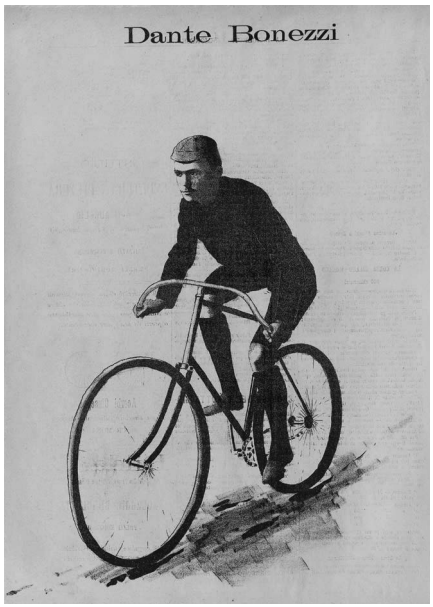
La vigilia della corsa un lungo articolo,[100] oltre a dare minuziose indicazioni sui premi previsti, sulle categorie e classi nei quali sono suddivisi i partecipanti e sui tempi massimi fissati per ciascuna delle tre categorie (variabili da nove ore e mezza a quindici ore e mezza, ma la previsione è che la prima categoria compia il percorso in poco più di sette ore), fornisce l'elenco nominativo degli iscritti precisando per ciascuno la marca della bicicletta che utilizzerà: sono per lo più marche straniere (Adler, Arab, Humber, New Turner, Raleigh, Singer, Universal, …), ma non mancano modelli di produzione italiana (Barbieri, Colombo, Prinetti-Stucchi, …). Segue quindi un breve profilo dei principali corridori.

Fra i primi è il cremonese Arturo Niccolini, detto *Nanà*,[101] che l'anno precedente ha ottenuto il miglior tempo della sua categoria nella Bologna-Milano ed ha dominato il campionato della *Forza e Costanza* di Brescia. E viene citato anche Ernesto Costa,[102] detto *Deslipat*, il glorioso ma sfortunato corridore che abbiamo già incontrato come inventore della "bicicletta a stantuffi". Vengono citati fra i dilettanti altri due corridori cremonesi: Dante Bonezzi, che "ha già fatto buona prova"[103] e Silvio Calderoni, che è invece "alla sua prima corsa".

Ma il più ampio spazio è dedicato a Maria Forzani, iscritta alla terza categoria, quella "riserbata ai dilettanti che hanno compiuto i 35 anni o… pesano più di 85 Kg. e alle signore". Maria Forzani "è la generalessa delle corridrici di strada, per la lunga e onorata carriera… È giovane, di forme tutt'altro che giunoniche, dall'occhio linceo, dal tipo nevrotico". Ha



Il "dilettante" che nel 1894 ottenne il miglior tempo nella corsa Bologna-Milano. Da «La Bicicletta Cremonese» (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).



Altro affermato corridore dilettante cremonese. Da «La Bicicletta Cremonese» (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

iniziato a correre nel 1893, partecipando a corse "di 30, 50, 100, 200 Km. – e in tutte arrivò prima fra le donne e ottima anche fra gli uomini… maturi o di peso enorme". Suo punto di forza sono le salite "allora le gambe e le anche di lei premono furiosamente, spingono con orgasmo, con frenesia i pedali e Maria arriva al culmine soddisfatta per aver fiaccato il sesso forte che la segue, ansimante, trascinando a mano la macchina". Il marito "Luigi Forzani ha della idolatria, del feticismo per la moglie… ciclista: è lui che ne decanta i meriti, che ne sparge ai venti la forma e che zuppifica il prossimo". Quando la moglie dovette rinunciare a prender parte alla corsa Bologna-Milano per "un noioso foruncolo" fiorito "su quelle parti molli della persona di Maria che hanno il maggior contatto colla sella", ai giornalisti che avevano insinuato che si trattasse di una scusa per evitare la sconfitta "il marito – questa è vera passione dell'arte! – propose… di visitare… il posto del foruncolo!". Il tono del redattore vuol essere lievemente ironico, ma appare scopertamente maschilista, maliziosamente allusivo e pesantemente ammiccante.

Dopo questa scivolata di stile, l'articolista riprende un tono professionale e formula le sue previsioni sui vincitori in ogni categoria, previsioni tanto ampie che non potranno non rivelarsi almeno in parte azzeccate, come apprendiamo dal resoconto della corsa che comparve il martedì successivo.[104]

I risultati sono però relegati in una sorta di appendice, perché l'articolista è dichiaratamente interessato a scoprire "qualche cosa di caratteristico" (come il "somaro" che incurante degli addetti alla sorveglianza transita per il traguardo proprio quando era segnalato l'arrivo del primo corridore) e la corsa gli suscita soprattutto "qualche meditazione filosofica".[105] Ci racconta solo, bontà sua, degli applausi raccolti da due dei corridori cremonesi, Bonezzi e Niccolini, al loro passaggio, e della inutile attesa per la Forzani, che "non arrivò, per la sola ragione che non partì. Ebbe paura d'una caduta, e, trattandosi d'una signora, la cosa è più che legittima. Cadere sta bene, ma con prudenza e non nella mota". In effetti "già fino dalla sera precedente la pioggia era caduta in abbondanza e se durante la notte Giove Pluvio venne a miti consigli e chiuse i rubinetti", tuttavia "l'orizzonte era imbronciato, e le strade coperte d'una fanghiglia leggiera sì, ma però sufficiente per impegolare le gomme".

Sono menzionati anche i "diversi soci del Touring, con a capo il Prof. Nigherzolli e il Prof. Cottarelli" impegnati al traguardo con i corridori che da essi "venivano timbrati, elencati e catalogati". La conclusione è seria e professionale ("il controllo di Cremona

fu elogiato da tutti i corridori, pel perfetto funzionamento. La nostra sezione del Touring fece le cose a modo"), ma è preceduta da un'annotazione che vuole, al solito, suscitare il riso: "Molta ilarità quando si seppe che uno, lungo la strada, aveva smarrito la colazione consistente in un cappone cotto. Mangiò in compenso, di volo, delle ova sode, senza troppa precauzione di levarne il guscio; eppoi partì…". Ma d'altra parte – come già abbiamo osservato – questo era lo stile prevalente all'epoca tra i notisti de «La Provincia» per trattare argomenti ritenuti frivoli come quelli connessi allo sport.

3.7. Escursioni e gite

Tre amici partono da Cremona in bicicletta per visitare "una delle parti più belle della Lombardia, la Brianza", raggiungono Bergamo e da qui Lecco, dove pernottano; il giorno successivo si spostano a Como, da dove con un piroscafo raggiungono Bellano, ne visitano l'*orrido*, poi, rimontati in bicicletta, ritornano a Lecco; l'indomani, percorrendo la strada che segue il corso dell'Adda, raggiungono Treviglio e da qui Cremona. Si tratta di un'escursione in bicicletta di tre giorni, della quale oggi si parlerebbe al massimo fra amici, ma nel 1895 rappresenta invece un avvenimento al quale si dà grande spazio sui giornali. E così alla *Escursione ciclistica di tre cremonesi* vennero dedicati due lunghi articoli,[106] preceduti da una prefazione che sostiene la supremazia della bicicletta su ogni altro mezzo di trasporto che si può impiegare per scopi turistici ed elogia con dotte citazioni[107] la grande libertà del "ciclista-*touriste*".

È comunque interessante leggere la cronaca della prima escursione ciclistica del 1895 con un percorso di più di 300 Km: in essa si alternano notizie circa lo stato del fondo stradale e le difficoltà del percorso, notizie storiche sui paesi attraversati e sui loro monumenti, rappresentazioni commosse delle bellezze paesistiche, resoconti di incidenti e cadute, riferimenti a famosi artisti, ritratti di "macchiette" locali, descrizioni delle ville in cui hanno abitato personaggi illustri e di opifici industriali, come "il colossale cotonificio Crespi, sulla sponda dell'Adda – un paese, addirittura, con principesca dimora del proprietario e case operaie che sono palazzi".

L'autore non dimentica però di essere giornalista professionista e, raggiunta Soncino, raccoglie subito "le notizie elettorali. I moderati stretti in lega coi cattolici hanno trionfato. Ebbi subito la visione della faccia allegra degli amici della Provincia! Che il buon seme fruttifichi?!". Arrivato a Pontida appare infastidito dall'enfatizzazione che

i locali pongono nel ricordare "la parte del convegno di Pontida nella Lega Lombarda, del quale anche i viventi sembrano attribuirsene la gloria", ma i suoi tentativi di ridimensionare il ruolo di Pontida nel processo storico che diede vita all'alleanza fra i Comuni lombardi si scontrano con l'orgoglio dei Pontidesi, che ricordano "in tutti i più minuti particolari il convegno del 7 aprile 1167, così che vi sanno dire in qual punto della chiesa sedevano i vari delegati delle città lombarde: si direbbe che qualcuno di Pontida sia sopravvissuto alla notte storica".

Ma torniamo alla bicicletta ed al cicloturismo: a Lecco l'autore ed i suoi amici alloggiano "alla «Croce di Malta», un ottimo albergo, che fa servizio per il Touring C.C.I., servizio lodevole veramente"; in questo albergo avviene l'incontro con "un bel tipo lecchese – un barbiere diventato per forte passione del ciclismo… pulitore specialista di biciclette. Si lamenta che dei giovani abbandonino professioni e studi per la gloria della pista; il barbiere di Lecco, più modesto, ma sempre per la strana suggestione del ciclo, trascura la professione di Figaro, in cui s'è fatto un nome, per pulire biciclette. E nel nuovo mestiere ha già acquistato fama. La bicicletta, consegnata imbrattata di fango e di polvere, dopo un'ora di cure assidue, amorose, esce dalle mani e dai suoi stracci pulita, lucente - uno specchio. Il barbiere… malgrè lui, non conosce altra passione che la bicicletta. Quando si presenta un cliente per farsi radere, lo fa attendere delle ore, perché ha biciclette da pulire, o una corsa da fare a Colico, a Como, a Bergamo".

La diffusione del cicloturismo poggia però, più che sull'iniziativa privata, sull'attività organizzata dal T.C.C.I.

La Sezione cremonese non riposa certo sugli allori della pionieristica passeggiata Cremona-Piacenza-Cremona: oltre ad inviare una sua rappresentanza alla famosa escursione Milano-Roma organizzata nel mese di maggio dalla Sede centrale, è attivissima per tutto l'anno 1895 nella realizzazione di numerose altre gite, effettuate con il ritmo di almeno una al mese; la Sezione dà prova di essere in grado di affrontare con successo i problemi organizzativi posti da gite che durano più di un giorno, e dimostra notevole fantasia organizzando gite notturne e progettando, addirittura, un *raid* ciclistico invernale sul Po ghiacciato…

La "passeggiata" ciclistica sul lago di Garda, prevista per sabato 11 e domenica 12 maggio 1895, viene annunciata sul giornale qualche giorno prima:[108] la partenza è prevista per "sabato dopo mezzogiorno, in due gruppi, che partiranno con due ore circa

Invito ad usare il tandem Singer. Dalla «Rivista Mensile» (Centro documentazione TCI).

di intervallo" e si raggiungerà Desenzano, dove si pernotterà; il giorno successivo si salirà lungo la sponda bresciana del Garda fino a Salò, da qui, attraverso Tormini, si raggiungerà Brescia, dove chi lo desidera potrà assistere alle "corse su pista bandite dal Club Victoria", per tornare poi a Cremona.

Notizie sulla "riuscitissima" gita (la quarta organizzata da Cremona) si possono leggere sulla «Rivista Mensile»:[109] "… vi presero parte una trentina di Soci, accompagnati da tutto il Corpo Consolare della provincia di Cremona, e scortati da un meccanico. Partiti da Cremona, sabato 11 corrente nel pomeriggio, hanno compiuto in quel giorno 72 chilometri pernottando a Desenzano (via Ostiano-Montichiari). Domenica 12 ritornarono a Cremona (chilometri 95) passando per Salò e Brescia. Serviti discretamente a Desenzano (Albergo delle Due Colombe) lo furono invece in modo lodevole a Brescia (Ristorante Rebuffoni), e fu qui che vennero ricevuti in modo encomiabile dal Console di Brescia, signor Avv. Pedrotti, in unione a molti Soci delle Sezioni Bresciane del T.C.C.I.. Fra questi il Socio signor Sandrini che volle gentilmente tutta la Sezione Cremonese alla sua villa, offrendo loro un ricevimento sontuoso".

Il periodo estivo ed il caldo soffocante che impera sulla pianura padana possono apparire un ostacolo insuperabile per le attività ciclistiche, ma se si ha un po' di fantasia si può sfruttare il fresco della notte…

E così sul giornale locale[110] appare un annuncio del vice-Console del Touring che invita tutti i soci ad una passeggiata ciclistica notturna a Casalbuttano per lunedì 5 agosto: il ritrovo è fissato sul piazzale di Porta Milano per le ore 19.45, in modo da poter partire puntuali alle ore 20. Si raccomanda vivamente ai soci "di essere provvisti di freno e di fanale desiderando che siano evitate possibili contestazioni con gli Agenti dell'Autorità pubblica".

E se la prevista[111] gita di chiusura dell'attività del 1895 non si può svolgere a causa del maltempo e delle condizioni del fondo stradale ("La ghiaia, il pantano, la nebbia, la tormenta ed oggi la neve, hanno ognora impedito la tanto agognata, ultima, decisiva pedalata pel 1895, la quale rimane a tutt'oggi sospesa"),[112] il corpo consolare cremonese, con un autentico colpo di genio, si inventa una traversata ciclistica del Po ghiacciato, un *ardito cimento* che la rivista specializzata «La bicicletta» edita a Milano definisce "un vero avvenimento ciclistico mondiale", giudizio certamente enfatico, che però riempie d'orgoglio il giornale locale che riporta la notizia.[113] Il giorno della merla "si passerà il

La Singer si fa pubblicità con i suoi clienti più illustri. Dalla «Rivista Mensile» (Centro documentazione TCI).

Biciclette e calzature di importazione.
Dalla «Rivista Mensile»
(Centro documentazione TCI).

Po sul ghiaccio – come vuole la tradizione – e si andrà a bere il vino bianco in Olza.[114] Ogni macchina sarà provvista di gomme antisdrucciolevoli, fabbrica cremonese; ed ogni ciclista d'un apparecchio di salvataggio Boyton pel caso di un crac. Tanto alla partenza quanto all'arrivo, gran trattamento di *punc* bollenti al Caffè Soresini, offerti dal Presidente".

Dell'ardimentosa impresa già si favoleggia ancor prima di compierla: "… stimolati dall'emulazione, anche molti esperti pattinatori e pattinatrici, prenderanno parte alla gita, – e le ghiacciate onde di babbo Eridano fremeranno in quel giorno per riflesso di misteriose carole",[115] ma per prepararsi al cimento i coraggiosi affronteranno per ora un'altra prova, diversamente impegnativa: "all'Albergo del Cappello, i nostri ciclisti pedaleranno… coi piedi sotto la tavola.[116]

È l'ultima corsa di resistenza dell'anno. Vi sono cinque portate ed altrettante qualità di vino, oltre i liquori, il caffè, lo zucchero e i zabaioni. Tempo massimo un'ora, con diritto di tornare due e anche tre volte su ogni piatto".

3.8. Il banchetto di chiusura dell'annata ciclistica 1895

E sarà proprio la descrizione della cena del 7 dicembre[117] – che chiuse in allegria l'anno 1895 così impegnativo ma così ricco di risultati per la Sezione cremonese del T.C.C.I. – a preparare un sorridente finale a queste note. Nella accogliente sala dell'Albergo del Cappello – del quale è proprietario Rodolfo Petrolini, uno dei primi cremonesi soci del Touring[118] – sono raccolti "24 commensali, una luce bianca e calma, un tepore da serra, che metteva i brividi

pensando alla merla[119]… Le tavole disposte a ferro di cavallo con grande leggiadria di fiori […] e di dolci, davano un tono di singolare amabilità all'ambiente, che invitava, coi vari profumi sparsi nell'aria, a mangiare, anzi a fare dei prodigi mangiando"; il corpo consolare siede al centro, dove starebbe la Giunta in consiglio comunale, ed i soci sono disposti a destra ed a sinistra.

Iniziano ad arrivare le prime portate ed il banchetto è descritto come se si trattasse di una corsa ciclistica: l'avvio è lento, come richiede una gara così impegnativa, ma "la volata incominciò con le faraone. Fu poi un crescendo inquietante, un pêle-mêle[120] vertiginoso. Emozionante il match Ferrari-Montaldi" (si tratta di una sfida gastronomica fra due soci, preannunciata sulle colonne del giornale qualche giorno prima) ma "i due competitori giunsero al traguardo ruota a ruota fra un subisso di applausi". Stappato lo *champagne* il Capo Console, fino a quel momento muto come un pesce (per ben tre volte si era servito della trota in salsa), interviene "parlando… dei pali indicatori. L'argomento, ciclisticamente, è vitale; ma il momento non era opportuno, essendo i pretoriani in mezza rivolta. Per poco non lo impalarono".

Nonostante l'atmosfera sia molto allegra ed effervescente, "prima di sciogliersi, per andare nel vortice delle danze, con idea felicissima, i commensali gettarono la pietra fondamentale di un'opera di beneficenza", e venne assunta l'iniziativa di organizzare per il Carnevale una festa di beneficenza a favore degli Asili Infantili.

Ecco, nel desueto stile burocratico usato all'epoca per i documenti ufficiali, l'ordine del giorno che fu votato quella sera: "I soci di Cremona del T.C.C.I., riuniti a banchetto per la chiusura dell'annata ciclistica 1895, avvisando ai bisogni di aiuto della pia istituzione degli Asili Infantili per la maggior espansione data a questa insigne beneficenza, – caldeggiano l'idea di una festa a vantaggio degli Asili stessi nel prossimo carnevale, invocando il concorso delle consorelle Società sportive nel pensiero che l'opera di tutte porti una nota nuova, interessante ed efficace alla miglior riuscita del divertimento; – e sicuri che l'Amministrazione degli Asili accoglierà di lieto animo la proposta, fin d'ora danno affidamento di concorrere coll'opera loro e con ogni mezzo al buon esito della filantropica idea".

Si chiuse così in allegria, ma con attenzione – sia pur "carnevalizia" – anche ai problemi sociali della città, il primo, fecondo anno di attività della Sezione cremonese del T.C.C.I..

4. Epilogo

Il prologo con cui iniziano queste note richiede, per amore di simmetria, che si concludano con un epilogo. E, in effetti, una curiosità è rimasta: che sorte ha avuto l'ardimentosa traversata del Po ghiacciato? I numerosi numeri de «La Provincia» del gennaio e del febbraio1896, sfogliati con attenzione alla ricerca della cronaca dell'avvenimento di cui tanto si era favoleggiato, non forniscono alcuna risposta diretta, ma solo qualche indizio; l'inverno 1895-1896 sembra essere stato insolitamente mite ed in diversi numeri di gennaio del giornale locale si trovano ripetute considerazioni sulla temperie inusitata per la stagione: il tempo si è mantenuto splendido, soleggiato ed asciutto… Ai primi di febbraio[121] si legge addirittura che sembra già arrivata la primavera.

Sembra potersene concludere che orsi polari e pinguini quell'anno se ne stessero ben lontani dal Po che, invece di trasformarsi in una casalinga succursale della banchisa artica, continuò a scorrere maestoso entro i suoi argini. L'eroica gita non si fece, dunque.[122] Tutto si esaurì nel gran parlare che se ne fece a dicembre e nel curare l'organizzazione della traversata ed i suoi particolari tecnici, come le gomme "antisdrucciolevoli", studiate e costruite per l'occasione a Cremona, ed il mirabolante "apparecchio di salvataggio Boyton" del quale ogni ciclista sarebbe stato munito durante l'ardimentoso attraversamento.

Molto rumore per nulla, quindi, ma non si può certo fare carico alla Sezione Cremonese del T.C.C.I. di un inadempimento determinato solo da un inconsueto andamento meteorologico.

Un'altra solenne promessa di fine anno venne invece mantenuta: la festa di beneficenza a vantaggio degli Asili Infantili, della quale i soci cremonesi del T.C.C.I. si erano impegnati a farsi promotori, si svolse regolarmente il 30 gennaio 1896, con vastissima partecipazione della cittadinanza ed il sostegno di numerose società sportive ed istituzioni non solo cittadine.

10 Centesimi

Supplemento straordinario

LA BICICLETTA

Per gli Asili Infantili di Cremona

Il Touring Club

(Sezione di Cremona)

e la festa di beneficenza a favore degli Asili infantili

La "Bicicletta,, a Roma

Ciclismo femminile.

Numero speciale de «La Bicicletta» in occasione della festa di beneficenza organizzata dalla sezione cremonese del TCCI a favore degli asili infantili della città. (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Quasi ogni giorno del mese di gennaio su «La Provincia» si registrano offerte per la festa e per gli Asili, sia in denaro che in natura: un Enrico Spotti offre una bottiglia di marsala, ed anche questa offerta viene registrata e resa pubblica senza che nessuno se ne meravigli: numerose furono infatti le donazioni di vini e liquori e di generi alimentari (600 pani, 1.500 Kg di zucchero, torroni, lingue salmistrate, …). La Società Cooperativa Filarmonica, che lo ha in gestione, concede gratuitamente il Teatro della Concordia - A. Ponchielli, mentre la Giunta Municipale mette a disposizione per accompagnare le danze il Corpo di Musica cittadino; molti palchettisti del Ponchielli aprono al pubblico i loro palchi per la sera della festa.

Viene costituito un Comitato organizzatore – del quale fa parte insieme ad altri l'intiero Corpo consolare cremonese del T.C.C.I – e ne è designato Segretario il vice-console Spadini.

In tanto fervore benefico qualcuno si ricorda anche delle maestre degli asili. Va bene pensare ai poveri bimbi – si dice in un articolo pubblicato sul giornale locale[123] – ma bisognerebbe anche migliorare il trattamento vergognoso riservato alle insegnanti: lavorano ben 10 ore al giorno, in luogo delle 6 previste per le maestre comunali, e percepiscono una retribuzione giornaliera di sole £ 1,50 … Ma l'appello sembra non avere alcun seguito.

Continuano a pervenire invece contributi per la festa, e non solo da Cremona: la Direzione generale di Milano del T.C.C.I. offre l'elegante *Carnet* del ballo, "disegnato dal valente pittore Osvaldo Ballerin, redattore artistico della Bicicletta di Milano, … opera finissima… stampato dal rinomato stabilimento Coen"; anche «La Bicicletta» di Milano è direttamente coinvolta ("offrì 1000 copie di un numero espressamente dedicato agli Asili infantili di Cremona") e danno gratuitamente una mano per gli allestimenti alcune ditte di Milano operanti nel campo della scenografia e dell'attrezzistica teatrale: fra esse si distingue la Figini (il cui proprietario è "abilissimo meccanico in fatto di ciclismo", oltre che inventore) che realizza "una gran palla, rappresentante il globo terracqueo, colla diva, imperante bicicletta" posta sul palcoscenico, sotto a festoni verdi dai quali pende anche "il timone d'una lancia dei nostri canottieri", insieme ad altri emblemi sportivi "guantoni, maschere, fioretti, remo, bandiere, carabine, alpenstok…". Si tratta dei simboli delle società sportive cremonesi,[124] del resto tutte presenti ed attivamente operanti per la buona riuscita della festa: lo apprendiamo, al solito, dal giornale locale

che stampa su tre colonne una dettagliatissima e particolareggiata cronaca de *La festa da ballo al Ponchielli*.[125]

L'interno del teatro è sontuosamente illuminato dalla nuovissima "luce elettrica, doviziosamente sparsa dappertutto" (con una "forza complessiva di quattromila candele", calcola il cronista); per dissetare e sfamare i cremonesi impegnati nelle danze sono stati allestiti una *buvette* ("dove si vendevano conserve, liquori, bibite varie ed acqua di tutto cedro") ed uno *chalet*, ad opera dei canottieri: ma il pezzo forte era rappresentato da un rifugio alpino (allestito dal CAI in una scenografia che rievocava un lago alpestre e le cime del Gran Paradiso), dove era possibile ristorarsi con vini e *champagne*, ed acquistare a prezzo fisso piatti freddi a base di salumi, *pâtés*, pollo, tacchino, *sandwich*, *roast-beef*, frutta, dolci…

Tutta la Cremona che conta è presente: gli uomini in abito da società (il più diffuso è il *frac*, ma compare ancora qualche antiquato *palmeston* e fa già la sua apparizione il moderno *smoking*, anche se il cronista mondano arriccia il naso: questo vestito "non è né carne né pesce. Non è una giacca, non un abito di società: non è bello, né elegante, è una scappatoia, non ha significato…"), le signore e signorine, puntigliosamente elencate, sfoggiano eleganti *toilettes*, sommariamente descritte accanto al cognome della gentile dama ("velluto «eminence» con maniche di «moire»; «nuageuse» gialla con corsetto di broccato «riche lillas» guarnito di finissima blonda; velluto granata con corsetto broccato e brillanti; velluto nero con pizzi e strascico; garza bianca seta con giustacuore di broccato a ricami e ricca guarnizione di gerani rossi e rosa; …").

La festa è animatissima: "alle 21 ½ si ballava già e con un certo slancio", e le danze proseguono in allegria per tutta la notte, con una sola interruzione: "verso mezzanotte, mentr'era annunciato un valzer, di botto la musica suona la Marcia Reale… si arguisce che è giunta qualche buona novella dall'Africa". In quegli stessi giorni c'è infatti grande attesa per un'impresa coloniale africana da poco iniziata: "è confermata la marcia di tutto l'esercito Eritreo, sotto il comando supremo del generale Baratieri, su Adua", si legge su «La Provincia» del 1° febbraio, nella colonna a fianco di quelle dedicate alla cronaca della festa al Ponchielli. I due nomi affiancati "Baratieri" ed "Adua" erano allora espressione di un orgoglio nazionale che aspirava ad ottenere, come le altre grandi nazioni europee, un impero coloniale; gli stessi due nomi sono oggi invece indissolubilmente legati alla tragedia di migliaia e migliaia di morti che sarebbe maturata di lì a poco, in una sconfitta

Una giovane donna in bicicletta sfida con fresca allegria il giudizio irridente e negativo di molti "perbenisti" del tempo.
Disegno di Osvaldo Ballerin, redattore artistico de «La Bicicletta» di Milano (Biblioteca Statale di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

cocente che non bastò peraltro a tenere l'Italia lontana da altre inutili guerre di conquista.

Ma queste considerazioni ci portano lontano dal nostro tema, e torniamo dunque a Cremona, alla bicicletta ed alla Sezione cremonese del T.C.C.I., che è da presumere abbia continuato con impegno anche per il resto del 1896 e per gli anni a venire nella sua attività, meritandosi l'apprezzamento della Sede Centrale dell'Associazione. Per il 1896 ne siamo certi. Ecco, infatti, il consuntivo approvato in un'altra sede conviviale (il banchetto di chiusura dell'annata ciclistica era evidentemente entrato a far parte delle tradizioni della Sezione di Cremona) pubblicato sulla «Rivista» del Sodalizio:

"Riuniti in Assemblea la sera del 6 dicembre, i soci del T.C.C.I., sezione di Cremona, approvarono unanimi il resoconto economico per l'annata 1896 e la relazione morale data dal Capo Console prof. Cottarelli.

Dal resoconto risulta che i soci della Sezione sono attualmente 118 e che la rimanenza attiva è di £ 93,63.

Ne seguì un banchetto, cui presero parte ben 30 soci, acclamando tutti al Touring e brindando al benemerito Luigi Vittorio Bertarelli.

La sezione di Cremona procede ordinatamente in modo veramente famigliare, e ne fa fede il resoconto morale del Capo Console.

Ciò torna caro alla Direzione Generale, la quale esprime al benemerito Consolato di Cremona le proprie congratulazioni, ben persuasa che questi raddoppierà sempre più di zelo, pel maggiore sviluppo dell'Istituzione."[126]

NOTE

[1] «La Provincia - Corriere di Cremona», 16 marzo 1895, che in seguito verrà generalmente indicato come «La Provincia»; nelle citazioni ricavate da essa o da altre pubblicazioni dell'epoca si sono mantenute inalterate sia la punteggiatura originale, ancorché talvolta appaia bizzarra, sia la grafia dei cognomi, anche quando risulta errata.

[2] «La Provincia», 23 marzo 1895. In una "comunicazione" pubblicata a pag. 43 della «Rivista Mensile» del T.C.C.I, n. 3 del marzo 1895, viene fornita notizia della "prima escursione ciclistica" della sezione cremonese, ma con dati divergenti da quelli riportati nel giornale locale: la sua effettuazione è retrodatata alla domenica successiva, e cioè al 31 marzo, ed il percorso diviene di 65 km., essendo segnalato il passaggio anche per Codogno. Non siamo in grado di stabilire quale delle due versioni sia esatta, ma propenderemmo per quella de «La Provincia» più vicina per tempi e per luogo all'avvenimento. Infine nella Prefazione di Federico Johnson a *L'Italia e il Touring negli scritti di L.V. Bertarelli*, Milano 1927, alla pag. XI si legge: "… nel marzo 1895 il Consolato di Cremona indisse la prima escursione ciclistica di divertimento e propaganda, con un passo minimo di dieci e massimo di quindici chilometri all'ora".

[3] I soci del T.C.C.I. erano allora a Cremona in numero di cinquanta, circa la metà dei quali secondo «La Provincia» avrebbe partecipato alla gita; ma è da presumere che ai soci si fosse unito anche qualche simpatizzante; le gite sociali avevano, del resto, dichiarati scopi di promozione e di proselitismo.

[4] Il distintivo sociale (*il Tricolore italiano incluso in una ruota di ciclo*) era stato scelto il 27 dicembre 1894 e, salvo lievi modifiche, è quello ancor oggi in uso; nei primi anni dell'Associazione i soci potevano acquistare anche una nappina tricolore, da applicare alla bicicletta, nappina che fu più tardi sostituita da un guidoncino [notizie desunte da *I sessant'anni del Touring club italiano (1894-1954)*, a cura di Giuseppe Vota, Milano 1954, p. 61]. Nella già citata *comunicazione* pubblicata a pag. 43 del 3° numero della «Rivista Mensile» del marzo 1895 si legge che in occasione della prima gita "saranno inaugurate in corpo le nappine sociali". In altra parte dello stesso numero della Rivista si dice che le "nappine" erano state realizzate dalla ditta Giuseppe Faliva, ed erano in vendita a cent. 30; i distintivi erano invece realizzati, da un nuovo conio in acciaio offerto in dono da F. Johnson, nello stabilimento di Italo De Bernardi, ed erano in vendita a £1; tanto i distintivi quanto le nappine erano facoltativi.

[5] *Magiostrina* era il nome usato in Lombardia per designare il cappello di paglia a tesa rigida, con bassa cupola dura e piatta, contornata da un alto nastro nero, meglio noto nel resto dell'Italia col nome di *paglietta*; deriva da *magiostra* = fragola, perché tale copricapo era portato a Milano dai venditori ambulanti di fragole che stagionalmente giravano per le vie reclamizzando a gran voce la loro merce "magiostre, le belle magiostre".

[6] Il ponte fu inaugurato nel 1892, e per l'occasione vennero organizzati grandi festeggiamenti e speciali manifestazioni sportive: fra esse anche gare ciclistiche di velocità su distanze brevi (2.000 e 3.200 mt.); cfr. Luciano Dacquati, *1891-1981 novant'anni in bicicletta. Storia del Club ciclistico cremonese 1891*, ed. Lo sport cremonese, Cremona 1981, p. 16.

[7] Gli altri Consolati erano quelli di Venezia, Verona e Genova (cfr. *I sessant'anni del TCI (1894-1954)*, op. cit., p. 62).

[8] Cfr. Carla Bertinelli Spotti, *Il Filo si racconta – Cronaca di vita sociale*, in *Il Filo - Società Filodrammatica Cremonese 1801-2001*, Cremona 2001, pp. 96-97; vengono richiamati due articoli pubblicati su «La Provincia» il 19 ed il 23 settembre 1896.

[9] Probabilmente una traduzione maccheronica di *boulevard*.

[10] Il balletto del coreografo Luigi Manzotti con musiche di Romualdo Marenco fu rappresentato per la prima

volta alla Scala nel 1881, ove ottenne un grandissimo successo; fu più volte replicato e le sue arie divennero molto popolari.

[11] L'articolo, non firmato, è pubblicato sul numero del 29-30 settembre 1895.

[12] Dopo sporadiche apparizioni di veicoli sperimentali costruiti in Italia (landò a vapore, tricicli con motore a scoppio) e dei più diffusi ed affidabili modelli di fabbricazione straniera, la prima automobile a quattro ruote italiana, costruita in modo artigianale, è la *Wagonette* del 1895; le prime fabbriche industriali sorgono a partire dal 1899 (Fiat e Bernardi); il primo Automobile Club d'Italia è quello costituito a Torino nel 1898; lo stesso Touring club si aprirà al turismo automobilistico nel 1901, costituendo nell'ambito della sua organizzazione una specifica Sezione. L'uso dell'automobile si diffonde rapidamente, ma dati i costi elevati ne possono disporre solo le famiglie più ricche. Interessanti indicazioni sulla diffusione delle biciclette e delle automobili nella società borghese dell'Italia del primo Novecento si possono ricavare da *Il giornalino di Gian Burrasca* (pubblicato a puntate a partire dal febbraio del 1907), che di quella società fornisce un divertente ma preciso quadro: mentre la bicicletta rappresenta un dono al quale un ragazzino borghese può legittimamente aspirare (ma le continue marachelle di Gian Burrasca gli impediranno di ottenerlo), dell'automobile può disporre solo il ricco e potente zio (commendatore, ex sindaco ed "amico di tutte le persone più altolocate") di un compagno di scuola di Giannino Stoppani (sull'automobile, sottratta allo *scioffèr* che l'aveva lasciata incustodita, scorazzeranno i due ragazzini totalmente inesperti della guida, seminando il panico nelle campagne prima di andarsi a schiantare contro il muro di una casa). Quanto ai problemi di costo, il citato articolo de «La Provincia» fornisce i prezzi di listino delle automobili *Benz*, un esemplare delle quali era transitato per Cremona: essi variano da £ 3.500 per la vettura a due posti (un'utilitaria dell'epoca) alle £ 7.000 per una vettura *vis-à-vis* a quattro posti (£ 7.500 per una più lussuosa *Phalton*); la spesa per il carburante è indicata in 3 o 4 centesimi al chilometro. Una bicicletta da turismo costava invece intorno alle 300 £ (sul problema dei costi della bicicletta a fine Ottocento vedi successivo paragrafo 3.3).

[13] Queste notizie, e le altre che seguono, sono desunte dall'interessante ed approfondito studio di Daniele Bardelli, *Milan dis e Milan fa: il "mondo nuovo", la società milanese e la nascita del Touring Club Italiano*, in «Archivio storico lombardo - Giornale della Società storica lombarda», anno CXXVIII, pp. 247-309. Si è utilizzato anche il II capitolo (*I cinque anni del T.C.C.I. : 1894-1899*) del già citato volume *I sessant'anni del Touring club italiano (1894-1954)*, a cura di Giuseppe Vota.

[14] Dall'articolo *Il nostro programma*, pubblicato da Augusto Guido Bianchi su «Il Ciclo» del 4 ottobre 1893; gli stralci dell'articolo qui riportati sono desunti dal citato studio di D. Bardelli.

[15] Cfr. G. Vota, op. cit., pagg. 45-47 e D. Bardelli, op. cit., pagg. 271-277 .

[16] Joseph e Elizabeth Pennell, *L'Italia in velocipede*, trad. di Simonetta Neri ed intr. di Attilio Brilli, ed. Sellerio, Palermo 2002. Il *tour* italiano era stato preceduto da una prova generale effettuata fra Londra e Canterbury (della quale dà testimonianza *A Canterbury Pilgrimage*, pubblicato nel 1885); molti anni dopo, abbandonato il triciclo per una più moderna bicicletta, i coniugi Pennell ripresero i loro vagabondaggi: *Over the Alps on a Bicycle* (1898).

[17] *L'Italia in velocipede* cit., pp. 194-196.

[18] È significativa a questo riguardo la decisione allora adottata di non prevedere la carica di *presidente*, ma solo quella di *direttore generale*; cfr. D. Bardelli, op. cit., p. 270.

[19] Art. 26 del primo Statuto del T.C.C.I.

[20] G. Vota, op. cit., p. 62.

[21] Cremona ed il 1895 sono appunto, vale la pena di ricordarlo, i riferimenti "autoimposti" a questo lavoro di ricerca.

[22] Queste notizie sono state desunte da un articolo di A.C.Marelli, Capo Sezione Comfort, pubblicato su la «Rivista Mensile» dell'agosto 1896 (pp. 152-155), in cui fa il punto sull'attività svolta.

[23] Viene precisato che la "pensione" comprendeva l'alloggio, la colazione ed il pranzo; la "colazione" era composta da zuppa, un piatto di carne, mezzo litro di vino e dessert, mentre il "pranzo" comprendeva minestra, due piatti, mezzo litro di vino e dessert.

[24] Questi due locali "storici" amplieranno, qualche anno più tardi, la gamma dei servizi offerti ai soci del Touring: nell'Annuario per il 1900, a pag. 123, si precisa che l'*Albergo Cappello e Italia* ed il *Caffè Soresini* sono forniti di camera oscura per fotografi e di rimessa per automobili. Nelle stesse pagine si segnala un servizio di Bagni pubblici offerto dall'ospedale Ugolani Dati (docce £ 0,70, bagni £ 1).

[25] La Guida del giugno 1895, alle pp. 160-161, ne segnala ben 9 a Cremona, in genere appoggiati a punti di rappresentanza e vendita delle più note marche di biciclette, e 2, quasi sempre "fabbri", in ognuna delle altre località.

[26] Pubblicato su «La bicicletta cremonese» n. 3 del 24 giugno 1894. Di questa rivista si parlerà diffusamente nel successivo paragrafo 3.

[27] Uno dei padri, insieme a Federico Johnson, del T.C.C.I.

[28] G. Vota, op. cit., p. 62.

[29] Supplemento alla «Rivista mensile» n. 9 – settembre 1895, a cura della Sezione Strade; l'itinerario è corredato da cartografia e profilo altimetrico.

[30] Le indicazioni vennero rapidamente estese anche agli automobilisti, tenendo conto delle loro specifiche esigenze, assai prima dell'istituzione nell'ambito del T.C.C.I. di una specifica Sezione (avvenuta, come si è detto, nel 1901).

[31] Tale azione aveva particolare efficacia nei non rari casi in cui soci del T.C.C.I. occupavano posizioni di responsabilità negli uffici pubblici competenti: è questo il caso dell'ing. Francesco Frazzi, vice Console del T.C.C.I. a Cremona, che era capo dell'Ufficio tecnico della Provincia di Cremona; un suo scritto tecnico in materia di manutenzione stradale fu pubblicato nella «Rivista Mensile» dell'aprile 1896; lo riporta G. Vota, op. cit., p. 95.

[32] «Rivista Mensile» n. 12, del dicembre 1895 , pagg. 195-196.

[33] Il testo della delibera venne pubblicato al termine del già citato articolo sui *Pali indicatori*.

[34] La proposta era partita dal Capo Console per Roma, che l'aveva presentata ad una seduta consigliare ove venne approvata. Cfr. G. Vota, op. cit., p. 51, da dove si sono attinte anche le altre notizie qui riportate sull'argomento.

[35] L'elenco dei Medicamenti e le norme per il loro impiego vennero stampati nella Guida, alle pagg. 14 e 15.

[36] Oltre al movimentato inseguimento dei vigili urbani romani tra via del Corso e Piazza di Spagna, qui riprodotto al paragrafo 2.2., i Pennell si imbatterono in un analogo assurdo divieto al loro ingresso in Siena; cfr. J. e E. Pennell, op. cit. pp. 62-63.

[37] «La Provincia» 11 gennaio 1895.

[38] Cfr. G. Vota, op. cit., pp. 51-52.

[39] Come precedentemente indicato, alla nota n. 12, in un'inserzione pubblicitaria pubblicata sul numero 3 del marzo 1985 della «Rivista Mensile», una bicicletta di fabbricazione italiana era offerta in vendita a £ 300.

[40] Dopo quella del 24 marzo a Piacenza, che "ruppe il ghiaccio", il Consolato Cremonese organizzò, come vedremo, numerose altre escursioni ciclistiche, e concluse il primo anno di attività con il progetto di una ardimentosa pedalata sul Po ghiacciato.

[41] «Rivista Mensile» n. 6, giugno 1895, pagg. 90-91

[42] Nel numero del 7 dicembre 1895 compare un articolo dal titolo *S.M. la Regina in bicicletta*, ripreso dalla «Illustrazione ciclistica».

[43] Il quotidiano cremonese, ancor oggi in edicola, ha avuto origine dalla settecentesca «Gazzetta» – cui diede vita nel 1780 il libraio-tipografo-editore-memorialista ma, soprattutto, "patriota" Lorenzo Manini (Cremona 1757-1821) – che sospese le sue pubblicazioni nel 1816; l'eredità della gazzetta venne raccolta nel 1838 da un nuovo foglio di informazione, la «Gazzetta della provincia di Cremona», che nel 1850 mutò la testata in «Gazzetta di Cremona» e cessò le pubblicazioni il 25 giugno 1859; pochi giorni dopo apparve «Il Corriere cremonese», bisettimanale fondato dal medico e giornalista Fulvio Cazzaniga (Cremona 1816-1893) che lo diresse fino al 1879, anno nel quale gli subentrò un altro direttore ed il giornale divenne «Corriere di Cremona»; nel 1883 il giornale assunse infine il nome di «La Provincia», che cessò di esistere nel 1923. Dopo varie vicissitudini durante il regime fascista e dopo la Liberazione, il quotidiano di Cremona nel settembre del 1948 assunse nuovamente l'antico nome di «La Provincia». Nel 1895 «La Provincia - Corriere di Cremona» usciva tutti i giorni ad eccezione del lunedì, ed il numero domenicale veniva pubblicato con due date, comparendo anche quella del lunedì.

[44] Per notizie sul *Veloce Club Cremona* e sulle attività ciclistiche cremonesi di fine Ottocento cfr. Luciano Dacquati, op. cit., Cremona 1981.

[45] Come si leggeva in un'inserzione pubblicitaria che compare su tutti i numeri de «La Bicicletta cremonese».

[46] Così afferma un articolo pubblicato nella colonna *Cronaca del ciclismo* su «La Bicicletta cremonese» n. 3, del 24 giugno 1894.

[47] Conservato presso la Biblioteca Statale di Cremona insieme ai 6 numeri successivi, cuciti in un faldone miscellaneo con altri opuscoli e giornaletti di fine Ottocento. Dei numeri successivi al settimo non c'è traccia, ma la pubblicazione deve essere continuata, dato che nel n. 7 era annunciato che la rivista anziché uscire la domenica sarebbe uscita il martedì, per poter essere in grado di dare complete notizie sui risultati delle gare ciclistiche che normalmente si svolgevano la domenica.

[48] Fra essi vale la pena di ricordare la cronaca di uno spettacolo di beneficenza a favore dell'Ospedale dei bambini, svoltosi il 9 giugno 1894: si trattava di una *Mandolinata*. I mandolinisti di Cremona – che di lì a poco costituiranno un complesso diretto dal Maestro Poli, poi trasformatosi in Circolo che confluirà in una specifica Sezione del Teatro Filodrammatico – diverranno famosi in Italia, vincendo numerosi concorsi nazionali, e si esibiranno con successo anche all'estero. Cfr. Carla Milanesi, *Il piacere della musica – La Sezione Mandolinistica*, in *Il Filo - Società Filodrammatica Cremonese – 1801-2001*, a cura di Carla Bertinelli Spotti, Cremona 2001, pp. 515-536.

[49] Professore presso l'Istituto Tecnico, esercitò quindi l'avvocatura; era nato a Vescovato (CR) nel 1863 e si era trasferito a Cremona nel 1890, in occasione del matrimonio dal quale ebbe tre figli.

[50] Anch'egli professore all'Istituto Tecnico, era nato ad Iseo (BS) nel 1864 e si era trasferito a Cremona nel 1893; lasciò la città nel 1906, trasferendosi a Sassari.

[51] «Rivista Mensile» n. 1, gennaio 1895, p. 9.

[52] «Rivista Mensile» n. 2, febbraio 1895, p. 25.

[53] «Rivista Mensile» n. 3, marzo 1895, pp. 42-43.

[54] Il Caffè Soresini sorgeva in Piazza Roma, di fianco ai Giardini pubblici; venne demolito nel 1934 in occasione dei radicali interventi di ristrutturazione urbanistica ed edilizia operati nel centro urbano; al suo posto sorge ora la Galleria già XXIII marzo ed ora XXV Aprile (chissà come si chiamerà in futuro, dopo essere passata dalla celebrazione dei fasti del fascismo al ricordo della Liberazione …).

[55] Ma il recapito provvisorio della Sezione era il *Gabinetto di Lettura*, in via Borgo Spera n. 3, presso il quale

era possibile ritirare la scheda di adesione al Touring; ne dà notizia «La Provincia» del 23 marzo 1895. Si trattava di una biblioteca alla quale potevano accedere solo gli associati: era "assai più di una biblioteca circolante" ma una sorta di circolo privato, dove si potevano leggere giornali e riviste e prendere libri a prestito; Borgo Spera è l'attuale via Antico Rodano.

[56] Pubblicato sul numero del 16 marzo del 1895, dal titolo *Ciclismo*; l'articolo si apre con una breve notizia relativa ad una riunione del *Veloce Club*, nel corso della quale si era nuovamente e senza risultati discusso sulla costruzione di una pista per corse ciclistiche a Cremona; l'articolo prosegue con una minuziosa cronaca della riunione del Touring.

[57] Questi erano tra gli obiettivi dichiarati dai più agguerriti sostenitori dell'uso della bicicletta per fini diversi da quelli sportivi, che E. Rivera e A.G. Bianchi propugnavano sulle pagine dei giornali specializzati di fine Ottocento («La Bicicletta», l'«Illustrazione ciclistica») nel dibattito che precedette ed accompagnò l'istituzione del T.C.C.I.; cfr. D. Bardelli, op. cit., pagg. 277 e segg.

[58] E del resto pochi anni dopo, nel 1898, a Milano il generale Bava-Beccaris pensò che il cannone fosse un mezzo più diretto ed efficace della bicicletta per raffreddare le eccitazioni politiche …

[59] Lo riferisce il n. 2 de «La bicicletta cremonese», pubblicato il 17 giugno 1894, aggiungendo alla notizia questo commento: "se la prima di queste disposizioni, lo confessiamo, ci riesce un po' ostica, altrettanto non possiamo dire della seconda, che, alle prescrizioni del sindaco, noi aggiungiamo la nostra raccomandazione a tutti i velocipedisti perché, percorrendo le vie della città, tengano un passo regolare ed usino tutti i riguardi possibili per evitare disgrazie e dispiaceri".

[60] «La Provincia», 23 marzo 1895; l'articolo siglato da "*c.*", compare nella colonna *Sport* ed ha il doppio titolo *La prima passeggiata della Sez. Cremonese del T.C.C.I. - Il Touring-Club-Ciclistico Italiano*.

[61] Pubblicato sul giornale del 24-25 marzo 1895, e siglato da "*gs.*".

[62] Cfr. «La Provincia» dell'11 gennaio 1895, già citato nella nota 37 al par. 2.3.4.

[63] Il trafiletto, non firmato, ha per titolo *Il T.C.C.I. contro la tassa sulle biciclette*.

[64] L'articolo dal titolo *La tassa sui velocipedi* e non firmato, venne pubblicato sul giornale del 10-11 novembre 1895.

[65] Sul terzo numero della rivista, pubblicato il 24 giugno 1894.

[66] Pari per il 1895 a 7185,1603 (cfr. *Indice dei prezzi per le rivalutazioni monetarie – coefficiente annuale rispetto all'anno 2004*, nel sito www.istat.it; il risultato è espresso in Lire e deve essere trasformato in Euro); ne risulta che £ 300 di allora corrisponderebbero oggi a circa £ 1113.

[67] £ 1.250 era l'ammontare annuo della retribuzione prevista nel 1893 per la qualifica di *applicato* e £ 2.000 erano previste per un *ragioniere*; devo questi dati alla cortesia del dott. Guglielmo Evangelista, del quale ho consultato anche il *Compendio statistico storico della provincia di Cremona*, Cremona 1998.

[68] Cfr. anche Giovanni Fiorini, *L'agricoltura e le classi agricole del circondario di Cremona*, Cremona 1882, pp. 370-372.

[69] «La Provincia» del 15-16 agosto 1895.

[70] Cfr. G. Evangelista, *Compendio* cit., p. 105.

[71] E riassunto nel già citato n. 3 de «La Bicicletta cremonese» del 24 giugno 1894.

[72] Sul giornale del 29 marzo 1895.

[73] È il titolo di un articolo pubblicato, a firma "*cm.*", su «La Provincia» del 26 aprile 1895.

[74] Pubblicato sul n. 4 de «La Bicicletta cremonese», del 1° luglio 1894, e quasi certamente dovuto alla penna di Ferruccio Grilli, *redattore responsabile*.

[75] "*Il velocipedismo nei rapporti militari*", articolo non firmato pubblicato su «La Provincia» del 15-16 agosto 1895.

[76] Lo riferisce «La Provincia» del 31 agosto 1895.

[77] È questa la conclusione di un articolo, non firmato, pubblicato sul giornale del 6 giugno 1895, con il titolo *La storia del velocipede*, con la motivazione che "in questi momenti di… *ciclite acuta* riescirà forse interessante conoscere un po' anche la storia di questa macchina meravigliosa causa di tante emozioni, di tante vittorie… di tante cadute!". In esso si ripercorre la storia della bicicletta partendo addirittura dagli antichi Egizi (in una scultura sarebbero rappresentate figure alate "a cavalcione di un'asta terminata a due ruote") per concludersi con l'invenzione delle ruote "pneumatiche [che] comparvero nel 1889 per merito dell'irlandese Dunlop".

[78] *L'igiene della bicicletta*, su «La Provincia» dell'11 maggio 1895.

[79] *I danni del ciclismo*, articolo non firmato che riprende un servizio pubblicato su un giornale americano, comparso su «La Provincia» del 21 agosto 1895.

[80] *Il ciclismo*, articolo non firmato pubblicato il 19 giugno 1895.

[81] «La Provincia» del 16 luglio 1895.

[82] Ecco il divertente ma affettuoso ritratto che ne dà «La Provincia» il 27 aprile 1895, alla vigilia della grande corsa su strada Milano-Cremona-Brescia-Milano che lo vede fra i protagonisti: "Chi non lo conosce a Cremona? E chi non sa della deslippa [termine dialettale cremonese: sta per "sfortuna" N.d.A.] che lo perseguita in ogni corsa? Ha vinto brillantemente la Milano-Bologna. Si coprì di gloria nella Lyon-Paris-Lyon (1020 km), passando per avventure di ogni genere. Rotolò in un fossato nella Cremona-Brescia. Passa sul corpo di una persona e lo crede un sasso; urta nei cancelli chiusi della ferrovia, aprendosi così la strada e rompendosi la testa; cade sempre, risorge sempre e… mai non giace. Se Costa avesse buona vista, sarebbe il miglior corridore d'Italia".

[83] Così recita una pagina pubblicitaria pubblicata sul n. 3 della «Rivista Mensile» del Touring del marzo 1895.

[84] Lo riporta «La Provincia» del 31 agosto 1895; "Trigesimo" è probabilmente "Tricésimo", paese vicino ad Udine.

[85] Articolo firmato "*gs.*", pubblicato nella colonna *Cronaca* del giornale del 25 giugno 1895 col titolo *Le conquiste del ciclismo*.

[86] «La Provincia» del 17 agosto 1895, che pubblica la notizia sotto il titolo di *Ciclista inesperto*.

[87] «La Provincia» del 31agosto 1895; l'articolo ha il titolo *Le vittime dei ciclisti*, di sicuro effetto amplificatorio, anche se poi conclude, quasi con rammarico, che "da informazioni assunte pare che il ciclista non abbia colpa, e che il caso si debba ascrivere ad una mera fatalità".

[88] «La Provincia» del 3 settembre 1895; la notizia reca il titolo *Investito da una bicicletta*.

[89] N. 2 del 17 giugno 1894 e n. 5 del 15 luglio 1894.

[90] Si tratta di una frazione di Gadesco, mentre la cascina incriminata si chiamava dei *Due Ponti*; lo apprendiamo dal n. 4 de «La Bicicletta cremonese», che il 1° luglio 1894 ospita una *lettera aperta* indirizzata al Sindaco di Gadesco perché intervenga a far cessare la situazione di pericolo: i due cani, a ciò addestrati e lasciati liberi, continuano ad aggredire i biciclisti ed una sfortunata signorina, che faceva parte di una comitiva, è stata fatta cadere.

[91] «La Provincia» del 14 maggio 1895.

[92] «La Provincia» del 30 aprile 1895.

[93] Il monte premi verrà poi elevato a £ 4000: tale è infatti l'indicazione fornita da «La Provincia» qualche giorno prima della gara.

[94] Così recita un annuncio pubblicitario stampato sul n.3 del marzo 1895 della «Rivista Mensile» del T.C.C.I.

[95] «La Bicicletta cremonese» (n. 1 del 10 giugno 1894) precisa però che Arturo Nicolini, corrispondente della rivista

da Brescia dove abitava con la famiglia, era bresciano ma a Cremona "ormai lo consideriamo nostro concittadino, avendolo spesso quì fra noi, e anche pel fatto che è socio del nostro Veloce-Club".

[96] Articolo non firmato, pubblicato il 25 aprile 1895 sotto la voce *Sport* con il titolo *La corsa Milano-Cremona-Brescia-Milano*.

[97] È il titolo di un articolo, siglato "*gs.*", pubblicato sotto la voce *Ciclismo* nello stesso numero del 25 aprile de «La Provincia».

[98] Dal che si deduce che le corse ciclistiche a fine Ottocento partivano all'alba… E in effetti nell'avviso di una corsa su strada organizzata nel giugno del 1894 dal Veloce Club di Cremona si legge "partenza alle ore 5 precise da P. Milano (Strada di S. Ambrogio)".

[99] È questo uno dei pochi riferimenti ad un ciclismo cremonese al femminile.

[100] Dal titolo *La corsa ciclistica di domani* e che occupa due colonne e mezzo de «La Provincia» del 27 aprile 1895.

[101] Di Arturo Nicolini (o Niccolini) cremonese o bresciano si è già detto (cfr. nota 83), ma è curioso un altro particolare: secondo «La Provincia» il suo soprannome è *Nanà*, secondo «La Bicicletta cremonese» nel giugno 1894 si era iscritto ad una corsa con lo pseudonimo di *Emma*… Chissà perché Nicolini, un cui ritratto a carboncino fu pubblicato a piena pagina sul secondo numero della rivista cremonese, usava pseudonimi femminili?

[102] Ernesto Costa di Treviglio arrivò primo assoluto alla Bologna-Milano del 1894, ma contro di lui venne presentato reclamo da alcuni corridori (fra i quali il milanese Buni, che alla vigilia tutti avevano pronosticato vincitore) con accuse di frode (avrebbe preso una scorciatoia o, addirittura, sarebbe salito su un treno a Parma e avrebbe compiuto parte del percorso comodamente seduto in ferrovia…) dalle quali fu completamente scagionato da una Giuria presieduta dal Cav. Johnson, uno dei futuri "padri" del T.C.C.I. Notizie dettagliate sull'accaduto e l'appassionata autodifesa di Costa, ricca di particolari curiosi sulle condizioni nelle quali si svolgevano le corse ciclistiche su strada a fine Ottocento, si possono leggere sul n. 7 de «La Bicicletta cremonese», che pubblica anche un ritratto a piena pagina di Costa in sella alla sua Arab.

[103] Bonezzi aveva vinto una corsa di 110 chilometri con partenza ed arrivo a Cremona, organizzata il 10 giugno del 1894 dal Veloce Club e rimasta celebre per il suo lungo duello con Nicolini: a 150 metri dall'arrivo i due campioni "nell'incominciare l'ultima volata si scontrarono colle loro macchine e caddero in malo modo"; il primo a rialzarsi fu Bonezzi, che vinse con 1' e 22" di vantaggio su Nicolini. Ne seguirono polemiche vivacissime fra i tifosi, alle quali Nicolini pose fine con una lettera ai giornali nella quale (*Oh gran bontà de' cavalieri antiqui!*) dichiarava: "a smentire poi tutte le ciarle ingiuste che si son fatte correre, dichiaro che l'amico Bonezzi non mi tagliò affatto la strada, ma lo scontro fu meramente accidentale". Anche il ritratto di Bonezzi, a cavallo della sua bicicletta da corsa e con lo sguardo fiero, apparve su «La Bicicletta cremonese».

[104] L'articolo, dal titolo *La corsa ciclistica Milano-Cremona-Brescia-Milano – Il passaggio dei corridori da Cremona*, fu pubblicato su «La Provincia» del 30 aprile 1895 ed è firmato da "*G. Scotti*".

[105] Nicolini è costretto al ritiro; Bonezzi fa invece un'ottima gara, ma un guasto al pedale lo ferma proprio mentre era al comando e precedeva anche i professionisti della I[a] categoria; lo supera Perico, che al momento della partenza aveva cambiato la categoria di iscrizione: così Perico vince il primo premio, mentre Bonezzi si deve accontentare del primo premio della II[a] categoria, "cioè un oggetto d'arte a sua scelta del valore di £ 300".

[106] Gli articoli, siglati "*cf.*" (che si dichiara ideatore ed organizzatore dell'escursione, della quale fa la cronaca in prima persona), vennero pubblicati su «La Provincia» del 14-16 aprile e del 17 aprile 1895.

[107] Viene citato un passo in francese di Baudry de Saunier, "il noto letterato, perché anche il ciclismo ha una

letteratura propria", in cui si esalta il piacere e le sottili emozioni che si ricavano dal muoversi liberamente in mezzo alla natura.

[108] «La Provincia» di mercoledì 8 maggio 1895.

[109] N. 5, maggio 1895, p. 83.

[110] «La Provincia» del 2-3 agosto 1895.

[111] Era stata preannunciata su «La Provincia» del 31 ottobre 1895, fissandone la data per la domenica 3 novembre o, in caso di maltempo, per la domenica successiva; ci si sarebbe dovuto trovare alle 8 precise al caffè Tati e da lì si sarebbe partiti per Crema, dove i soci della locale sotto Sezione avrebbero preparato un rinfresco.

[112] «La Provincia» del 26 novembre 1895.

[113] «La Provincia» del 7 dicembre 1895.

[114] Si tratta di una località del Piacentino, in riva destra di Po.

[115] È sempre «La Provincia» del 7 dicembre 1895.

[116] *Cui pèe sota'l tàaol* è un'espressione tanto nota a Cremona che venne utilizzata da Lydia Visioli Galetti come titolo per il suo libro di cucina cremonese, pubblicato nel 1976.

[117] Contenuta nell'articolo *T.C.C.I. Banchetto di resistenza (Km. 69, tempo massimo ore una)*, pubblicato su «La Provincia» del 10 dicembre 1895.

[118] Il suo nome è compreso fra quelli dei candidati all'ammissione per il periodo 20 febbraio – 20 marzo, pubblicato sul n. 3 della «Rivista Mensile» del marzo 1895.

[119] Per i *giorni della merla* era previsto l'attraversamento del Po ghiacciato.

[120] Espressione francese molto in uso fra i giornalisti de «La Provincia» di fine Ottocento, che ne fanno largo impiego nelle cronache sportive e mondane: sta a significare *confusione*, *mischia*; il suo impiego in italiano è oggi del tutto desueto.

[121] «La Provincia» del 2 febbraio 1896.

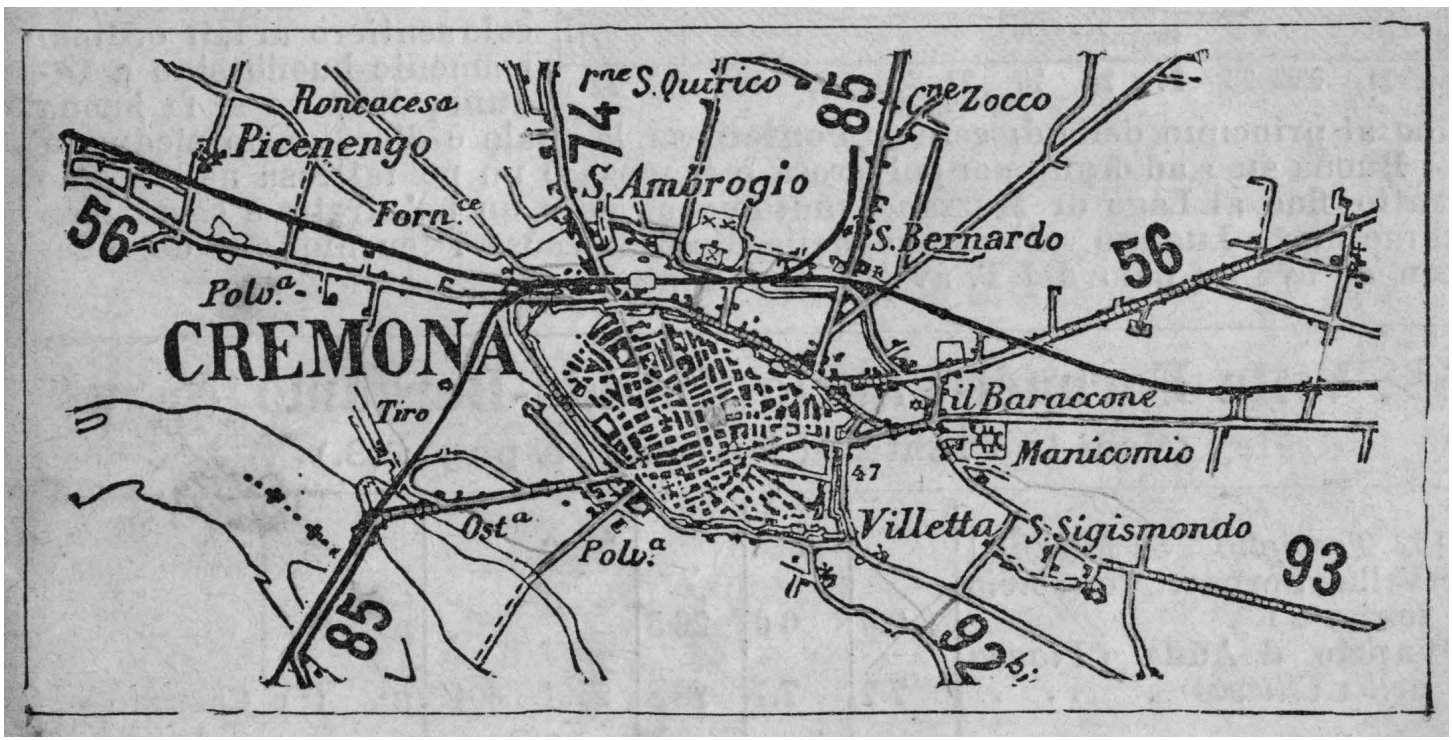
[122] Anche la «Rivista Mensile», in genere ricca di puntuali resoconti sulle attività più significative svolte dalle Sezioni, non reca alcuna traccia della traversata.

[123] «La Provincia» del 18 gennaio 1896.

[124] Nel 1891, oltre al *Veloce Club*, erano attive ed operanti a Cremona la *Società di scherma, ginnastica e tiro a segno* (che aveva allora come presidente il cav. Arturo Rizzini e la cui palestra era in via Passeggio, oggi viale Trento e Trieste), il *Club alpino italiano* e la *Canottieri Baldesio*, allora al suo terzo anno di vita (la sede era in via Ala Ponzone ed il consiglio direttivo era presieduto dal dott. cav. Attilio Binda) [notizie desunte da L. Dacquati, op.cit., Cremona 1981, p. 12]; tale era la situazione anche nel 1895/96, e nelle cronache della festa pro Asili Infantili di cui si fece promotore la Sezione cremonese del T.C.C.I. si trovano numerosi riferimenti alla presenza attiva di queste stesse società.

[125] «La Provincia» del 1° febbraio 1896; il successivo 5 febbraio il Comitato fece pubblicare un *Ringraziamento* alle Istituzioni ed alle Società che avevano contribuito all'organizzazione della festa, nonché "a tutte quelle gentili e filantropiche persone che d'ogni modo contribuirono al miglior esito desiderato della festa, sia acquistando biglietti ed intervenendo al geniale divertimento, sia facendo offerte che interamente si devolvono in largo aiuto ai poveri bambini".

[126] «Rivista Mensile» del T.C.C.I. n. 12 del dicembre 1896, p. 256.



Pianta di Cremona tratta dal volume *Strade di grande comunicazione* edito dal Touring Club Italiano nel 1901. Si individuano le principali direttrici di espansione della città lungo le strade per Brescia, Bergamo, Mantova e verso il fiume Po.

Tempi moderni: Cremona di fine secolo fra parole e immagini

di Mariella Morandi

1. La città

Anno 1901: la pianta della città di Cremona, che correda la guida *Strade di grande comunicazione* edita dal Touring Club Italiano in quell'anno, fotografa la situazione urbanistica di una città in lenta espansione fuori dai limiti storici delle mura medioevali, che le avevano conferito per secoli la tipica forma di *magna phaselus* ovvero di "grande nave" solcante il mare verde della pianura. Il fenomeno è molto lento: aveva infatti preso il via alla fine del Settecento, quando la città aveva perso il ruolo di piazzaforte militare ed i forti fortificatori esterni alle mura erano stati venduti a privati insieme all'area del castello. La città si era allora avviata verso un processo di espansione disordinata che aveva rotto la secolare opposizione città-campagna.
Nel corso dell'Ottocento questo proliferare di insediamenti fuori dalle mura della città è lento ma costante, tanto che dalle 90 abitazioni del 1867 si passa alle 540 del 1912, senza contare gli insediamenti industriali. Le principali direttrici di espansione sono nella zona di nord-est lungo le strade per Brescia, Bergamo, Mantova e verso sud fuori porta Po.

Nonostante il tessuto urbano si allarghi, il numero di abitanti a cavallo fra l'Ottocento e il nuovo secolo non varia e fra il 1890 ed il 1901 resta stazionario sui 36.000 abitanti. Aumenta, viceversa, l'emigrazione, tanto che in città, nel 1896, si contano ben cinque agenzie di emigrazione e nel 1900 si costituisce l'Opera di assistenza agli operai italiani emigrati, presieduta dal vescovo Geremia Bonomelli.

Ad andarsene sono soprattutto i giovani, che cercano lavoro altrove, in quanto in città non ha preso avvio quell'industrializzazione, che ha invece interessato altri centri lombardi, e le fabbriche presenti sono di piccole dimensioni. Il comparto più numeroso, in termini di manodopera utilizzata, è quello del laterizio, che impiega complessivamente circa 1200 dipendenti. Per il resto l'attività prevalente resta quella legata all'agricoltura e la città continua ad essere punto di scambio, smercio e lavorazione dei prodotti delle campagne circostanti.

Nonostante ciò, Cremona, pur essendo una città di provincia, è aperta alla modernità e al progresso. La anima una borghesia illuminata, che dà vita ad iniziative progressiste sia in campo sociale che tecnico, ed è in grado di esprimere personalità politiche che si affermano in campo nazionale. È il caso di Pietro Vacchelli, ministro del Tesoro e delle

Finanze, di Francesco Genala e di Stefano Jacini, che ricoprono la carica di ministro dei Lavori Pubblici, di Leonida Bissolati deputato e direttore dell'"Avanti", di Giovanni Cadolini, ministro delle Finanze, di Ettore Sacchi, ministro dei Lavori Pubblici e della Giustizia nel governo Giolitti, tutti promotori di grandi opere pubbliche e dello sviluppo economico della nazione.

Dunque, se da una parte la miseria affligge gran parte della popolazione, dall'altra, però, le famiglie benestanti possono permettersi di rinnovare case e palazzi, dotandole man mano di moderne comodità. Le amministrazioni comunali, dal canto loro, si impegnano per migliorare i servizi pubblici e in quest'ambito Cremona riesce a primeggiare in diversi settori sulle altre città italiane.

Anche nel miglioramento dell'istruzione pubblica l'amministrazione comunale ottiene importanti successi e nel 1898 all'Esposizione di Torino viene premiata col diploma d'onore e la medaglia d'oro per essere la prima città d'Italia ad avere istituito il servizio di refezione scolastica per i bambini meno abbienti. Nel 1901, inoltre, riceve dal Governo la medaglia d'oro, massima onorificenza del regno per le opere di pubblica educazione.

Segno di vivacità è anche l'immediata adesione al neonato Touring Club Ciclistico Italiano – il futuro Touring Club Italiano – di un gruppo di cremonesi, per lo più professionisti, negozianti, possidenti e funzionari pubblici, pochi mesi dopo la costituzione del sodalizio a Milano – come scrive Carla Bertinelli Spotti in questo stesso volume – che promuovono la crescita del turismo a Cremona e l'uso del nuovo, comodo mezzo di locomozione, la bicicletta.

2. Strade e ferrovie

20 settembre 1892: alla presenza del ministro ai lavori pubblici, il soresinese Francesco Genala, si inaugura il ponte sul Po. Tutto costruito in ferro, in travate reticolari a gabbia, è il frutto della moderna tecnologia. La carpenteria metallica, prodotta dalle officine Savigliano, ha richiesto più di tre anni di lavoro per essere montata su grossi piloni di sostegno. La struttura ospita la sede stradale ed i binari della linea tramviaria Cremona - Mezzano, collegata con la Mezzano - Piacenza e da lì col resto dell'Italia peninsulare. Il nuovo ponte, dunque, consente di rompere l'isolamento di Cremona verso sud.

Nella pagina accanto:
Il ponte in ferro sul fiume Po, inaugurato nel 1892, visto dalla sponda cremonese. Cartolina, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Cremona - Ponte in ferro sul Po

La città, infatti, a questa data, non gode ancora di una buona rete di collegamenti con il resto d'Italia. Attraverso la ferrovia si raggiungono Treviglio, Codogno, Brescia e Mantova, nel 1906 viene inaugurata la linea Cremona – Fidenza, ma le grandi vie di comunicazione ferroviaria nazionale non toccano la città e fino al 1874 la stazione ferroviaria è una semplice costruzione in legno, sostituita solo in questo anno da un edificio in muratura. Per i trasporti locali a più breve raggio si possono utilizzare i tramvai, che corrono su binari appoggiati sopra la rete stradale. La prima tramvia extraurbana cremonese viene inaugurata nel 1888 e collega la città con Casalmaggiore, coprendo i 40 chilometri di distanza in tre ore e toccando un gran numero di paesi, che così possono godere del moderno mezzo di trasporto.

In città il servizio pubblico di trasporto è garantito dagli omnibus trainati dai cavalli, che, dal 1874 collegano il centro città con la stazione ferroviaria.

Le strade urbane, però, si dimostrano ormai incapaci a sostenere il traffico notevolmente aumentato, in quanto le amministrazioni comunali della seconda metà del secolo, impegnate nello sviluppo di altri servizi pubblici, hanno limitato gli stanziamenti per il loro adeguamento e la loro manutenzione. Le vie dei sobborghi, in particolare, dove la popolazione è notevolmente aumentata, sono in parte ancora sterrate, mentre molte di quelle del centro storico sono dotate di un acciottolato irregolare, inadatto a sostenere il continuo aumento del traffico.

3. Porte e mura

Nella pagina accanto: Porta Po vista dal piazzale esterno. Fra le persone in posa si nota un uomo in bicicletta. Ai "biciclettisti" si raccomandava di scendere dal loro mezzo nel transitare dalle porte daziarie onde evitare gli inconvenienti che venivano causati dai ciclisti inesperti. Foto di Gerola e Boni, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

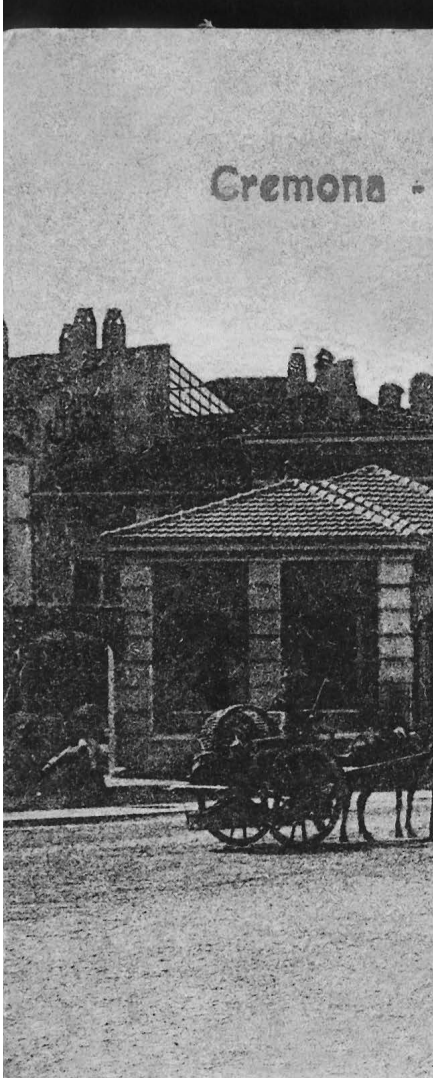
Chi attraversa il nuovissimo ponte in ferro sul Po, entra in città attraverso la monumentale porta Po, eretta su progetto dell'architetto Luigi Voghera nel 1826.

Da sempre le porte urbane sono poli di attrazione delle attività cittadine, specialmente quelle mercantili, e quella di Po non si sottrae a questo fenomeno. Sul piazzale esterno, infatti, periodicamente si tiene il mercato dell'uva, dei pali e delle gabbie di vimini per polli e del pollame in genere, merce che proviene dall'oltre Po.

Qui, inoltre, alla fine di giugno, prendono posto le giostre della fiera di San Pietro, mentre le bancarelle si dispongono lungo corso Vittorio Emanuele, fino a piazza Cavour.

Ma la città si sta espandendo anche fuori dalle mura e per chi deve recarsi a lavorare nelle

CINEMATOGRAFO
CENTRALE
ROCAMBOLE
AMARO BARBA



Porta Milano con la cancellata usata come barriera daziaria. Qui il traffico stradale era più intenso che in ogni altra parte della città, anche per la vicinanza della ferrovia, che attraeva una notevole mole di scambi commerciali. Cartolina, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

fabbriche che vi sono state costruite, uscire dalla città per raggiungere il posto di lavoro usando i percorsi obbligati costituiti dalle porte è sempre più gravoso. Ad esempio gli abitanti del popoloso quartiere operaio di Sant'Imerio, sono costretti a camminare per più di un'ora, dovendo uscire da porta Po o da porta Romana, per questo – siamo nel 1908 – chiedono con una petizione al Consiglio Comunale di deliberare l'apertura di una nuova porta nelle mura fra via Cadore e via Giordano. Vengono accontentati ed un varco viene aperto in corrispondenza di vicolo Boaro, dando origine a quello slargo che poi sarà intitolato a Giacomo Pagliari, l'eroe risorgimentale caduto a porta Pia.

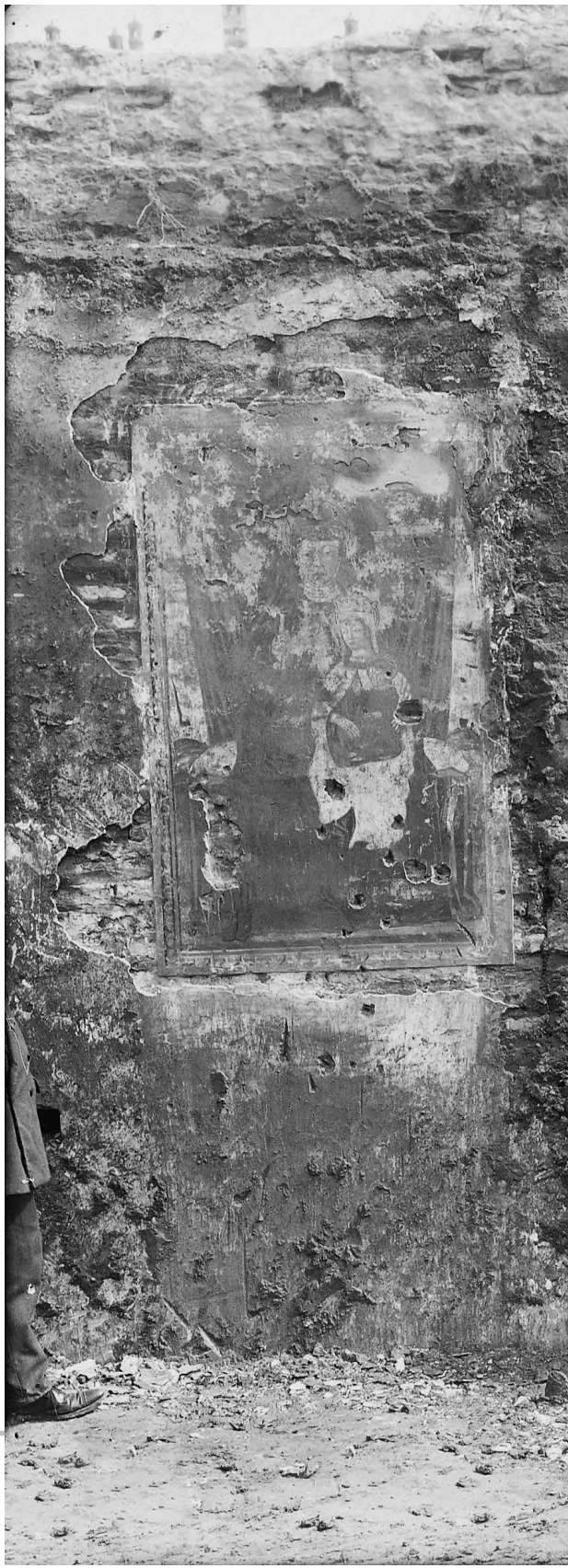
Intorno alle porte, poi, in certe ore del giorno, il traffico è piuttosto congestionato e l'uso del nuovo mezzo di trasporto che si sta diffondendo sempre più, la bicicletta, contribuisce ad aumentare il disagio.

Per questo il sindaco, nel 1894, prescrive che i "biciclettisti debbano scendere dalle loro macchine nello transitare dalle porte daziarie", obbligo declassato a raccomandazione l'anno dopo. Il problema è molto sentito e se ne fa portavoce il giornale locale, "La Provincia", osservando che "l'obbligo di scendere fu richiesto dall'abuso, dagli inconvenienti causati, specialmente da ciclisti inesperti. [...] Vi sono momenti in cui, a passo moderato, si può transitare da tutte e quattro le porte, senza pericolo alcuno; ve ne sono altri, specialmente nei giorni di mercato, oppure a porta Milano quando arrivano le corse, in cui è necessaria la massima prudenza, ed è meglio scendere, la qual cosa resta a discrezione del ciclista". Del resto anche il TCCI, il Touring Club Ciclistico Italiano, raccomanda ai suoi iscritti di transitare dalle porte delle città con un passo molto moderato.

4. La demolizione del Pubblico Passeggio

I tempi moderni incalzano, il traffico si intensifica, la città tende ad allargarsi e le antiche mura medioevali frenano questo sviluppo. È tempo di prepararsi a compiere un passo che determinerà l'immagine e lo sviluppo futuri della città.

L'8 marzo 1908 il sindaco Dario Ferrari, in Consiglio Comunale, afferma che è giunta l'ora di "liberare la città dalle mura e dagli spalti che la soffocano, provocando la migliore possibile espansione edilizia, creando nuovi sbocchi e strade e piazze in corrispondenza delle vie interne verso le strade di circonvallazione". Di lì a due anni il piano regolatore Lanfranchi indicherà le linee guida di tutto ciò, ma già da tempo ci si sta preparando al grande passo. La trasformazione riguarda innanzi tutto la parte settentrionale della città. La costruzione della ferrovia ha infatti attratto in particolare qui una notevole mole di scambi commerciali, facendo di quest'area una zona di intenso traffico stradale e di insediamenti industriali. Per questo è spesso difficoltoso uscire dalla città attraverso porta Milano e nel 1902 si decide di allargare il passaggio, demolendo l'edificio della porta e sostituendolo con una cancellata in ferro, destinata a servire come barriera daziaria solo fino al 1908, anno in cui viene abolito il dazio murato.



Vigile urbano in bicicletta accanto alle mura della città in demolizione. Foto di anonimo, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Le conseguenze di questo provvedimento sulla forma della città sono enormi: le mura e le porte, che da tempo servono solo come barriera daziaria, possono essere progressivamente eliminate.

Il primo intervento di grande portata riguarda l'abbattimento del Pubblico Passeggio, che per un secolo aveva rappresentato il luogo di diporto preferito dai cremonesi, che potevano passeggiare all'ombra degli ippocastani godendo la vista sulla campagna. Qui da tempo, però, si è venuta a creare una situazione di grave degrado. La descrive, nel 1906, l'ingegner Fortunato Fontana, assessore comunale ai lavori pubblici: "la circonvallazione esterna si viene assiepando di case, che verso nord hanno le fronti più o meno decorosamente disegnate ed al bastione non lasciano altro prospetto che di cortili interni a servizio domestico o industriale. [...] Colpiscono anzitutto le case che lo costeggiano a mezzodì già poco buone per l'unico prospetto di nord, adduggiate dall'altezza dell' argine che sorge qualche metro distante, e degli ippocastani su di esso sorgenti assai oltre l'altezza dei tetti. La pressione, poi, delle acque, assorbite e filtranti per la massa del terrapieno, penetra il suolo e sale pei muri. Simili danni, specialmente per l'ostacolo alla ventilazione, si estendono ai prossimi tronchi delle strade, che in direzione sud nord, sboccano contro il Passeggio". Così il 1° marzo 1912 per tutta la città vengono affissi manifesti che avvertono dell'interruzione del traffico sul Pubblico Passeggio per l'inizio dei lavori di sterro. Dopo due anni lo sterro è concluso e nuove abitazioni iniziano a sorgere lungo il viale di circonvallazione che sostituisce il Passeggio. Il fervore edilizio si allarga

CORRIERE DELLA SERA
IMMENSA DIFFUSIONE
GRANDINE
VARALLO

Case e botteghe di largo Boccaccino, fra il Torrazzo e la facciata settentrionale del Duomo, prima dell'isolamento dello stesso. Foto di A. Betri e figlio, 28 febbraio 1906 (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

alle vie vicine e soprattutto a quella che passa davanti alla stazione ferroviaria (che verrà in seguito chiamata via Dante) dove sorgono eleganti palazzine liberty: tutta la zona settentrionale della città acquista un nuovo volto.

A sorvegliare il regolare svolgimento dei lavori di demolizione delle mura sono i vigili urbani che, per i loro spostamenti, possono usufruire di un nuovo mezzo di locomozione: la bicicletta.

5. Piazza del Duomo

Il cuore della città ha due facce. La piazza del Duomo, chiusa fra i monumenti più rilevanti e più imponenti di tutto il centro urbano, è elegante e ben tenuta: vi passeggiano i pedoni, la attraversano i calessi al passo, vi si soffermano anche i primi, eleganti ciclisti. Dietro il duomo, invece, si assiepano ancora case, casette, botteghe, a volte fatiscenti, che si arrampicano quasi una sull'altra a soffocare la gran mole della cattedrale.

Ma anche qui la città sta cambiando aspetto. L'isolamento del duomo è lavoro lungo e costoso: ha inizio nel 1867 e termina nel 1930, i fondi sono raccolti anche attraverso la "buona usanza" del quotidiano, che accoglie i versamenti di piccole cifre offerte dai singoli cittadini. Il dibattito scalda l'opinione pubblica; lo anima l'ingegner Ettore Signori con articoli sul giornale, opuscoli, conferenze divulgative. L'iniziativa è sentita come una manifestazione di modernità, come un segno di progresso e non è un caso che l'ingegner Remo Lanfranchi, l'altro instancabile sostenitore del progetto, nelle vesti di consigliere comunale, critichi la politica parsimoniosa degli amministratori, che negano qualunque stanziamento non riguardi opere indilazionabili e che quindi fanno procedere a rilento anche l'isolamento del duomo. Con questa "politica della lesina", afferma Lanfranchi, la città invecchia e decade.

Piazza del Duomo con pedoni e ciclisti. Cartolina, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Bene o male, comunque, i lavori procedono, e nel 1880, a conclusione della demolizione delle botteghe che, da tempo immemorabile, occupavano i portici della Bertazzola, sotto la stessa viene collocata una lapide commemorativa.

La piazza del duomo acquisisce così un aspetto elegante, da "salotto" della città, animato e raffinato.

I fianchi e le absidi del duomo, invece, sono ancora nascosti da tanti edifici: dapprima viene demolita la casetta che sorgeva a fianco del Torrazzo in largo Boccaccino ed il varco fra questo e il duomo viene chiuso da una artistica cancellata. È poi la volta degli edifici posti fra il duomo e il battistero, infine si avviano gli studi per separare il palazzo vescovile dal duomo, al quale si appoggia con un'ala di edificio. I lavori, però, sono destinati a trascinarsi ancora a lungo.

6. Non solo Liberty

Anche se il tracciato delle strade della città poste entro le mura non cambia, anche se non si attuano grandi sventramenti (per questi bisogna aspettare gli anni Trenta), pure la città sta cambiando volto. Il desiderio di rinnovamento serpeggia ovunque, la vecchiezza di molte case insieme all'esigenza di vivere in condizioni igieniche e sanitarie migliori fanno sì che vengano attuati numerosi interventi di risanamento. Il Liberty si afferma come sinonimo di modernità: lungo le nuove strade in costruzione, la via Dante, il viale Trento e Trieste che sorge sulle ceneri del Pubblico Passeggio, lungo le principali direttrici in uscita dalla città, via Milano, via Brescia, via Mantova, viale Po, le nuove costruzioni assumono forme ed elementi decorativi cari al gusto floreale. Nel centro della città negozi e caffè "alla moda" si rinnovano: ferri battuti, vetri colorati, pitture, specchi e rilievi decorativi si impadroniscono di facciate e di interni.

Tutto ciò avviene nonostante l'azione frenante della Commissione d'Ornato e degli

ingegneri dell'Ufficio Edile del Comune, preoccupati di limitare gli eccessi e quindi impegnati in un'opera di analisi meticolosa di ogni progetto e di revisione di ciò che viene reputato eccessivo.

Sorgono così fra gli altri il palazzo Guastalli in corso Garibaldi (1908), il palazzo Bassanetti in via Milano (1908), il palazzo Narizzano in viale Trento e Trieste (1909). Nel 1910 si aprono altri grandi cantieri: quello dell'albergo S.Giorgio e di palazzo Feraboli in via Dante, quello dell'albergo Roma in via Manzoni e del Credito Commerciale in via Mazzini.

Corso Garibaldi con un elegante palazzetto liberty sulla destra. Cartolina, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Il degradato quartiere detto "Croazia" fra le vie Stenico e Mercato Boaro, durante i lavori di sterro del Pubblico Passeggio. Foto di anonimo, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Li ha preceduti l'edificio del teatro Politeama Verdi, eretto nel 1896 su progetto dell'architetto milanese Achille Sfondrini, con decorazioni liberty in ferro, stucco, vetro, ed una grande cupola che vuole emulare, in dimensioni ridotte, la copertura della Galleria di Milano, realizzata dalla stessa ditta Frigerio.

Anche l'edilizia minore cambia aspetto: la tipica casa artigiana monofamigliare lascia il posto a costruzioni plurifamigliari, spesso ottenute unendo fra loro le casette singole, nuovi piani si aggiungono ai preesistenti e le stanze a disposizione di ogni famiglia aumentano di numero, così come aumenta il numero di abitazioni che anno dopo anno si dotano di luce elettrica, acqua potabile, gas.

Esiste però anche un'altra faccia della città, quella del degrado. Ne è triste esempio il quartiere detto "Croazia", posto a fianco del Pubblico Passeggio, fra le vie Stenico e Mercato Boaro, "una delle maggiori vergogne della nostra città", scrive l'ingegner Remo Lanfranchi nel suo piano regolatore, "un labirinto di casupole diroccate dall'aspetto lurido all'esterno, vero alveare di carne umana", che viene demolito nel 1912.

7. Un tributo patriottico: le statue

A partire dal 1880 anche Cremona contribuisce alla formazione di una mitologia nazionale che ha come protagonisti gli eroi del Risorgimento e gli artisti che hanno contribuito a dare lustro

Piazza Cavour (oggi piazza Stradivari)
con il monumento a Vittorio Emanuele II.
Cartolina, inizi sec. XX (Archivio di Stato di
Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

alla comunità. Lo fa attraverso la realizzazione di statue che vengono collocate nelle principali piazze cittadine.

Ecco così che nel 1880 in piazza Cavour viene inaugurato il monumento a Vittorio Emanuele II, nel 1886 in piazza S. Agata il monumento a Giuseppe Garibaldi e nel 1892 in corso Vittorio Emanuele quello dedicato ad Amilcare Ponchielli.

Poiché vengono considerate presenze importanti, sia dal punto di vista urbanistico sia da quello politico, sulla loro localizzazione si discute a lungo e viene loro più volte mutato di posto.

Tutta la città, infatti, partecipa al dibattito che riguarda la collocazione della statua di Vittorio Emanuele II, commissionata nel 1879 dal Comune, su sollecitazione di un apposito comitato promotore, allo scultore Giovanni Seleroni. Lo scopo, come si legge nel messaggio inviato dal comitato a tutti i cittadini, è non solo celebrativo "del massimo fattore della grandezza e dell'unità" d'Italia, ma anche didattico, mirando a parlare "ai posteri degli avvenimenti miracolosi della nostra epopea". Il luogo prescelto è il giardino di piazza Roma, ma Giuseppe Roda, progettista dello stesso, ritiene che la mole del monumento sia eccessiva per lo spazio in cui lo si vuole collocare. Si pensa allora alla piazza del Duomo, ma a questo punto la discussione esce dalle sale del palazzo Comunale, infatti i cittadini ne parlano animatamente nei negozi e nei caffè, organizzano apposite riunioni, se ne scrive sui giornali: quello che è sentito come "il" monumento al Risorgimento deve avere una sede approvata da tutti i cremonesi. La scelta cade infine su piazza Cavour, luogo di intenso passaggio, ulteriormente valorizzato da questa presenza artistica. Qui il monumento rimane per sessant'anni, per trasmigrare poi nella tranquilla piazza Castello.

Vicende movimentate sono anche quelle della statua di Amilcare Ponchielli. Commissionata nel 1889, dopo una raccolta di fondi durata tre anni, allo scultore veronese Pietro Bordini, dovrebbe anch'essa essere collocata nel nuovo giardino pubblico di piazza Roma, fiore all'occhiello dell'amministrazione comunale. Poi, contrariamente alle previsioni, il monumento viene posto sul corso Vittorio Emanuele, a poca distanza dal palazzo Ala Ponzone e dal teatro. La nuova collocazione, però, non convince tutti e nel 1907 si torna a discutere sull'opportunità di spostarlo ai giardini pubblici, in quanto, come afferma l'assessore Ciniselli in Consiglio comunale, in Cremona mancano "piazze e luoghi adatti a collocarvi monumenti". Il consigliere Cavalli però ribatte che il

I giardini di piazza Roma, dal lato di via Manzoni, con i lampioni dell'illuminazione pubblica. Cartolina, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

monumento sta bene dov'è, in quanto "il corso Vittorio Emanuele è certo una delle vie più spaziose, più frequentate, più importanti della città. Essa conduce al fiume e quindi a quella meravigliosa costruzione che è il nostro ponte in ferro sul Po, opera visitata da tutti i forestieri". Comunque il provvedimento di spostamento viene accettato e nel giro di pochi mesi il monumento ad Amilcare Ponchielli raggiunge i giardini pubblici.

8. La *ville lumière*

I progressi della tecnica anche a Cremona si traducono in una più efficace organizzazione dei servizi pubblici, che migliorano la vita della comunità.

L'illuminazione elettrica delle strade fa la sua comparsa nel 1886, grazie all'iniziativa di un privato, il dottor Cavana, farmacista con negozio in corso Campi, che in quell'anno fa installare la prima centrale elettrica nell'ex cavallerizza austriaca e fa tirare la prima

linea fino alla propria casa. In breve la luce elettrica viene portata anche in piazza Roma, dove c'è il nuovo palazzo delle poste, in via Solferino fino al negozio di drogheria di Enea Splerlari, al teatro della Concordia.

La diffusione dell'illuminazione elettrica, negli anni successivi, procede a rilento. Nel 1901 il Consiglio comunale decide di acquistare energia dal piccolo impianto di Mirabello Ciria e affronta l'onerosa spesa di creare una linea elettrica di quasi venti chilometri per portare l'energia in città a tre cabine di distribuzione. Progressivamente le lampade elettriche sostituiscono quelle a gas nell'illuminazione pubblica ed anche i privati cominciano ad allacciarsi alla rete. I primi sono coloro che hanno l'appartamento verso strada, perché la spesa è modesta. Chi invece abita all'interno deve aspettare la disposizione comunale, promossa dall'assessore ingegner Pietro Simoncini, che obbliga i proprietari di case a provvedere all'installazione di un montante lungo le scale, che consente a tutti gli inquilini di allacciarsi con una spesa modesta.

Un altro servizio pubblico di primaria importanza ha inizio nel 1890: si tratta della raccolta dei rifiuti, che il Comune assume in prima persona, affidandolo a trenta spazzini diurni e a sedici notturni, che si occupano della pulizia delle strade e dello svuotamento dei bidoni delle immondizie che, a norma del regolamento municipale, sono collocati nei cortili di ogni casa.

Anche in questo settore, come in quello dell'illuminazione pubblica, Cremona si colloca all'avanguardia rispetto a molte altre città italiane.

Più a rilento va, invece, la realizzazione di un altro servizio pubblico di primaria importanza, l'acquedotto, che però, una volta completato, risulta tanto efficace da indurre una commissione, inviata dal Ministero dell'interno, a dichiarare che esso, per il funzionamento e per il sistema di deferrizzazione delle acque adottato, è "il primo ed il più perfetto esistente in Italia ed uno dei migliori anche nei confronti di quelli dell'estero". Della sua realizzazione si incomincia a parlare nel 1888, quando una legge impone ai Comuni l'obbligo di essere forniti "di acqua potabile riconosciuta pura e di buona qualità", ma solo dieci anni dopo, nel 1898, entra in funzione un impianto comunale, che preleva l'acqua dal Naviglio, la solleva mediante turbine idrauliche poste in un fabbricato presso il bastione della fiera e lo invia verso il centro città, per alimentare le due fontane dei giardini di piazza Roma ed i bocchettoni per il riempimento delle botti utilizzate per l'innaffio delle strade comunali.

Ma è solo alla fine del 1910 che entra in funzione il vero e proprio acquedotto comunale, con la trivellazione di pozzi per l'estrazione dell'acqua, la costruzione del fabbricato per le macchine di filtrazione e di pompaggio in via Realdo Colombo e del serbatoio nella torre del palazzo Comunale. Per attingere l'acqua si installano 23 fontanelle pubbliche, dislocate nei quartieri popolari e nei punti di massima concentrazione della popolazione, e progressivamente si realizzano anche delle prese private, che nel 1921 ammontano a 2000.

9. I caffè

Fra i locali "alla moda" della città, dove il chiacchiericcio ed il pettegolezzo si esercitano fra divani, specchiere ed ammiccanti figurine dipinte secondo l'imperante gusto liberty, spicca il Caffè Soresini, dai cui tavolini si gode la vista del passeggio in piazza Roma e nei giardini pubblici. Viene rinnovato nel 1885 e decorato dalle pitture di Giuseppe Gnecchi; nel 1890, per aprirlo anche alla frequentazione delle signore, i proprietari vi fanno allestire alcune sale, a loro riservate, ingentilite da ricche decorazioni floreali. Il proprietario, Federico Soresini, è uno dei primi soci cremonesi del Touring Club Ciclistico Italiano ed il suo caffè figura nelle guide del sodalizio, fra i locali affiliati che si impegnano a fare "la migliore accoglienza" ai soci, offrendo anche condizioni di prezzo speciali. Il proprietario, infatti, offre due menù a prezzo fisso per la colazione e due per il pranzo. Il suo spirito di iniziativa e di modernità, però, non si ferma qui, infatti l'annuario del TCCI per il 1900 precisa che il Caffè Soresini è dotato anche di camera

Il caffè Aquarium, posto all'angolo di via Beccherie Vecchie (oggi via Solferino). Dalla porta occhieggia un avventore in posa con la sua bicicletta. Foto di anonimo, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

oscura per i fotografi e di rimessa per le automobili. Gli fa concorrenza l'elegante Caffè Flora, inaugurato nel 1898 negli stessi locali nei quali da tempo esisteva un'osteria. È dotato di sala da bigliardo e di tavolini per il gioco delle carte, cosa che lo rende frequentatissimo.

La decorazione liberty regna sovrana anche nel Caffè Aquarium, aperto nel 1902 in una strategica posizione centrale, all'angolo fra piazza Roma e via Solferino. È dotato di una modernissima macchina a vapore per il caffè, la prima di tutta la città, ma vi si vendono anche altre specialità, come le bibite aromatizzate preparate dai barman del locale. I suoi ideatori sono un chimico, il dottor Broccardo Persico, ed un farmacista, il dottor Giovanni Moncassoli, titolare della rinomata farmacia di largo Boccaccino (dove fra l'altro si vende – con sconto per i soci del TCCI – un pacchetto di pronto soccorso destinato ai "biciclettisti") che si sono lanciati in questa iniziativa ottenendo un tale successo che, dopo due anni dall'apertura del caffè cremonese, inaugurano un locale simile, pure denominato Caffè Aquarium, anche a Brescia.

10. Gli alberghi

Le ricettività alberghiera e la ristorazione a Cremona nel 1910 può contare complessivamente sulla presenza di 271 esercizi fra osterie, alberghi, trattorie e locande.

Fra questi spiccano, per modernità dei locali e comodità delle attrezzature, tre alberghi di recentissima costruzione, l'albergo Roma, l'albergo S. Giorgio ed il Cappello – Italia. Tutti e tre sono strutture ricettive di antica tradizione. Il loro ammodernamento riflette la volontà di stare al passo coi tempi, di offrire ai propri clienti le nuove comodità che i progressi della tecnica mettono a disposizione e quell'eleganza di ambienti a cui anche la borghesia cremonese si sta abituando e che richiede per le proprie case ad arredatori ed architetti. Fra questi va per la maggiore un professionista milanese, Cornelio Bregonzio. A lui si rivolge Pier Carlo Feraboli, quando decide di ristrutturare la vecchia locanda S. Giorgio, posta a poca distanza da porta Milano. È il 1910, l'edificio dell'antica porta è stato da tempo demolito e si sta terminando la nuova strada di circonvallazione esterna, che unisce il piazzale di porta Milano a quello di porta Venezia, passando davanti alla stazione ferroviaria. Con questa operazione l'area è destinata ad acquistare valore ed

Nella pagina accanto:
L'albergo Roma in via Manzoni. Cartolina, anni Venti (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Cremona - Piazza e Albergo Roma

L'albergo Italia in corso Campi. Sul fondo si intravede la farmacia del dottor Cavana, che nel 1886 fece installare la prima centrale elettrica a Cremona, facendo arrivare la linea di tensione sino alla propria casa.
Foto di Rinaldi, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

aumenterà anche il vantaggio costituito dalla vicinanza della stazione e della strada per Milano. Quella che doveva essere la semplice ristrutturazione di una vecchia locanda si trasforma così in un'impresa edilizia di grande respiro imprenditoriale, sostenuta dall'amministrazione comunale che caldeggia la costruzione di un grande albergo, come si conviene ad una città moderna.

Sorge così il nuovo albergo S. Giorgio, comodo, elegante, con ampio salone – ristorante, sale appartate per banchetti, camere da letto luminose, dotate di termosifone, luce elettrica, acqua corrente e bagni.

L'inaugurazione, il 4 agosto 1911, segue di pochi giorni quella di un altro grande albergo,

il Roma. Infatti anche gli alberghi posti nel centro della città vengono rinnovati, come nel caso del Cappello – Italia di corso Campi, o addirittura ricostruiti, come il Roma, che il 29 luglio 1911 apre la nuova sede di via Manzoni, realizzata su progetto dell'architetto Carlo Sambuseti e di suo figlio Aleardo, appassionato cultore della "moderna arte", il liberty. Ha 69 stanze, tutte dotate di caloriferi, acqua corrente calda e fredda, lavabi, docce, bagni ornati da delicate decorazioni floreali, tappezzerie, saloni con stucchi e soffitti dipinti. Alla sua costruzione hanno lavorato i migliori artigiani cremonesi del momento: Stefano Rizzi per i ferri battuti, Eugenio Stella per i dipinti, Primo Pizzamiglio per le ebanisterie, Alfredo Azzolini per le decorazioni in cemento, tutti diretti dal noto capomastro Fausto Chizzini.

Questo albergo è, fin dal 1895, una delle due strutture ricettive della città affiliate al Touring Club Ciclistico Italiano – l'altro è l'albergo del Cappello – scelte dai consoli perché condotte "da persone amiche dei ciclisti", che devono impegnarsi a fare "la migliore accoglienza ai membri della nostra associazione, accordando speciali condizioni di prezzo". Il proprietario dell'albergo Cappello, Rodolfo Petrolini, è uno dei primi soci cremonesi del TCCI ed ospita nelle sue sale il banchetto che conclude la prima annata di attività del sodalizio. La segnalazione del suo albergo come affiliato compare sulle pagine della Rivista Mensile del Touring, insieme a quella dell'albergo Roma, a partire dai numeri di febbraio e marzo 1895.

11. Teatri e spettacoli

Anno 1896: a Cremona fa il suo ingresso trionfale il cinematografo. Non è passato nemmeno un anno da quando la "fotografia animata" dei fratelli Lumière ha stupito il pubblico parigino, che il teatro Filodrammatico apre la sua sala alla nuova arte. Del resto lo statuto della Società filodrammatica, proprietaria del teatro, stilato nel 1872, prevede come obiettivo "promuovere ogni lecito ed onesto divertimento degno della cultura e del lustro della città".

I soci, tutti appartenenti alla buona borghesia cittadina, sono entusiasti della nuova forma di spettacolo, che si affianca alle iniziative teatrali e musicali organizzate ogni anno, nonché alla scuola di recitazione, aperta a tutti gli appassionati.

Il successo del cinematografo è segno che i gusti dei cremonesi, anche in fatto di spettacoli, stanno cambiando. A risentirne pesantemente è il teatro "Concordia" rigidamente legato, per volontà dei palchettisti, ad una programmazione tradizionale, mentre gli spettatori, già da tempo, fanno pressione sui direttori artistici per un rinnovamento di opere ed autori.

Di conseguenza il numero degli spettatori cala in continuazione, mentre all'interno dell'assemblea dei palchettisti la "concordia", che aveva dato nome al teatro, degenera in continui litigi e a poco servono, per risollevare le sorti dell'istituzione, i lavori effettuati nel 1892 per ammodernare lo stabile in vista dei festeggiamenti per l'inaugurazione del ponte in ferro sul Po e della statua di Amilcare Ponchielli, che viene collocata vicino al teatro.

In questa occasione, infatti, il palcoscenico viene dotato di luce elettrica, con la creazione della ribalta luminosa, e Antonio Rizzi dipinge il nuovo grande sipario, di notevole impatto scenico. Ma la riduzione degli incassi è costante ed i pesanti litigi all'interno dell'assemblea dei condomini per la gestione del teatro, con strascichi anche giudiziari, non consentono di rialzarne le sorti.

Ne approfitta l'altro teatro cittadino, il "Politeama", costruito in tempo di record sulle ceneri del teatro "Ricci", distrutto da un incendio nel 1896. La sua programmazione "leggera", con operette, spettacoli di varietà, attrezzisti e giocolieri, richiama un pubblico sempre più numeroso, a danno della programmazione tradizionale del "Concordia", ormai disertato anche dai palchettisti.

Nel frattempo questo teatro ha cambiato nome ed ha aggiunto, a quello tradizionale, anche l'intitolazione ad Amilcare Ponchielli, che dal 1907 diventa l'unica, mentre i proprietari del Politeama, in occasione della morte di Giuseppe Verdi nel 1901, chiedono a Barberina Strepponi, cognata del grande musicista, che vive a Cremona, il permesso di intitolargli il teatro, che così assume il nome di "Politeama Verdi".

Nella pagina accanto:
Corso Vittorio Emanuele II con il teatro Concordia-Ponchielli sul fondo e la statua dedicata al musicista cremonese in primo piano. Cartolina, inizi sec. XX (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).

Cremona
Corso Vittorio Emanuele e Monumento a Ponchielli

12. Sport e tempo libero

Conseguenza del crescente benessere in cui vive la borghesia e delle nuove acquisizioni in campo medico, che sottolineano l'importanza della vita all'aria aperta e di un sano esercizio fisico, è la nascita di società sportive, dove l'allenamento fisico è associato alla convivialità della sua pratica in gruppo.

Infatti nel 1885 sorge la Società ginnastica, dotata di una palestra e di una sala d'armi, che organizza, fra le altre iniziative, anche "passeggiate ginniche" aperte alla partecipazione femminile.

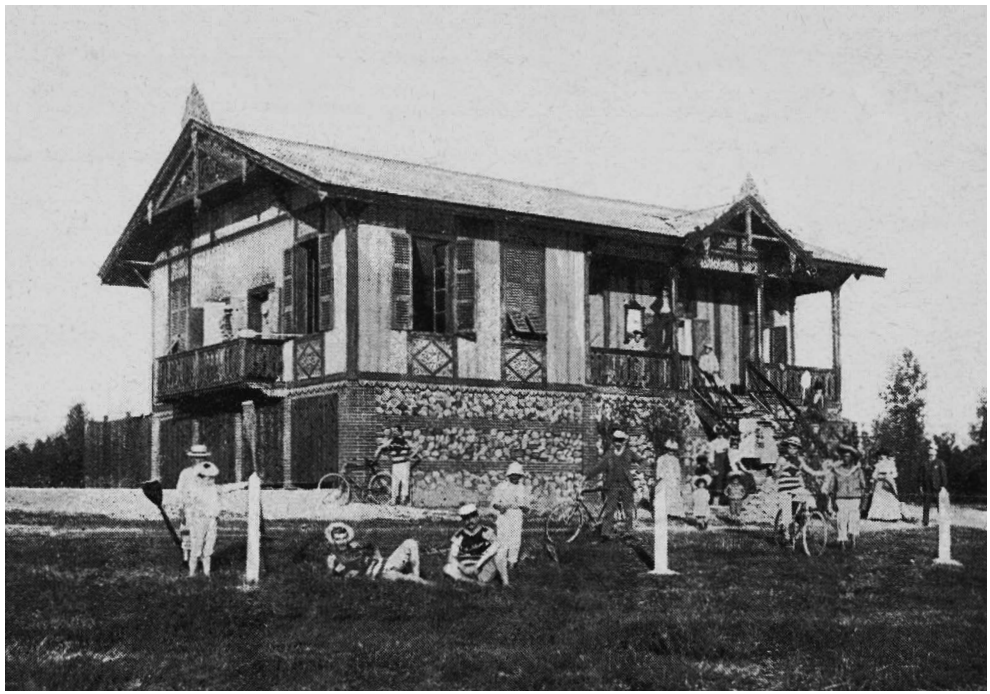
Da essa prende vita, nel 1887, dapprima come sezione ma ben presto tanto vitale da rendersi pienamente autonoma, la Società Canottieri Baldesio, sorta con lo scopo di "sviluppare, con l'esercizio del remo e del nuoto, le forze fisiche per la maggior applicazione del programma sociale: concorrere in opere di salvataggio, promuovere gare sociali ed intersociali e partecipare a queste ultime".

Nelle intenzioni dei canottieri, dunque, la passione sportiva si unisce felicemente agli ideali filantropici propri del periodo, nel tentativo di porre un freno alle morti per annegamento, purtroppo frequenti, vista la scarsa diffusione della pratica del nuoto. È per questo che, fra le prime iniziative della Società, vi è proprio l'istituzione di corsi di nuoto e, nel 1892, in occasione dell'inaugurazione del nuovo ponte in ferro sul Po, l'organizzazione di una regata nazionale di canottaggio.

La Società, però, fin dall'inizio è anche luogo di ritrovo, dove intrattenersi piacevolmente e "godere la brezza del Po", come sottolineano le cronache mondane del tempo. A tale scopo è utilizzato lo *chalet*, che funge da "stazione d'approdo" e che viene più volte ampliato e dotato di nuove attrezzature: il telefono, la doccia, la pompa per le biciclette. Sono, infatti, sempre più numerosi i soci che raggiungono la Baldesio con questo mezzo e che con esso si mettono in posa davanti all'obiettivo fotografico.

L'ingresso delle socie patronesse, la prima delle quali si iscrive nel 1901, determina l'istituzione di un "servizio bagni" sulla sponda piacentina, con cabine mobili, il traghetto dall'una all'altra sponda e, in seguito, il servizio di omnibus da piazza Cavour al ponte. Nel 1910 la Società Canottieri Baldesio conta quasi 400 iscritti.

Mentre sul Po si rema, altri atleti si misurano con soddisfazione con lo sport: in città, infatti, continua ad operare con successo la Società Scherma, Ginnastica e Tiro a Segno,

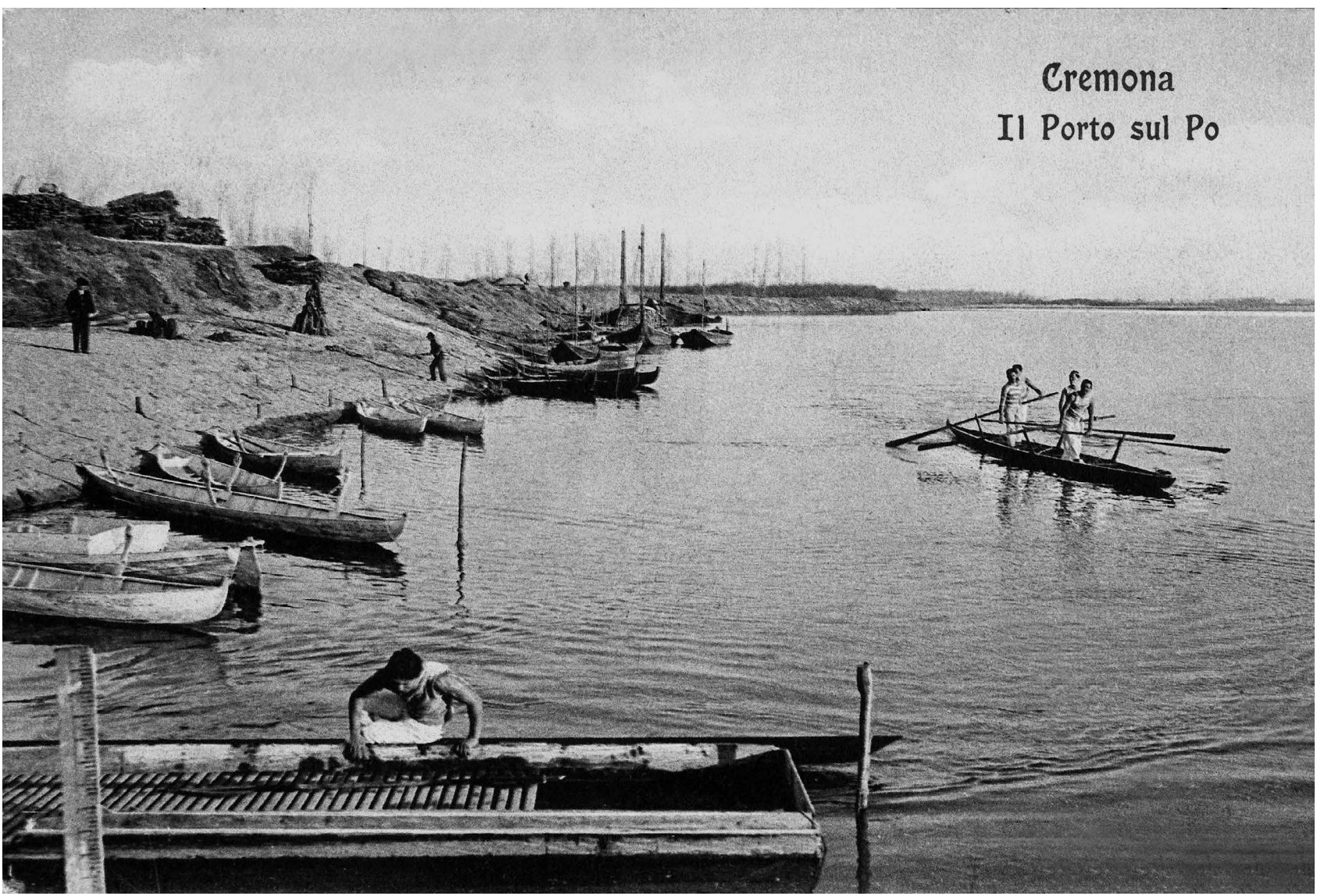


La sede della Società Canottieri Baldesio e un gruppo di soci in posa con remi e biciclette. Cartolina, inizi sec. XX.

il Club Alpino Italiano organizza lunghe camminate in montagna, e intanto la passione per la bicicletta spinge, nel 1892, un gruppo di amici a fondare il Veloce Club Cremona, che nello stesso anno partecipa ai festeggiamenti per l'inaugurazione del ponte in ferro sul Po organizzando corse in bicicletta.

L'incremento della pratica sportiva, però, non interessa solo i privati e le persone agiate. Anche la Municipalità si impegna a tale scopo: le scuole elementari comunali Realdo Colombo e Passeggio, da poco costruite, sono dotate di palestra, si organizzano competizioni sportive per gli studenti e nel 1907 si apre un "ricreatorio pubblico", che accoglie i giovani dai 12 ai 20 anni, che intendono dedicare il tempo libero allo sport. In questo modo si cerca di supplire alle carenze del governo centrale, il cui impegno nei confronti dell'educazione fisica dei giovani delle scuole secondarie è assai scarso.

L'approdo della Società Canottieri Baldesio con un gruppo di atleti in veneta. Cartolina (Archivio di Stato di Cremona, riproduzione Novafoto - Diotti).



Per saperne di più

Giovanni Grasselli, *Le condizioni igieniche di Cremona in rapporto all'ambiente ed allo sviluppo dei pubblici servizi,* **Cremona 1912**

Mario Levi, *Vecchia Cremona*, **Cremona 1956**

Cremona urbanistica, un'esperienza di piano, **Cremona 1985**

Carla Bertinelli Spotti, Maria Teresa Mantovani, *Cremona. Momenti di storia cittadina*, **Cremona 1985**

Gianfranco Taglietti, *Cremona tra Ottocento e Novecento in una serie di interessanti foto d'epoca*, **in "Cremona", nn. 3 e 4/1985, nn. 1 e 4/1986, n.3/1987**

Mario Albertini, Claudio Cerioli, *Trasporti nella provincia di Cremona. 100 anni di storia*, **Cremona 1987**

Gianfranco Taglietti, *La Baldesio, il Po, Cremona e altre storie. 1887-1987. Cento anni di una società canottieri*, **Piacenza 1989**

Mariella Morandi, *Cremona e le sue mura*, **Cremona 1991**

Il teatro Ponchielli di Cremona, **Soresina 1995**

Elia Santoro, *Il Liberty a Cremona*, **Cremona 1995**

Mauro Barchielli, *Luce. Breve storia dell'illuminazione pubblica a Cremona*, **Robecco d'Oglio 1998**

Il Filo. Società Filodrammatica Cremonese, **a cura di Carla Bertinelli Spotti, Cremona 2001**

Mariella Morandi, *Il valzer delle statue*, **in "Cremona produce", n.2/2003**

Storia di Cremona. L'Ottocento, **a cura di Maria Luisa Betri, Bergamo 2005**

Andrea Guereschi, *Le fontanelle nell'evoluzione dell'acquedotto*, **in "L'acqua e la città", Cremona 2006**

finito di stampare nel mese di novembre 2014
da Service Lito SRL - Persico Dosimo (Cr)