

II LEZIONE:TERRA

INTRODUZIONE



Il cielo e la montagna sono luoghi insoliti e misteriosi, ma l'avventura, di solito, ha inizio in spazi familiari, come apprenderà lo hobbit Bilbo Baggins: "la via prosegue senza fine/fuori dall'uscio, da qualche parte./Ora la via è fuggita avanti,/devo inseguirla ad ogni costo".

E cosa trovano fuori dall'uscio gli abitanti dell'area milanese? La terra salda e stabile di una pianura sterminata che invita all'azione, ai giochi di movimento orientati dai lunghissimi rettilinei protesi verso il filo di un orizzonte che si sposta al ritmo dei nostri passi.

Lo sport trova qui l'ambiente ideale per soddisfare il bisogno elementare di camminare, di correre, di saltare, di inseguire una palla. Non a caso la stragrande maggioranza delle attività e delle associazioni affondano le loro radici nella fascia pianeggiante.

In principio erano la strada, la piazza, il parco, il prato, il giardino di un'osteria. Una fune, delle assi, uno steccato ed ecco le piste ed i campi da gioco.

Il passaggio dall'ambiente naturale allo spazio specializzato, dall'occasionale al permanente, dal semplice al complesso sarà il risultato di un processo lungo e faticoso.

Procediamo con ordine e facciamo un salto indietro nel tempo mica da ridere.

STORIA DEL GALANTINO

Oggi di Giuseppe Rovani e del suo "Cento Anni", torrenziale romanzo pubblicato nel 1858, si rammentano in pochi.

Ed è un peccato, perché sarà vero che il libro è un mattone indigesto, ma è altrettanto vero che contiene pagine indispensabili a ricostruire un secolo di vita milanese, a cominciare da quelle che descrivono le imprese della famigerata Compagnia della Teppa.

La macchina narrativa si mette in moto in una fredda notte di gennaio del 1750 quando, nella casa di un vecchissimo e ricchissimo patrizio milanese, morto da poco, viene rubato il testamento.

Il ladro è Andrea Suardi, detto "Il Galantino", bello, elegante, audace, astuto e vizioso.

Il Galantino di mestiere fa il lacchè, cioè uno di quei servitori che, muniti di torcia, precede correndo la carrozza del padrone.

Per le grandi casate meneghine è un vanto disporre del domestico più veloce e resistente.

Per metterne alla prova le doti si organizzano corse con tanto di scommesse. In quella più importante, una sorta di campionato lombardo che mette a confronto bresciani, cremonesi, lodigiani, milanesi, a trionfare è proprio il Galantino, orgoglio e vanto della città dei navigli

E qui usciamo dalla fantasia: il Galantino è un personaggio storico e le corse dei lacchè sono avvenimenti documentati.

Dunque, alla faccia della purezza originaria dei bei tempi che furono, i primi sportivi sono dei professionisti che si allenano con regolarità, seguono una dieta speciale, ricevono ricompense in denaro.

STORIA DI ACHILLE BARGOSSI

Ed è un professionista anche il fondatore dell'atletica leggera italiana. Si chiama Achille Bargossi, è nato a Forlì, lavora come impiegato in un magazzino di tappezzerie del capoluogo lombardo, ama organizzare sfide podistiche con amici e colleghi.

Alle dieci del mattino del 21 agosto 1873 il prode Achille è seduto nell'osteria del Ponticello, fuori di Porta Orientale. Ad un tavolo vicino due noleggiatori di cavalli, su di giri per le abbondanti libagioni, vantano le doti dei loro destrieri, capaci di coprire in sessanta minuti i 15 chilometri che separano Milano da Monza.

Bargossi si inserisce nella conversazione, sostenendo di essere in grado di correre la distanza in meno di un'ora. Il giovane mette sul banco sessanta lire, i due cavallanti 160, l'oste si impegna a custodire le poste.

La prova è fissata per le 17,30 di una giornata caldissima. Il temerario, che indossa una camicia, un elegante panciotto, pantaloni di tela e calzerotti di lana, parte senza scarpe da Porta Venezia, percorre corso Buenos Aires, incurante di una ferita al piede procuratagli da un sasso, attraversa piazzale Loreto, imbecca il vialone che conduce alla città della corona ferrea che raggiunge, fresco come una rosa, dopo 58 minuti.



Le imprese dell'uomo-locomotiva non si arrestano qui. Nel 1879, a nord dell'Arena, fa costruire la Grande Arena Italiana, "il più vasto teatro trasportabile italiano", capace di 12.000 spettatori, sulla cui pista sfida e batte cavalli e ciclisti.

Nel maggio del 1881 supera sé stesso. Partito da Brescia, si presenta al rondò di Loreto dopo aver percorso 100 chilometri in poco più di 14 ore per poi raggiungere la Grande Arena per una corsetta di scarico di 20 chilometri.

Bargossi trova numerosi imitatori.

Il più celebre è Carlo Airoldi, giunto a piedi a Milano da Origgio, suo paese natale, per cercare fortuna.

Airoldi non ha un mestiere, quindi se ne inventa uno sfruttando la sua conformazione fisica (120 centimetri di circonferenza toracica, 45 centimetri di bicipiti): imbattibile a braccio di ferro, in grado di percorrere cento metri con 450 chili sulle spalle, sbriciolature di sassi a pugni nudi, disposto a farsi spaccare con una mazza enormi sassi sul petto con gli addominali ben tesi.

Nel 1894 scopre il podismo e si rende conto di avere nelle gambe un piccolo tesoro.

Vince un'infinità di corse e corsette, sfida e batte Buffalo Bill e il suo cavallo e nel 1895 si schiera alla partenza della Torino-Marsiglia-Barcellona, prova al massacro di 1.020 chilometri. Airoldi giunge primo, incassando un consistente premio in denaro (circa 2.000 lire).

La notizia dell'allestimento ad Atene della prima edizione dei Giochi Olimpici moderni arriva anche in Italia.



Il 28 febbraio 1896 il Carletto parte da Milano in giacca, maglia della Pro Italia, berretto, polacchino ai piedi, recando a tracolla una bisaccia contenente le provviste e la biancheria di ricambio.

Intende raggiungere Atene correndo e camminando per 70 chilometri al giorno. Dorme per strada, sfugge all'agguato di una banda di briganti, strangola a mani nude tre lupi, arriva

nella capitale greca il 31 marzo dopo essersi sciropato 1.338 chilometri.

Lo attende un'amara sorpresa. Il principe Costantino, presidente del comitato organizzatore, gli comunica che non potrà partecipare alla maratona in quanto "atleta professionista".

Si indigna, protesta, ma dovrà rientrare mestamente a Milano, rifiutando con sdegno il sussidio offertogli da Costantino.

Le disavventure di Airoldi, ampiamente pubblicizzate, giocano un ruolo fondamentale nell'esplosione del boom del podismo avvenuto a cavallo tra il XIX e il XX secolo.

Spuntano come funghi piccole associazioni dai nomi pittoreschi: Fulmine, Veloce, Ardire e Costanza, Stella, Celere, Sport pedestre, Pro Garibaldi, Enea, Oriente, Cantùn, Amici, Ippogrifo, Progresso, Carlo Marx, Spartaco, Marte, Agamennone, Atalanta, Tiremm Inanz, Coraggio, Eolo.

Hanno sede (si fa per dire) nei quartieri popolari e per soci operai e artigiani: il podismo è per eccellenza lo sport dei poveri, uno sport che richiede polmoni d'acciaio, solidi garretti, spirito di sacrificio, una maglietta, un paio di calzoncini, delle scarpette.

La volontà di fare da soli, riunendosi in una federazione che dichiara guerra a tutte le "camorre", si scontra con un ambiente che li schifa perché malvestiti, sporchi e ineducati e con l'apatia del movimento operaio, che considera lo sport il nuovo oppio dei popoli ed abbandona al loro destino gli sportivi proletari.

STORIE DI CAVALLI

Se il podismo dei puzza piedi è "roba minima, roba de barbùn" l'ippica, prediletta dalla Milano che conta, nasce e si sviluppa in una cornice sociale profondamente diversa.

Le prime corse, allestite in coincidenza con le principali feste religiose e con importanti solennità civili, si disputano dalla fine del Settecento lungo il corso di Porta Orientale per trasferirsi attorno al 1820 in una pista rudimentale tracciata nella Piazza d'Armi, a nord del Castello Sforzesco.

La svolta si verifica nel 1830. Il due maggio, nell'abitazione del conte Carlo Cicogna, in corso di Porta Romana, il fior fiore dell'aristocrazia cittadina costituisce una società "per far seguire ogni anno una o più corse di cavalli".

Il sodalizio scompare dieci anni dopo e viene sostituito da una Società per il miglioramento dei cavalli, sciolta dalle autorità austriache che la considerano un covo di pericolosi patrioti.

Per nulla scoraggiata, l'eletta schiera darà vita nel 1856 alla Società per le corse dei cavalli in Lombardia.

Siamo di fronte alle prime istituzioni cittadine che si occupano in modo specifico di un'attività agonistica. L'ippica va considerata infatti uno sport ed è attraverso l'ippica che anche in Italia si diffondono i principi che stanno alla base dello sport moderno.

Le "corse all'inglese" esigono una rigorosa formula di gara predisposta da un'associazione, la misurazione delle distanze, il cronometraggio, l'uso della bilancia, l'impiego di cavalli selezionati ed allenati, di fantini professionisti, di giubbe che recano i colori dei proprietari.

Sfrattati dalla città, gli ippofili meneghini intraprendono un lungo vagabondaggio alla ricerca di un luogo dove impiantare un ippodromo permanente, facendo tappa nelle brughiere di Senago, di Garbagnate, di Misinto, a Cernobbio, a Castellazzo, a Erba, a Varese.

La soluzione giunge solo nel 1888. Il 10 maggio, in quello che attualmente è piazzale Lotto, si inaugura l'ippodromo di San Siro, un impianto di primissimo ordine realizzato per

iniziativa privata: un rettilineo di 2.000 metri, una pista circolare, tribune, recinti, padiglioni, ufficio del totalizzatore, deposito delle carrozze.

Sulle tribune, lungo lo steccato, nel prato si accalcano grandi dame vestite all'ultima moda parigina, gentiluomini in abito a doppio petto e cilindro, eleganti ufficiali, vispe sartine, cameriere che spettegolano sulle padrone, intere famigliole di pacifici borghesi, operai in blusotto, mantenute di alto rango e cocottes da sbarco in caccia di bei giovanotti.

Siamo in piena fiera della vanità ed il settimanale satirico "Il Guerin Meschino" vi sguazza beato: "voltate in su i calzoni o voi che andate./Entrammo in loco che dicon pelosa,/chè a piè vi va la gente strapelata./Quivi odor di cavallo e di sua cosa,/qui un affondar di scarpe nella palta/ed un gridare sigari e gazosa./Quivi la dama scende giù dall'alta/carrozza per le scale e gaia espone/le sue calze di seta alla ribalta./Punta un caval perché in codesto loco/venir è van se poi non si può dire:/ho perduto un milione e mi par poco".

San Siro diventerà in breve il tempio del galoppo, ma l'ippica presenta un secondo volto, meno élitario, meno schizzinoso.

All'Arena, dagli anni Venti del XIX secolo, si svolgono corse delle bighe, con aurighi romanamente abbigliati, e corse di biroccini e di sediola pesanti anche cento chili.

Siamo nella preistoria di un trotto che vivrà la sua giornata magica il 16 giugno del 1881.

Un mese prima si è inaugurata l'Esposizione Industriale e Artistica e tra le manifestazioni di contorno è inserita una prova per cavalli di ogni età, razza e paese che assegna al vincitore un premio di 3.000 lire.

In pista scendono due trottatori russi, giovani e agguerriti. Ad affrontarli è un soggetto italiano che non è un cavallo: è un'istituzione, un idolo, un semidio, impetuoso come un'aria di Verdi, pieno di sorprese come un attacco garibaldino. Si chiama Vandalo e nel corso di una lunghissima carriera ha vinto 200 delle 240 gare cui ha preso parte.

Quando gareggia a Milano Vandalo è un vecchietto di 19 anni carico di acciacchi. La sua apparizione è accompagnata da un mormorio sconcertato: l'animale zoppica e appare completamente irrigidito.

Per di più il sorteggio gli ha assegnato il numero cinque, nefasto per un soggetto che ama correre allo steccato. Gli appassionati fanno la fila davanti ai picchetti dei bookmakers per scommettere sui due russi.

Ma Vandalo è un attore consumato: durante il riscaldamento si scioglie, alla partenza conquista di forza la corda, respinge, anche a morsi, l'attacco dei trottatori russi, vince tra il delirio della folla che sventola il tricolore.

Il seme è stato gettato. Nel 1892, in piazza Andrea Doria, entra in funzione un efficiente trotter (ma c'era proprio bisogno di scomodare un termine straniero, brontolano i vecchi milanesi, quando era bello e pronto il nostrano "trotta trotta scimbioeu"?), che nel 1905 si sposterà in quel di Turro.

STORIE DI VELOCIPEDI

Ad accrescere le opportunità dell'avventura e della sfida arrivano le innovazioni tecnologiche, che dilatano lo spazio e accorciano il tempo.

Quella tra Milano e la bicicletta è la storia di un grande amore che ha tuttavia un inizio molto complicato.

La draisina, un veicolo a due ruote con manubrio e sella, ma privo di pedali e di catena, da spingere con i piedi, fa la sua apparizione a Milano nel 1818, ma un bando della regia direzione di polizia ne vieta immediatamente la circolazione nelle vie cittadine.

Un anno dopo un intraprendente artigiano, il meccanico Gaetano Brianza, con officina in via Larga, brevetta il velocimano, una draisina azionata con le braccia tramite il movimento

di due leve snodate, che i milanesi battezzano “el cavall meccanegh”, un animale “de noeuva razza, nassu de fresch nel nost Milan”.

Il Brianza lo pubblicizza così: “el se ciama in bon italian/el cavall velocimann/perché coi mann tocchee on ordegn/ch’el corr anc ben ch’el sia de legn/poddi sta comed sulla sella/mei del cavall del sur Ghinella/podii andà drizz, podii sterzà/montà sull’alt e reculà/se tant al mont che alla pianura/poddi viaggià senza pagura/e fa per ben cent mia de strada/senza fal bev né dagh la biada”.

Ma il prezzo spropositato dell’aggeggiò ne impedirà la diffusione.

Né miglior sorte toccherà cinquant’anni dopo ai mastodontici velocipedi Michaux, la grande attrazione dell’Esposizione Universale tenuta a Parigi nel 1867.

A cavalcarli, guardando dall’alto in basso gli attoniti passanti, sono i nobili meneghini che hanno scoperto un nuovo e costosissimo balocco.

Si pedala sui bastioni e nei viali periferici, perché il comune ha interdetto la circolazione dei velocipedi dentro la cerchia dei navigli, infliggendo multe salatissime ai trasgressori.

Che però se ne infischiano. I fratelli Fausto e Giuseppe Bagatti Valsecchi vanno e vengono ogni giorno dai loro fiabeschi palazzi, che si trovano in via Santo Spirito, sborsando ogni volta sull’unghia l’ammontare della multa.

La gara è dietro l’angolo. Nel programma del Carnevalone del 1869 compare una “corsa di velocipedi a due ruote” con partenza da Porta Vittoria ed arrivo a Porta Nuova. Gli aristocratici pedalatori si iscrivono in blocco, ma scoprono con orrore che il premio è costituito da 75 bottiglie di buon vino. Un affronto! Ritirata di massa.

Milano non ci merita? Ci si sposta a Pavia, dove, il 19 maggio del 1869, i velocipedisti milanesi scendono in lizza per la conquista di una bandiera d’onore.

Tra loro ci sono i 17 soci azionisti che nel marzo del 1870, riuniti in un maneggio di Porta Tenaglia, danno vita al Veloce Club Milano, il secondo sodalizio italiano dopo il Veloce Club di Firenze, nato due mesi prima.

Il Veloce Club, che si propone di promuovere “tutti i divertimenti nobili e insieme salutari”, è nello stesso tempo un ritrovo mondano, al centro di feste e di veglioni danzanti, ed un circolo sportivo impegnato nell’organizzazione di competizioni che vedono alla partenza velocipedisti in maglia lunga e guanti di pelle scamosciata che lanciano baci e fiori alle signore adoranti.

Le prime gare si svolgono sui bastioni, ma il 21 dicembre 1871 si mette in piedi una Milano-Novara di 46 chilometri, vinta da Giuseppe Bagatti Valsecchi “dopo ore tre e minuti uno senza mai forare né scendere dal veloce”.

La pista del Veloce Club, costruita nel 1884 in via Vivaio, fa da cornice alle gesta dei pionieri del pedale, primo tra tutti Giuseppe Loretz, il vincitore del primo campionato italiano di velocità e della prima edizione del campionato italiano di resistenza, che va in scena il 22 settembre 1885 su un percorso di 160 chilometri, che Loretz compie in otto ore in sella ad un biciclo con pedali in legno ed una ruota anteriore del diametro di un metro e mezzo.

Pochi anni dopo un pedalatore milanese esce dalla storia per entrare nel mito. Si chiama Romolo Buni, di professione ragioniere, nipote di uno dei primi fabbricanti italiani di velocipedi, portacolori della Pro Patria, minuto, agile come uno scoiattolo, furbo come una volpe, soprannominato “il piccolo diavolo nero”.

Il ciclismo sta allargando i confini, è diventato un’attività di respiro internazionale. In Italia calano gli assi francesi, altezzosi, insopportabili, che ci infliggono umilianti batoste.

E’ in gioco l’onore della patria, perché “oggi una nazione è tanto più prosperosa quanto più corre bene in bicicletta”.

Nel match sui cinque chilometri in programma sulla pista in legno dell’Arena il 20 giugno 1893 l’Italia si affida a Buni, opposto al terribile Medinger.

Buni, che ha capito che l'unico modo per vincere è quello di sfiancare l'avversario, parte a razzo, il naso che sfiora la ruota anteriore. Medinger inizia a dare segni di stanchezza, ma in un sussulto di orgoglio si fa sotto e affianca il Diavolo Nero che moltiplica gli sforzi.

Sull'Arena cala il silenzio, rotto dall'urlo di un anonimo tifoso: "Molla, Buni!". L'incitamento diventa un coro. Buni accelera, stacca il francese, vince battendo il record del mondo, è portato in trionfo.

Di fronte alla leggenda non è il caso di addentrarsi in questioni linguistiche. Perché quel "Molla, Buni!" è a dir poco ambiguo. Significa "vai, corri!" o "rallenta, non sfiancarti!"?

In ogni caso il tormentone "Molla Buni" prende subito il posto di "sterza biscella", di "schiva l'oliva", di "molla la biga".

Molla Buni, si urla al ciclista che passa, alla piscinina sculettante, alla pentola che non vuole bollire.

Molla Buni, si canta a teatro. Molla Buni, reca l'insegna di un bazar.

E in seguito arriveranno le varianti: "molla Ruscell che el Buni l'è indree on tocche!", "molla Buni, Pasta molla, hinn i strasc che va a la fola".

"Nel fosco fin del secolo morente" si affacciano all'orizzonte i "forzati del pedale", protagonisti delle prime, terrificanti corse su strada.

Il 13 maggio 1894 partono dall'Arena i 112 concorrenti della Gran Fondo, prova di 530 chilometri che si dipana lungo il percorso Milano-Lodi-Brescia-Verona-Mantova-Reggio Emilia-Parma-Piacenza-Alessandria-Asti-Torino. Il vincitore, il pavese Eugenio Sauli, taglia il traguardo dopo 27 ore e 25 minuti "in condizioni quasi normali".

Alla Gran Fondo prendono parte anche i ciclisti over 35, per i quali le riviste velocipedistiche hanno preparato esilaranti tabelle di marcia.

State a sentire. Indossare scarpette, calze in tessuto elastico, pantaloni lunghi con ghettoni, maglia di lana, camicia di flanellone, cravatta alla La Valière, guanti in pelle di daino, berretto di lana.

Portare al seguito biancheria di ricambio, un nécessaire contenente articoli per la toeletta, attrezzatura completa per le eventuali riparazioni, bussola, orologio, revolver tascabile.

Acquietare i cagnacci ringhianti con un perentorio "a cuccia!", ignorare gli inguaribili e numerosi motteggiatori.

Bandire nel modo più assoluto l'acqua frizzante, la gazzosa, la birra. Ingerire carne, formaggini, tuorli d'uovo, miele. Bere caffè, cognac, latte e rhum, vino.

Sbagliano di brutto i muratori, gli operai, i contadini che hanno deciso di abbandonare le loro estenuanti occupazioni per cercare fortuna sulle due ruote!

In sella si fatica allo stesso modo e forse di più.

Il 12 novembre 1905 lo starter abbassa la bandierina. Da Rogoredo prende il via la prima edizione del Giro di Lombardia, con 55 ciclisti ai nastri di partenza.

"Si correrà comunque, qualunque sia il tempo", assicura "La Gazzetta dello Sport", organizzatrice dell'evento. E che tempo volete che faccia in quella maledetta domenica di novembre? Piove, governo ladro, viene giù il diluvio universale.

Infagottati come eschimesi, ridotti a maschere stravolte e irriconoscibili, gli sventurati guardano con odio i giornalisti, che, al riparo nelle automobili, hanno osato descrivere come "eccellente" lo stato delle strade, ridotte a torrenti di fango.

Nel gruppo di testa Giovanni Gerbi sta preparando uno di quei tiri che gli hanno fatto meritare l'appellativo di "Diavolo Rosso". Nei giorni precedenti la gara ha studiato palmo a palmo la prima parte del tracciato ed ha trovato dove piazzare il trappolone: poco prima di Lodi, dove è posto uno scambio dei binari del tram occultato dalla mota. Gerbi lo aggira, mentre tutti gli altri vi si infilano, scivolano, capitombolano, smadonnano.

L'astigiano ha preso il volo e il primo dei suoi avversari taglierà il traguardo, posto in corso Sempione, dopo 41 minuti.

Il Giro di Lombardia è uno scherzetto in confronto al Giro d'Italia.

Il primo parte alle due e cinquantatré del mattino del 13 maggio 1909 da piazzale Loreto, gremita fin dalla sera precedente da migliaia di persone che pernottano nei bar e nelle osterie.

Il bagliore dei lampi al magnesio dei fotografi e dei cineoperatori illumina per un attimo le 128 biciclette, che vengono poi inghiottite dalle tenebre.

I milanesi rivedranno l'eroico manipolo dei superstiti due settimane dopo all'Arena e avranno modo di festeggiare come merita il vincitore, Luigi Ganna, un muratore varesino che, richiesto delle sue prime impressioni, se ne uscirà con un "me brusa el cuu!".

E ne ha ben donde. Le tappe sono lunghe più di 400 chilometri. Le strade sono infami. Solo i campioni lautamente stipendiati godono di un minimo di assistenza.

Il gioco al massacro toccherà il culmine nel Giro del 1914, vinto dall'emiliano Calzolari. Degli 81 partenti, solo otto taglieranno il traguardo finale.

STORIE DI MOTORI

Cosa succede quando alla bicicletta si applica un motore? Succede che, d'un colpo, nascono l'automobilismo e il motociclismo.

Nella culla anche la mamma fatica a distinguerli.

Sentite come si svolge la corsa per autovetture organizzata il 29 settembre 1897 dal Club Automobilisti Italiani, istituito da poco a Milano, sul percorso Arona-Stresa-Arona, una delle prime competizioni motoristiche italiane.

Sulla zona si è scatenato un uragano e i concorrenti che riescono a portare a termine i 35 chilometri previsti, a bordo di biciclette e a motore e di motocicli, si contano sulle dita di una mano.

Il fallimento era nell'aria. Le strade non sono meno inaffidabili dei trabiccoli, fragili per i passeggeri e, nonostante il limite di velocità in città sia fissato in dodici chilometri all'ora, pericolosi per gli animali e per gli innocenti pedoni che li aborriscono ed affidano i loro sentimenti alla penna di Arturo Graf: "delizioso idiota/che a mal finir t'adopri/e intanto ti ricopri/di polvere e di mota,/idiota leggiadro/che, vestito di lontra,/subissi chi t'incontra/e scappi come un ladro".

A rincarare la dose arriva una delle deliziose "Note Azzurre" di Carlo Dossi: "aumentando il furore per gli automobili, cagioni di frequenti disgrazie e massacri di chi li guida, proveniente dalla classe ricca, il popolo milanese chiama gli automobili i mazzasciori".

A poco a poco l'automobile e la motocicletta (il termine viene usato per la prima volta nel 1902 da "La Gazzetta dello Sport") imboccano strade separate.

L'automobile è per gli aristocratici e per i nuovi ricchi, che si mettono al volante indossando pellicce, guanti smisurati, sciarpe, occhialoni.

Il motociclismo si rivela meno esclusivo e molto, ma molto più scomodo, perché ci vuole una buona dose di incoscienza per montare in sella a macchine pesanti e scomode e per scendere sulla pista del Trotter girando a cento all'ora con un cappello di cuoio imbottito a mo' di casco.

TRE PER UNO

Prima di salutarci, se ce la fate ancora a sopportarmi, vi lascio in offerta speciale tre storie terraiole al prezzo di una.

In tutta l'area milanese si gioca accanitamente alle bocce. In Piazza d'Armi, sotto i pergolati di trattorie che si chiamano Berta Filava, Gallo Vecchio, del Bersagliere, dei

Boeucc, di Ass, gli appassionati, che sono tenuti alla consumazione di “on mezz de quel bon” e si spartiscono il pagamento della quota campo, si dedicano al “sistema alla milanese”: campo rettangolare con bordi delimitati da assi di legno su cui sono disposti longitudinalmente rialzi artificiali chiamati “livei” o “rivei” e sui quali si gioca in diagonale. Svago popolare per eccellenza, le bocce. Ma attenzione, perché la più prestigiosa associazione cittadina, la Società del Giardino, sorge nel 1783 all’osteria della Stadera, a Porta Orientale, dalla volontà di soddisfare i cultori del “giuoco delle palle di legno”. A rievocarlo in termini nostalgici è una poesia scritta negli anni Trenta del Novecento da Luigi Medici: “quest chì, di tutt i gioeugh, l’è el pussèe bell:/propi arent a ona sces, fresca d’ombria,/el se distend da pos d’ona osteria/piena d’odor de sped e de vassel./Quest chì l’è el gioeugh che porta l’allegria,/la forza al brasc, el fosfor al cervell,/senza tant cazzottà né tant spuvell/de nomm che spuzza de forastaria”.

Per gli adoratori della dea Eupalla, rimasti finora a bocca asciutta, ecco pronta la descrizione della prima partita de fulber giocata a Milano.

Il luogo è il prato che sorge all’interno della pista del Veloce Club. La data è il 24 settembre 1895. Il padrino è uno sportsman di razza, il conte udinese Carlo de Braidà, velocipedista, tennista, golfista, sciatore, pattinatore, automobilista, invaghitosi del calcio durante un soggiorno in Inghilterra, fermamente deciso a diffonderlo nel nostro paese.

Sul campo si innalzano “due specie di archi” e si butta a terra un “grosso pallone” che i giocatori, divisi in due squadre, devono far “passare sotto l’arco a colpi di piede”.

I calciatori, quasi tutti neofiti e privi delle indispensabili scarpette chiodate, fanno quello che possono: corrono, si spingono, urlano, calciano a destra e a sinistra senza fare distinzione tra palla e stinchi. Sulle tribune arriva distintamente la vibrante protesta di uno dei footballer: “Bisogna proprio essere dei maleducati per prendere il pallone con le mani!”. Braidà ritorna in Friuli ignaro di avere diffuso i germi di una vera e propria malattia. Tempo cinque anni e la “palla al calcio” diventerà una presenza fissa nei programmi delle società ginnastiche, sfonderà le porte dei licei e del Politecnico, esprimerà la prima eccellenza cittadina nel Milan Cricket and Football Club, costituito nel dicembre del 1899 nelle sale dell’Hotel du Nord e des Anglais, quello che poi diventerà il Principe di Savoia.

Concedetemi un finale romantico.

Sono le due e trenta del mattino del 28 novembre 1909. La temperatura è scesa di un bel po’ sotto lo zero, la nebbia si taglia a fette. I curiosi che circondano il teatro Stabilini, nel piazzale di Porta Genova, battono i denti e cercano di riscaldarsi con cartocci di caldaroste e tazze di fumante vin brulé.

Dalla sala sbucano le sagome dei partecipanti alla prima edizione della Cento Chilometri di marcia, coperti da berrettoni di lana, maglioni, mantelle impermeabili.

Al segnale di partenza, scortati da un accompagnatore in bicicletta, imboccano l’alzaia del Naviglio Pavese coperta da una lastra di ghiaccio avvolti da una nuvola di vapore.

In testa a tutti, con un’andatura compassata ed elegante, marcia un lungagnone che indossa una maglia a strisce nere e viola, calza stivaletti alti, stringe nei pugni due manopole di sughero legate ai polsi con nastri bianchi, addenta fettine di pane imburrito, sorseggia the, accetta il latte appena munto offertogli dai contadini.

“L’è l’ingles!”, gridano quelli che se ne intendono. E l’ingles è un londinese che si chiama Harold Ross, ed è un campione coi fiocchi. Tra Binasco, Pavia, Bereguardo, Besate, Abbiategrasso sgretola tutti gli avversari, concludendo la prova in dieci ore e cinque minuti, alla media di nove chilometri all’ora.

Stanco? Per niente. Cerca solo un buon letto perché la notte prima della gara ha dormito pochissimo. Ha un solo rammarico: che il sole, tanto atteso, si sia fatto aspettare un bel po’ e si sia presentato solo alla fine, incerto ed anemico come quello di casa sua.