



**Pedalando lungo il Tacco d'Italia.  
Storia e storie del ciclismo  
in età liberale in Puglia**

**DOMENICO FRANCESCO ANTONIO ELIA**

**Anno III, n. 1, luglio 2016  
ISSN 2284-0869**



**UNIVERSITÀ  
DI SIENA  
1240**

**Abstract**

The paper examines the difficult and controversial process by which cycling was accepted and spread in Apulia during the end of the 19<sup>th</sup> and the beginning of the 20<sup>th</sup> century. Taking into consideration the first sport articles published on Apulian magazines in the Eighties of the 19<sup>th</sup> century, the author points out how cycling succeeded and bicycle became popular in Apulia, through the foundation of societies for cyclists. Cycling clubs and cyclists dealt with open hostility from catholic clergy, which described the bicycle as a “diabolic carriage” opposed to pre-industrial rhythm of life. Italian society, however, was changing: Apulian cyclists were protagonists of a social and economic development that, even if not equally distributed, culminated in the inclusion of Bari as stage 3 of the Giro d’Italia in 1911.

**Key words**

Cycling; Bicycle; Sport; Apulia; Italian Cycling Touring Club; Liberal Italy

L’articolo esamina il difficile e contrastato processo di affermazione del ciclismo in Puglia avvenuto in età Liberale. L’autore, a partire dalla lettura dei primi articoli sportivi pubblicati sui periodici pugliesi dagli anni Ottanta del XIX secolo, ha potuto così individuare quali furono i canali di diffusione della bicicletta, favorita dall’apertura di sodalizi ciclistici, che resero popolare il mezzo di locomozione all’interno della società pugliese. Società e appassionati del ciclo dovettero superare le iniziali ostilità, legate alla propaganda del clero cattolico, che ritraevano la bicicletta come una “carrozza diabolica”, ostile ai ritmi di una società pre-industriale ormai in via di trasformazione. I ciclisti pugliesi furono così protagonisti di un rinnovamento sociale ed economico – la cui efficacia non raggiunse ovunque la stessa portata – che toccò il suo momento più alto con l’inclusione di Bari come tappa del III Giro d’Italia nel 1911.

**Parole chiave**

Ciclismo; Bicicletta; Sport; Puglia; Touring club ciclistico italiano; Italia liberale

### **1. I risultati dell'indagine statistica del Touring club ciclistico italiano: l'arretratezza del Mezzogiorno**

Nel gennaio del 1900 Luigi Vittorio Bertarelli, uno dei fondatori e capo della "Sezione Strade" del Touring club ciclistico italiano (d'ora in avanti Tcci)<sup>1</sup>, presentò i risultati di un'indagine statistica condotta su tutto il territorio nazionale, allo scopo di far conoscere ai soci del sodalizio meneghino quanto fosse radicato il ciclismo nelle province italiane. Per quantificare la sua diffusione, il mezzo più semplice e chiaro fu quello di calcolare quanti ciclisti fossero stati tassati per l'anno 1899<sup>2</sup>. I risultati della statistica, curata dal segretario Guasti e dal capo ufficio Cuneo, misero in luce la forte differenza esistente tra le regioni settentrionali e quelle meridionali. Se in Lombardia erano presenti, ad esempio, 85 ciclisti ogni 10.000 abitanti, nelle Puglie questi si riducevano a 3,5: tale cifra, per altro, era superata, in tutto il Mezzogiorno peninsulare e insulare, solo da quella relativa alla Sicilia, che annoverava 6 ciclisti ogni 10.000 abitanti. Le cause alla base di tale diversità erano molteplici e non riconducibili a un'unica specie: il divario esistente, tuttavia, era così profondo da suscitare un duro commento da parte di Bertarelli.

Il Mezzogiorno è in enorme arretrato. Che intiere regioni come la Calabria e la Basilicata di scarso commercio, poco ricche di strade adatte, senza grandi centri, si mantengano refrattarie, lo si comprende, ma non si sa invero spiegare l'indolenza fenomenale di provincie come Napoli e Salerno, che occupano l'infimo della scala, di Bari e di altre, dove commercio e natura sembra dovrebbero favorire in ogni modo l'uso della bicicletta<sup>3</sup>.

A pochi anni di distanza dall'indagine statistica avviata dal Tcci, la situazione in Puglia sembrò, tuttavia, notevolmente migliorata:

---

<sup>1</sup> Sulla genesi del Tcci, cfr. D. BARDELLI, *L'Italia viaggia. Il Touring Club, la nazione e la modernità (1894-1927)*, Roma, Bulzoni, 2004; TCI, *Milano 1894. La città che sale. La nascita del Touring Club nella Milano di fine secolo 1890-1906*, Milano, Tci, 1994; *I sessant'anni del Touring Club Italiano. 1894-1954*, a cura di G. Vota, Milano, Tci, 1954.

<sup>2</sup> Sul ruolo svolto dal Tcci nella battaglia contro la tassa sui velocipedi, cfr. D.F.A. ELIA, *Lo sport in Italia. Dal loisir alla pratica*, Roma, Carocci, 2009, pp. 121-124.

<sup>3</sup> L.V. BERTARELLI, *Statistica Istruttiva*, in "Rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano", VI, n. 1, 1900, p. 9.

le fonti a stampa tratte dai principali periodici locali, infatti, evidenziano il notevole concorso emotivo con il quale furono seguite le due edizioni del Giro d'Italia del 1911 e del 1914 che attraversarono la Puglia.

Ieri sono giunti [...] i baldi corridori del giro d'Italia, forti campioni del ciclismo verso i quali da tanti giorni è volta l'attenzione di tutto il mondo sportivo. [...] Il popolo di Bari, questo nostro popolo che sente il fascino degli entusiasmi più belli, si è abbandonato ieri a calorose manifestazioni di plauso quando ha visto avanzare i ciclisti. [...] Chi avrebbe creduto sino a pochi anni or sono, dicevano alcuni, di assistere a questi spettacoli di forza e di tenacia? A questi miracoli di gagliardia e di audacia<sup>4</sup>?

I dati considerati nell'arco di poco più di un decennio sembrano perciò, a prima vista, contrastanti: la contraddizione appare notevolmente accresciuta se si considera che nelle tre province – Foggia, Bari e Lecce – la proporzione dei soci del Tcci era, secondo l'indagine del 1899, pari rispettivamente al 39%, al 2% e al 12%. Appare dunque evidente che le responsabilità nel processo di diffusione del ciclismo, almeno nel territorio pugliese, sono da attribuirsi a canali alternativi rispetto a quelli rappresentati dal più autorevole sodalizio legato alla promozione del “cavallo della democrazia”<sup>5</sup>. Scopo del presente lavoro di ricerca diviene, dunque, quello di indagare, mediante la lettura delle fonti coeve – rappresentate dalle cronache giornalistiche di età liberale – le modalità attraverso le quali si diffuse il ciclismo in Puglia e l'evoluzione delle reazioni popolari all'uso della bicicletta, dall'iniziale ostilità sino all'acclamazione dei campioni ciclistici del Giro d'Italia. La ricerca è stata condotta sulle fonti a stampa consultate all'interno della Biblioteca nazionale di Bari “Sagarriga Visconti Volpi”, grazie all'ausilio dell'applicazione *web based* di *Opendoc* “Mistral archiweb” per la pubblicazione in rete di collezioni dei periodici pugliesi.

---

<sup>4</sup> *L'arrivo dei corridoi del III Giro d'Italia a Bari*, in “Corriere delle Puglie”, 3 giugno 1911, p. 1.

<sup>5</sup> Cfr. A.G. BIANCHI, *Per ricominciare*, in “La Bicicletta”, 20-21 aprile 1894, s.p.

## 2. L'esordio del velocipede sulle cronache giornalistiche pugliesi

La stampa sportiva, nata in Italia nella seconda metà del XIX secolo, mantenne fino agli anni Ottanta la sua impostazione stilistica e contenutistica che “riflette la natura elitaria della pratica sportiva in quel periodo”<sup>6</sup>: non è un casuale, dunque, la mancanza pressoché totale di articoli a contenuto sportivo nella stampa periodica pugliese fino all'ultimo quinto del XIX secolo, considerato il ritardo della nascita delle prime associazioni ginnastiche e sportive nella regione adriatica rispetto alle consorelle centro-settentrionali.

Le prime cronache relative al velocipede, antenato della moderna bicicletta e, più in generale, alle prime corse ciclistiche risalgono infatti al 1888 e furono pubblicate sul “Il Mattino: giornale quotidiano, politico, commerciale”. L'articolo trattava brevemente la storia del velocipede fin dalle prime rozze e sperimentali forme meccaniche costruite già nel XVII secolo, passando attraverso le “draisiennes” inventate al principio del secolo XIX dal barone di Brais de Saverbrun, fino alle importanti modifiche apportate nel decennio 1860-1870 che introdussero la forma coeva del velocipede. Molto più interessanti, rispetto alle dissertazioni di carattere storico, sono i commenti che l'articolista annotò riguardo alla conoscenza da parte dell'opinione pubblica di tale mezzo, dimostrando come si fosse verificata una progressiva accettazione dell'uso del velocipede rispetto al passato:

Non havvi certo bisogno di dimostrazioni per provare che è divenuto uno dei generi di “sport” più ricercati. [...] Ci sono incisioni che riproducono le corse dei velocipedisti contemporanei... Passano ritti, precisi, fulminei, questi meccanismi così leggeri, e la folla che li riguarda non ride, ma ammira. Lasciate che a queste incisioni contrapponga quella antica, dove la gente sogghigna al vedere gli sforzi erculei dei pazienti che trasci- nano fra le gambe a stento, a fatica, le pesanti “draisiennes”<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> A. PERISSINOTTO, *Sport e Comunicazione. Teorie, storia, scenari*, Milano, Mondadori Università, 2012, p. 52.

<sup>7</sup> *Per chi non ama la politica. Note varie. Il Velocipede. La nascita, l'infanzia e l'adolescenza*, in “Il Mattino: giornale quotidiano, politico, commerciale”, 8 ottobre 1888, p. 2.

Nonostante l'articolista rassicurasse sulla presenza di almeno un velocipedista anche nei più piccoli paesi<sup>8</sup>, il primo articolo pubblicato relativo all'utilizzo di questo strumento di moto nel territorio pugliese risale al 1894. Il giornale radical-socialista "Spartaco" pubblicò un lungo resoconto sui sodalizi ginnastici attivi a Bari<sup>9</sup>, accennando anche alla costituzione di una sezione velocipedistica all'interno della società "Pro-Patria" sorta nel capoluogo pugliese. Nonostante la giovane età (era nata appena due anni prima, nel 1892), la Sezione velocipedistica del sodalizio mostrava già una certa vitalità, avendo organizzato nel corso del 1894 una corsa ciclistica provinciale al campo San Lorenzo, concesso per quell'occasione dal Comando della Divisione Militare locale<sup>10</sup>: la corsa ebbe un discreto successo, tanto che fu bisata l'anno successivo<sup>11</sup>. L'emulazione dei sodalizi baresi fungeva da potente fattore aggregante anche nel territorio provinciale, alimentata dalle rivalità campanilistiche esistenti fra le "piccole patrie"<sup>12</sup>. La genesi del sodalizio "Trani-Sport" dell'omonima cittadina adriatica, ad esempio, non può non ritenersi estranea alla presenza, nella vicina Bari, di due società ginnico-sportive quali il "Barion-Sport" e la "Pro-Patria", come lo stesso presidente avv. Palumbo ricordava nel discorso d'inaugurazione della bandiera del circolo tranese:

Ecco diffondersi dappertutto società ginnastiche, schermistiche, di tiro a segno, tiro a volo, canottaggio, ciclismo; tanto che difficile sarebbe oggi averne un completo catalogo. Da tanto generale movimento non poteva restar in di-

---

<sup>8</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>9</sup> Sull'origine e sull'evoluzione delle società ginnastiche in Terra di Bari, cfr. D.F.A. ELIA, *Storia della ginnastica nell'Italia meridionale. L'opera di Giuseppe Pezzarossa (1851-1911) in Terra di Bari*, Bari, Progedit, 2013, pp. 33-77.

<sup>10</sup> Cfr. *Cronaca – Corse velocipedistiche*, in "Spartaco: organo della democrazia pugliese", 2 settembre 1894, p. 3.

<sup>11</sup> Cfr. *Cronaca – Corse velocipedistiche*, in "Spartaco: organo della democrazia pugliese", 18 novembre 1895, p. 3.

<sup>12</sup> Cfr. S. CAVAZZA, *Piccole Patrie. Feste popolari durante il fascismo*, Bologna, Il Mulino, 1997.

sparte la nostra Trani, usa anzi a mettersi alla testa di tutto ciò che costituisce un progresso nel vivere civile. E così va spiegato, Signori, il sorgere del nostro circolo<sup>13</sup>

Carenti restano, tuttavia, i riferimenti alle corse velocipedistiche sino al termine del XIX secolo: nonostante le iniziative intraprese dalle sezioni velocipedistiche dei sodalizi sviluppatasi nella provincia di Bari, infatti, il quadro esistente si limita alla segnalazione di alcune gare locali, sovente disputate in occasione di feste civili<sup>14</sup>. Mancano, soprattutto, riferimenti a corse velocipedistiche nelle province di Foggia e Lecce<sup>15</sup>. Più interessanti, invece, i riferimenti alle realtà nazionali<sup>16</sup> e internazionali<sup>17</sup>, che testimoniano, sia pure in modo indiretto, la presenza di una certa attenzione – alla quale, talvolta, non era estraneo un sottile umorismo<sup>18</sup> – dell’opinione pubblica locale nei confronti di tale disciplina sportiva, considerata da alcuni un simbolo della “moderna mondanità”<sup>19</sup>, praticata finanche dall’alta nobiltà europea<sup>20</sup>.

---

<sup>13</sup> C. PALUMBO, *Per la solenne inaugurazione della Bandiera del Circolo Trani-Sport – parole pronunziate dal Presidente Avv. Consalvo Palumbo*, in “Sordello”, 20 settembre 1896, s.p.

<sup>14</sup> Cfr. *Cronaca – Corse ciclistiche promosse dal Barion Sport*, in “Spartaco: organo della democrazia pugliese”, 2 giugno 1895, p. 3; VICE-BIXIOU, *Sprazzi e scintille*, in “Sordello”, 17 maggio 1896, p. 1; CHER, *Trani-Sport (Le prossime feste)*, in “Sordello”, 13 settembre 1896, p. 2; *In giro per Trani*, in “Sordello”, 20 settembre 1896, p. 2.

<sup>15</sup> Alcuni riferimenti a corse velocipedistiche si riscontrano, tuttavia, in *Immagini di sport fra storia e memoria: catalogo*, a cura di Archivio di Stato di Lecce, Galatina, Edit. Santoro, 2006, pp. 11-27.

<sup>16</sup> Cfr. PARSIFAL, *Uomini e cose – Un ritratto al giorno*, in “Corriere delle Puglie”, 2 luglio 1899, p. 1; PARSIFAL, *Uomini e cose – Un ritratto al giorno*, in “Corriere delle Puglie”, 8 agosto 1899, p. 1; *Esposizioni Riunite – Milano 1894*, in “Spartaco: organo della democrazia pugliese”, 17 dicembre 1893, p. 4.

<sup>17</sup> Cfr. *In Italia e fuori. Lo sport fra i frati*, in “Corriere delle Puglie”, 7 giugno 1899, p. 2.

<sup>18</sup> Cfr. PARSIFAL, *Uomini e cose – Un ritratto al giorno*, in “Corriere delle Puglie”, 2 luglio 1899 cit.

<sup>19</sup> Cfr. G. DE MASI, *Note letterarie*, in “Sordello”, 28 novembre 1897, p. 1.

<sup>20</sup> Cfr. A.Z., *La giornata. La regina Maria-Pia a Parigi*, in “Il Mattino”, 22 agosto 1888, p. 2. Alcuni anni più tardi, un articolo tratteggiante la figura dell’allora governatore del New Jersey, e poi futuro presidente degli Stati Uniti d’America, Woodrow Wilson, poneva l’accento sulle sue abitudini sportive, menzionando la sua passione per il ciclismo e il golf (cfr. GLI ALTRI, *Ritagli e scampoli*, in “Corriere delle Puglie”, 12 settembre 1912, p. 3).

Lo sviluppo della stampa pugliese sportiva sembra dunque confermare il modello di evoluzione descritto da Paolo Facchinetti<sup>21</sup> e, più recentemente, da Donatella Cherubini, che data agli anni Novanta del XIX secolo la “definitiva affermazione della stampa italiana sportiva”<sup>22</sup>. La rassegna di articoli pubblicati sul velocipedismo prima della statistica elaborata dal Tcci, dunque, sembra confermare quello stato di apatia e di ritardo nel quale versavano le regioni del Mezzogiorno, e in particolare quella pugliese. Alla mancata diffusione del velocipede non erano estranee le critiche e le ostilità che circondavano le società ginnico-sportive e le attività da queste incoraggiate.

### 3. Il velocipede, “carrozza del diavolo”

Le cronache giornalistiche dell’ultimo decennio del XIX secolo non mancavano di sottolineare le difficoltà con le quali dovettero misurarsi i primi sodalizi ginnico-sportivi. Se l’entusiasmo per il velocipede era altrove molto fervente<sup>23</sup>, nella regione pugliese doveva scontrarsi con i timori e le ostilità dell’opinione pubblica locale nei confronti delle attività sportive: ricordando il primo anno di esistenza del “Trani-Sport” un locale cronista scriveva amareggiato come

una lotta sorda, sleale, a base di livori abbietti e di volgari invidie, cercò di colpire e distruggere la nobile opera, iniziata non senza sacrifici, frutto e portato di cuori generosi, che ignorano le miserie e le vergogne dei bassi fondi della presente società<sup>24</sup>.

La stessa esistenza dei sodalizi pugliesi sportivi, inoltre, risentiva negativamente del

---

<sup>21</sup> Cfr. P. FACCHINETTI, *La stampa sportiva in Italia*, Bologna, Alfa, 1966, p. 20.

<sup>22</sup> D. CHERUBINI, *Sport e giornalismo in Italia dal Risorgimento all’età giolittiana*, in *Sport e Società nell’Italia del ’900*, a cura di S. Battente, Napoli, Esi, 2012, p. 350.

<sup>23</sup> “Da per tutto, da tutte le età si acclama la regina bicicletta, e tutte le fronti a gara si curvano sotto il suo scettro. Alla sua gloria nulla manca: ella conta i suoi eroi, i suoi martiri, e, per quanto le si gettino i bastoni tra le ruote, Sua Leggera e Graziosa Maestà continua la marcia trionfale volando alla conquista del mondo”. CHER, *La regina bicicletta*, in “Sordello”, 5 luglio 1896, p. 1.

<sup>24</sup> CHER, *Trani-Sport*, in “Sordello”, 30 agosto 1896, p. 3.

gran difetto di noi altri meridionali, che – sbolliti appena i primi entusiasmi – molto facilmente lasciamo sopraffarci dall'inerzia; molto facilmente abbandoniamo a sé stessa [...] una qualsiasi opera con gran fervore iniziata, sia pure essa lodevolissima e tendente a scopi nobilissimi<sup>25</sup>.

Critiche e perplessità erano espresse anche nei confronti della pratica sportiva femminile<sup>26</sup>, adducendo cause di ordine morale, estetiche<sup>27</sup> e fisiologiche, sebbene non mancassero anche pareri opposti, che, al contrario, ritenevano il ciclismo “liberatore” delle donne, perché impediva loro di indossare la gonna, considerata “il simbolo della nostra debolezza e della nostra schiavitù”<sup>28</sup>. Il divario esistente fra le regioni settentrionali e quelle meridionali non si limitava naturalmente alla sola Puglia: nel 1906, il direttore della “Rassegna Sportiva” di Napoli, Luigi Salsi, accompagnato dal direttore della “Gazzetta dello Sport” Eugenio Camillo Costamagna, intraprendeva un viaggio attraverso le province del Mezzogiorno per incoraggiarvi la diffusione delle attività sportive: se da un lato l'iniziativa ebbe ripercussioni positive, favorendo gare ciclistiche nelle città che furono tappe del lungo cammino percorso<sup>29</sup>, non mancarono, tuttavia, disagi e situazioni critiche vissute dai protagonisti di un viaggio che attraversava le province campane, lucane e pugliesi<sup>30</sup>. Le impressioni raccolte dai direttori lungo l'itinerario prescelto inquadravano una situazione leggermente migliorata rispetto a quella illustrata pochi anni prima dalla statistica del Tcci.

---

<sup>25</sup> CHER, *Trani-Sport*, in “Sordello”, 29 agosto 1897, p. 3.

<sup>26</sup> Cfr. PARSIFAL, *Uomini e cose – La donna nello sport*, in “Corriere delle Puglie”, 14 luglio 1900, p. 1.

<sup>27</sup> Un articolista del “Corriere delle Puglie” il cui pseudonimo era “Parsifal”, così commentava ironicamente un articolo apparso sulle colonne di “Foemina”: “A dar retta però a chi se ne intende, le belle mani diventerebbero sempre più rare. [...] La colpa, si capisce, è tutta del progresso [...] Ora si sono rovesciate, a degenerar la mano, tutte quelle diavolerie che ho detto: e prima fra queste, la bicicletta!”. PARSIFAL, *Uomini e cose – Il capitolo delle mani*, in “Corriere delle Puglie”, 30 novembre 1903, p. 1.

<sup>28</sup> Cfr. PARSIFAL, *Uomini e cose – La donna nello sport* cit.

<sup>29</sup> Cfr. L'ECO, *Nelle tre Puglie – Dalla provincia di Bari – Sport e Teatro*, in “Corriere delle Puglie”, 2 ottobre 1906, p. 2.

<sup>30</sup> *Per l'incremento degli Sports nel Mezzogiorno*, in “Corriere delle Puglie”, 19 ottobre 1906, p. 1.

Contrariamente a quanto comunemente si crede le strade delle nostre regioni sono ottime per l'automobilismo e pel ciclismo, perciò l'unica causa ritardatrice dello sviluppo degli sports nel Mezzogiorno d'Italia è, pur troppo bisogna dirlo, l'apatia delle popolazioni che vi abitano<sup>31</sup>.

Sentimenti apatici che, tuttavia, potevano degenerare in uno stato di aperta ostilità: la condanna che per lunghi anni la Chiesa cattolica<sup>32</sup> aveva espresso nei confronti della bicicletta, chiamata spregiatamente "carrozza del diavolo", nonostante fosse stata successivamente abbandonata<sup>33</sup>, sopravviveva ancora nelle contrade più arretrate, innescando meccanismi di reazione basati sulla rabbia e sull'odio che mettevano a rischio la stessa incolumità fisica dei ciclisti.

Qui nelle nostre regioni – annotavano i cronisti locali – ci sono ancora degli abitanti sia pure di villaggi che cercano d'inseguire come nemici, con pali e forche due bravi ciclisti animati dall'entusiasmo di portare un soffio di vita nuova in regioni dove la civiltà non trova albergo. Però – concludevano – d'altra parte, come un fil di luce in tanta oscurità, bisogna anche dire che per la verità vi sono delle città civili che fanno buon viso almeno all'idea e qualcuna forse anche si muove<sup>34</sup>.

L'articolo rivelava una realtà che – sia pure in mezzo a contrasti e ambiguità – andava sviluppandosi già da alcuni anni nel contesto pugliese: i progressi delle condizioni economiche e sociali della popolazione<sup>35</sup>; la maggiore attrattiva esercitata dai record<sup>36</sup>; l'av-

---

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> Sul rapporto Chiesa e sport, cfr. anche S. PRIVATO, *Il cristianesimo di concorrenza: le origini dello sport cattolico nell'Europa d'inizio Novecento*, in "Annali di storia pavese", n. 22-23, 1995, pp. 101-106.

<sup>33</sup> Cfr. D. Marchesini, *L'Italia del Giro d'Italia*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 50-52.

<sup>34</sup> *Per l'incremento degli Sports nel Mezzogiorno cit.*

<sup>35</sup> Sullo sviluppo economico in età giolittiana, cfr. G. BARONE, *La modernizzazione italiana dalla crisi allo sviluppo*, in *Storia d'Italia. Liberalismo e democrazia 1887-1914*, a cura di G. Sabbatucci, V. Vidotto, vol. 3, Roma-Bari, Laterza, 1999, pp. 249-362. Per una sintetica presentazione dei dati sull'economia italiana in quel periodo, cfr. A. DE BERNARDI, L. GANAPINI, *Storia d'Italia 1860-1995*, Milano, B. Mondadori, 2000, pp. 98-109.

<sup>36</sup> "Viviamo nell'epoca dei *records* e ogni giorno ne annunziamo di nuovi". *I "records" stravaganti*, in "Corriere delle Puglie", 8 ottobre 1902, p. 1. Cfr. anche GLI AL-

venuta maturazione del processo di apertura delle autorità ecclesiastiche nei confronti degli sport<sup>37</sup> e, infine, la concessione di uno spazio più ampio agli argomenti sportivi nelle cronache del primo decennio del nuovo secolo<sup>38</sup>, contribuirono a rendere più popolare la bicicletta. Nel dicembre del 1905, sulle colonne del settimanale umoristico-caricaturale “Il Figaro”, poteva così essere pubblicato un articolo che riconosceva i progressi compiuti – sia pure con un certo ritardo rispetto ad altre realtà urbane italiane<sup>39</sup> – dai baresi nell'accettazione dei valori fondativi dello sport, “questo potente fattore di educazione fisica, morale e civile, che segna la vittoria dell'intelligenza e del coraggio”<sup>40</sup>.

#### 4. Il ciclismo nelle società private

Quali furono le “cellule”<sup>41</sup> embrionali che generarono le condizioni necessarie ad attribuire a tale disciplina sportiva una maggiore visibilità? In primo luogo, si osserva una significativa differenza rispetto al passato: se le prime sezioni ciclistiche pugliesi, infatti, si erano costituite in seno alle locali associazioni ginnastiche nell'ultima decade dell'Ottocento – seguendo un percorso analogo a quello di altre sezioni a carattere sportivo, come ad esempio quel-

---

TRI, *Ritagli e scampoli – Il record dei record*, in “Corriere delle Puglie”, 14 novembre 1913, p. 3.

<sup>37</sup> Nel 1905 si tenne a Roma il primo convegno sportivo cattolico (cfr. *Ultim'ora – Il convegno sportivo cattolico*, in “Corriere delle Puglie”, 6 ottobre 1905, p. 3). L'apertura della Chiesa cattolica nei confronti del ciclismo era oggetto di sarcastico commento da parte del quotidiano radical-socialista “Sordello” di Trani che così giudicava l'evento: “I preti, dopo aver maledetto quell'orrido mostro che è la bicicletta, satanica invenzione, hanno finito per associarsi ai tempi nuovi. Ora non è raro il caso di vedere qualche seminarista o cappellano pedalare di tutto gusto per le strade di compagna [...] Tutto, naturalmente, serve per allettare la gioventù e attirarla alla santa bottega!”. *Sprazzi e scintille – Sport Cattolico*, in “Sordello”, 22 ottobre 1905, p. 1.

<sup>38</sup> Cfr. D. CHERUBINI, *Sport e giornalismo in Italia dal Risorgimento all'età giolittiana* cit., p. 354.

<sup>39</sup> *Figaro in Città – L'Unione Sportiva*, in “Il Figaro”, 9 ottobre 1905, p. 3.

<sup>40</sup> R.C., *Figaro in Città – Sport*, in “Sordello”, 22 ottobre 1905, p. 1.

<sup>41</sup> Cfr. F. FABRIZIO, *Fuoco di bellezza. La formazione del sistema sportivo nazionale italiano 1861-1914*, Milano, Sedizioni, 2011, p. 354.

le calcistiche<sup>42</sup> – nel primo decennio del ventesimo secolo erano attivi nel territorio pugliese una serie di sodalizi i cui soci praticavano il ciclismo e altre attività sportive. Nel 1904, ad esempio, si era costituita a Bari la sezione locale dell’“Audax Ciclistico Italiano”<sup>43</sup>, mentre nel 1905, in occasione dello svolgimento a Bari di corse ciclistiche e podistiche, furono segnalati ciclisti della società “Pro Bari” e della “Sport Cycle” di Taranto, definita “fiorente in quella città”<sup>44</sup>. Nello stesso anno, inoltre, si costituiva a Bari l’“Unione Sportiva”, i cui soci, pur praticando anche altre attività sportive oltre a quella ciclistica<sup>45</sup>, si imposero soprattutto in quest’ultima disciplina, anche al di fuori dei confini provinciali, prendendo parte, ad esempio, alle gare del campionato meridionale di ciclismo che si svolsero a Napoli nel 1905<sup>46</sup>. Le due tipologie di associazionismo non si sostituirono le une alle altre, ma continuarono, in alcuni casi, ad affiancarsi<sup>47</sup> e, talvolta, anche a incrociarsi: nel 1906, ad esempio, le due società “Unione Sportiva” e “Pro Patria” – presso la quale nel 1900 era stata rifondata una sezione ciclistica, dopo l’infelice chiusura della sezione aperta nel 1896<sup>48</sup> – si fusero sotto la spinta del locale Comitato Provinciale per l’incremento dell’Educazione Fisica “per dare maggiore sviluppo allo sport [mediante] [...] diverse escursioni turistiche a piedi e in bicicletta”<sup>49</sup>. Una seconda differenza riguarda la provenienza geografica delle associazioni ciclistiche: se nell’ultimo scorcio del XIX secolo le sezioni ciclistiche delle società ginnastiche erano concentrate soprattutto nella città di Bari, nel Novecento il quadro appare

---

<sup>42</sup> Cfr. S. GIUNTINI, *I calciatori delle palestre. Football e Società ginnastiche in Italia*, Torino, Bradipolibri, 2011.

<sup>43</sup> Cfr. *Cronaca – Audax italiano*, in “Corriere delle Puglie”, 6 luglio 1904, p. 3.

<sup>44</sup> *Cronaca – Sport*, in “Corriere delle Puglie”, 8 maggio 1905, p. 2.

<sup>45</sup> Cfr. *Figaro in Città – L’Unione Sportiva* cit.

<sup>46</sup> Cfr. *Cronaca – Sport*, in “Corriere delle Puglie”, 29 agosto 1905, p. 2.

<sup>47</sup> Nel 1908, per esempio, presso la società del Tiro a segno nazionale di Bari, si costituì una “Sezione ciclisti”. Cfr. VENERE, *Nelle tre Puglie – Dalla provincia di Bari – Tiro a segno nazionale*, in “Corriere delle Puglie”, 20 maggio 1908, p. 2.

<sup>48</sup> Cfr. *Cronaca – Una sezione ciclista*, in “Corriere delle Puglie”, 14 giugno 1900, p. 2.

<sup>49</sup> *Cronaca – Sport*, in “Corriere delle Puglie”, 31 agosto 1906, p. 2.

finalmente più ampio e articolato: oltre alla citata “Sport Cycle” di Taranto, si ricordano il “Circolo studentesco Mario Rapisardi”<sup>50</sup> e l’ “Unione Sportiva Taras”<sup>51</sup>, ancora nella città jonica. Altre associazioni sorsero, nella seconda metà del primo decennio del XX secolo, nelle cittadine di provincia: Corato<sup>52</sup>, Gravina<sup>53</sup>, Molfetta<sup>54</sup>, Bitonto<sup>55</sup>, Modugno<sup>56</sup>, Bisceglie<sup>57</sup> e Ginosa<sup>58</sup>. Corse ciclistiche iniziarono a essere disputate anche nelle province fino a quel momento trascurate dalla diffusione delle biciclette: in vista dell’organizzazione del grande congresso internazionale di ginnastica a Bari per il 1913, il corrispondente sportivo de “Il Gazzettino delle Puglie” scriveva, non senza soddisfazione, che sia nella provincia di Foggia<sup>59</sup> che in quella di Lecce “lo *sport* [corsivo nel testo] è in continuo progresso e le Associazioni fondate allo scopo vanno sempre più migliorando”<sup>60</sup>. La stessa partecipazione alle competi-

---

<sup>50</sup> La prima segnalazione di questo circolo “che si è proposto di dare alla gioventù una educazione fisica, con evidente sentimento di amore verso la patria e verso l’umanità” risale al 1909, in occasione di una gara ciclistica compiuta lungo il percorso Taranto-Grottaglie. SHERLOK, *Nelle tre Puglie – Lecce – Taranto*, in “Corriere delle Puglie”, 21 aprile 1909, p. 4.

<sup>51</sup> Cfr. SHERLOK, *Nelle tre Puglie – Lecce – Taranto*, in “Corriere delle Puglie”, 20 settembre 1909, p. 4.

<sup>52</sup> Cfr. P., *Nelle tre Puglie – Dalla provincia di Bari – Varie*, in “Corriere delle Puglie”, 13 maggio 1907, p. 2.

<sup>53</sup> Cfr. BORRACCIO, *Nelle tre Puglie – Bari – Gravina*, in “Corriere delle Puglie”, 19 maggio 1909, p. 4.

<sup>54</sup> Nel 1908 nacque a Molfetta la società sportiva “Atene e Roma” i cui soci si dedicavano, fra le altre attività, anche a quella ciclistica (cfr. *Gli Sports*, in “Corriere delle Puglie”, 22 settembre 1909, p. 4).

<sup>55</sup> Cfr. *Gazzettino Barese – Gazzettino dello Sport*, in “Gazzettino delle Puglie”, 27-28 settembre, p. 2.

<sup>56</sup> Cfr. S. D. I., *Nelle tre Puglie – Bari – Modugno*, in “Corriere delle Puglie”, 8 giugno 1910, p. 4.

<sup>57</sup> Cfr. *Gli Sports*, in “Corriere delle Puglie”, 30 luglio 1910, p. 3.

<sup>58</sup> Cfr. A.G., *Nelle tre Puglie – Per l’educazione fisica a Ginosa*, in “Corriere delle Puglie”, 18 ottobre 1911, p. 4.

<sup>59</sup> Nel 1913 si disputò a Foggia una corsa ciclistica, organizzata dal giornale locale “Il Rinnovamento”, dal significativo nome di “Il Giro di Capitanata”. Cfr. *Dalle tre Provincie – Foggia “Il Giro di Capitanata”*, in “Gazzettino delle Puglie”, 28-29 giugno 1913, p. 2.

<sup>60</sup> *Gazzettino dello Sport*, in “Gazzettino delle Puglie”, 17-18 agosto 1912, p. 2.

zioni mutò; se nei primi anni del Novecento queste erano frequentate solo dai ciclisti locali, nel 1912 la corsa organizzata dalla sezione del Tiro a Segno di Molfetta era ormai aperta “a tutti i ciclisti dell’Italia meridionale, dilettanti juniori e seniori”<sup>61</sup>. Quali furono gli effetti della diffusione del ciclismo nelle città pugliesi e attraverso quali canali si propagò più facilmente? Oltre all’azione instancabile di organizzatori locali, spesso legati alla promozione di una singola competizione<sup>62</sup>, il ciclismo si legò spesso alle celebrazioni cittadine, accompagnandosi sia a quelle di natura religiosa – come le festività dei santi patroni<sup>63</sup> – sia a quelle laiche, come la ricorrenza del XX settembre 1870, giorno della presa di Roma da parte delle truppe dello Stato italiano, oppure le feste per il centenario del borgo murattiano di Bari<sup>64</sup>. Le gare ciclistiche organizzate in occasione delle commemorazioni religiose<sup>65</sup> contribuirono alla sopravvivenza di antichi riti, che sopravvissero così all’avvento della modernità, diventando esse stesse parte del rito<sup>66</sup>. All’iniziativa privata si affiancava anche quella pubblica: le passeggiate ciclistiche compiute dagli iscritti ai convitti pugliesi contribuirono attivamente alla promozione della bicicletta anche nei più piccoli Comuni<sup>67</sup>. Un ultimo canale, la cui portata non deve essere assolutamente

---

<sup>61</sup> VESEVO, *Nelle tre Puglie – Bari – Corsa ciclistica su strada “Città di Molfetta”*, in “Corriere delle Puglie”, 26 giugno 1912, p. 4.

<sup>62</sup> Nel 1906, per esempio, una gara ciclistica in provincia di Bari fu organizzata da un locale noleggiatore di biciclette. Cfr. *Cronaca – Sport*, in “Corriere delle Puglie”, 28 ottobre 1906, p. 2.

<sup>63</sup> D., *Nelle tre Puglie – Bari – Feste patronali e Gara Ciclistica*, in “Corriere delle Puglie”, 28 agosto 1913, p. 4.

<sup>64</sup> *Gazzettino Barese – Per il Centenario del borgo nuovo*, in “Gazzettino delle Puglie”, 23-24 aprile 1913, p. 3.

<sup>65</sup> Cfr. VINDICE, *Nelle tre Puglie – Bari – Feste religiose a Palo*, in “Corriere delle Puglie”, 24 settembre 1913, p. 4.

<sup>66</sup> La nozione di “rito” segue l’interpretazione che ne offre E. Goffman, come legato al concetto di “self” che si realizza nell’esperienza della quotidianità (cfr. E. GOFFMAN, *Modelli d’interazione*, Bologna, Il Mulino, 1982; ID., *Il Rituale dell’interazione*, Bologna, Il Mulino, 1988).

<sup>67</sup> Cfr. GRACCO, *In provincia e fuori – Un’altra passeggiata ginnastica del Ricreatorio De Amicis*, in “Il Gazzettino delle Puglie”, 23-24 novembre 1912, p. 2; *Nelle tre Puglie – Lecce – Gli studenti di Taranto a Pulsano. Una passeggiata ciclistica*, in “Corriere delle Puglie”, 16 marzo 1913, p. 6.

trascurata, fu quello circense e teatrale: gli esercizi compiuti a bordo di biciclette e velocipedi, infatti, costituivano una grande attrattiva per il pubblico, che accorreva numeroso ad ammirare le difficili evoluzioni compiute dagli acrobati<sup>68</sup>.

Gli scopi ai quali mirava la diffusione del ciclismo in Puglia erano gli stessi perseguiti in tutta Italia a cavallo fra XIX e XX secolo: coltivare “lo spirito di intraprendenza, la disciplina e la competitività”<sup>69</sup>. A queste finalità si aggiunsero, a partire dal 1910, quelle militari perseguite dai reparti dei Volontari ciclisti e automobilisti<sup>70</sup>: le festose accoglienze loro riservate dai Comuni mete delle passeggiate ciclistiche<sup>71</sup> contribuirono a rendere la bicicletta un mezzo di locomozione più popolare.

Nel 1912 la buona prova offerta dai promotori del “Primo campionato pugliese ciclistico” dimostrò come la diffusione del ciclismo nel territorio pugliese avesse sortito quale effetto la partecipazione “dei migliori pedali della nostra regione”<sup>72</sup> alla competizione. Il successo dell’evento fu tale che alla prima edizione fecero seguito altre due, precedenti alla Grande Guerra, una delle quali, nel 1913, fu resa possibile dalla coordinazione di “un nucleo di appassionati Ruvesi col concorso finanziario della Commissione delle feste patronali”<sup>73</sup>.

Nel 1911, in previsione dell’inclusione di Bari come tappa della III edizione del Giro d’Italia, la “Gazzetta dello Sport”, in collabo-

---

<sup>68</sup> Cfr. *Cronaca teatrale al Petruzzelli*, in “Corriere delle Puglie”, 9 dicembre 1905, p. 3.

<sup>69</sup> S. PIVATO, *Il Touring Club Italiano*, Bologna, Il Mulino, 2006, p. 67.

<sup>70</sup> Sull’organizzazione dei “Volontari ciclisti automobilisti” in provincia di Bari, cfr. Archivio di stato di Bari, Archivio storico del comune di Bari, II Deposito postunitario, b. 1567; Archivio storico della provincia di Bari, Categoria sport e turismo, Sport, b. 1, f. 4.

<sup>71</sup> Cfr. *Nelle tre Puglie – Bari – Gara ciclistica a Canosa*, in “Corriere delle Puglie”, 14 giugno 1913, p. 4.

<sup>72</sup> *Gazzettino Barese – Gazzettino dello Sport – Campionato ciclistico pugliese km. 211*, in “Gazzettino delle Puglie”, 23-24 marzo 1912, p. 2.

<sup>73</sup> *Gazzettino Sportivo – Il II Campionato Ciclistico Pugliese*, in “Gazzettino delle Puglie”, 3-4 settembre 1913, p. 2. La terza edizione si svolse, invece, nel 1914 e fu organizzata da “Il Circolo Artistico”. Cfr. *Gazzettino Ciclistico – Campionato Ciclistico*, in “Gazzettino delle Puglie”, 12-13 agosto 1914, p. 2.

razione con il comitato locale barese promosse una gara ciclistica sui 500 metri<sup>74</sup>: la sorpresa e l'entusiasmo dei baresi all'annuncio dell'inserimento di Bari nelle tappe della grande competizione italiana costituirono la prova della lenta, ma graduale accettazione dello sport – e più nello specifico, del ciclismo – da parte dell'opinione pubblica pugliese<sup>75</sup>.

### 5. Il passaggio del Giro d'Italia in Puglia

Il Giro d'Italia nacque nel 1909 su iniziativa del direttore della "Gazzetta dello Sport" Costamagna, di Armando Cougnet, amministratore della "rosea" e "patron" dell'evento sportivo fino alla Seconda guerra mondiale e di Tullo Morgagni, redattore capo del periodico milanese<sup>76</sup>, sulla scorta dell'esperienza del "Tour de France", promosso dal giornale francese "L'Auto-Vélo". La scelta non fu casuale: la "Gazzetta dello Sport" aveva sede a Milano, nella stessa città che aveva visto muovere i primi passi del Tcci, il promotore della bicicletta per tutti. Una città della quale la borghesia rivendicava con orgoglio la sua adesione ai valori di progresso e della scienza moderna, con la convinzione che questi potessero essere esportati anche nelle regioni del Mezzogiorno, "la cui arretratezza viene fatta risalire agli arcaismi del governo borbonico, ma anche al senso di fatalità e di rassegnazione delle popolazioni meridionali"<sup>77</sup>. Il Giro, come il Tcci, desiderava portare i valori della modernità anche nel Meridione: tale intento, tuttavia, non deve indurre a dimenticare che l'obiettivo primario della

---

<sup>74</sup> Cfr. *Gli Sports*, in "Corriere delle Puglie", 18 febbraio 1911, p. 3.

<sup>75</sup> "Le manifestazioni di simpatia delle locali società per il grande giornale milanese danno sicuro affidamento nella riuscita della interessante penultima tappa [...] Bari deve dimostrare in questa bella occasione di essere all'altezza delle altre città sportive d'Italia". *Gli Sports*, in "Corriere delle Puglie", 20 gennaio 1911, p. 3.

<sup>76</sup> Per una storia delle origini del Giro d'Italia cfr. D. MARCHESINI, *L'Italia del Giro d'Italia* cit., pp. 33-96. Sul Giro d'Italia si veda anche B. CONTI, *100 storie del giro: 1909-2009*, Torino, Graphot, 2008; P. COLOMBO, *La corsa del secolo: cent'anni di storia italiana attraverso il Giro*, Milano, Oscar Mondadori, 2009; *Il Giro d'Italia: tra letteratura e giornalismo*, a cura di A. VARNI, Bologna, Bononia university press, 2010; *Il giro d'Italia e la società italiana*, a cura di G. Silei, Manduria, Lacaita, 2010; M. FRANZINELLI, *Il giro d'Italia: dai pionieri agli anni d'oro*, Milano, Feltrinelli, 2013.

<sup>77</sup> S. PIVATO, *Il Touring Club Italiano* cit., pp. 70-71.

competizione era, naturalmente, soprattutto economico; una gara sportiva in grado di attrarre su di sé le passioni e le attenzioni di tutta Italia si rivelava essere un grande e convincente incentivo per vendere un numero più alto di copie della “Gazzetta dello Sport”. Alle finalità economiche del quotidiano, si aggiungevano quelle delle case produttrici di biciclette, in competizione fra loro per stabilire quali fossero i modelli più avanzati: l’edizione del 1911, inoltre, risentiva anche di una finalità “patriottica”, legata alla ricorrenza del cinquantenario della nascita del Regno, che consisteva nel

legare come in un nastro simbolico le diverse province che vengono attraversate dalla corsa trasfondendosi in tutte quell’ammirazione e quella passione per le gare ciclistiche che sono l’esponente ed il mezzo di propaganda più sicuro per la divulgazione della bicicletta<sup>78</sup>.

La città di Bari, chiamata a offrire il suo contributo alla buona riuscita della competizione, dopo alcune esitazioni avute nella fase organizzativa<sup>79</sup>, non mancò di offrire una buona accoglienza ai ciclisti che giunsero alle sue porte, come notò lo stesso direttore Costamagna, che apprezzò “il suo forte e gentile sentimento”<sup>80</sup>. Grande fu, perciò, la delusione ricevuta l’anno seguente, quando fu pubblicato il programma della IV edizione della competizione ciclistica che sanciva l’esclusione delle tappe meridionali dal Giro d’Italia; essa fu attribuita al “fatto che date le ingenti somme che questa corsa costa alle case produttrici, anche il commercio ciclistico tende a orientarsi secondo il bisogno della produzione e della vendita”<sup>81</sup> fu un segnale inequivocabile del divario ancora esistente tra Nord e Sud del Paese, che entusiasmo e calore dei tifosi non poteva certo cancellare. Né, d’altra parte, era impossibile per le ca-

---

<sup>78</sup> *Il Giro d’Italia*, in “Corriere delle Puglie”, 2 aprile 1911, p. 2.

<sup>79</sup> Cfr. IL GINNASTA, *Gli Sports*, in “Corriere delle Puglie”, 17 marzo 1911, p. 3.

<sup>80</sup> *L’arrivo dei corridori del III Giro d’Italia a Bari*, in “Corriere delle Puglie”, 28 maggio 1911, p. 2.

<sup>81</sup> *Il IV giro ciclistico d’Italia*, in “Corriere delle Puglie”, 20 febbraio 1912, p. 5.

se produttrici e per i ciclisti stessi dimenticare il cattivo stato delle strade meridionali nelle quali si erano imbattuti<sup>82</sup>. Due anni più tardi, tuttavia, gli interessi economici volti alla conquista di nuovi spazi di mercato che si aprivano “nelle regioni meridionali che adesso rappresentano un ottimo terreno per lo smercio delle biciclette”<sup>83</sup> giustificavano l’inserimento delle città del Mezzogiorno nelle tappe del Giro d’Italia. La lenta, ma progressiva, “popolarizzazione” della bicicletta nel Meridione, evidentemente, incoraggiava le case produttrici a investire i loro interessi laddove fosse stata manifesta una domanda crescente del “cavallo della democrazia”: se a tali considerazioni si aggiunge l’esaltazione futurista della velocità, del progresso e dello sport – dei quali la bicicletta era simbolo incontestato – si comprenderà bene lo stile denso di retorica che caratterizzò gli interventi pubblicati sulla stampa pugliese in occasione del VI Giro d’Italia:

Per le Puglie ad Aquila, e dall’austera città a Lugo ospitale e gentile ed infine per le pianure del Veneto la ridotta schiera dei cavalieri del Giro riceverà il tripudio entusiastico della grande folla sportiva milanese, ammirata per la bellezza dello sforzo e del valore fisico di una gioventù forte e gagliarda<sup>84</sup>.

Non sorprende, perciò, come il Giro d’Italia finisse col fungere anche da agente

nazionalizzante perché è il suo stesso svolgimento a presupporre e a riassumere in sé una serie di fatti che sono nazionalizzanti e modernizzanti in quanto tali [...] che cioè implicano o chiedono il superamento di ambiti e circuiti limitati [...] di ogni ideologia della piccola patria e del campanile<sup>85</sup>.

## 6. Conclusioni: luci e ombre del ciclismo

Certamente la passione per il ciclismo – e quindi, indirettamente, per la stampa sportiva che ne esaltava le gesta – non fu un sen-

<sup>82</sup> Cfr. *Gazzettino Barese – Gazzettino dello Sport – Il III Giro d’Italia*, in “Gazzettino delle Puglie”, 31 maggio – 1 giugno 1911, p. 3.

<sup>83</sup> *Sport – Il sesto Giro d’Italia*, in “Corriere delle Puglie”, 13 maggio 1914, p. 2.

<sup>84</sup> C. BALACCO, *Sport – Attendendo la partenza del VI Giro Ciclistico d’Italia*, in “Corriere delle Puglie”, 24 maggio 1914, p. 4.

<sup>85</sup> D. MARCHESINI, *L’Italia del Giro d’Italia* cit., p. 90.

timento diffuso in tutte le classi sociali: come ricordava nel suo saggio Donatella Cherubini, la fase pioneristica del giornalismo sportivo non poteva definirsi chiusa in età giolittiana, dal momento che le discipline sportive continuavano “a escludere soprattutto la popolazione rurale”<sup>86</sup>. Il convegno ciclistico promosso nel 1911 dalla società barese “Juventus” “con lo scopo di rialzare le sorti di questo sport, così trascurato nella nostra regione”<sup>87</sup> dimostrava come, evidentemente, gli sforzi profusi da sodalizi locali e nazionali per la promozione del ciclismo in Puglia non avessero dato ovunque gli stessi risultati. Lo stesso passaggio del Giro d’Italia nel 1911 attraverso le città pugliesi non aveva incontrato ovunque gli stessi entusiasmi per le due ruote: ad Andria, ad esempio, Glauco D’Antenone lamentava come le tradizionali corse ciclistiche di velocità e quelle ippiche non fossero più disputate a causa di investimenti economici sbagliati e per la latitanza di una gioventù “che invece adesso si sfibra appresso a canzonette [...] più o meno capaci e stucchevoli”<sup>88</sup>. Le città nelle quali si concentrò il maggior numero dei ciclisti conobbero inoltre problemi di ordine pubblico, causati dagli incidenti provocati da ciclisti e pedoni imprudenti, la cui frequenza era ormai divenuta tale da richiedere un vigoroso intervento delle guardie municipali<sup>89</sup>. L’esaltazione dei primi campioni del ciclismo<sup>90</sup> – nazionali e internazionali – sembrava inoltre contribuire a rafforzare le critiche di quanti additavano agli sport, in con-

<sup>86</sup> D. CHERUBINI, *Sport e giornalismo in Italia dal Risorgimento all’età giolittiana* cit., p. 354.

<sup>87</sup> *Gazzettino Barese – Convegno Ciclistico Pugliese*, in “Gazzettino delle Puglie”, 10-11 giugno 1911, p. 3.

<sup>88</sup> G. D’ANTENONE, *Per la tutela e difesa del Paesaggio. Il nostro rendez-vous campo sportivo*, 24-25 luglio 1912, p. 1.

<sup>89</sup> Cfr. *Vita cittadina – Ah! Queste biciclette*, in “Il Risveglio”, 10 agosto 1912, p. 3; DARDO, *Nelle tre Puglie – Bari – Ciclismo da incoraggiare e ciclismo da vietare*, in “Corriere delle Puglie”, 5 maggio 1913, p. 4; *Cronaca di Bari – Un pericolo permanente*, in “Corriere delle Puglie”, 9 luglio 1913, p. 5.

<sup>90</sup> I primi ciclisti pugliesi acclamati come eroi furono il barese Tano Petrizzelli della “Unione Sportiva” (cfr. *Cronaca – Sport*, in “Corriere delle Puglie”, 29 agosto 1905, p. 2; *Cronaca – Sport*, in “Corriere delle Puglie”, 2 aprile 1907, p. 2; *Cronaca – I premiati della “Pro Patria”*, in “Corriere delle Puglie”, 2 ottobre 1907, p. 2) e il tarantino Armando Spataro (cfr. SHERLOK, *Nelle tre Puglie – Lecce – Taranto*, in “Corriere delle Puglie”, 18 maggio 1909, p. 4).

trapposizione all'educazione fisica, una funzione pedagogica negativa. "Queste gare, queste Maratone – alimentate dal fattore psicologico della vanità – non rinvigoriscono, deprimono, minano le energie fisiologiche della gioventù", ragion per cui furono considerate distanti "dalla razionale educazione fisica, dal lodevole proposito di formare una gioventù davvero *forte e resistente* [corsivi nel testo]"<sup>91</sup>. Uno sviluppo diseguale, dunque, quello della dimensione sportiva pugliese in età liberale, che contribuì, tuttavia, tra ostili resistenze e entusiastiche adesioni ai valori della modernità che la bicicletta incarnava, alla sua inclusione nella formazione del sistema sportivo nazionale.

---

<sup>91</sup> L. FERRIANI, *Sport disastroso*, in "Corriere delle Puglie", 27 luglio 1909, p. 1.

**Domenico F.A. Elia**

È dottore di ricerca in Popolazione, famiglia e territorio (Demografia storica e Storia sociale). Ha vinto una borsa di post-dottorato presso l'Università di Bari in storia contemporanea ed è stato assegnista di ricerca presso l'Università di Foggia per il progetto "L'Informazione sportiva: dagli anni '60 al Codice media e sport". È autore di monografie (*Lo Sport in Italia*, Roma, Carocci, 2009; *Storia della ginnastica nell'Italia meridionale*, Bari, Progedit, 2013), e di articoli pubblicati su riviste nazionali ed estere ("Rivista di Storia dell'Educazione", "European Studies in Sports History", "History of Education & Children's Literature") aventi come oggetto la ginnastica e lo sport in età liberale. Nel 2014 ha curato il volume *Informazione sportiva e violenza: dagli anni Sessanta al Codice Media e Sport*, edito da Progedit, nella collana scientifica dell'Università di Foggia: "I quaderni di ricerca del laboratorio ERID. Contesti e ambienti di approfondimento".