Thread | Storie

La più grande impresa ciclistica del mondo

IL PRIMO TOUR DE FRANCE

Marco Pastonesi

Hyperborea

Mercoledì 1° luglio 1903. Le due di pomeriggio. Davanti alla locanda Au Réveil Matin, al risveglio, quasi una ventina di chilometri da Parigi, in aperta campagna, si presentarono 60 dei 70 iscritti. Appello, registro, firme, preparativi, dichiarazioni. Un centinaio, poi di più, poi ancora di più, gli spettatori, i curiosi. Un'ora dopo Alphonse Steines, redattore di **"L'Auto"**, il quotidiano sportivo organizzatore, si mise in cammino – poche centinaia di metri – per condurre i corridori al punto di partenza. Alle 15.16 Georges Abran, segretario generale di "L'Auto", prima soffiò in un fischietto, pronti?, poi abbassò una bandiera gialla, via!. Il primo **Tour de France**.

Sei tappe, 2428 chilometri. La prima, da Parigi a Lione, 467. La seconda, il 5 luglio, da Lione a Marsiglia, 374. La terza, l'8 luglio, da Marsiglia a Tolosa, 423. La quarta, il 12 luglio, da Tolosa a Bordeaux, 268. La quinta, il 13 luglio, da Bordeaux a Nantes, 425. La sesta, il 18 luglio, da Nantes a Parigi, 471. Un grande anello, un grande ricciolo, **La Grande Boucle**. Il più grande evento sportivo della Terra. Con le Olimpiadi e i Mondiali di calcio, che però si tengono ogni quattro anni. Invece il Tour occupa, invade, arricchisce tutti i nostri mesi di luglio. E quest'anno, per la prima volta, parte dall'Italia: il 29 giugno la prima tappa da Firenze a Rimini, 206 chilometri; il 30 giugno la seconda, da Cesenatico a Bologna, 200; e il 1° luglio la terza, da Piacenza a Torino, 229. La quarta tappa comincerà ancora dall'Italia, a Pinerolo, ma si concluderà in Francia, a Valloire, dopo aver scalato il Sestriere, valicato il Monginevro e superato il Lautaret e il Galibier. L'ultimo traguardo a Nizza, il 21 luglio.

La corsa nacque per disperazione. Poco più di sette mesi prima del pronti?-via!, era la sera del 20 novembre 1902, nella redazione parigina di Montmartre del quotidiano che allora si chiamava ancora "L'Auto-Vélo", intorno a una scrivania erano rimasti **Henri Desgrange**, **Georges Lefèvre** e Georges Prade. Desgrange era il direttore, Lefèvre il redattore per il ciclismo, Prade il responsabile dell'au-

Le Tour de France

La plus grande épreuve cycliste du monde entier. — Une course d'un mois. — Paris-Lyon-Marseille-Toulouse-Bordeaux-Nantes-Paris. — 20,000 francs de prix. — Dèpart le 1er juin. Arrivée le 5 juillet au Parc des Princes.

La prima pagina del quotidiano "L'Auto" del 19 gennaio 1936

tomobilismo. Cercavano un modo per rilanciare il loro giornale, che vendeva 33mila copie, contro le 80mila del concorrente "Le Vélo". Sembrava indispensabile organizzare qualcosa di grande, grandissimo, gigantesco, esagerato. Fu Lefevre a proporre un giro della Francia in bicicletta. Geografiche, storiche. Massacranti, devastanti. Incredibili, impossibili. Memorabili. Anche se, a queste condizioni, sarebbe poi stata la prima e l'ultima volta.

"Il Tour de France è l'estate. – scrive Philippe Delerm[1] – *L'estate che non può finire, il caldo meridiano di luglio. Nelle case si chiudono le persiane, la vita rallenta, la polvere danza nei raggi di sole"*. Alla prima volta (non certo l'ultima: quella del 2024 è l'edizione numero 111) è dedicato "Tour de France 1903" di Paolo Facchinetti[2], dall'idea al progetto, dalle tappe alle classifiche, dai protagonisti alle comparse, un'opera ancora irrinunciabile. Attingendo a fonti autorevoli come "La fabuleuse histoire du Tour de France" di Pierre Chany[3], "La Saga du Tour de France" di Serge Laget[4] e "Le Tour de France et le vélo: histoire sociale d'une épopée contemporaine" di Philippe Gaboriau[5], ma c'è anche "La République du Tour de France" di Jean-Luc Boeuf e Yves Léonard[6], Facchinetti spiega come le maggiori preoccupazioni degli organizzatori, oltre al reperimento di danaro e dunque di premi per attrarre i corridori, fossero i controlli. *"Innanzitutto bisognava istituire il controllo in una località ditata anche di una stazione di servizio telegrafico in modo da poter costantemente mantenere i collegamenti fra ogni punto di una tappa e soprattutto da poter spedire al giornale dispacci che dessero continuamente conto dell'andamento della corsa"*. Poi *"sarebbe occorso un enorme numero di uomini e reperirli non era facile"*.

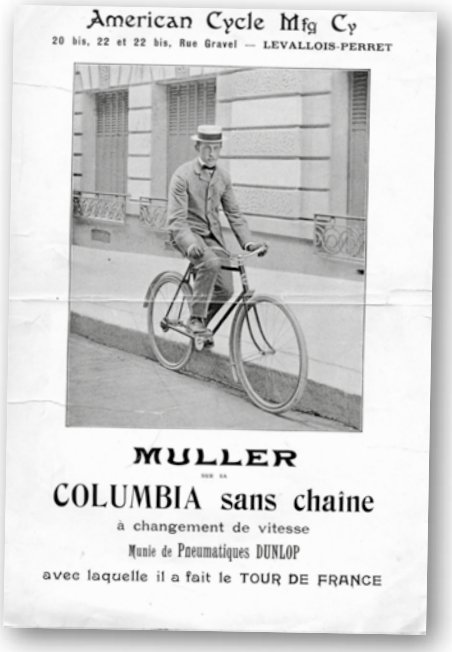
Henri Desgrange, 1914

Le regole complicavano i controlli: *"I corridori non avrebbero potuto essere seguiti da 'allenatori' che li 'tirassero', che gli rompessero laria – automobili, motociclette, tandem, altri ciclisti – come invece si era soliti fare per le altre maratone ciclistiche"*. Desgrange e i suoi collaboratori avevano buone ragioni per alzare la guardia: *"Le precedenti gare effettuate su lunghe distanze, che richiedevano anche passaggi notturni, avevano evidenziato la fantasia dei corridori e dei loro tifosi nel mettere in atto ogni sorta di imbroglio: tratti percorsi in automobile o addirittura in treno, sabotaggi alle biciclette degli avversari, agguati di ogni genere favoriti dall'oscurità"*.

Il Tour de France del 1903

Quelli non erano uomini, ma muli, cavalli, stalloni. Come **Hippolyte Aucouturier**, detto *Le Terrible*: *"I suoi polmoni erano definititi 'mantici da fucina', la sua maglia a strisce orizzontali rosse e blu lo rendeva inconfondibile"*. Come **Léon Georget**, chiamato *Le Brutal*: *"Perché mangiava in modo spropositato ma soprattutto beveva in quantità sbalorditive un vino rosso che per i suoi sconvolgenti effetti era appunto denominato Le Brutal"*. Come **François Monachon**, ribattezzato *Le Pédaleur de Tallon*, *"perché pedalava col tacco"*. Come **Lucien Barroy**, *"ex corridore podista che aveva anche lavorato in un circo come clown acrobatico"*. Come **Jean Dargassies**, soprannominato *Le Forgeron de Grisolles*, fabbro: *"Era salito in bicicletta per la prima volta solo pochi mesi prima, si era iscritto solo perché il macellaio del suo paese gli aveva assicurato che lui aveva i mezzi per farcela"*. Il Tour sarebbe stato vinto da **Maurice Garin**, *Le Petit Rammoneur*, il piccolo spazzacamini, nato ad Arvier, in Valle d'Aosta, dunque italiano, che da italiano aveva vinto la prima Parigi-Roubaix nel 1896, ma che ormai era stato naturalizzato francese.

In corsa c'era anche un altro italiano, nato a Livorno e trasferito a Parigi, ma ancora italiano. **Rodolfo Muller** (il suo nome completo Carlo Edoardo Rodolfo



Rodolfo Muller sulla sua Columbia

Muller) era nato a Livorno, in via Cecconi 17, il 12 agosto 1876. Quarto figlio (dei sette) di Eugenia e Edoardo Muller, svizzeri di Herisau, trasferitisi per espandere la loro impresa commerciale. Ma quando la situazione economica precipitò, i Muller traslocarono a Parigi. E Rodolfo (o Rodolphe), biondo, magro, ostinato, atletico, resistente, innamorato della bici e appassionato di ciclismo, penetrò nel mondo dello sport e dei sogni. Cominciò da "allenatore", in una bici a quattro posti. Esordì su strada nella Parigi-Cabourg e arrivò terzo. Debuttò su pista a Roubaix in una 48 ore e giunse secondo. Alla fine del secolo disputò seigiorni anche negli Stati Uniti. Nel frattempo si era cimentato in una Parigi-Milano (ci mise 69 ore) e a Livorno stabilì il primato italiano delle 12 ore senza gregari (307,350 chilometri, quasi 26 di media).

Un libriccino racconta la storia di Rodolfo Muller. S'intitola "Un tour prima del Tour…"[7] *(tutti i libri citati sono reperibili attraverso la Biblioteca della bicicletta Lucos Cozza, su sito Internet e pagina Facebook)*, comprende suoi testi originali, fotografie per la maggior parte dell'archivio della famiglia, disegni e bozzetti di Marie-Claude Heydemann, Adeline Koehl Furderer e Hélène Koehl. Le cronache di Muller, da esploratore solitario, su una Columbia, statunitense, senza catena e a cambio di velocità, sono pratiche e anche ironiche. *"Eccomi partito… e arrivato a Briare. Oggi ho percorso solo 120 chilometri. È poco per un aspirante alla vittoria nel Tour de France. Chiedo scusa ma sono partito da Parigi piuttosto tardi e la strada fino a Montgeron non permette di correre. E poi, a Melun e a Fontainebleau ho troppi amici e gli amici, come il pessimo fondo stradale, rallentano sempre"*, *"Ho dormito a 10 chilometri da Lione in un albergo ignobile"*, *"Arrivo a La République, nome altisonante per un borgo tanto pietoso situato proprio sulla cresta della montagna"*, *"Cimici! Accendo una candela. Le belve tornano a casa alla velocità della Parigi-Madrid. Ma mi trasferisco in un altro hotel"*, *"Infine si arriva a Tolosa con una grande strada che penetra nel cuore della città. Da lì, dei ciclisti ci guideranno fino al velodromo dove termineremo con uno sprint finale più o meno riuscito. Come se 423 chilometri di strada non bastassero!"*, *"A partire da Chartres… No, non insisto oltre, conoscete l'itinerario meglio di me, e poi ci saranno abbastanza ciclisti parigini per accompagnarvi al Parc des Princes dove le acclamazioni accoglieranno i vincitori"*.

Titoli di coda: Garin vinse quel primo Tour, Muller giunse quarto a più di quattro ore e mezza, Dargassies undicesimo a quasi 14 ore, Desvages ventesimo e penultimo a quasi 63 ore. Aucouturier, Georget, Monachon e Barroy si ritirarono. "L'Auto" moltiplicò le vendite, il concorrente "Le Vélo" alla fine del 1904 cessò le pubblicazioni.

Garin vittorioso al Tour del 1903

[1] Philippe Delerm, "La prima sorsata di birra e altri piccoli piaceri della vita", Frassinelli, 1998
[2] Paolo Facchinetti, "Tour de France 1903", Ediciclo, 2003
[3] Pierre Chany, "La fabuleuse histoire du Tour de France", Editions de la Martinière, 1997
[4] Serge Laget, "La Saga du Tour de France", Gallimard, 1990
[5] Philippe Gaboriau, "Le Tour de France et le vélo: histoire sociale d'une épopée contemporaine", L'Harmattan, 1995
[6] Jean-Luc Boeuf e Yves Léonard, "La République du Tour de France (1903-2003)", Editions du Seuil, 2003
[7] "Un tour prima del Tour…", Edizioni Polistampa di Livorno, 2024

Hyperborea
TIME IS ON MY SIDE