

A cura di: Paolo Ghiggio

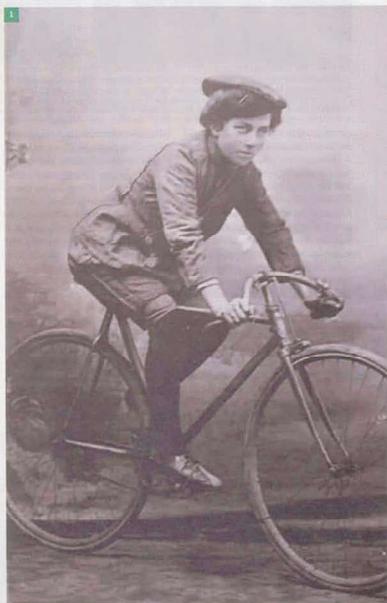
Maria Milano

Una gemma nel ciclismo femminile delle pioniere

Il 19 febbraio del 1891, anno di nascita di Alfonsina Strada, nasceva a Rivarara, in provincia di Torino, anche Maria Milano, una coccolata ragazzina che superando i pregiudizi e gli ostacoli verso il gentil sesso in bicicletta seppe ritagliarsi, seppur per un breve lasso di tempo, una notorietà a livello nazionale. Era la sorella minore di un altro ciclista, Pietro Domenico Milano, un campione che conquistò il titolo canavesano negli anni 1907 e 1909. Maria appena adolescente inforcò la bicicletta, che divenne la sua passione. Si mise in luce anche fuori Piemonte, tanto da conquistare altre gare importanti in Lombardia e in Emilia.

Pietro, discreto ciclista, nel 1909 partecipò alla Milano-Sanremo e al Giro d'Italia, classificandosi onorevolmente in ventesima posizione nella classifica capeggiata da Luigi Ganna. La graduatoria di quel primo Giro era a punti: un punto al primo, uno al secondo, uno al terzo di ogni tappa, così via fino alla metà dei classificati. Di lì in poi a tutti venivano assegnati cinquanta punti. Naturalmente vinceva il Giro chi aveva meno punti. Se la classifica fosse stata stilata sui tempi, il Giro l'avrebbe vinto Giovanni Rossignoli, un eroico ciclista pavese, e Milano sarebbe stato dodicesimo. Quel 1909 era l'anno in cui Guglielmo Marconi vinceva il premio Nobel per la fisica, nei cantieri di Belfast iniziavano i lavori per il Titanic e i fratelli Wright sperimentavano le loro eroiche esperienze aeree. I vincitori di quel Giro si divisero

1. Maria Milano appena diciannovenne sulla sua bicicletta da corsa. 2. una delle medaglie vinte da Maria Milano. 3. 1910, in partenza del Gran Criticum di Avigliana. 4. il fratello di Maria, Pietro Domenico Milano, anch'egli corridore e poi costruttore di biciclette.



Personaggi & Campioni



un premio di 25.000 lire. Un operaio guadagnava circa due lire al giorno. La Gazzetta dello Sport, che aveva ideato il Giro, usciva due volte alla settimana e un numero costava cinquanta centesimi. Una bicicletta di media gamma si vendeva a circa 100 lire. terminate le corse, Pietro Milano si dedicò alla meccanica e la sua fama di costruttore di biciclette fece sì che costruisse mezzi personalizzati per corridori del calibro di Giovanni Brunero, grande campione canavese, vincitore di tre Giri d'Italia.

Avendo Pietro come fratello, a Maria venne facile seguire le sue orme e, incoraggiata in famiglia, iniziò ad allenarsi con lui. Iscritta all'Unione Sportiva Rivarolese, partecipò a gare minori con ottimi risultati e si buttò nelle prime competizioni importanti per donne che, come si può immaginare, non erano molte.

LA PRIMA GARA

Il 2 ottobre 1910 Maria corse il primo Gran Criterium Sportivo patrocinato da «La Stampa Sportiva», che consisteva nel giro dei laghi di Avigliana per un totale di cinquanta chilometri su un percorso che partiva e arrivava a Torino passando per Rivoli, Avigliana, Trana, Bruino, Orbassano e Beinasco. L'arrivo era previsto fuori della barriera di Orbassano, davanti al nuovo Ospedale Militare, dove vennero allestite apposite tribune. Tutta la gara fu cinematografata. Maria, dopo aver seguito in fuga la biellese Caterina



Gremo, favorita fra le concorrenti, la bruciò allo sprint, dopo averle succhiato la ruota come un'ombra. Nel tratto finale dopo la salita di Trana, dove le concorrenti erano state accolte da un lancio di fiori profumati, aveva superato la bionda slanciata biellese e l'aveva battuta proprio all'arrivo.

La cronaca riferisce che a quella gara parteciparono ventidue concorrenti, e il tempo sui cinquanta chilometri fu di un'ora e 36 minuti all'onorevole media di 31 chilometri orari. La partenza fu ostacolata dal molto pubblico presente e dai molti cineoperatori attirati da quella gara "inasita". Un'auto con a bordo un cineoperatore provocò anche un incidente in cui venne coinvolto il fratello di Maria, Pietro Domenico, che seguiva la gara con altri ciclisti. La stessa auto in partenza aveva ostacolato le concorrenti: molte caddero sanguinanti al suolo e furono costrette al ritiro. Fra queste una nerboruta ragazza dal curioso nome Carmine Coppo (così riporta «La Stampa Sportiva»), di Peveragno, piccolo comune del Gussese, che dopo una rovinosa caduta fu costretta a medicarsi in una locale farmacia, derisa anche da alcuni ignobili spettatori.

Caterina Gremo, alle soglie dell'abbandono delle corse e in vista del matrimonio, avrebbe voluto vincere quella gara e, sconfitta, quando vide la giovane Maria Milano con i fiori della vittoria scoppiò in un'isterica crisi di pianto. Era la sua

ultima corsa. Fra le cicliste, molte erano torinesi e della provincia: Maria Valsecchi, Antonietta Giladini e la più famosa Giuseppina Carignano (che aveva sfidato Alfonsina Strada sui circuiti improvvisati del Parco del Valentino). Ermelinda Beltramo, Irma Barone, Marina Prato, Caterina Valtè, Caterina Marchiando, Marisana Puzano, l'imponente Dina Pucci, Maddalena Aresa e Rosa Bellino Gilardi, anch'esse del capoluogo piemontese. Poi Maria Abellonio e Camilla Gariglio di Moncalieri, Irma Barone di Borgata





Leumann, un agglomerato di case per i dipendenti costruito alla fine dell'Ottocento a Collegno, per volere dell'illuminato imprenditore svizzero Napoleone Leumann, titolare dell'omonimo cotonificio. Due atlete arrivavano addirittura da Bruxelles, erano Luisa Cloquet e Virginia Collard. Lodovica Laurenti era di Castiglione Piemontese, Cristina Ferri di Alessandria e Letizia Conte di Montechiaro. Tutte riuscirono ad arrivare al traguardo,

a distanza una dall'altra, sudate e sfinite, come scrissero le cronache. Oltre alle medaglie per le prime undici arrivate, oro per la prima e argento per le altre, molti premi erano riservati e adatti alle ragazze impegnate nella gara. Furono consegnate una borsetta d'argento da seta, un orologio d'oro da donna, un ombrellino Chanteclair con astuccio in peluche, una scatola in lacca cinese contenente cioccolatini della ditta Talmone.



Alla prima arrivata fu consegnata anche una bicicletta da donna della ditta Gaia, montante copertoni Damiani.

Il successo della gara fu notevole e su «La Stampa Sportiva» oltre alla cronaca della competizione comparve anche un articolo a sostegno della diffusione del ciclismo femminile. Si esaltavano le benefiche proprietà di quell'esercizio sui pedali che giovava a combattere l'obesità diffusa fra molte ragazze, a regolare la funzionalità di tutti gli organi, migliorando la funzione del cervello e le attitudini psichiche. Si concludeva dicendo che con il ciclismo la donna acquistava forza muscolare e parallelamente acquisiva anche il coraggio che spesso mancava al sesso femminile. Sfidando le intemperie lungo



5: i trofei della famiglia Milano. 6: pagina de «La Stampa Sportiva» del 1910 che celebra la corsa femminile. 7: Milano-Sabotmaggiore del 1894, vinta da Vittoria Marzuccelli, seconda tra le donne: una testimonianza del ciclismo femminile dell'epoca. 8: rarissima immagine della «Corsa per signorine» organizzata a Milano nel 1910, che vide Maria Milano trionfare. 9: Maria Milano nel 1911 con la fascia che la incorona «Campionata Italiana».

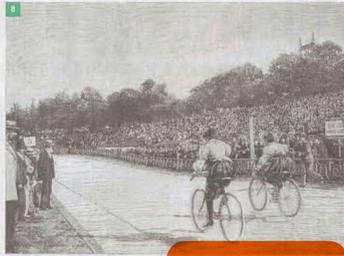
Personaggi & Campioni

I percorsi in bicicletta, le ragazze ottenevano forza morale oltre che resistenza fisica. La bicicletta era dunque una scoperta preziosa che permetteva alla donna di partecipare a una educazione attiva e a un armonico sviluppo muscolare, migliorando l'equilibrio e il colpo d'occhio.

"CAMPIONATA" ITALIANA

Pochi mesi dopo due torinesi, Maria Valsecchi e Antonietta Gilardini, parteciparono su una pista allestita nel capoluogo toscano al Gran Premio di Firenze. Si classificarono rispettivamente seconda e quarta nella gara vinta da Lucia Borsetti di Budrio. In quel velodromo fiorentino il giorno successivo, l'11 agosto 1911, fu la Gilardini di Torino, ma nata a Maggiora nel novarese, a conquistare il record italiano sull'ora con una distanza di 33,873 chilometri. Sarà superata da Alfonsina Strada a Longchamp nel 1938, con la distanza di 35,28 chilometri. Sulle pagine dei giornali sportivi si commentarono positivamente le prestazioni di quelle atlete capaci di "sopportare uno sforzo prolungato in modo brillante".

Nel 1910 Maria Milano partecipò, nel capoluogo lombardo, con altre sei cicliste professionistiche dell'epoca, alla "Corse per signorine", organizzata dalla Gazzetta dello Sport. Quella gara si meritò anche alcune pagine sulla rosa. L'annuncio fu coronato dai ritratti delle eroiche cicliste che vi parteciparono. Maria Abellonio e Camilla Ganglio di Moscalieri, Antonietta Gilardini e Adelaide Ostengo di Torino, Bambina Alfieri di Tradate, Carolina Zoli di Forlì, cui spettava il titolo di "Signorina" (probabilmente era l'unica maritata) e naturalmente Maria Milano di Rivarolo Canavese, che tagliò per prima il traguardo dopo 18 chilometri di corsa a oltre 31 km orari di media. Il direttore Eugenio Camillo Costanagna la premiò come vincitrice davanti a un pubblico che venne stimato di oltre centomila spettatori. Nello stesso anno vinse il primo campionato femminile. Si ripeté nel 1911 fregandosi del titolo di "Campionata Italiana" come si legge sulla fascia in una foto dell'epoca, scattata dopo la vittoria alla prova unica



di Bologna. Vinse un trofeo ad Acqui, la cui coppa è ancora conservata con altre medaglie dai nipoti. Scoppiata la Prima guerra mondiale, Maria si ritirò dalle corse e con la nipote gestì una trattoria. La ragazza di Rivara restò nubile fino alla morte, nel 1976.

Con la spinta del Direttivo guidato dal presidente Massimo Tocci, su istanza della FIAB Torino Bici&Dantoni, la maggiore organizzazione dedicata al ciclismo

di Torino e del Piemonte è stata chiesta l'istanza dall'Associazione Toponomastica al femminile del capoluogo piemontese per assegnare il nome di Maria Milano alla pista ciclabile in Lungo Dora a Torino, Firenze, nel tratto che va da corso Sestiere Oddone a corso Novara. D'altra parte a Milano, nel quartiere di Loreto, un vialetto che costeggia la ferrovia è stato intitolato ad Alfonsina Strada, al secolo Alfonsa Rosa Maria Morini. 🚴

