

## Prologo

Fu sulle ripide pendici del Col de Vars, lungo una salita spazzata dal vento in cima alle Alpi francesi, che Gino Bartali perse la calma. I due corridori alle sue spalle si erano messi in scia, così attaccati alla ruota posteriore da adoperarlo come scudo contro il vento ghiacciato per farsi trascinare. Non volevano saperne di dargli il cambio, e questo lo mandava in bestia. Davanti ai tre, una figura solitaria e sempre più piccola pedalava lungo quella strada piena di fango, uno squarcio coagulato che risaliva a zigzag la scarpata nuda, attorcigliandosi tra pinnacoli scoscesi, abeti striminziti e mucchi di rocce e ciottoli, per svanire infine nella gelida foschia della montagna. Se voleva riprendere l'uomo al comando, che stava per essere inghiottito dalla nebbia, Gino doveva agire *subito*.

Quel 15 luglio 1948 si svolgeva *l'étape reine*, «la tappa regina», il giorno più importante del Tour de France. Una sommaria pulita agli occhialoni incrostati di fango rivelò una scena sconcertante anche per Gino, che dieci anni prima, proprio su quelle lande, aveva vinto il Tour. Nel 1938, nell'ascendere quelle maestose cime alpine coperte di neve, sembrava quasi volesse staccarsi da terra, tutto proteso verso l'azzurro del cielo. Adesso, a malapena riusciva a distinguere il cielo dalla montagna, e intanto nubi dense avanzavano ad avvolgerlo, mentre il fango sotto le ruote si faceva tenace come colla.

Il dolore che gli urlava in corpo sembrava riecheggiare in quell'ambiente inospitale. Dopo quasi duemilaottocento chilometri di pedalate per le topografie più proibitive che il ciclismo conoscesse, aveva la gola e i polmoni in fiamme e sentiva le cosce pesanti

come bronzo. Incapace di vedere oltre il manubrio, per completare il quadro doveva fare affidamento sugli altri sensi. Avvertiva la pendenza aumentare sotto le ruote a mano a mano che la strada si faceva più ripida. Respirava a grandi boccate l'aria sempre più sottile della montagna e sentiva la pioggia gelata che in bocca si trasformava in scabri fiocchi di neve. E quanto ai suoni, fatta eccezione per il suo ansimare sulla bicicletta, non c'era altro che un silenzio inquietante, desolato.

Per zittire i critici con quella nuova arrampicata, Gino aveva fatto appello a ogni briciolo di concentrazione e forza muscolare. «Il Vecchio», ecco come lo chiamavano sui giornali. Vecchio, a trentaquattro anni! Non ne poteva più di sentirsi trattato come un ingombrante relitto, come un presuntuoso che in realtà scontava ventun minuti di ritardo dalla maglia gialla. Aveva alzato la voce contro i giornalisti italiani, colpevoli di non avere fiducia in lui. Ma nessuno ci aveva fatto molto caso; per i cronisti lui era già «Ginettaccio», e i giornali avrebbero semplicemente dato conto di un'altra delle sue sfuriate. Quello che la stampa ignorava, però, era che Gino Bartali custodiva un segreto. A dargli forza, oltre alla frustrazione per il pesante distacco, c'era ben altro; durante la guerra non se n'era rimasto con le mani in mano. A differenza dei suoi attuali rivali, per lui i momenti più difficili erano arrivati non sulle ripide salite del Tour de France, ma durante l'occupazione nazista dell'Italia, quando aveva rischiato la vita per salvare quella di perfetti sconosciuti.

I ricordi di quegli anni di caos erano ancora vivi e dolenti, motivo per cui era rimasto molto scosso da una sorprendente telefonata ricevuta la sera prima. Le cronache delle grandi manifestazioni di piazza e degli scontri nelle strade del suo paese gli occupavano la mente, e il pensiero della moglie e dei bambini gli toglieva il fiato. Attonito, aveva ascoltato la voce del presidente del Consiglio italiano che, all'altro capo del telefono, gli spiegava quanto sarebbe stata importante per l'Italia una vittoria al Tour.

Mentre avanzava verso il villaggio di Briançon, posto in cima a una montagna, l'istinto suggerì a Gino di guardarsi intorno. Alle sue spalle vide gli avversari in procinto di cedere, i visi pallidi e distorti, i corpi madidi che in sella oscillavano violentemente da una parte

all'altra. Se li era tirati dietro abbastanza a lungo. Con una scarica di forza brutta, si alzò sui pedali e si lanciò all'attacco. Poco dopo, il francese che guidava la corsa tornò in vista.

Percependo l'avanzata dell'avversario, girò la testa preoccupato, e aveva i suoi buoni motivi: Gino, a vedersi, faceva paura. Gli occhi invisibili dietro le grandi lenti ricoperte di fango, pareva saldato alla bicicletta in maniera quasi sovranaturale; il suo corpo agile di scattista si fletteva con forza, conducendo la bicicletta lungo i tornanti.

Gino si fece sotto al rivale e tornò a sedersi, lasciando che il francese riguadagnasse qualche metro e un po' di speranza. Quindi, appena ebbe ritrovato il suo ritmo, attaccò di nuovo. L'estenuante duello andò avanti per un pezzo, fino alla vetta. Quando il francese superò il valico non aveva più un grammo di forza. Gino, al contrario, tremava di eccitazione e si avvicinava alla vetta con un ritardo ormai inferiore al minuto. Sono alla pari con le montagne, pensava scollinando.

Una volta davanti alla discesa mozzafiato, le labbra gli si distesero in un sorriso astuto sul volto sporco di terra. Era ora che il gatto catturasse il topo. Era ora di dimostrare al mondo che la guerra non lo aveva spezzato. Fu in quell'attimo che Gino cominciò a capire che il suo ritorno al Tour era qualcosa di più di una corsa ciclistica in Francia.

Per un uomo e per il suo paese era la tappa conclusiva di un viaggio cominciato più di vent'anni prima su un polveroso sentiero della campagna toscana.

Parte prima



## 1. Al di là dell'Arno



Veduta di Firenze e dell'Arno da uno dei luoghi preferiti dell'infanzia di Gino.

«Quando correremo insieme vinceremo un po' per uno. Una volta tu, una volta io» gridò Gino al fratello minore, Giulio, che lo precedeva mentre risalivano in bicicletta le pendici ripide e assolate delle colline intorno a Ponte a Ema. Le loro gomme sollevavano nuvole di terra e Gino doveva fare attenzione a non inghiottirne a manciate. Si asciugò il palmo sudato sui pantaloncini per togliere le tenaci scaglie di ruggine del telaio della bici che gli si erano appiccicate alla mano, e accostò i gomiti al torso, come facevano i suoi idoli negli sprint finali, quando si aggrappavano ai manubri curvi e filanti. Gino spinse sui pedali e superò Giulio. Si girò e fece un gran sorriso al fratellino, poi cominciarono a ridiscendere verso casa. Il giorno successivo avrebbero replicato, e su quel tratto di strada solitario della Toscana sembravano poterlo fare all'infinito.

Il ciclismo era diventato la passione dei due piccoli Bartali, un lampo di gioia e avventura in quella loro cittadina minuscola e ordinaria. Negli anni Venti, infatti, Ponte a Ema era un luogo quieto e un po' sonnolento, a poca distanza dal mondo sofisticato di Firenze. Posto sulle rive dell'Ema, un affluente dell'Arno, il paese abbondava di quei vigneti, di quelle colline e di quei campi a perdita d'occhio, ondulati e profumati di lavanda, per cui la Toscana è famosa nel mondo. Ma in sé, oltre un ponticello lungo la strada che da Firenze porta a Bagno a Ripoli, era poca cosa. Sulle mappe si trovava a fatica, nascosto com'era a sei chilometri e mezzo dal centro di Firenze. E sebbene avesse tutto quello che c'era in ogni cittadina italiana dell'epoca – una chiesa, una banca, una bottega di ciclista,

una barbieria senza pretese, un mulino, un'osteria e una scuola (cinque stanze in affitto presso una casa colonica) –, mancavano il municipio e una piazza vera e propria, il cuore pulsante della vita italiana in cui i nonni si ritrovano a giocare a carte e i gatti randagi scappano, inseguiti da bambini o da palloni vaganti. Così, privo di un centro, Ponte a Ema dava l'impressione di una strada secondaria tra due luoghi più importanti, con qualche abitante lì per caso. Ma che al mondo esistessero davvero luoghi più importanti Gino lo avrebbe cominciato a sospettare solo molto più tardi. A quei tempi, Ponte a Ema era tutto il mondo che un ragazzo potesse desiderare.

Gino (Giovanni) Bartali, nato il 18 luglio 1914, era un mingherlino con gli occhi azzurri e una zazzera di riccioli neri. Viveva con i genitori Torello e Giulia, con le sorelle maggiori Anita e Natalina e con il fratello Giulio in una delle case popolari a tre piani color crema che sorgevano lungo la via Chiantigiana, la strada principale di Ponte a Ema, per la quale passava tutto il viavai della vita quotidiana. Come quasi tutti gli appartamenti della via, quello abitato dai Bartali consisteva di una stanza con una piccola cucina. A Gino la sua casa ricordava *Le avventure di Pinocchio* e l'umile abitazione di Geppetto, il bizzoso falegname toscano noto per attaccar briga con chiunque lo insultasse. «La mobilia non poteva essere più semplice: una seggiola cattiva, un letto poco buono e un tavolino tutto rovinato» scrive Collodi. Ma per piccola che fosse, la casa di Geppetto era in ordine e comoda.

Non diversa era la modesta casa dei Bartali. I bambini aiutavano Giulia a trasportare brocche d'acqua dalle fontane nei pressi. I Bartali condividevano con numerose famiglie del casamento una latrina in fondo al corridoio del loro piano: una panca collegata a un piccolo contenitore al pianterreno tramite un semplice buco. L'acqua corrente, come la luce, non sarebbe arrivata che molti decenni dopo, alla fine della Seconda guerra mondiale.

Lo spazio per vivere era davvero esiguo, ma Gino non aveva termini di confronto. Del resto, la vita vera si svolgeva all'aperto. Per strada i ragazzini del paese si accalcavano per ore intorno a una partita a biglie, un occhio vigile sulla variopinta schiera di piccole sfere di vetro già in loro possesso e l'altro, avido, su quelle che presto

vi sarebbero confluite se quel giorno fortuna e bravura fossero state dalla loro parte. Per Gino e i suoi compagni quelle partite erano un affare serissimo e terminavano quasi sempre in una rissa furibonda che poteva essere interrotta solo dallo spalancarsi rumoroso, su in alto, di un paio di imposte verde scuro, dalle quali emergeva qualche mamma con una bella sgridata. Ogni volta che rientrava per la cena coperto di graffi e lividi, a Gino toccava sentirne delle belle. Magro e piccolo per la sua età, bastava lo scappellotto di un altro ragazzo per mandarlo a gambe all'aria. Non che questo lo trattenesse, anzi, si rialzava immediatamente per rispondere colpo su colpo. Gino sapeva bene di essere il più debole, ma non sopportava le prese in giro. «Avrei voluto avere dei compagni che non si approfittassero di essere più forti di me per picchiarmi dopo ogni partita a palline» avrebbe raccontato anni dopo. Tuttavia, testone già da ragazzino, non si faceva mettere sotto da nessuno, anche se finiva quasi sempre col prenderle. «Sfortunato giocatore di palline, ero ancor più sfortunato pugilatore».

Ma quando correva con gli amici nei campi lì intorno, per giocare a prendersi o a guardie e ladri, le vittorie e le sconfitte erano più nette e i pugni non servivano tanto. I frutteti fuori dal paese erano l'ideale per nascondersi e rincorrersi, sventolanti com'erano, fila dopo fila, di biancheria stesa ad asciugare. Ponte a Ema, infatti, era un paese di lavaidaie; molti dei suoi abitanti lavoravano in piccole aziende che lavavano la biancheria e gli abiti eleganti dell'alta borghesia fiorentina. Gli uomini erano addetti al trasporto, raccoglievano e consegnavano il bucato su un carretto trainato da un mulo. Il lavoro sporco, e la cosa non sorprende, toccava alle donne. Con spazzole e sapone di liscivia, strigliavano quelle morbide montagne fino a renderle immacolate. Le camicie le lavavano in grandi lavatoi di cemento, detti *viai*; le lenzuola le risciacquavano sugli argini dell'Ema, presso il ponte che dava il nome al paese. Tolte meticolosamente tutte le macchie, la roba veniva stesa ad asciugare nei frutteti e così formava interminabili corridoi di lino e cotone profumati di alloro, proprio quello che ci voleva per eludere i potenziali secondi o tendere un'imboscata a qualche ladro in fuga, che sarebbe stato trionfalmente riportato in paese e lì castigato come meritava.

«Da piccoli ci si divertiva con poco, anzi, con nulla» ha ricordato Gino. Nel piccolo cortile rettangolare della scuola si giocava a *muriella* con mattonelle e sassi levigati, mentre nel cimitero di Ponte a Ema si giocava a *diecone*: l'obiettivo era abbattere le candele sulle tombe facendo rotolare una moneta da dieci centesimi; chi ne rovesciava di più, vinceva la moneta. Oppure si filava sull'Arno per una nuotata, cosa vietatissima: il fiume era noto per le sue correnti e i suoi repentini e fatali mulinelli, e una volta la madre di Gino, per farglielo capire, dovette rubargli i vestiti abbandonati sull'argine costringendolo a correre a casa nudo. Ma perlopiù Gino e i suoi amici zampettavano in fretta fuori dall'acqua, si rivestivano e, se capitava che qualcuno avesse una o due monetine, correvano a un forno lungo il fiume che vendeva biscotti ai fichi o al sambuco a prezzi da orario di chiusura.

Gino aveva un passatempo preferito, ma non doveva assolutamente farne parola, a rischio di doversela vedere con la cinghia di suo padre. Era sempre stato affascinato dalla bicicletta di Torello e aveva escogitato un piano: avrebbe imparato ad andarci. Per un ragazzino così piccolo la bicicletta era di gran lunga troppo grande, ma lui aveva deciso che l'avrebbe dominata. Un giorno le si avvicinò come un torero si avvicina al toro nell'arena. Puntando un piede sul pedale sinistro, fece passare la gamba destra sotto la canna per raggiungere l'altro pedale. In equilibrio incerto e senza potersi sedere sul sellino, si allungò per afferrare il manubrio da sotto. Così, tutto storto e oscillante, imparò un po' alla volta a manovrare l'ingombrante arnese, senza quasi fare caso ai sorrisetti e alle risatine che le sue goffe spedizioni suscitavano. Aveva già il suo daffare a tenersi in equilibrio, mentre pedalava lungo le stradine secondarie di Ponte a Ema.

Fosse stato per lui, Gino avrebbe passato tutto il tempo fuori a giocare. Purtroppo c'era la costante interferenza della scuola. «Voglio di studiare ne avevo pochina» ha ammesso.

La sua mancanza di disciplina esasperava il padre, mentre sua madre non sopportava il fatto che il ragazzo avesse consumato più paia di pantaloni giocando nei cortili che sulle panche di scuola, dove avrebbe dovuto ricevere un'istruzione. Ma Gino era sordo

alle loro ramanzine, tanto che in casa Bartali si ripeteva sempre la stessa scena.

«La scuola non mi garba punto» diceva Gino. «Te tu ci vai e basta» rispondeva Torello.

La tenacia di Torello non bastò a produrre uno studioso. Gino fu bocciato in prima, e l'anno successivo la sola nota caritatevole che gli insegnanti gli riconobbero riguardava la sua buona igiene personale. Suo padre tuttavia insistette: doveva finire la sesta. La scuola di Ponte a Ema, però, arrivava solo fino alla quinta, così per frequentare l'ultimo anno Gino sarebbe dovuto andare a Firenze. «Per andare a Firenze ci vuole la bicicletta, e la bicicletta costa soldi» disse Torello al figlio. «Tocca a te di guadagnarteli».

Come capitava alla maggior parte degli uomini del tempo, il compito di procurare il pane in famiglia spettava soprattutto al signor Bartali. A dispetto del suo nome, Torello si muoveva piuttosto con la calma sicura di un vecchio cavallo da tiro. Il suo volto rivelava poco. Indossava sempre un berretto e la bocca era nascosta da un folto paio di baffi, dai quali di solito spuntava un sigaro. Era il fisico a parlare per lui: basso e muscoloso, era dotato di una forza notevole.

Torello era abituato a lavorare sodo, ma era un bracciante a giornata che non poteva contare su un'occupazione stabile. Il suo lavoro si svolgeva principalmente nei campi, e quando lì non ce n'era lavorava in una cava di pietra del posto, da cui si estraeva lo scisto bluastro usato per la pavimentazione delle strade nella vicina Firenze. Quando mancava anche il lavoro alla cava, Torello faceva il muratore, contribuendo così a gettare le fondamenta di un'infinità di case fiorentine. Se poi non trovava niente né alla cava né in cantiere, scendeva all'Arno a raccogliere la sabbia che serviva a fare il cemento. E come risorsa estrema, all'imbrunire andava a spegnere i lampioni a olio nelle strade. Per tutte queste fatiche, un manovale come Torello arrivava sì e no a guadagnare l'equivalente di un euro all'ora.

Giulia quindi si trovò costretta a lavorare anche lei, nonostante a quei tempi il compenso orario di una donna spesso non equivalesse

nemmeno alla metà di quello di un uomo. Per avere un'idea di quanti pochi soldi si vedessero in casa Bartali, basterà dire che il giorno in cui nacque Gino, Giulia fece appena in tempo a tornare a casa per partorire perché quella mattina si era inerpicata fino a un convento sulle pendici di una collina, dove si cercava una domestica. Come Torello, anche lei passava lunghe giornate nei campi, attendendo ai raccolti e alle vigne. Era piccola e robusta, ma alla lunga la durezza del lavoro manuale si fece sentire, sotto forma di dolori alle gambe acuti e frequenti. Ma oltre a essere tenace Giulia era anche piena di risorse. Alla fine delle giornate peggiori imbeveva una pezza di aceto e sale, la strizzava e se la applicava alle gambe per cinque minuti. Se i dolori erano più forti, strofinava sulle zone indolenzite una specie di straccio fatto di mozziconi di sigaro bagnati, finché il male passava.

Per quanto rudimentali, quei rimedi permettevano a Giulia di sopportare giornate di lavoro che continuavano ben oltre il tramonto. Finite le lunghe ore nei campi, la sera guadagnava ancora qualche soldo ricamando i pizzi e le delicate trine presenti nel corredo nuziale di tutte le signore fiorentine. E infine, in equilibrio precario in cima a quella montagna di incombenze, c'erano i lavori di casa, e la necessità di nutrire marito e quattro figli. Una vita di povertà che solo la domenica conosceva un po' di sollievo, ma che non era certo insolita, né a Ponte a Ema né nel resto della Toscana. All'inizio del Novecento, i contadini della regione lavoravano una media di quattordici ore al giorno, e il loro calendario lavorativo prevedeva un terzo di giorni in più rispetto a quello degli italiani di oggi.

Torello aveva già dato diverse strigliate a Gino a proposito del valore dei soldi. Quando la sera prendeva posto a tavola, a capo chino, con i capelli per aria dopo qualche rissa nel cortile della scuola, Gino sapeva bene che lo aspettava la solita ramanzina: «[...] i soldi servivano per il mangiare e non certo per comprare i libri a un ragazzo che se ne serviva per sbatterli sulla testa dei compagni». La sesta classe si stava avvicinando, e con quella la necessità di un mezzo di trasporto. Per Gino, ormai dodicenne, era arrivato

il momento di trovarsi un lavoro. Fin da quando avevano memoria, lui e Giulio avevano aiutato la mamma e le sorelle con il ricamo (Gino se la cavava particolarmente bene con le trine), ma secondo Torello il maggiore dei suoi figli maschi doveva trovarsi un lavoro suo. Gino era di costituzione troppo fragile per mettersi a fare il bracciante o l'apprendista muratore con il padre, così Giulia decise di informarsi per trovare un lavoretto fisicamente poco impegnativo al figlio. Poco dopo seppe che dei contadini di un paese vicino cercavano un aiutante per sbrogliare le matasse di rafia, quella lunga fibra derivata dalle foglie di una varietà di palma che veniva usata nei legacci per le viti e altre delicate piante di serra. Un lavoro abbastanza facile, ma anche di una noia estenuante per un ragazzo vivace che non desiderava altro che starsene all'aperto con gli amici. A tenere la mente di Gino concentrata su quel lavoro era solo la promessa di una bicicletta tutta sua.

Assorbito da quella nuova meta, ogni volta che gli capitava di vedere una bicicletta Gino ne restava ipnotizzato. Ponte a Ema, però, non era un posto dove accadesse granché. Non capitava mai che ci passasse una corsa ciclistica. I soli uomini che Gino avesse mai visto pedalare insieme, a gruppi, erano i muratori che si recavano a lavorare a Firenze. Passavano in sella alle loro biciclette, molte delle quali non avevano neanche i pedali (i ricambi, in caso di rottura, costavano troppo). «Doveva passare ancora molto tempo prima che mettessi gli occhi su un giornale sportivo, e prima che io conoscessi l'esistenza di un mondo nel quale si poteva andare intorno a correre con un paio di pantaloncini neri e una maglietta colorata». Gino continuò tuttavia a mettere da parte i soldi per la sua bicicletta, e intanto andava di nascosto su quella del padre, imparando a conoscere a poco a poco il mezzo che gli avrebbe cambiato la vita.

La bicicletta era più vecchia di Gino di oltre un secolo, ma le sue prime versioni erano poco più che cavalli a dondolo montati su ruote. Nel 1790, a Parigi, un francese era riuscito in qualche modo a farsi un giro per gli Champs-Élysées in sella a uno di quegli arnesi. Verso la fine degli anni Trenta dell'Ottocento il fabbro scozzese

Kirkpatrick Macmillan fece un esperimento: corredò di pedali un cavallo di legno, in modo che il cavaliere non fosse costretto a puntare i piedi a terra per far avanzare la macchina. Ben presto il nuovo e costoso giocattolo divenne popolare nel Nord America. Oliver Wendell Holmes racconta che negli anni precedenti la Guerra civile, negli Stati Uniti «alcuni studenti di Harvard, a pensione nel mio quartiere, avevano queste macchine, le chiamavano “velocipedi”, su cui erano soliti andarsene in giro, barcollando come tante papere».

La successiva innovazione venne dalla Francia, una manovella applicata alla ruota anteriore. Ma non durò a lungo, e il suo soprannome (*the boneshaker*, «lo scassaossa») spiega perché: un viaggio di lunghezza anche modesta diventava una tortura. Dopo i francesi furono gli inglesi a proporre un loro modello, caratterizzato da una ruota anteriore spropositata e da una posteriore minuscola. Nelle parole di un osservatore, «il pilota si trovava alla stratosferica altezza di otto piedi da terra, tanto che la prima volta che ci si saliva l'impressione sconcertante era quella di trovarsi in cima a un lampione semovente». Verso la fine dell'Ottocento, con l'invenzione dello pneumatico con camera d'aria, più comodo e sicuro per il ciclista, cominciò a emergere la bicicletta moderna. Nel 1885 a Milano aprì la Bianchi, prima fabbrica italiana di biciclette, a seguito della fondazione del Touring Club Ciclistico Italiano avvenuta nella stessa città l'anno prima. In Italia come all'estero, il perfezionamento dei procedimenti industriali e la crescita dei salari resero la bicicletta più accessibile all'operaio medio. Nel 1893 una bicicletta nuova costava a un operaio francese l'equivalente di circa ventitré settimane di duro lavoro, ma già nel 1911, grazie all'aumento dei salari e alla diminuzione dei prezzi, le settimane erano scese a cinque. In Italia la diffusione della bicicletta fu agevolata inoltre dalle organizzazioni cattoliche e socialiste, che promuovevano circoli di cicloamatori e affittavano le biciclette ai loro membri di estrazione proletaria.

In un attimo le strade e i viali più trafficati d'Europa furono invasi dalle biciclette. In un periodo in cui le città offrivano al lavoratore medio ben pochi mezzi di trasporto efficaci, la bicicletta aprì un nuovo mondo di occasioni, e di velocità. H.G. Wells ha saputo cogliere il misto di entusiasmo e spavento che procurava una corsa

in bicicletta nel suo romanzo *The Wheels of Chance*: «Il ricordo del movimento indugia nei muscoli delle gambe, tanto che sembrano non fermarsi mai. Si attraversa il mondo dei sogni in sella a magnifiche biciclette incantate che si modificano e crescono; ci si lancia da guglie e scalinate, si varcano precipizi; si resta sospesi nel vuoto, con il cuore in gola per l'angoscia, sopra città disabitate, cercando invano un freno che la mano non può raggiungere, per evitare una caduta a capofitto; ci s'immerge in fiumi impetuosi e ci si trova, senza nulla poter fare, gettati contro ostacoli mostruosi».

L'entusiasmo di Wells non era universalmente condiviso, e non mancarono esperti che stigmatizzarono il nuovo mezzo di trasporto. Un autorevole medico e scienziato francese sosteneva che la bicicletta costituisse una grave minaccia per la salute, soprattutto se inforcata dopo il rapporto sessuale. In particolare lo impensierivano le donne cicliste, in quanto quella pratica poteva «procurare un soddisfacimento genitale, delle sensazioni voluttuose» o perfino «delle masturbazioni sportive». Altri luminari, e tra questi un noto criminologo, temevano che lo sforzo fisico richiesto dalla bicicletta potesse «stimolare tendenze criminali e aggressive».

Alla fine, però, gli allarmismi medici trovarono ben poca accoglienza. La bicicletta reclutò adepti tra tutte le classi sociali e le professioni, e conobbe di lì a poco il suo apogeo, raggiungendo una posizione di preminenza culturale che sarebbe durata quasi mezzo secolo, e diventando allo stesso tempo un elemento indispensabile nella vita di tutti i giorni. I ciclisti amavano andarsene a spasso per la città e si lamentavano del traffico e degli incidenti. I giornali erano pieni di costose pubblicità per i più recenti accessori da bicicletta, e i politici ne approfittarono istituendo tasse sul suo possesso. Si lesse perfino di figli i quali, disperati, avevano rubato la bicicletta della madre, e di personaggi di spicco assassinati mentre pedalavano. Un mezzo che solo poco tempo prima era esotico e nuovo, si era trasformato in una modalità di trasporto familiare, comoda ed economica per gli adulti di tutto il mondo. Quanto ai ragazzi, una bici nuova fiammante regnava sovrana in cima a qualsiasi lista dei desideri.