

STORIA DEL CICLISMO A LIVORNO

DAGLI ALBORI ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

1 1884 / 1890

LE PRIME CORSE ALLA ROTONDA DI ARDENZA

La “Sebastiano Fenzi” e il “Veloce club”

Fra le 24 società ciclistiche che secondo un censimento effettuato da “La Rivista Velocipedistica” (1) erano attive in Italia nel 1884 ce n'era una livornese, la Sezione velocipedistica della Società ginnastica “Sebastiano Fenzi” (2) che nel 1884, appunto, pubblica presso l'editore Belforte il suo statuto (3). Il 6 dicembre 1885 però quando i rappresentanti di 12 società fondano a Pavia l'Unione Velocipedistica Italiana, antesignana dell'attuale Federazione ciclistica italiana, i livornesi, ma anche i fiorentini, non ci sono. Cosa era successo? Su sollecitazione proprio de “La Rivista Velocipedistica” (4) la sezione della “S. Fenzi” si era staccata dall'associazione madre e aveva costituito nell'autunno del 1884, il “Veloce club” di Livorno che il 25 gennaio 1885 organizza quelle che sono le prime corse ciclistiche conosciute in città. Si tratta delle “corse sociali” che si svolgono alla Rotonda su una distanza di 2000 metri. Vi partecipano tre soci, Valente, Orlando e Gambaro che si classificano nell'ordine, “Valente – scrive il corrispondente da Livorno de “La rivista Velocipedistica” – è studente all'Università di Pisa dove si reca quotidianamente. Vinse a Monza il 1 premio nella corsa di velocità fra velocipedisti provetti della Società ginnastica monzese e nel mese di dicembre scorso compì il record di un'ora per i soci del V.C.L. compiendo circa 25 chilometri”. (5) Per il suo record dell'ora Valente aveva utilizzato un biciclo alto un metro e 35 cm e peso 20 chilogrammi.

Il 26 luglio il “Veloce club” organizza una corsa di “*intrenamento*” (allenamento) lunga 18 chilometri. E’ sempre il “Veloce club” che organizza il 9 agosto, sempre nel circuito ricavato nell’area della della Rotonda di Ardenza corse riservate ai soci del club. Un campionato sociale, insomma. Vengono organizzate tre prove: una lunga 1250 metri aperta ai soci che non hanno vinto premi in altre gare; una di 5000 metri aperta a tutti soci e infine la finale fra i premiati delle due precedenti gare, lunga 2500 metri. Il vincitore è “*il sig. Valente Emilio, sorpassando di soli 5 cm il sig. Gambaro*” come scrive il cronista della “Gazzetta livornese” (6).

Le prime corse ciclistiche si correvano con “bicicli” di questo tipo.



Ma a parte organizzare questa e forse anche altre gare di cui non è rimasta traccia, il “Veloce club” ha il grande merito di sollevare la questione delle aree cittadine nelle quali i velocipedisti livornesi possono transitare. Lo sviluppo del velocipedismo era stato molto frenato dai Regolamenti municipali che disciplinavano in modo estremamente restrittivo la circolazione del nuovo mezzo. “*Quella che veniva configurandosi era una sorta di contesa tra i velocipedisti, da una parte, e le autorità municipali, dall’altra. Una contesa che molto precocemente si caratterizzò, o venne presentata, come una dicotomia tra i valori del progresso e della modernità, da una parte, e quelli della resistenza al progresso, magari sotto il camuffamento della tutela della sicurezza e del decoro, dall’altra. Le cronache del tempo sono ricche di episodi di ciclofobia, di volta in volta supportata da ragioni di prudenza e sicurezza o di dignità esteriore, che si traducevano poi in dispute generazionali, in battaglie di resistenza anti-secolarizzazione o in campagne igienico-sanitarie, spesso amplificate dalla stampa dell’epoca.*” (7)

A Livorno però nel 1885 i tempi sembrano maturi per “liberalizzare”, almeno parzialmente, il transito dei cicli. Il 9 maggio, su sollecitazione del “Veloce club” che aveva fatto formale richiesta alla Giunta, il Consiglio comunale discute e approva il nuovo regolamento con un sostanziale ampliamento delle zone aperte al transito dei velocipedisti. (8)

Presentando il nuovo e più permissivo regolamento l'assessore Sensi dichiara che ormai nelle principali città (“Londra, Parigi, Berlino, Torino, Milano”) la circolazione dei velocipedisti è “libera e vincolata da poche restrizioni” e aggiunge che “la domanda del sodalizio è mite e merita favorevole accoglienza.” La Giunta non accetta la proposta fatta da un consigliere di tassare le biciclette.



Pianta di Livorno, 1870. Si noti il fosso reale che circonda il centro cittadino

Il nuovo regolamento entra in vigore il 5 giugno (15) e nella sua premessa proclama: *“I veicoli a due o tre ruote sono considerati come gli altri veicoli”*. Esso prevede il divieto per i velocipedi di transitare nell’area compresa all’interno del “Fosso reale”, cioè, in pratica nel centro della città. Nella stagione estiva è poi vietato transitare nelle ore pomeridiane sul lungomare (“via del passeggio e Ardenza di mare”) e per il Corso Umberto (l’attuale Corso Mazzini). Naturalmente le limitazioni non finiscono qui perché i velocipedi non possono transitare nei giardini pubblici e nelle località dove ci sia *“gran concorso di pubblico”* o dove lo spazio *“fosse ristretto per le costruzioni in corso”*. Inoltre *“la loro corsa non potrà essere più veloce di quella di una persona a passo accelerato.”* Disposizione, quest’ultima, molto difficile da rispettare anche con le pesantissime biciclette dell’epoca. I velocipedi dovranno essere muniti di *“campanello a suono continuo”* e di un fanale a tre colori: *“bianco davanti, rosso lato sinistro e verde lato destro.”* Infine segnaliamo che fra le varie disposizioni c’è anche quella che prevede che il velocipedista si debba fermare quando noti che un *“cavallo si adombri”* a causa della sua presenza.

Attorno alla metà degli anni '80 apparvero ed ebbero subito larga diffusione le biciclette dette “Safety” (sicurezza) che avevano le ruote di eguale misura.

La prima corsa con bici “safety” si svolse in Inghilterra nel 1884.



Il “Veloce club” ha una vita molto breve.

Nel settembre 1885 il corrispondente de “La Rivista Velocipedistica” annuncia la morte ufficiale del club, anticipata dalle dimissioni del suo presidente Servi. (10)

Si costituisce un “triunvirato” incaricato di far uscire il movimento ciclistico livornese dalla crisi.

In autunno però fallisce il tentativo di costituire una sezione velocipedistica della “Società canottieri Cappellini”. (11)

Nel 1886 vengono inserite nel calendario nazionale pubblicato da “La Rivista Velocipedistica” due corse a Livorno: il 25 gennaio, in occasione del carnevale livornese, e il 10 agosto in occasione della stagione balneare. (12)

Le prime non si svolgono per la ristrettezza dei mezzi forniti dal Comitato del carnevale all’organizzatore Emilio Valente. Delle seconde non si hanno notizie.

Ad ottobre, finalmente una buona notizia: viene creata una sezione velocipedistica all’interno della neonata “Accademia Labronica di scherma”. Fra gli animatori ancora Valente, nominato presidente della Sezione, e Gambaro. (13)

Nel maggio Emilio Valente vince la corsa dei tricicli – specialità molto seguita in quegli anni – alle corse di Torino. Sempre Valente a luglio vince una corsa a Fucecchio e a settembre è battuto da Davidson (campione italiano su strada nel 1886) e Tortarolo (terzo al campionato italiano 1884) alle corse di La Spezia. (14)

Valente è inserito nella categoria “seniori”, cioè fra i corridori più forti d’Italia.

Del velocipedismo agonistico livornese si perdono le tracce negli anni 1888 e 1889.

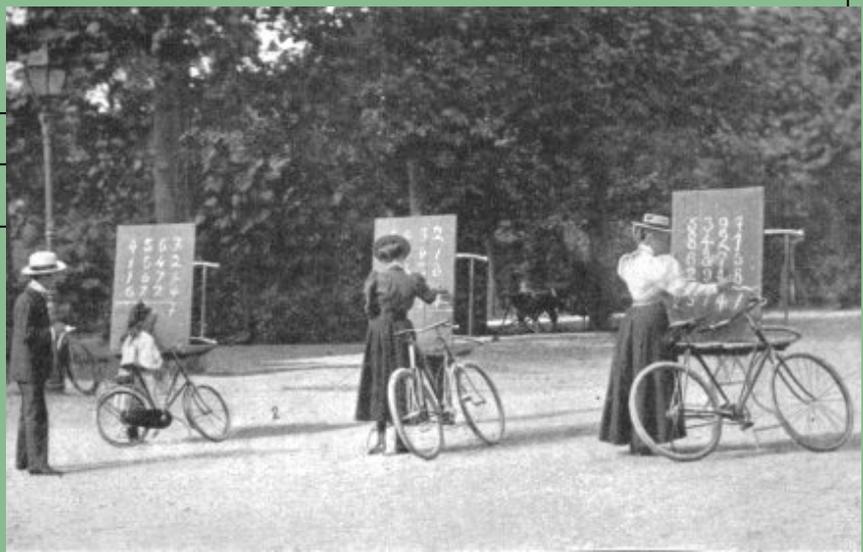


Gara di tricicli al velodromo parigino di Buffalo, 1892

Nel 1888 il Comune di Livorno decide di modificare il regolamento di polizia urbana nella sua parte concernente la circolazione dei velocipedi. La modifica conferma il divieto di circolazione previsto dal regolamento del 1885 ma introduce limitazioni per i tricicli: *“ogni persona che vorrà condurre il velocipede a tre ruote dovrà munirsi della licenza personale concessa dal Comune ... Ogni velocipede a tre ruote dovrà essere stato visitato e dichiarato idoneo e decente dalla Polizia Municipale a cura della quale e a spese del proprietario del veicolo sarà apposto sul medesimo apposita placca di riconoscimento.”* (15)

Nel 1889 si segnala solo una lamentela sulle pericolose evoluzioni di velocipedi in Piazza Garibaldi, Piazza San Giuseppe e Piazza del Cisternone: *“ C’è o non c’è un regolamento comunale per ordinare la circolazione dei velocipedi?”* si domanda polemicamente il redattore della *“Gazzetta Livornese”* (16)

Il 24 settembre il giornale registra un grave incidente provocato da un velocipede in via dei Condotti Vecchi, incidente che manda all’ospedale in gravi condizioni il malcapitato investito dal ciclista. (17)



US Vicarello 1919

seconda revisione marzo 2024

La corsa del 15 agosto 1890

Nell'aprile 1890 risorge il "Veloce Club": *"Eletto il direttivo del Veloce club livornese. Società rinnovata, ampliata e migliorata."* Il nuovo presidente è Odoardo Malgarini che nei mesi successivi assieme agli altri consiglieri darà nuovo impulso alla società. (18)

Pochi giorni dopo la città sarà scossa dal primo grande sciopero generale della sua storia. Livorno in quegli anni ha superato i 100mila abitanti ma se si pensa che ne contava 95mila nel 1861 si capisce come la città avesse passato un periodo disastroso dopo l'unificazione d'Italia. Negli ultimi anni dell'800 Livorno si sta però trasformando da città portuale specializzata nei depositi della merce in arrivo a città industriale: nel 1886 al Cantiere navale Orlando erano impiegati 1140 operai. Altri 600 operai lavoravano nella Società Metallurgica Italiana, mentre 270 erano gli addetti della Società Vetraria Italiana e 250 quelli della Società Ceramica Livornese. Le altre industrie raggiungevano i 2400 operai.

Questa nuova realtà operaia favorisce lo sviluppo dei partiti politici popolari, socialisti, anarchici e repubblicani, che organizzano per il 1° maggio 1890 una manifestazione che chiede il riconoscimento della festa dei lavoratori e rivendica la giornata di 8 ore. La manifestazione, naturalmente, non è autorizzata. Ne nasce uno sciopero generale che coinvolge tutte le attività produttive della città e che dura per diversi giorni. Ne segue una dura repressione che colpisce gli organizzatori della manifestazione, primo fra tutti il giovane avvocato anarchico Pietro Gori che assieme ad altri undici suoi compagni deve subire diversi mesi di carcere prima di essere assolto. (19)

La città però sta per ricevere un durissimo colpo: il crack di Livorno di cui parleremo nella seconda parte del nostro racconto.

Intanto gli ambienti ciclistici sembrano riprendere vigore.

I ciclisti del “Veloce club” partecipano al raduno velocipedistico del 15 giugno a Empoli, una manifestazione che oggi definiremo cicloturistica e che in quegli anni veniva chiamata “convegno velocipedistico”.

In città è attiva anche una seconda società: la “Società dei velocipedisti”. (20)

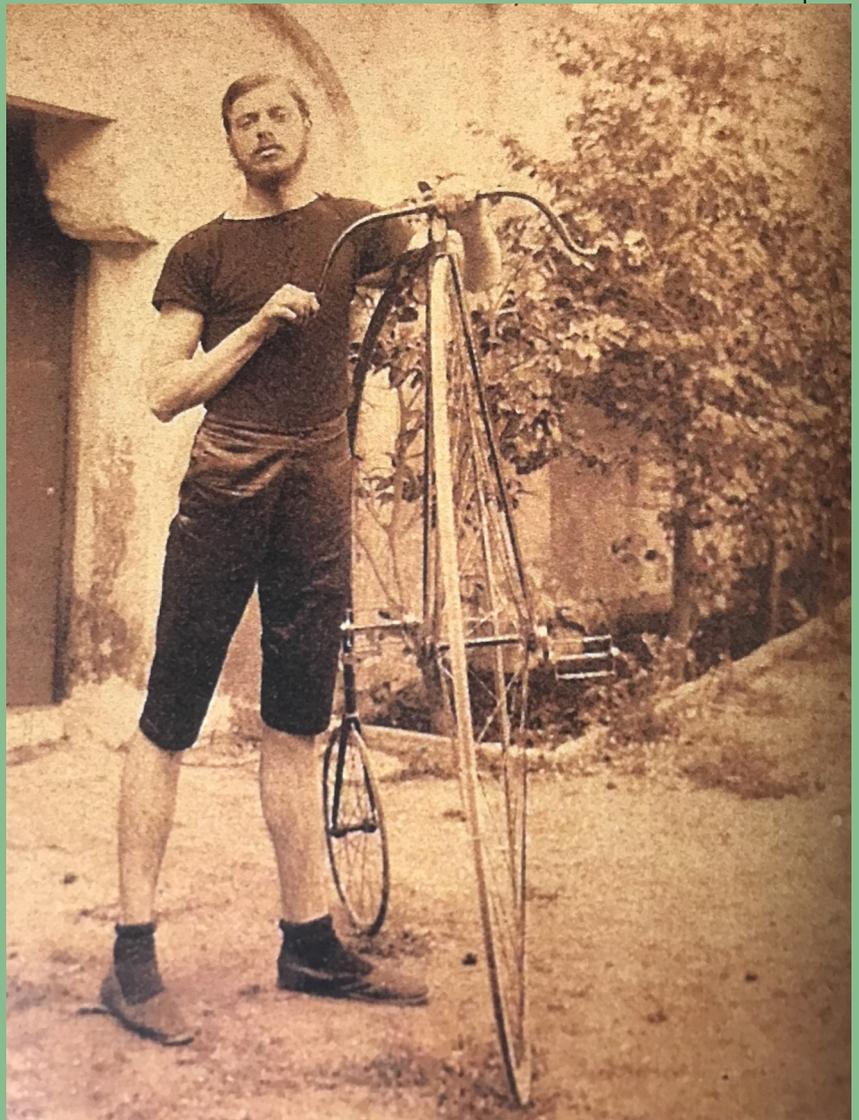
A questo punto facciamo una breve digressione sui mezzi che i ciclisti usavano in quelle prime corse. Si trattava di mezzi molto diversi fra di loro.

Da una parte i “bicicli”, con la ruota anteriore molto più grande di quella posteriore, dall'altra i “bicicletti” molto simili alle biciclette attuali: il telaio era a diamante come quello inventato nel 1877 dall'inglese Henry Lawson, la ruota posteriore aveva un unico pignone, i telai erano di acciaio e quindi molto pesanti, le ruote avevano cerchi di legno e raggi in ferro, i copertoni erano “pieni”. Non è detto che le bici da corsa avessero i freni. Di solito ne avevano uno a bacchetta che rallentava la ruota anteriore facendo pressioni dall'alto sul tubolare pieno.

Pubblicità apparsa negli anni '80:
Triciclo, Biciclo, Bicletta (che solitamente veniva chiamata Bicletto),
bici da trasporto.



Il “Veloce club”, che ha come presidente onorario il sindaco Costella e che vanta anche l’iscrizione di una prima socia donna, tiene i suoi campionati sociali il 27 luglio sempre alla Rotonda di Ardenza. Vince Luciano Tedeschi. Si corre anche una gara di bicicli – le biciclette con la ruota anteriore enormemente più grande dell’altra – vinta da Ludovico Romoli. (21)



Anche la “Società dei velocipedisti” tiene le sue gare di campionato sociale. Le vince Alfredo Muller (22) che sfida il campione del “Veloce club” per stabilire chi sia il campione assoluto dei velocipedisti livornesi. Il

“Veloce club” però non accetta la sfida e questa sorta di “finalissima” non verrà mai corsa.

Nella foto Alfredo Muller in tenuta da ciclista col suo altissimo biciclo. Foto tratta da: Helene Koehl, *Destin d’emigres, les freres Muller de Livourne. Les Amis d’Alfredo Muller, 2022.*

A dimostrazione della rinnovata importanza del movimento ciclistico in città, Il "Veloce club" partecipa al Comitato sorto per organizzare le feste estive di agosto.



Baracchina Garibaldi, Ardenza mare

Livorno è una città che ha ancora l'ambizione di attrarre il turismo di quei tempi. Siamo ben lontani dal turismo di massa della seconda metà del '900: i villeggianti di quegli anni sono aristocratici o borghesi che si possono permettere di passare le vacanze al mare.

Per trastullare gli illustri ospiti il Comitato per le feste decide di organizzare una serie di iniziative: le regate, la prima livornese della “Cavalleria rusticana” di Mascagni al teatro “Goldoni”, gare pirotecniche, corse di cavalli ma anche una corsa velocipedistica, organizzata dal “Veloce club” alla Rotonda di Ardenza. (23)

Il 15 di agosto “la Rotonda di Ardenza era stata ridotta a pista, e presentava, pel gran concorso di equipaggi signorili, di vetture pubbliche e per un numero straordinario di persone, un colpo d’occhio stupendo.” (24)

Alle 5,30 del pomeriggio si dà inizio alla gara, preceduta dalla sfilata dei velocipedisti. La Corsa prevede sei batterie con una finale dei vincitori e una finale di consolazione dei secondi. Le batterie sono composte da cinque concorrenti che provengono, oltre che da Livorno, anche da Spezia, Milano, Firenze, Bologna, Città di Castello, Empoli, Ostia e Lugo.

I concorrenti devono percorrere quattro giri della pista, per un totale di 2400 metri.

La prima batteria viene vinta da Milancieri di Empoli davanti al livornese Bernardini. La seconda vede vincente Creazzi di Milano.

A questo punto arriva il ministro della Marina Benedetto Brin, deputato eletto nel collegio di Livorno e in vacanza in città, che, accompagnato dal sindaco Costella, si accomoda con i familiari nel palco del giurì.

Le batterie proseguono a ritmo serrato. In finale arriva anche un corridore livornese, Zanettini. Muller e Antonini, entrambi inseriti nella terza batteria, vengono invece battuti dal bolognese Pezzoli.

La finale prevede che i concorrenti percorrano 5 giri della pista per un totale di 3mila metri. Vince il fiorentino Illerac davanti a Creazzi e Pezzoli. Illerac compie il percorso in 5 minuti e 24 secondi.



Alla fine della gara la folla invade la pista impedendo di fatto lo svolgimento della finale dei secondi che comunque si terrà l'indomani mattina ... alle sei! La finale di consolazione viene vinta da un altro fiorentino, Carlo Dani, che negli anni successivi troveremo

spesso fra i protagonisti delle corse toscane.

A settembre i corridori del "Veloce club" partecipano alle gare organizzate a Firenze in occasione delle feste in onore di Vittorio Emanuele II. Le corse si svolgono il 21 settembre ma non ci sono livornesi fra i premiati. Va meglio ai canottieri delle società livornesi "Il Remo" e "Cappellini" che si mettono in evidenza nelle regate svoltesi in Arno. (25)

Da segnalare che a ottobre Arturo Antonini, corridore ma anche segretario del "Veloce club", vince due medaglie d'argento e lire 25 in una corsa a Bologna. Per l'occasione Antonini gareggia con un "nome di battaglia", "White", come si era usi fare talvolta a quei tempi. (26)

Il "Veloce club" ottiene proprio in quel periodo l'ammissione nell'UVI, Unione Velocipedistica Italiana, *"per cui i velocipedisti livornesi potranno quindi innanzi misurarsi in qualsiasi corsa italiana."* (27)

Ultima notizia: *"Una signoria appartenente ad un accreditato istituto di educazione sta ricamando, in finissimo lavoro, la bandiera sociale"*. (28) Inutile rilevare come il redattore tenga a precisare come la signorina non possa essere accusate di essere di facili costumi: il pregiudizio sulla bicicletta "strumento del diavolo" era molto forte!

Maurizio Zicanu (continua)

NOTE

(1) *La Rivista Velocipedistica*, 1/9/1884

(2) *La Società ginnastica “Sebastiano Fenzi” nasce nel settembre 1876 su iniziativa del maestro Alfredo Mengozzi, esponente di una vecchia famiglia livornese, e del fiorentino Sebastiano Fenzi (1822 – 1901). Fenzi, personaggio eclettico – fu patriota, scrittore, poeta e banchiere – era un convinto assertore dell’importanza della ginnastica nell’educazione dei fanciulli. Oltre che di quella livornese Fenzi collaborò alla fondazione di società ginniche anche a Firenze, Pisa e in altre località. Autore di una vasta pubblicistica sulla ginnastica fu anche uno dei primi presidenti della Federazione ginnastica italiana. Trascorse gli ultimi anni a Livorno, ritirato a vita privata, collaborando ancora a riviste a carattere letterario.*

(3) Citato da Eleonora Belloni, “La nascita della Toscana ciclistica dagli esordi alla grande guerra”, in *Rassegna storica toscana*, n 2, 2020. (4) “Noi facciamo affidamento sul presidente della Sezione signor Alberto Servi per la sollecita costituzione in società autonoma. Vita propria ci vuole ed animo”. *La Rivista Velocipedistica*, 15/5/1884.

(5) *La Rivista Velocipedistica*, 18/2/1885.

(6) *La Gazzetta Livornese*, 11/8/1885. La cronaca delle corse appare anche su “*La Rivista Velocipedistica*” del 4/9/1885. Oltre a Valente e a Gambaro partecipa anche Giacomo Bonerondi. Il famoso marchese fiorentino De Sarnette pur iscritto non si presenta, “fra il dispiacere dei velocipedisti livornesi”.

(7) Eleonora Belloni, “Bicicletta e storia d’Italia (1870 – 1945). La modernizzazione su due ruote”, *Novecento.org*, n. 16, agosto 2021.

(8) *La Gazzetta Livornese*, 10/5/1885.

(9) *La Gazzetta Livornese*, 5/6/1885.

(10) *La Rivista Velocipedistica*, 18/9/1885.

(11) *La Rivista Velocipedistica*, 15/11/1885.

(12) *La Rivista Velocipedistica*, 15/2/1886.

(13) *L'Accademia Labronica di scherma è animata da Eugenio Pini (1859 / 1939) che negli anni a cavallo fra l'800 e il '900 sarà uno degli schermidori più famosi del mondo. Pini fu maestro di Beppe Nadi, padre di Nedo e Aldo Nadi. Come vedremo Eugenio Pini sarà anche, sia pure per un breve periodo, un forte corridore ciclista.*

(14) *La Rivista Velocipedistica del 4/5, 15/7 e 30/9/1886*

(15) *La Gazzetta Livornese*, 31/7/1888.

(16) *La Gazzetta Livornese*, 24/5/1889.

(17) *La Gazzetta Livornese*, 26/9/1889.

(18) *La Gazzetta Livornese*, 7/4/1890.

(19) *Pietro Gori (1865 / 1911) fu avvocato, intellettuale e poeta anarchico. Oltre che per l'attività politica è ricordato come autore di alcune tra le più famose canzoni anarchiche della fine del XIX secolo tra cui: "Addio Lugano bella", "Stornelli d'esilio" e "Ballata per Sante Caserio".*

(20) *la "Società dei velocipedisti" viene citata per la prima volta da La Gazzetta Livornese del 4/7/1890.*

(21) *La Gazzetta Livornese*, 28/7/1890.

(22) *Alfredo Muller (1869-1939) non diventerà famoso come ciclista ma come pittore e incisore. Quando vince il campionato della "Società dei velocipedisti" aveva già esposto alcune sue opere a Livorno assieme a quelle di Fattori e aveva vissuto per alcuni mesi a Parigi dove si trasferirà definitivamente nel 1895 assieme ai genitori e al fratello Rodolfo – che incontreremo nei successivi capitoli di questa Storia e che lui si diventerà famoso come ciclista.*

(23) *La Gazzetta Livornese*, 14/7/1890

(24) *La Gazzetta Livornese*, 16/8/1890.

(25) *La Nazione*, 22/9/1890.

(26) *La Gazzetta Livornese*, 17/10/1890.

(27) *ibidem.*

(28) *ibidem.*

Medaglia fine '800

