

STORIA DEL CICLISMO A LIVORNO

DAGLI ALBORI ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

1 1884 / 1890

La “Sebastiano Fenzi” e il “Veloce club”

Fra le 24 società ciclistiche che secondo un censimento effettuato nel 1884 erano attive in Italia ce n'era una livornese, la Sezione velocipedistica della Società ginnastica “Sebastiano Fenzi” (1) che nel 1884, appunto, pubblica presso l'editore Belforte il suo statuto (2).

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 non ci sono.

In realtà in quegli anni la sezione velocipedistica della “Sebastiano Fenzi” non appare molto attiva, almeno stando alle cronache giornalistiche.

Decisamente più vivace il “Veloce club” livornese. E' il “Veloce club” che organizza il 9 agosto quelle che sono le prime corse ciclistiche documentabili in città. Si svolgono su un circuito realizzato alla Rotonda di Ardenza e sono 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” (3).

Le prime bici da corsa a due o tre ruote



Ma a parte organizzare questa e probabilmente 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.”* (4)

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 velocipedi. (5) Presentando il nuovo e più permissivo regolamento l’assessore Sensi dichiara che ormai nelle principali città (“Londra, Parigi, Berlino, Torino, Milano”) la circolazione dei velocipedi 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 (6) e inizia con una enunciazione di principio importante: *“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.

Una bici Humber, 1894



La corsa del 15 agosto 1890

Negli anni fra il 1886 e il 1889 c'è poco da segnalare anche perché per il 1886 e per il secondo semestre del 1887 manca la nostra fonte primaria: la biblioteca comunale di Livorno non possiede le collezioni della Gazzetta Livornese.

Segnaliamo però come il citato Emilio Valente, vincitore del campionato sociale del "Veloce club" del 1885, si distingue nel maggio 1887 per aver vinto una corsa di tricicli a Torino (7). Il Valente è ora divenuto socio della Sezione velocipedistica della "Accademia Labronica di scherma". (8)

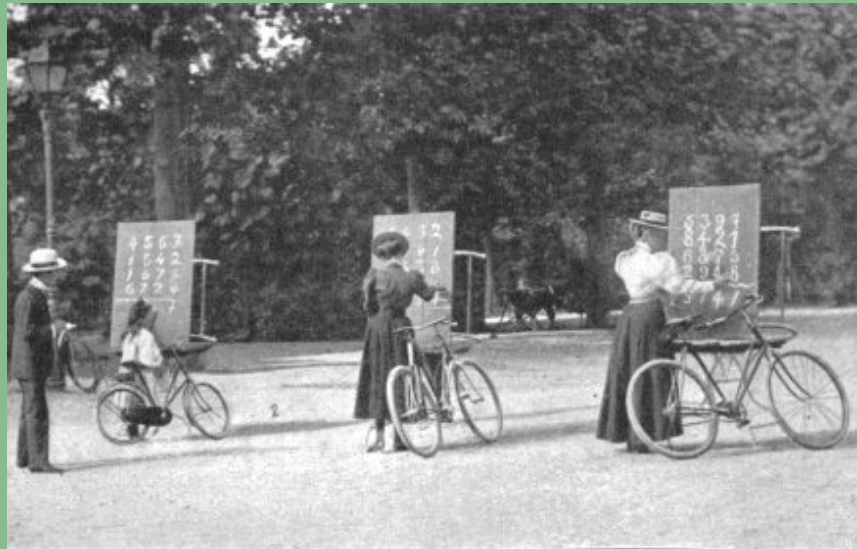


Gara di tricicli al velodromo parigino di Buffalo, 1892

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.”* (9)

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” (10)

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. (11)



La mancanza di notizie sull’attività velocipedistica a Livorno nella seconda metà degli anni ‘80 si spiega anche con la crisi attraversata dal “Veloce club” come conferma una notizia apparsa nell’aprile 1890 su “La Gazzetta Livornese”: “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. (12)

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 favoriva lo sviluppo dei partiti politici popolari, socialisti, anarchici e repubblicani, che organizzarono per il 1° maggio 1890 una manifestazione per chiedere il riconoscimento della festa dei lavoratori e rivendicare la giornata di 8 ore. La manifestazione, naturalmente, non era autorizzata. Ne nacque uno sciopero generale che coinvolse tutte le attività produttive della città e che durò per diversi giorni. Seguì una dura repressione che colpì gli organizzatori della manifestazione, primo fra tutti il giovane avvocato anarchico Pietro Gori che assieme ad altri undici suoi compagni dovette subire diversi mesi di carcere prima di essere assolto. (13)

La città dunque è viva e si prepara ad un nuovo sviluppo, fatto anche di contraddizioni e di scontri.

Anche 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".

Intanto in città è attiva anche una seconda società (o terza se si considera anche la silente sezione velocipedistica della "Sebastiano Fenzi"): la "Società dei velocipedisti". (14)

A questo punto facciamo una breve digressione sui mezzi che i ciclisti usavano in quelle prime corse. Si trattava di biciclette molto simili alle 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.

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 bicikli – le biciclette con la ruota anteriore enormemente più grande dell'altra – vinta da Ludovico Romoli. (15)

Anche la "Società dei velocipedisti" tiene le sue gare di campionato sociale. Le vince Alfredo Muller (16) 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.

A dimostrazione dell'importanza che sta assumendo il movimento ciclistico in città, il "Veloce club" partecipa al Comitato sorto per organizzare le feste estive di agosto.



BARACCHINA SUL VIALE ITALIA

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 "Galdoni", gare pirotecniche, corse di cavalli ma anche una corsa velocipedistica, organizzata dal "Veloce club" alla Rotonda di Ardenza. (17)

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." (18)

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.

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. (20)

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.” (21)

Ultima notizia: “Una signoria appartenente ad un accreditata istituto di educazione sta ricamando, in finissimo lavoro, la bandiera sociale”. (22) 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 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.*

(2) *Citato da Eleonora Belloni, “La nascita della Toscana ciclistica dagli esordi alla grande guerra”, in Rassegna storica toscana, n 2, 2020.*

(3) *La Gazzetta Livornese, 11/8/1885.*

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

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

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

(7) *La Gazzetta Livornese, 4/5/1887.*

(8) *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.*

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

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

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

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

(13) *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".*

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

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

(16) *Alfredo Muller (1869-1939) non diventerà famoso come ciclista ma come pittore del gruppo dei postmacchiaioli. 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.*

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

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

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

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

(21) *ibidem.*

(22) *ibidem.*