

STORIA DEL CICLISMO A LIVORNO

DAGLI ALBORI ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

2 1891 / 1897

GLI ANNI DEI VELODROMI

Fra sviluppo e difficoltà

Sono questi gli anni nei quali la bicicletta diviene un mezzo di locomozione sempre più presente nelle strade di Livorno come del resto d'Italia. A metà degli anni '90 dell'800 la bicicletta è però ancora un bene che pochi si possono permettere. Nel 1897 la paga oraria di un impiegato è di circa 2 lire l'ora ma una bicicletta "economica" costa 250 o 300 lire che diventano 500 o 600 per quelle più robuste, adatte ai lunghi viaggi. Una bici Humbler da pista costa 500 lire!

A parte la povertà, ad impedire una maggiore diffusione della bicicletta c'è anche la mancanza di una industria nazionale: le biciclette, anche quelle usate dai corridori, sono quasi tutte di provenienza inglese o francese, come dimostra la tabella pubblicata da Romano Beghelli (1) e che riproduciamo di seguito:

Airaldi Luigi di Milano	Humbler
Baroni Lapo di Pontedera	Swift
Camillini Ranieri di Arezzo	Singer
Dani Carlo di Firenze	Raleigh
Lanfranchi Vincenzo di Firenze	Adler
Maccioni Rinaldo di Montecatini	Raleigh
Manderoni Gino di Viareggio	Humber
Notari Aldo di Livorno	Adler

Pardelli Velio di Pisa
Pontecchi Luigi di Firenze

Humber
Swift

Anche un altro noto corridore livornese, Ludovico Romoli, corre su "macchina" inglese, una Raleigh.

Secondo le statistiche ufficiali della Dogana solo nel 1894 vengono importate ben 8702 biciclette contro le 114 esportate! (2)

Le cose cambieranno a partire dalla seconda metà degli anni '90 quando verranno fondate alcune case di produzione di biciclette che si affiancheranno alla Bianchi, fondata nel 1885, e alla Prinetti – Stucchi, fondata nel 1892.



Vista l'impossibilità di acquistarle, molti appassionati di ciclismo si rivolgono ai noleggiatori, di solito i negozianti di biciclette e accessori, che proliferarono a Livorno come altrove. Si noleggiavano bici da città, da turismo ma anche bici da corsa. I prezzi sono tutt'altro che economici come mostra questa pubblicità apparsa sulla rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano:

2 T. C. C. I. — RIVISTA MENSILE

TOURING CICLISTICO - Largo Cairoli N. 2
(DI FRONTE ALL' EDEN) **MILANO**

Bicicletto da Viaggio		Bicicletto da corsa su pista	Bicicletto da signora		
Un'ora L.	1, 40		Un'ora L.	1, 80	
" " 1/2 "	2, 00		" " 1/2 "	2, 40	
2 ore "	2, 50		2 ore "	3, 00	
3 " "	3, 00		3 " "	4, 00	
5 " "	4, 50		5 " "	5, 60	
1 giorno "	6, 50		1 giorno "	8, 00	
7 giorni "	20, 00		7 giorni "	25, 00	
15 " "	30, 00		15 " "	37, 00	
30 " "	45, 00		30 " "	55, 00	
Bicicletto da corsa su strada			Bicicletto da corsa su pista	Tandem per uomo e signora	
Un'ora L.	1, 80			Un'ora L.	4, 00
" " 1/2 "	2, 40			" " 1/2 "	5, 60
2 ore "	3, 00			2 ore "	7, 00
3 " "	4, 00			3 " "	9, 50
5 " "	5, 60	5 " "		12, 00	
1 giorno "	8, 00	1 giorno "		16, 00	
7 giorni "	25, 00	7 giorni "	45, 00		
15 " "	37, 00	15 " "	60, 00		
30 " "	55, 00	30 " "	75, 00		

Sconto del 25 0/10 ai Soci del TOURING CLUB CICLISTICO ITALIANO

Pur tra mille difficoltà la bicicletta si fa spazio nella società, come dimostrano le numerose riviste specializzate che iniziano la pubblicazione in quegli anni: "La Illustrazione Velocipedistica Italiana" (1892) poi "La Illustrazione Ciclistica", "Il Ciclo" (1893); la "Gazzetta ciclistica" e "La bicicletta" (1894); "La Tripletta", la "Rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano" e "Il progresso ciclistico" (1896).

Ma il peso della bicicletta è dimostrato soprattutto dalla tassa sulle biciclette approvata nel 1897 dal governo: 10 lire annue per ogni bicicletta singola, 15 lire per “*velocipedi*” a due o più persone (erano fabbricate per uso commerciale anche le “*triplette*”), lire 20 per “*altre macchine simili ai velocipedi*”. Il ricavato della tassa viene equamente diviso fra governo e comuni (3).

Nel 1894 nasce il TCCI (Touring Club Ciclistico Italiano, da inizi ‘900 Touring Club Italiano) in più o meno aperto contrasto con l’UVI (Unione Velocipedistica Italiana) a cui toglie il monopolio organizzativo sul movimento ciclistico. In pratica, il TCCI comincia a curare soprattutto il settore ricreativo-turistico del ciclismo organizzato, lasciando all’UVI quello sportivo. La divisione dei compiti non sarà indolore: non mancheranno polemiche, litigi, scissioni ma col tempo i due organismi inizieranno una tranquilla convivenza.

Nonostante, o forse proprio a causa del suo sviluppo, la bicicletta è ritenuta da molti bempensanti “sconveniente” e non solo per le donne. Osserva Eleonora Belloni: “*La bicicletta non era ritenuta solamente pericolosa, per gli stessi velocipedisti e per gli altri utenti della strada. In molti casi fu anche considerata sconveniente. Lo era, soprattutto, per tutti coloro il cui ruolo pubblico, o semplicemente sociale, sconsigliava atteggiamenti, pose, abiti suscettibili di sollevare scandalo. Ecco allora che nella rete del proibizionismo perbenista di fine secolo caddero ufficiali dell’esercito, rappresentanti dell’ordine pubblico e, soprattutto, donne ed esponenti del clero.*” (4)

In Italia le conseguenze sono drastiche: nel 1894 la dirigenza dell’UVI, naturalmente tutta maschile, arriva a proibire la partecipazione delle donne alle corse organizzate dalle società affiliate mentre sotto il papato di Leone XIII (1878 – 1903) vescovi, cardinali e organismi vaticani si esprimono contro l’uso della bicicletta da parte del “basso clero” che invece in molti casi aveva colto le potenzialità del nuovo mezzo.

Se l’Italia conferma anche in questo campo la propria arretratezza, nel resto del mondo, soprattutto nell’Europa del nord e nel Nord America, il ciclismo si afferma sempre più non solo come mezzo di locomozione ma anche come sport fra i più popolari.

Nel 1892 sei federazioni nazionali (manca l'Italia) fondano la ICA (International Cycling Association) (5) e nel 1893 si svolgono a Chicago i primi campionati mondiali di ciclismo che sono su pista perché è la pista che domina la scena ciclistica fino al '900. Sono riservati ai dilettanti ma già nel 1895 saranno ammessi anche i professionisti.

In Italia i primi campionati italiani su pista si svolgono nel 1892 mentre quelli su strada erano iniziati fin dal 1888.

Se la pista domina e attrae le folle nei velodromi che proliferano un po' dappertutto, anche la strada ha i suoi appassionati che si sfidano su distanze lunghissime: in Italia nel 1894 viene organizzata la prima Granfondo, 530 km da Milano a Torino. Il vincitore, Sauli, impiega 26 ore per arrivare al traguardo.

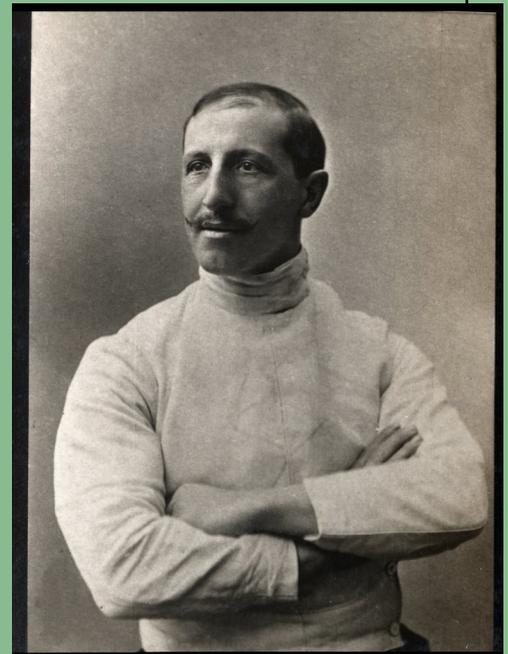
In questo quadro si inserisce a pieno titolo la storia del ciclismo livornese che non ripercorreremo in ordine cronologico ma che analizzeremo seguendo quelli che ci sono sembrati alcuni aspetti caratteristici dei tempi di cui ricostruiamo le vicende.



Foto Alinari, 1895

La parentesi ciclistica di Eugenio Pini

Oggi il nome di Eugenio Pini (Livorno 1859, Mar de la Plata, 1939, nella foto) dice poco o nulla a chi non si interessa di storia della scherma ma negli anni a cavallo fra 800 e 900 questo signore dal carattere irruento e irascibile era un personaggio famoso quanto discusso. Famoso perché schermidore ad altissimo livello, conosciuto in tutto il mondo, discusso per i duelli, anche cruenti, che spesso finivano nelle cronache dei giornali ad alta tiratura, italiani ed esteri.



Eugenio Pini, iniziatore della scuola schermistica livornese, insegnante di scherma all'Accademia navale fino al 1897 quando decise di dedicarsi alla scherma in maniera professionale andando in giro per il mondo a sfidare (e quasi sempre a battere) i maggiori schermidori europei e americani, entra però anche nella storia del ciclismo livornese. Questo personaggio, infatti, ebbe una breve parentesi ciclistica di cui nessuno parla ma che fu tutt'altro che marginale. Scorrendo la sua biografia si legge che, arruolato da suo padre nei bersaglieri, fu destinato a Senigallia dove *“rimase alcuni mesi, quasi per intero trascorsi nei servizi o in punizione per vicende di rissa tutte dovute – a suo dire – a provocazioni e prepotenze. Nondimeno, poté fare una certa carriera, venendo nominato velocipedista per la durata delle manovre militari di addestramento, dopo le quali fu promosso caporale.”* (6) Questa sia pur breve esperienza come velocipedista militare deve forse essere divenuta una passione perché nel 1893 Eugenio, già schermidore famoso e nominato “Cavaliere” del regno, partecipa ad almeno due gare nazionali su pista. La prima a Milano dove vince la corsa di apertura e arriva quarto nella corsa di *“incoraggiamento”* (7) la seconda a Genova dove pochi giorni dopo vince la corsa di *“incoraggiamento”* e arriva secondo nella corsa *“festival”* (8).

E non si tratta di episodi perché Pini, presidente della Accademia Labronica di scherma che come abbiamo visto nella prima parte di questa storia aveva avuto negli anni '80 anche una sezione velocipedistica a cui era iscritto Emilio Valente il primo corridore livornese di rilievo, viene nominato presidente del Veloce club.

Ma non finisce qui perché a coronamento di questa parentesi, breve ma intensa, c'è da segnalare la partecipazione di Pini alla Livorno – Pontedera – Livorno (settembre 1893), gara di “*resistenza su strada*”, in cui arrivò secondo dietro il milanese Luigi Colombo e di cui parleremo in seguito.

Pini verrà sostituito alla presidenza del Veloce club nel maggio 1894 da Vittorio Matteucci (9).

Si conclude così la storia di Eugenio Pini ciclista.

I velodromi di piazza Mazzini e della spianata dei Cavalleggeri

Abbiamo detto che il ciclismo di fine 800 è soprattutto ciclismo su pista. Scrive Claudio Gregori: *“Nei primi anni Novanta dovunque proliferano i velodromi, dove si disputano corse di resistenza e prove di velocità che richiamano folle enormi per vedere assi come Zimmerman, Taylor, il suo rivale Edmond Jacquelin, il danese Thornwald Ellegard (sei titoli mondiali nel periodo 1901-1911) e il grande Frank Kramer. Campioni della belle époque, re scintillanti, destinati spesso a una fine misera: Taylor, a 54 anni, si spegne in miseria in un ospedale di Chicago; Jacquelin, ridotto a clochard, muore di fame e freddo su una banchina lungo la Senna nel 1928. È la pista a lanciare il grande ciclismo. In Francia, già prima della guerra franco-prussiana (scoppiata nel luglio 1870), si disputano decine e decine di corse di velocità in recinti chiusi. Il primo Campionato del Mondo ufficiale su pista si corre a Chicago dal 7 al 12 ottobre 1893 in occasione dell'Esposizione internazionale, con 28 anni di anticipo sul primo mondiale su strada.”* (10)

Il ciclismo livornese si inserisce a pieno titolo in questo movimento: dal 1893 si abbandona la Rotonda di Ardenza e vengono costruite due piste attorno alle quali si sviluppa il velocipedismo, come ancora veniva chiamato. La prima in piazza Mazzini, voluta dal “Veloce club”, la seconda accanto all’Eden – Montagne russe, sulla Spianata dei Cavalleggeri, realizzata dalla “Sebastiano Fenzi”.

L’attività dei due velodromi è intensa, spesso all’interno del programma delle feste che vengono organizzate tutti gli anni in agosto per allietare i danarosi villeggianti che scelgono Livorno ma anche per attirare in città turisti che oggi potremmo definire giornalieri.

Nel luglio 1893 il presidente del “Veloce club”, cavaliere Eugenio Pini, chiede al Comune una concessione quinquennale per costruire nella grande area di Piazza Mazzini una pista dove svolgere “corse velocipedistiche”. Pochi giorni dopo è Carlo Casotti, presidente della sezione velocipedistica della “Società ginnastica Sebastiano Fenzi”, che fa una analoga richiesta “affinché un terreno posto alla Spianata dei Cavalleggeri, tra l’Eden e i bagni Rinaldi fosse concesso per erigere una pista ciclistica”. (11)

Alla fine di luglio “La Gazzetta Livornese” informa che: *“Finalmente l’altra sera il Veloce club, con lodevole sforzo, è riuscito a dare alla nostra Livorno la tanto desiderata pista ... che verrà realizzata dall’intraprenditore di lavori pubblici signor Mazzanti”*. (12)

*Piazza Mazzini
fine '800, la pista
era situata nello
spazio delimitato
dagli alberi*



US Vicarello 1919

www.usv1919.it

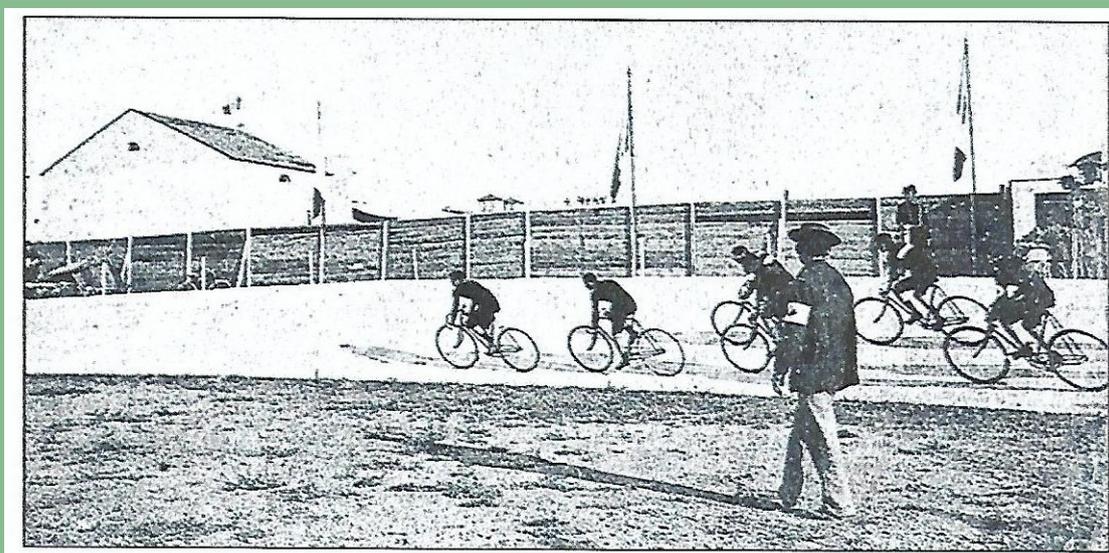
luglio 2023

Della pista di piazza Mazzini si sa solo che si trova nel bel mezzo della piazza, dove negli anni '80 erano sistemati i baracconi della "Fiera Livornese". Il velodromo – dove si trova un totalizzatore per le scommesse - viene realizzato a tempo di record e il 20 agosto vi si svolgono le corse inaugurali che come testimonia la stampa cittadina furono un gran successo. *“Le corse velocipedistiche nazionali di ieri l'altro riuscirono una vera e propria solennità; anzi furono la festa più bella della stagione (...) Nei palchi (per chiamarli così) e in piedi, eravi una folla numerosa che prese parte con entusiasmo alla corsa e dette prova di gradire e apprezzare il nuovo e geniale divertimento (...) Dalle finestre, dai terrazzi e pure dai tetti di piazza Mazzini pure gran gente prendeva parte alla fest. Faceva fremere vedere sui tetti sdricciolevoli donne e bambini in serio e continuo pericolo (...) Molte belle ed eleganti signore nei palchi. Notai uomini chiari e conosciuti della città e della colonia forestiera; vidi il maestro Mascagni, Ernesto Rossi, il comm. Costella e molti altri.”* (13).

La prova di maggior rilievo, "Corsa Città di Livorno", viene vinta da Giuseppe Nuvolari, mantovano, che batte i milanesi Narciso Pasta (nome di battaglia "Esperance") e Ruscelli e il fiorentino d'adozione ma milanese di nascita Colombo (14). Il grande successo dell'inaugurazione spinge i dirigenti del "Veloce club" (15) ad organizzare nuove "corse internazionali" (sic) che si svolgono alla fine di agosto. La manifestazione (*"festa principale dell'ultima domenica di agosto"*) è imperniata sulla Corsa De Larderel che viene vinta da un corridore destinato alla fama internazionale, Luigi Pontecchi, e sulla "Corsa Mascagni" vinta da Colombo davanti ai fiorentini Pontecchi e Track e al livornese Romoli (16).

Pochi giorni dopo, 6 settembre, iniziano i lavori alla pista che la "Sebastiano Fenzi" ha ottenuto di poter realizzare sulla Spianata dei Cavalleggeri. I lavori si interrompono a causa dell'epidemia di colera che scoppia proprio a settembre e si prolunga fino a metà ottobre. L'epidemia ha il suo detonatore nel quartiere della Venezia ove vivono alcuni lavoratori ritornati dalla Francia dove avevano contratto il morbo. Al loro rientro scatenano l'epidemia: 370 i casi, 173 i morti.

I lavori di costruzione riprendono nella primavera del 1894. *“La pista - scrive La Gazzetta Livornese – si trova sulla Spianata dei Cavalleggeri, cioè in un luogo amenissimo, al centro della vita estiva livornese. Chiunque visiti la nuova pista non che esserne ammirato in specie dalla sua vastità, avendo essa uno sviluppo di ben 350 metri, con una larghezza di 7.”* La pista in legno è ricoperta di un manto cemento mentre l’ampiezza delle curve *“con un proporzionato dislivello”* permette ai ciclisti di *“spiegare tutta la forza dei loro muscoli”*. Le due gradinate potranno ospitare fino a 600 spettatori, mentre, *“ad evitare ogni confusione”*, tre saranno gli ingressi, uno per ogni *“categoria di persone”*. (17)



Una rara immagine del velodromo “S. Fenzi”

(Collezione Giorgio Centelli - Livorno)

Il velodromo viene inaugurata il 22 maggio, festa di Santa Giulia, patrona della città, con una manifestazione a cui partecipano corridori tra i più famosi del tempo: Pontecchi, Cantù, Fogolin, Leoni, Dani, Evangelisti, Track ... Le due corse più importanti vengono vinte da Pontecchi e da Leoni. (18) Per tutta la bella stagione si succedono le corse su pista organizzate dai due sodalizi cittadini, poi a settembre la Giunta comunale Costella (che cadrà in ottobre aprendo la strada ad un regio commissario) decide di abbattere la pista di Piazza Mazzini perchè *“deturpa l'estetica della piazza ... priva di aria le case vicine”* e allunga la strada che gli operai del Cantiere navale dovevano fare per giungere a casa. Un'ultima motivazione è che il “Veloce club” non aveva mantenuto l'impegno di organizzare una corsa di beneficenza ogni anno.

La Gazzetta Livornese si schiera apertamente dalla parte del “Veloce club” che comunque si rifiuta di smantellare la pista e il Comune è costretto ad aprire un contenzioso che viene risolto il 24 e 25 gennaio 1895 quando su Livorno si abbatte un vero e proprio ciclone che provoca danni in tutta la città e danneggia irrimediabilmente la pista di piazza Mazzini.

La demolizione del velodromo di piazza Mazzini segna l'inizio di una grave crisi per il “Veloce club” che in pratica scompare per diverso tempo dalla scena ciclistica.



Americani a Livorno: Zimmerman, Martin, Wheeler e Espey

Rimane in uso invece la pista sul mare della “S. Fenzi” che nel maggio del 1895 ospita quello che sarà il personaggio più illustre a pedalare sul suo anello, Arther August Zimmermann (foto). Americano, campione del mondo di velocità nella prima edizione del 1893, Zimmermann era divenuto ufficialmente professionista nel 1894. A Livorno non partecipa ad una corsa ma si esibisce in forma quasi “privata”. Nel riferire di questo avvenimento il redattore la prende alla lontana: la pista della “S. Fenzi”, scrive, è un ritrovo dei ciclisti livornesi che non ci vanno solo per allenarsi ma anche “per godervi le belle serate. Infatti seduti sui



palchi un panorama stupendo si presenta agli occhi loro: il mare, il sole che tramonta, le bianche vele ecc. ecc. Ieri sera poi ebbe luogo un grande match tra i famosi corridori delle gare popolari, Zimmerman e Wheeler” . La sfida è sui 3,5 chilometri, quindi circa 10 giri di pista. I campioni sono “allenati” dal tandem con i livornesi Romoli e Braccini. “All’ultimo con uno scatto vertiginoso Wheeler arriva primo con un tempo di 5 minuti, 54 secondi e 2,5. Corridori e giuria si unirono poi in un fraterno banchetto.” (19)

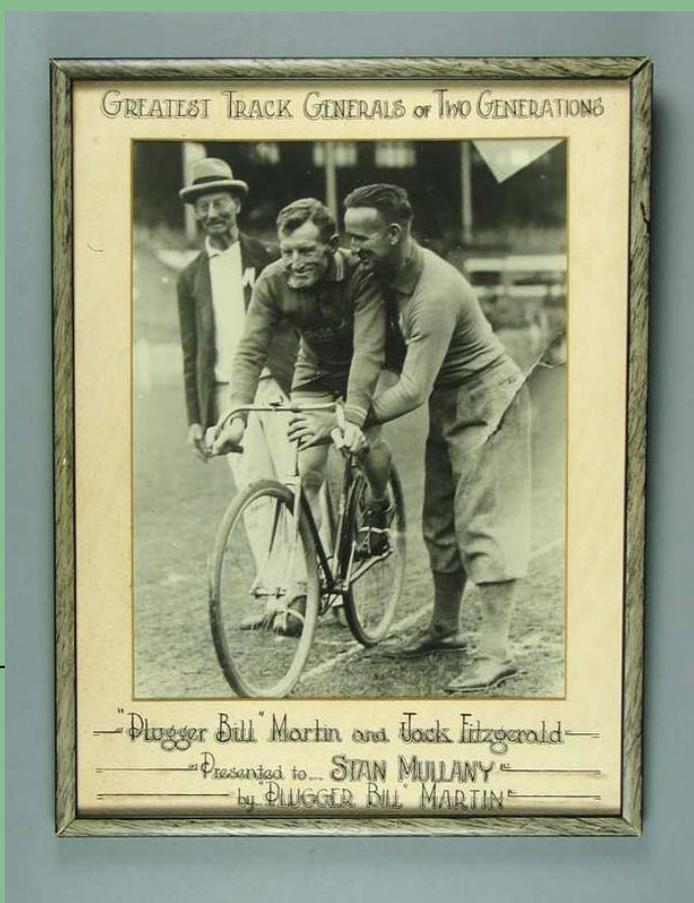
Di Wheeler non si sa molto se non che è un corridore pure lui americano, molto quotato in patria e in Europa (corre spesso in Francia) e che è amico fraterno di Zimmerman.

Ad agosto alla "S. Fenzi" corrono due altri americani, Martin ed Espey.

Se del secondo sappiamo solo che proviene dalla cittadina americana di Toledo, del primo conosciamo le gesta avventurose che vanno al di là delle imprese in bicicletta. Rimanendo in ambito ciclistico sappiamo che quando nel 1895 viene ingaggiato per correre sulle piste italiane, William Walker (Bill) Martin, nato in Irlanda ma naturalizzato statunitense, può contare su un palmares di prim'ordine: *"Nel 1891 Martin vinse una gara di sei giorni descritta come il campionato mondiale di lunga distanza, guadagnando £ 1000 in oro per la vittoria. Nel dicembre 1894 vinse entrambi i campionati del mondo di 10 miglia e 25 miglia."* (20) Naturalmente questi titoli non sono stati riconosciuti dall'UCI e non si ritrovano negli albi d'oro dei mondiali.

Sembra che nel 1895 gareggiando in Europa vince 40 corse. Una di queste vittorie è quella riportata nel velodromo "S. Fenzi" di Livorno dove, di fronte ad un *"pubblico numerosissimo"* vince la "Corsa Livorno" per professionisti precedendo il connazionale Espey, Ginnasi della "Virtus" Bologna, Vincenzo Lanfranchi e Puliti di Firenze e Guillet di Torino. (21)

Una rara foto di Plugger "Bill" Martin, qui nel suo periodo australiano



I velodromi livornesi frequentati dai maggiori campioni italiani

I velodromi livornesi ospitano quasi tutti i campioni italiani della specialità che poi erano i ciclisti più famosi visto che anche coloro che gareggiavano su strada poi non mancavano di partecipare alle corse organizzate nei velodromi. Innanzitutto il fiorentino Luigi

Pontecchi (*accanto in una foto in studio fatta a Parigi nel 1898, fonte: Gallica.*)

Giovanissimo – nasce nel 1876 – esordisce nell'agosto 1892 alle corse organizzate dal "Veloce club" alla Rotonda di Ardenza in occasione della inaugurazione del

monumento a Vittorio Emanuele II, vincendo la Corsa di incoraggiamento: premio "un revolver dono di S.E. il ministro Pelloux" come riferisce "la Gazzetta Livornese" del 20 agosto. Pelloux era deputato eletto nella circoscrizione di Livorno. L'anno seguente il fiorentino partecipa alle corse per l'inaugurazione del velodromo del "Veloce club" battendo in un match a due il beniamino locale Arturo Antonini. Il 27 agosto vince la "Corsa De Lardere" battendo in finale Gilmore e Track, fiorentini come lui, e il livornese Romoli. Pontecchi torna a Livorno nel 1894: a maggio, inaugurazione pista "S. Fenzi", vince la "Corsa Popolare" battendo il concittadino Dani, Fogolin di Udine, Cantù di Milano e Ginassi; in agosto vince la "Corsa nazionale" battendo l'empolese Leoni, il milanese Colombo, il livornese Braccini e Gatteschi (nome di battaglia "Jecaro"). Sempre nel 1894, il diciottenne fiorentino arriva secondo ai campionati italiani professionisti di mezzofondo su pista che si svolgono a Modena. Vince Giuseppe Nuvolari.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Nel 1895 cade in allenamento assieme all'empolese Del Vivo (22) e non può partecipare alle corse internazionali organizzate dalla "S. Fenzi" nell'ambito delle "Feste estive", quelle vinte dall'americano Martin.

Nel 1896 vince il campionato italiano di velocità su pista che si svolge a Roma, battendo Pasini e Vincenzo Lanfranchi. Divenuto una delle star internazionali della velocità su pista partecipa assieme ad altri italiani (Bixio, Momo, Alaimo, Ferrari, Pasini ...) alle corse nei famosi velodromi parigini. Epici i suoi match con il campione francese Jaquelin.

A Livorno lo si rivede nel luglio 1897, ma non in pista bensì nei palchi della "S. Fenzi" in compagnia dell'attrice Virginia Reiter, come vedremo grande appassionata di ciclismo. (23).

Altri noti corridori fiorentini pedalano sulle piste labroniche:

- Gilmore, di cui si sa pochissimo se non che fu il primo campione italiano dilettanti di velocità (1895).

- Vincenzo Lanfranchi, terzo agli italiani di velocità del 1896, che poi sarà un noto corridore motociclista; a Livorno corse anche suo fratello Alessandro.

- Carlo Dani, popolarissimo a Firenze, terzo ai campionati italiani di mezzofondo nel 1893 e nel 1894. Nel 1893 ottiene anche il terzo posto ai campionati italiani su strada, alle spalle del vincitore Giuseppe Moreschi e di Arturo Nuvolari. Sempre nel 1893, a Firenze, è uno dei pochi italiani che riesce a battere il celebre pistard statunitense Zimmerman (24).

- Giovanni Da Montelatico di cui si sa quasi nulla se non che è stato campione italiano su strada nel 1896

Fra i partecipanti alle corse livornesi molti i milanesi:

- Adolfo Ruscelli che alterna strada e pista. Nel 1892 è secondo al campionato italiano su strada che si svolge a Novi Ligure e terzo nel campionato italiano su pista di Genova, campionato che vince nel 1893.

-Luigi Colombo, anche lui alterna pista e strada. E' assiduo frequentatore delle piste livornesi perché negli anni '90 vive a Firenze. Nel 1895 è secondo ai campionati italiani di triciclo (specialità ben presto non più riconosciuta a livello nazionale); nel 1899 è secondo agli italiani di velocità e nel 1900 viene selezionato assieme a Buni e Vianzino per partecipare alle Olimpiadi di Parigi. Colombo ottiene ottimi risultati anche su strada: nel 1893 vince la "Livorno – Pontedera – Livorno" e l'anno dopo la "Firenze – Viareggio".

- Luigi Airaldi (foto), anche lui trasferitosi per qualche anno a Firenze. *"Tra i migliori esponenti italiani nel difficile periodo di transizione dai bicikli alle biciclette vere e proprie.*

Soprannominato "il bigin" per la sua pelle olivastra, ottenne i suoi principali successi su strada: Torino-Milano 1893, Milano-Salsomaggiore 1894, Firenze-Montevarchi 1894, Firenze-Bocca d'Arno 1895 e Firenze-Montevarchi 1896) ma si disimpegnò anche su pista." (25)

- Luigi Cantù che vince i campionati italiani su strada nel 1892, dopo essere stato secondo nel 1891.

- Pietro Aghemio, primo italiano a disputare una finale ai mondiali di velocità (1898, arriva quarto)





- Narciso Pasta (foto), campione italiano di velocità professionisti nel 1894 e secondo nel 1895. *“Mitico campione della fine del XIX secolo, contribuì moltissimo all'affermazione del ciclismo in Italia grazie non solo alle sue imprese ma anche alla sua accesa rivalità con il concittadino Buni. Conquistò titoli italiani di velocità e di resistenza, passò con disinvoltura dai "tricicli" (dei quali fu il massimo specialista) alle "biciclette" e divenne famosissimo nei velodromi dove fu tra gli atleti più applauditi.”* (26). Era noto anche con il nome di battaglia di *“Esperance”* con il quale corse a Livorno.

- Virginio Minozzi, campione italiano di velocità dilettanti nel 1897 e 1898 e vincitore dei campionati argentini del 1899.

A Livorno corrono anche il genovese Pietro Bixio, tre volte campione italiano di velocità (1894, 1903 e 1904), i mantovani Giuseppe e Arturo Nuvolari (ottimi ciclisti e zio e padre di Tazio, famosissimo campione automobilistico), il perugino Giuseppe Evangelisti, l'udinese Claudio Fogolin (ciclista di buone qualità e cofondatore della “Lancia”), i torinesi Ceirano (fra i soci fondatori della “FIAT”) e De Rossi (terzo agli italiani di velocità del 1897), Giuseppe Genta, campione italiano della velocità professionisti nel 1892 e terzo nel 1893, i romani Achille Galadini e Carlo Stroschia, Amedeo Alaimo oltre a molti atleti toscani fra cui gli empolesi Leoni e Del Vivo, il pisano Ferroni, il grossetano Siccardi.

Donne in bicicletta

Il rapporto fra ciclismo e donne non è stato facile. Lo abbiamo già detto. Livorno non fa eccezione.

Non ci sono donne nei gruppi dirigenti delle Società ciclistiche dove la presenza delle donne – se c'è – è

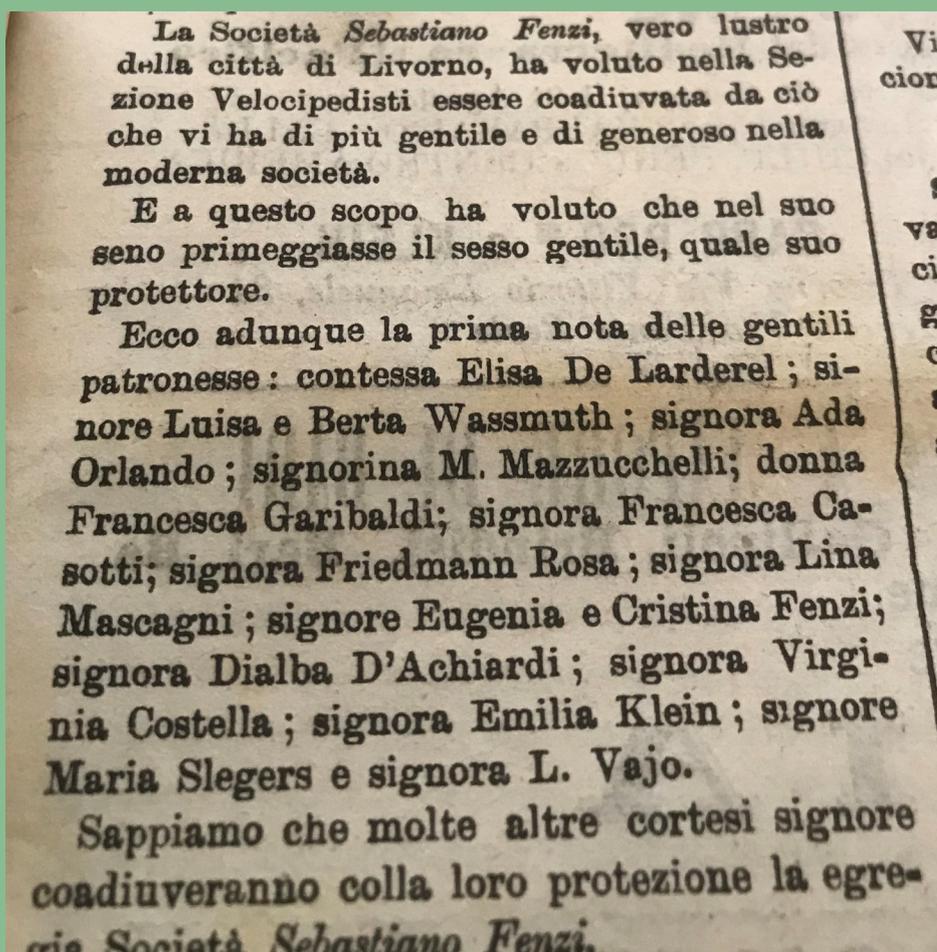
impalpabile. Una traccia, per la verità molto labile la si ritrova nella iniziativa della “S. Fenzi” riportata da

“La Gazzetta Livornese” (27) (vedi ritaglio) Si cerca, insomma, di coinvolgere le signore della Livorno che conta.

Ma qualcosa si muove.

Nell'ambito delle corse che la “S. Fenzi” organizza il 12 e 13 agosto 1894, viene inserita una corsa riservata alla signore. *“E' una novità non solo per Livorno ma per tutta Italia, eccettuata Milano”* (28) La corsa, prevista sui 1000 metri, avrà come primo premio un braccialetto d'oro, come secondo premio orecchini in oro e come terzo premio un antico spillo. Alla corsa risulavano iscritte tre signore ma solo una si presenta. La gara comunque viene effettuata trasformata in un match fra la ciclista e *“un giovine, snello, nerboruto signore”*. Dopo una *“corsa accanita, durante la quale il pubblico tutto, in più e diversi modi, si interessava ed eccitava la parte debole”*, la ciclista *“giungeva prima al traguardo fra i generali applausi”* (29)

Naturalmente il giornale si guarda bene dal fare il nome della ciclista!



Segnaliamo che la “S. Fenzi” non riproporrà più una corse riservata alle donne (30) Nel giugno 1895 appare questa notarella di cronaca: *“La gentile e brava attrice signorina Reiter – appassionata e instancabile ciclista – ha messo il fuoco nei garretti delle nostra signore e ogni mattina sulla Rotonda dell’Ardenza e sulla via che mena ad Antignano si notano parecchie signore che pedalano allegramente, seguite in bicicletta da parenti e amici”*. (31)

Le donne quindi vanno in bicicletta anche se non da sole ma adeguatamente “scortate” da parenti e amici!



I primi corridori livornesi si mettono in evidenza

Il ciclismo livornese di fine ‘800 non esprime un campione del calibro dei corridori che hanno fatto la storia dello sport delle due ruote ma i migliori fra i numerosi atleti cittadini che si cimentano nel nuovo sport delle due ruote non mancano di mettersi in luce anche in gare che si svolgono fuori Livorno.

I più noti sono Arturo Antonini, corridore e segretario del “Veloce club”, e Ludovico Romoli, della Fenzi, che avevano iniziato a gareggiare alla fine degli anni ‘80 ottenendo buoni risultati in gare regionali e nazionali. (32)

Anche nella prima metà degli anni ‘90 Antonini e Romoli ottengono buoni risultati nelle gare che si svolgono sulle piste toscane ma anche extraregionali.

Il miglior risultato di Antonini – almeno stando alle notizie pubblicate su “La Gazzetta Livornese” - è la vittoria alle “Corse nazionali” di La Spezia dell’agosto 1891 in cui precede proprio Romoli. (33)

Antonini è anche protagonista di un match molto particolare di moda in quegli anni: la sfida fra un ciclista e un cavallo. La gara avviene sulla pista di Viareggio e il corridore livornese viene sconfitto “*per pochi centimetri*”. (34)
Nella stessa occasione Romoli si toglie la soddisfazione di battere nella corsa juniors (giovani professionisti) il fiorentino Gilmore.

Ludovico Romoli fu forse anche più forte di Antonini.

Soprannominato “Beppe Raleigh” – forse perché correva sulle famose biciclette inglesi – Romoli gestisce negli anni ‘90 una rivendita – emporio di biciclette in via Vittorio Emanuele, l’attuale via Grande.

Il risultato migliore lo ottiene a Genova nel giugno 1893 quando nella seconda corsa arriva terzo posto dietro Genta e Storero e nella corsa juniors arriva quarto dietro Moreschi, Tardy e Nuvolari. (35)

Negli anni successivi correrà in tandem con Braccini e nel 1896 diviene direttore del velodromo della “S. Fenzi”.

Infine segnaliamo Amleto Braccini, buon corridore che arriva a competere con i migliori professionisti e che nel maggio 1896 ottiene un secondo posto alle corse internazionali di Genova. (36)

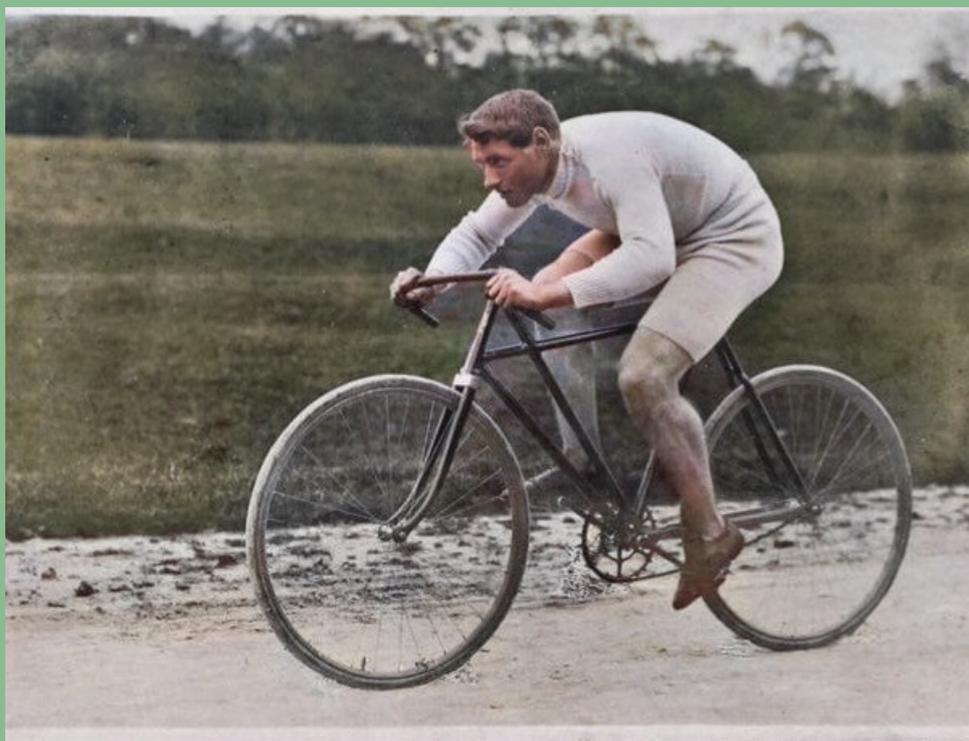
Altri corridori di casa che ritroviamo nelle cronache delle corse che si svolgono nei velodromi livornesi sono Canigiani, Corrado e Cesare Mati, Alberto e Annibale Ghinassi, Notari, Ferroni, Caramelli, Arburla, Senesi, Mancini, Bonistalli ... tanto per citarne alcuni.

La “corsa di resistenza” Livorno – Pontedera – Livorno

Il 3 settembre 1893 la “S. Fenzi”, che non ha ancora il proprio velodromo, organizza una corsa su strada che a quel tempo era definita come “corsa di resistenza”.

Si trattava di un avvenimento di rilievo, perché quella fu la prima gara su strada organizzata in Toscana negli anni '90 di cui si ha notizia. *“Le gare su strada continuavano (...) a essere sporadiche: il 3 settembre 1893 si registrava una gara Livorno-Pontedera-Livorno; nel 1894 fu «LaNazione» a promuovere e finanziare una corsa Firenze-Viareggio (120 km circa) che si tenne il 26 agosto; nel 1895 si ricordano la Cecina-Follonica, la Firenze-Dicomano, la Firenze-Pistoia, la Firenze-Boccardarno, la Arezzo-Foiano-Arezzo, la Grosseto-San Rocco; nel 1896 la Firenze-Montecatini e la Firenze-Pontassieve. A limitare le competizioni su strada continuava sicuramente a contribuire il pessimo stato in cui versavano molte strade,*

rendendo non solo difficile ma anche pericoloso percorrerle in bicicletta a velocità sostenute.” (37)



Si parte da Porta fiorentina per raggiungere Stagno, Arnaccio,

Pontedera, Santa Lucia, Fornacette, Stagno e tornare a Porta fiorentina dove è posto il traguardo. In totale 65 km totalmente pianeggianti.

Al vincitore andrà un premio di lire 100 oltre ad una medaglia d'oro.

La gara è "sponsorizzata" (diciamo così) dalla filiale livornese della nota casa di biciclette "Prinetti e Stucchi" gestita dai signori Matteucci (non sappiamo se è lo stesso che nel 1894 diventerà presidente del "Veloce club" e successivamente "Console" della sezione livornese del Touring Club Ciclistico Italiano di Livorno e poi di quella di Arezzo) e Lazzeri di via Maggi. (38)

La mattina del 3 settembre una piccola folla di curiosi si da appuntamento a Porta fiorentina *"attratti della novità per Livorno di una corsa di resistenza"* (39). Gli iscritti sono dodici fra cui il milanese residente a Firenze Luigi Colombo (che pochi giorni prima aveva vinto la Corsa Mascagni al velodromo del "Veloce club"), i beniamini locali Eugenio Pini e Ludovico Romoli, l'empolese Santini, soci del Velo club di Pontedera ed altri.

Alle 6,20 il drappello dei concorrenti, divisi in due batterie, partono; *"un nuvolo di polvere li avvolge poi a poco a poco si perdono di vista"* (40)

Dopo circa 2 ore e mezzo Colombo e Pini si presentano a Porta Fiorentina per disputarsi lo sprint vinto dal milanese. Ecco l'ordine d'arrivo:

- 1) Luigi Colombo in 2 ore 29' 55"
- 2) Eugenio Pini a 2"
- 3) Ludovico Romoli a 10' 5"
- 4) Bellincioni di Pontedera a 10' 7"
- 5) Gargani di Pontedera a 19' 12"
- 6) Enrico Wassmuth della "S. Fenzi" a 34'
- 7) Bizzelli di Arezzo a 43'50" (41)

L'esperienza della Livorno – Pontedera – Livorno non verrà replicata: nel 1894 anche la “S. Fenzi” avrà il suo velodromo e l'attività organizzativa del sodalizio livornese si concentrerà sulla pista della Spianata dei Cavalleggeri.

Il movimento ciclistico livornese fra raduni, passeggiate e ... battesimi in bicicletta

Il ciclismo non è solo corse, su pista o su strada, graduatorie, premi in denaro e medaglie. Il ciclismo in quegli anni come adesso è anche e soprattutto passione che poi non è altro che il piacere di andare in bicicletta, di porsi e raggiungere degli obiettivi ma anche di viaggiare.

Gli anni dell'ultimo decennio dell'800 sono quelli in cui si scoprono i grandi viaggi in bicicletta. Sono gli anni dei primi cicloviaggiatori.

Nel luglio 1893 Luigi Masetti, un giovane di umili origini emigrato a Milano per sfuggire alla povertà del Polesine, propone al “Corriere della sera” di finanziargli un avventuroso viaggio in bicicletta: da Milano all'Inghilterra e poi dopo la traversata, da New York a Chicago dove si svolge una Esposizione universale. Il direttore del Corriere accetta e in cambio per due mesi, questa la durata del viaggio, Masetti invia il resoconto del suo viaggio, pubblicato tutti i lunedì. Masetti, chiamato per le sue idee “l'anarchico in bicicletta”, non è solo un ardito cicloviaggiatore: nel 1893 e nel 1894 partecipa ad alcune fra le prime corse su strada (naturalmente lunghissime ...), ottenendo anche buoni risultati. (42)

Anche a Livorno non mancano cicloviaggiatori avventurosi (e allenati).

I primi di cui si ha notizia sono Mario Rossi e Mario de Vega, soci del “Veloce club”, che nel giugno 1893 partono da Livorno per raggiungere la Spagna “e forse Oporto”. (43)

Un altro cicloviatore è Giacomo Marcenaro che nel 1895 effettua il non indifferente viaggio Livorno – Bellinzona (Svizzera) e ritorno e nel 1896 si “limita” ad una escursione a Genova – Busalla. (44) Sempre nel 1896 Enrico Wassmouth e Francesco Cavalli, segretario il primo e cassiere il secondo della “S. Fenzi” e entrambi di origine svizzera, partono da Livorno con destinazione Zurigo. (45)

Ermanno Wassmouth non è da meno del fratello e nel maggio 1897 compie una “girata” di 800 chilometri da Monaco di Baviera a Livorno “*in condizioni climatiche poco propizie*”. Ermanno viene accolto a La Spezia dal fratello e sulla “*strada pisana*” da altri soci della “S. Fenzi”. (46)

Ma i cicloviatore non sono solo questione maschile: “*Una bellissima gita in bicicletta l’hanno intrapresa il marchese e la marchesa Mazzacurati e il barone Agostino Silvestri. Essi si recano a Montecarlo per la via Genova Savona*”. (47)



Non mancano i ciclisti che si avventurano di notte in strade tutt’altro che ben sistemate, come i due amici che si recano nel maggio 1896 da Livorno a Guasticce, cenano e ritornano, ben sazi, a Livorno. La passeggiata, scrive “La Gazzetta Livornese” del 4 maggio è risultata faticosa “*non per la distanza ma per le condizioni quasi impossibili della strada.*”

Per i soci meno allenati e forse anche meno avventurosi, Il "Veloce club" e la "S. Fenzi" organizzano periodiche escursioni nei dintorni di Livorno: Rosignano e Castiglioncello, Pisa e Bocca d'Arno, Navacchio, San Giuliano e Viareggio, Pontedera sono le mete delle gite di cui si ha notizia. Alcune volte sono passeggiate fini a se stesse, altre volte sono visite ad altre società che includono banchetti e musica. Capita anche che le passeggiate vengano organizzate in occasione di gare ciclistiche.

I raduni (o convegni, come si chiamavano allora) non sono ancora divenuti usuali. Se ne segnala solo uno, organizzato dai Velocipedisti fiorentini ad Empoli nel marzo 1895 e a cui partecipano i soci della "S. Fenzi". (48) Del Convegno di Empoli parla anche Eleonora Belloni: *"Da segnalare, tra le tante iniziative, quella che si tenne a Empoli il 7 aprile del 1895. Il raduno non venne questa volta organizzato da un club ma direttamente su iniziativa della «Gazzetta ciclistica», il foglio ciclistico di Firenze: tutto ciò rappresentava una novità importante, e iniziava a configurare quel quadro di legami tra ciclismo, industria e stampa che sarà poi all'origine della nascita delle grandi corse nazionali a tappe. La gita vide la partecipazione di circa 150 velocipedisti in rappresentanza delle delegazioni ufficiali (tra cui, pare, una sola donna, la baronessa Della Penna), così distribuiti per provenienza: Prato (5), Grosseto (7), Lucca e Viareggio(10), Pisa e Fucecchio (10), Livorno (15), Pontedera (15), Pistoia (20), Valdinievole (20), Siena (30). Non era riportato il numero dei fiorentini (...) In totale i velocipedisti arrivati a Empoli erano però circa 800, il che confermava la crescita, anche a livello regionale, del fenomeno ciclistico."* (49)

Nel maggio 1895 nasce la sezione livornese del citato "Touring Club Ciclistico Italiano". Il primo "console" è Vittorio Matteucci, dal 1894 presidente del "Veloce club", sostituito nel 1896 da Gino Formigli. Nel 1897 "console" è Camillo Giberti con Enrico Wassmouth "vice console". L'attività del TCCI è quella di favorire il cicloturismo, organizzando gite in bicicletta fuori Livorno ma è anche quella di stipulare convenzioni con alberghi e officine di riparazione per i soci che si trovano a passare da Livorno nei loro giri in bicicletta

Che il ciclismo sia ormai un fenomeno sociale di rilievo lo dimostra anche il fatto che nella campagna abbonamenti de "La Gazzetta Livornese" per il 1897 fra le varie possibilità c'è anche quella di un abbonamento cumulativo che prevede, oltre al quotidiano, anche l'abbonamento al bimestrale "La Bicletta" e alla rivista "Scenari" oltre al numero unico "Annuario del velocipedista" (50)

"Non lo si può negare – scrive "La Gazzetta Livornese" del 26 agosto 1894 – anche da noi l'uso e lo sviluppo della bicicletta prendono ogni giorno di più proporzioni rilevanti."



L'occasione per questa riflessione viene data da un corteo ciclistico organizzato per celebrare il battesimo del figlio di Cammillo Giberti, socio della "S. Fenzi". Il corteo era aperto da una carrozza con a bordo i titolari della Ditta "Matteucci e Lazzeri", noti rivenditori di velocipedi, che facevano strada ad un triciclo, guidato da Luigi Colombo, con davanti una "culla elegantissima in seta e trina" col neonato, scortato da due tandem "pedalati" dal babbo e da due amici. Dietro il triciclo sfilavano una ventina di biciclette. Il corteo era chiuso da un'altra carrozza con a bordo "la levatrice, la comare e due bellissime giovinette". Il padrino è Ludovico Romoli.

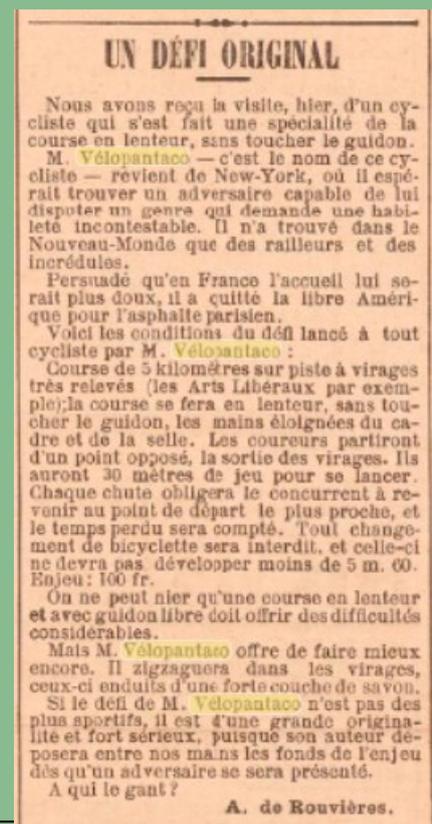
In tutta questa dettagliata descrizione il cronista si dimentica di citare la mamma che pure da qualche parte doveva essere!

Di questo curioso battesimo parla anche un manualetto dedicato ai ciclisti alle prime armi pubblicato a Livorno nel 1897. (51) L'autore, che non è livornese ma conosce Livorno e la Toscana, è un ciclo viaggiatore, naturalmente un po' snob, che però redige una breve guida alla bicicletta e al ciclismo che per certi aspetti contiene elementi di grande modernità: in fondo la bicicletta degli anni duemila non è poi così diversa da quella di fine '800!

Il “Velopantaco” un ciclista acrobata livornese in giro per il mondo

Concludiamo questa rassegna sul ciclismo livornese di quegli anni con un doveroso omaggio ad uno strano personaggio, per quanto ne sappiamo oggi assolutamente dimenticato ma che pure negli anni di fine 800 ebbe i suoi momenti di celebrità, addirittura internazionale.

“Dicemmo giorni orsono delle avventure e delle vere e proprie persecuzioni toccate all'estero ad un ciclista italiano che aveva avuto tanta abilità e tanto coraggio da creare un nuovo genere di sport nel quale è senza competitori: le corse a manubrio libero, anche se in pendenza, anche se su pista insaponata (...) il suo pseudonimo e Velopantaco, il suo nome è Teofilo Tassinari. Egli è un ottimo livornese, di ottima famiglia livornese.” (52) In quegli anni Velopantaco girava il mondo esibendosi su piste ma anche su strada. Ne abbiamo trovato traccia sulla stampa degli Stati Uniti, di Londra, di Parigi (vedi ritaglio di “Paris velo” 16 dicembre 1896, fonte Gallica BNF) e di Barcellona.



Trassinelli era un acrobata della bicicletta; guidava “senza mani”, anche per percorsi lunghissimi (a Gerona, in Spagna, la sua esibizione durò ben 22 chilometri e fu inserita nelle feste per l’inaugurazione del primo velodromo della città), guidava su velodromi con curve insaponate e guidava le biciclette con i piedi. Un acrobata in bicicletta che ovunque si esibiva sfidava i ciclisti locali a fare le stesse cose che faceva lui.

Nel 1897 Velopantaco si esibisce per tre volte alla “S. Fenzi”, con grande successo di pubblico. (53)

Maurizio Zicanu

(continua)

NOTE

(1) *Romano Beghelli, Il velocipedismo in Toscana (1869/1909), Pentalinea, 1989.*

(2) *TCCI Rivista mensile, n 2, febbraio 1896.*

(3) *La Gazzetta Livornese, 15 luglio 1897*

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

(5) *Nel 1900 verrà sostituita dall’UCI (Unione Ciclistica Internazionale)*

(6) *“PINI, Eugenio”, di Fabrizio Orsini - Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 83 (2015) [https://www.treccani.it/enciclopedia/eugenio-pini_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/eugenio-pini_(Dizionario-Biografico)/)*

(7) *La Gazzetta Livornese, 24 giugno 1893*

(8) *La Gazzetta Livornese, 28 giugno 1893*

(9) *La Gazzetta Livornese*, 5 maggio 1894

(10) Claudio Gregori, "Ciclismo" in *Enciclopedia dello sport*, Treccani, 2005
https://www.treccani.it/enciclopedia/ciclismo_%28Enciclopedia-dello-Sport%29/

(11) Laura Dinelli, "La piazza Giuseppe Mazzini. Genesi e uso pubblico di uno spazio verde a Livorno", *Nuovi Studi Livornese*, volume IX, 2001.

(12) *La Gazzetta Livornese*, 30 luglio 1893

(13) *La Gazzetta Livornese*, 22 agosto 1893

(14) *La Gazzetta Livornese*, 23 agosto 1893

(15) *Fra i consiglieri della società troviamo gli esponenti di alcune delle maggiori famiglie cittadine: oltre al sindaco Costella, presidente onorario, ci sono Francesco Mugnai, Guido Cave Bondi, Paolo Gabriel, il conte Mario de Velga, Giorgio Maurogordato, figlio di Matteo, uomo che era stato potentissimo in città e fuori ma travolto dallo scandalo del fallimento della Banca di Livorno del 1890.*(*La Gazzetta Livornese* del 30 luglio 1893).

(16) *La Gazzetta Livornese*, 29 agosto 1893.

(17) *La Gazzetta Livornese*, 3 maggio 1894

(18) *La Gazzetta Livornese*, 23 maggio 1894

(19) *La Gazzetta Livornese*, 31 maggio 1895

(20) Geoff Browne, Martin, William Walker (Bill) (1860–1942),
<https://adb.anu.edu.au/biography/martin-william-walker-bill-13083>

(21) *La Gazzetta Livornese*, 11 e 12 agosto 1895

(21) *La Gazzetta Livornese*, 8 - 9 agosto 1895

(23) Di Luigi Pontecchi ciclista non esiste una biografia aggiornata, se si esclude una lacunosa scheda nell'edizione tedesca di wikipedia https://de.wikipedia.org/wiki/Luigi_Pontecchi

Appesa la "bicicletta al chiodo" di Luigi Pontecchi si risente parlare nel primo dopoguerra quando aderisce alla massoneria, all'Associazione nazionale combattenti e, soprattutto, ai Fasci di combattimento fiorentini, di cui sarà uno dei fondatori e degli esponenti più in vista. Muore nel 1921 in un incidente aereo durante una manifestazione propagandistica. Il fascismo lo celebrò come un eroe: a Pontecchi viene intitolata una delle squadracce che semineranno il terrore in Toscana prima della presa del potere. Negli anni '20 a Pontecchi sarà dedicato un monumento, gli verrà intitolato il velodromo delle Cascine e una colonia marina. Con la caduta del regime mussoliniano tutto verrà cancellato.

(24) Attorno alla metà degli anni '90 Dani abbandona il ciclismo (non sarà mai professionista) per dedicarsi alla lirica. [https://www.wikiwand.com/it/Carlo_Dani_\(tenore\)](https://www.wikiwand.com/it/Carlo_Dani_(tenore))

(25) <http://www.museociclismo.it/content/articoli/1215-Storia+di+Luigi+Airaldi/index.html>

(26) <http://www.museociclismo.it/content/articoli/1452-Storia+di+Narciso+Pasta/index.html>

(27) La Gazzetta Livornese,

(28) La Gazzetta Livornese, 8 agosto 1894

(29) La Gazzetta Livornese, 14 agosto 1894

(30) Sempre nelle corse svoltesi il 12 e 13 agosto 1894 gli organizzatori avevano previsto anche una gara riservata ai militari ma nessuno si era iscritto a riprova di quanto fosse ancora ritenuto sconveniente l'uso del velocipede negli ambienti istituzionali.

(31) La Gazzetta Livornese, 10 – 11 giugno 1896

(32) si veda la prima parte di questa nostra storia:
<https://www.usv1919.it/storia-del-ciclismo-a-livornodagli-albori-alla-prima-guerra-mondiale1-1884-1890.htm>

(33) *La Gazzetta Livornese*, 19 agosto 1891

(34) *La Gazzetta Livornese*, 9 agosto 1893

(35) *La Gazzetta Livornese*, 13 giugno 1893

(36) *La Gazzetta Livornese*, 15 maggio 1896

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

(38) *La Gazzetta Livornese*, 30 agosto 1893

(39) *La Gazzetta Livornese*, 4 settembre 1893

(40) *Ibidem*

(41) *Ibidem*

(42) Su Masetti si veda: Luigi Rossi, "L'anarchico delle due ruote. Luigi Masetti il primo cicloviaggiatore italiano", *Ediciclo*, 2008

(43) *La Gazzetta Livornese*, 5 giugno 1893

(44) *La Gazzetta Livornese*, 18 aprile 1896

(45) *La Gazzetta Livornese*, 13 maggio 1896

(46) *La Gazzetta Livornese*, 8 maggio 1897

(47) *la Gazzetta Livornese*, 15 settembre 1897

(48) *La Gazzetta Livornese*, 27 marzo 1895.

(49) *Eleonora Belloni, opera citata.*

(50) *La Gazzetta Livornese, 2 gennaio 1897*

(51) *A. Lombardini, La bicicletta, Tipografia Meucci, 1897*

(52) *La Gazzetta Livornese, 25 febbraio 1897*

(53) *La Gazzetta Livornese, 26 aprile 1897, 7 maggio 1897 e 10 maggio 1897.* Non abbiamo la minima idea del motivo per cui avesse scelto questo pseudonimo. Nel 1898 all'Esposizione Nazionale di Torino un fabbricante di biciclette, "Venturino e Tartaglia", presenta un sistema per cambiare il "rapporto di velocità" senza scendere di bicicletta chiamato Velopantaco ma non crediamo ci siano collegamenti fra il funambolo livornese e l'invenzione che, sia detto per inciso, ebbe ben poco successo. Terminata la sua attività di ciclista – acrobata Trassinelli torna a Livorno dove guida il liquorificio di famiglia.

Le foto, quando non diversamente indicato, sono state tratte dalla rete. Eventuali titolari di diritti lo segnalino: se lo desiderano inseriremo il loro nome oppure provvederemo a rimuoverle.