

STORIA DEL CICLISMO A LIVORNO

DAGLI ALBORI ALLA PRIMA GURRA MONDIALE

di Maurizio Zicanu

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, ancora nel circuito ricavato nell'area 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).

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 velocipedi. (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 velocipedi è *"libera e vincolata da poche restrizioni"* e aggiunge che *"la domanda del sodalizio è mite e merita favorevole accoglienza."* La Giunta invece non accetta la proposta fatta da un consigliere di tassare le biciclette.

Il nuovo regolamento entra in vigore il 5 giugno 1885 (15). 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, oggi viale Italia, 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. Si tratta di norme che si trovano nei regolamenti in vigore in altre città.

Ma torniamo alle questioni più strettamente sportive.

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)

Per far uscire il movimento ciclistico livornese dalla crisi viene costituito un “*triumvirato*”. Da quanto pubblicato dalla stampa sappiamo che in autunno però fallisce il tentativo di costituire una sezione velocipedistica della “Società canottieri Cappellini”. (11)

Il movimento ciclistico livornese è in crisi ma non è morto visto che nel febbraio 1886 vengono inserite nel calendario nazionale pubblicato da “La Rivista Velocipedistica” le corse previste per il 25 gennaio, in occasione del carnevale livornese, e per 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 1886 Emilio Valente alle corse di Torino vince la gara dei tricicli – specialità molto seguita in quegli anni. Sempre Valente il 26 giugno a Fucecchio vince una corsa riservata alla biciclette Safety precedendo il fiorentino Chaloin. Valente si ripete a Fucecchio in luglio mentre 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)

Emilio Valente è inserito dall'UVI nella categoria "seniori", cioè fra i corridori più forti d'Italia.

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

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)

La corsa del 15 agosto 1890

Dopo due anni di buio 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 dopo l'unificazione d'Italia la città avesse passato un periodo disastroso. 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 della Banca di Livorno. Si tratta della conseguenza di una complessa speculazione finanziaria che coinvolge gran parte del ceto economico cittadino ma che si risolve in un disastro che rovina molte facoltose famiglie livornesi. Le avvisaglie del disastro si rilevano fin dal 1890. (20)

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 definiremmo cicloturistica e che in quegli anni veniva chiamata "convegno velocipedistico".

In città si attiva anche una seconda società: la "Società dei velocipedisti". (21)

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" ("safety") molto simili alle biciclette attuali. Il telaio dei "bicicletti" era a forma di 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.

Ma torniamo alle vicende di quegli anni.

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 vinta da Ludovico Romoli. (22)

Anche la "Società dei velocipedisti" tiene le sue gare di campionato sociale. Le vince Alfredo Muller (23) 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 della rinnovata importanza del movimento ciclistico in città, Il "Veloce club" partecipa al Comitato sorto per organizzare le feste estive di agosto. 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 lunghe 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. (24)

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."* (25)

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, Ostilia 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 cinque giri della pista per un totale di 3mila metri. Vince il fiorentino Illerac, nome di battaglia del Conte Carelli, davanti al milanese Creazzi e all'altro fiorentino 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 su pista e non solo 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. (26)

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. (27)

Il "Veloce club" ottiene proprio in quel periodo l'ammissione all'UVI, Unione Velocipedistica Italiana, *"per cui i velocipedisti livornesi potranno quindi innanzi misurarsi in qualsiasi corsa italiana."* (28)

Ultima notizia: *"Una signoria appartenente ad un accreditata istituto di educazione sta ricamando, in finissimo lavoro, la bandiera sociale"*. (29) 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!

NOTE

- (1) *La Rivista Velocipedistica*, 1/9/1884. Il primo “frammento” sull’attività sportiva di velocipedisti labronici risale al 1872 quando ciclisti livornesi avrebbero partecipato alle corse organizzate nell’ambito del Carnevale fiorentino: si veda A. Capanni – F. Cervellati, *Dal velocipedismo a Gino Bartali*, Provincia di Firenze, 1998.
- (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. Secondo quanto riportato da Wikipedia Emilio Valente nel 1884 era stato presidente del Velo Sport Roma: https://it.wikipedia.org/wiki/Federazione_Ciclistica_Italiana
- (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, dirigente e valido corridore ciclista.*

(14) *La Rivista Velocipedistica del 4/5, 15/7 e 30/9/1886 e il citato lavoro sul velocipedismo fiorentino di Capanni e Cervellati, p. 74.*

(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) *Di questa vicenda che segna profondamente la storia della città si è scritto pochissimo. Per saperne di più si veda: Massimo Sanacore, La saga di un'illustre e "sconosciuta" famiglia greca a Livorno: l'arrivo, il successo e l'eclissi dei Maurogordato a Livorno, Nuovi Studi Livornesi, volume XII, 2005.*

(21) *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 (Livorno 1869- Parigi 1939) aveva iniziato la sua attività come corridore velocipedista durante il suo soggiorno fiorentino. Come socio del "Club dei velocipedisti fiorentini" aveva partecipato a diverse corse e ottenuto il suo risultato migliore giungendo terzo ad una corsa svoltasi il 9 giugno 1886 a Ferrara (A. Capanni – F. Cervellati, op. cit.). Alfredo è un grande amico di Emilio Valente che sposerà sua sorella Mathilde trasferendosi a Genova dove diverrà un noto avvocato. Alfredo e Emilio nel 1887 avevano compiuto un giro della Svizzera in bicicletta. Alfredo rimarrà*

un grande appassionato di ciclismo ma diventerà famoso 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 alla famiglia travolta dal crack di Livorno. In Francia Alfredo parteciperà a qualche competizione ciclistica ma, soprattutto, sarà il primo sostenitore del fratello Rodolfo – che incontreremo in questa storia e che lui si diventerà famoso come ciclista. Su Alfredo e Rodolfo Muller si veda: Helene Koehl, Destin d'emigres, Tome 1 e 2, Les Amis d'Alfredo Muller, 2022.

(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.*

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 da corsa su pista prodotto dalla Humbler 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 Alvaro di Livorno Adler, Pardelli Velio di Pisa Humber, Pontecchi Luigi di Firenze Swift

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

Secondo le statistiche ufficiali della Dogana del Regno d'Italia 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 una pubblicità pubblicata sulla rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano a Milano una bicicletta da viaggio costava lire 1,40 ogni ora, lire 6,50 ogni giorno e lire 45 per trenta giorni mentre una bicicletta da corsa costava lire 1,50 per un'ora, lire 8 per un giorno e lire 55 per trenta giorni, le stesse tariffe delle biciclette da corsa valevano per quelle da donna. Ancora più alti, naturalmente, i prezzi per i tandem: lire 4 per un'ora, lire 16 per un giorno e lire 75 per trenta giorni.

Pur tra mille difficoltà la bicicletta si fa comunque spazio nella società, come conferma il proliferare di riviste specializzate che iniziano la pubblicazione in quegli anni: “La Illustrazione Velocipedistica Italiana” (1892) poi “La Illustrazione Ciclistica” e “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 “*velociped*” a due o più persone (erano fabbricate per uso commerciale anche le “triplette”), lire 20 per “*altre macchine simili ai velocipedi*” (ad esempio le bici-cargo). 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

lunghe: 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.

La parentesi ciclistica di Eugenio Pini

Oggi il nome di Eugenio Pini (Livorno 1859, Mar de la Plata, 1939) 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, 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*”, 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)

La pista del “Veloce club” si trova nel bel mezzo di piazza Mazzini, dove negli anni ‘80 erano sistemati i baracconi della “Fiera Livornese”. Il velodromo, dotato di un totalizzatore per le scommesse, *“ha uno sviluppo di 333 metri e curve – con raggio di 12 metri – assai strette e con ripide sopraelevazioni”*. (13) La sua vita sarà breve quanto intensa: oltre a numerose giornate di corse “nazionali e internazionali” sarà anche teatro nel giugno 1894 del campionato toscano di velocità. Il 20 agosto 1893 – la sua realizzazione è stata fatta a tempo di record - 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.”* (14).

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 (15). Il grande successo dell’inaugurazione spinge i dirigenti del “Veloce club” (16) 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 (17).

Per Pontecchi quella livornese sarà la prima vittoria di una carriera tanto luminosa quanto burrascosa.

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 in 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”*. (18)

Il velodromo viene inaugurata il 22 maggio 1894, 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 e altri. Le due corse più importanti vengono vinte da Pontecchi e da Leoni. (19)

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.

Da quello che sappiamo il velodromo della Spianata dei Cavalleggeri verrà smantellato nei primissimi anni del '900 (forse il 1902). Negli ultimi anni dell'800 la "S. Fenzi" alternerà giornate di corse al velodromo con corse organizzate all'ippodromo dell'Ardenza.

Americani a Livorno: Zimmerman, Martin, Wheeler e Espey

Nel maggio del 1895 il velodromo della "Sebastiano Fenzi" ospita quello che sarà il personaggio più illustre a pedalare sul suo anello, Arther August Zimmermann. Americano, campione del mondo di velocità nella prima edizione del 1893, Zimmermann era divenuto ufficialmente professionista nel 1894 quando aveva effettuato una lunghissima tournée in Europa. 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."* (20)

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 si sa 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.” (21) Naturalmente questi titoli non sono stati riconosciuti dall’UCI e non si ritrovano negli albi d’oro dei mondiali. Con il nome abbreviato di William Walker il corridore americano verrà naturalizzato australiano e nel nuovo secolo vivrà nella terra dei canguri una seconda giovinezza.

Sembra che nel 1895 gareggiando in Europa sia riuscito a vincere 40 corse. Una di queste vittorie è quella riportata nel velodromo “S. Fenzi” di Livorno dove, di fronte ad un “*pubblico numerosissimo*” conquista la “Corsa Livorno” per professionisti precedendo il connazionale Espey, Ginnasi della “Virtus” Bologna, Vincenzo Lanfranchi e Puliti di Firenze e Guillet di Torino. (22)

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 del tempo visto che anche coloro che gareggiavano su strada poi non mancavano di partecipare alle corse organizzate nei velodromi.

Innanzitutto il fiorentino Luigi Pontecchi. 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. Sembra che quel revolver sia stato spesso mostrato in giro dal Pontecchi, anche durante le numerose baruffe e scazzottature che ne contraddistinsero la carriera. 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 Larderel” 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.

Nel 1895 cade in allenamento assieme all'empolese Del Vivo (23) 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. (24).

Altri noti corridori fiorentini pedalano sulle piste labroniche:

- Gilmore, 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 che sarà anche tesserato con la "Sebastiano Fenzi" per la quale partecipa ai campionati italiani di velocità svoltisi a Roma nel giugno 1896.
- 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, fiorentino, campione italiano su strada nel 1896.
- Annibale Ginnasi, buon corridore a livello nazionale che per un certo periodo si trasferì a Livorno, tesserandosi per la "Sebastiano Fenzi" e divenendo anche responsabile tecnico della pista della Spianata dei Cavalleggeri.

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, anche lui trasferitosi 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.”* (26)

- 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, 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.”* (27). 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” di cercare *“nobili patronesse” negli ambienti più facoltosi della città.*” (28) 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”* (29) 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 risultano 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”* (30) Naturalmente il giornale si guarda bene dal fare il nome della ciclista!

La “S. Fenzi” non riproporrà più una corse riservata alle donne. (31)

Nel giugno 1895 appare questa notareella 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”*. (32)

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

Concludiamo il breve riferimento alle prime coraggiose cicliste livornesi con i versi che il poeta Giorgio Caproni (Livorno 1912 – Roma 1990) dedica alla adorata madre Annina, anche lei spavalda ciclista:

Scandalo

Per una bicicletta azzurra,

Livorno come sussurra!

Come s'unisce al brusìo dei raggi, il mormorìo!

Annina sbucata all'angolo ha alimentato lo scandalo.

Ma quando mai s'era vista, in giro, una ciclista?

I 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. Abbiamo già parlato di Emilio Valente, uno dei padri fondatori del ciclismo livornese e inserito dall'UVI nel ristretto cerchio dei corridori "seniori". Valente, avvocato, si trasferisce a Genova e sposerà Matilde, una della sorelle di Alfredo e Rodolfo Muller.

I più noti corridori livornesi di quegli anni sono Arturo Antonini, corridore e segretario del "Veloce club", e Ludovico Romoli, della "Sebastiano Fenzi", che avevano iniziato a gareggiare alla fine degli anni '80 ottenendo buoni risultati in gare regionali e nazionali. (33)

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. (34) Antonini è anche protagonista di un match molto particolare e 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*". (35) Nella stessa occasione Romoli si toglie la soddisfazione di battere nella corsa juniors (giovani professionisti) il fiorentino Gilmore.

Ludovico Romoli è forse anche più forte di Antonini. Soprannominato "Beppe Raleigh" – probabilmente 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 dietro Genta e Storero e nella corsa juniors arriva quarto dietro Moreschi, Tardy e Nuvolari. (36) Negli anni successivi correrà in tandem con Braccini e nel 1896 diviene direttore del velodromo della "S. Fenzi".

Un buon corridore è anche Alvaro Notari; di lui sappiamo che il 9 settembre 1893 vince una corsa alle gare nazionali di Arezzo mentre nell'agosto 1894 vince a Montepulciano. (36)

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. (37) Braccini consegue buoni risultati anche su strada: nel maggio 1895 è secondo nella Cecina – Follonica e nell'agosto 1895 è terzo fra i non classificati nella Firenze – Bocca d'Arno. Braccini continuerà a correre fino ai primi anni del '900.

Altri corridori di casa che ritroviamo nelle cronache delle corse che si svolgono nei velodromi livornesi sono Corrado Canigiani, Cesare Mati, Alberto Ghinassi, 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 si tratta della 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 «La Nazione» 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 - Boccadarno, 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.”* (38)

Il 3 settembre 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 e Lazzeri di via Maggi. Matteucci è probabilmente 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. (39) La mattina una piccola folla di curiosi si da appuntamento a Porta fiorentina *“attratti della novità per Livorno di una corsa di resistenza”* (40). 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, di Arezzo e di Firenze.

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”*. (41)

Secondo quanto riferito da Capanna e Cervellati, durante la gara Pini spacca la bicicletta ma riesce a sostituirla con un’altra presa in prestito.

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” (42)

Secondo quanto riportato sul più volte citato lavoro di Capanni e Cervellati, Pini fu poi squalificato perchè la bici presa in prestito era più leggera dei 15 kg previsti dal regolamento della corsa!

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. (43)

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". (44)

Un altro cicloviaggiatore 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. (45) Sempre nel 1896 Enrico Wassmuth e Francesco Cavalli, segretario il primo e cassiere il secondo della "S. Fenzi" e entrambi di origine svizzera, partono da Livorno con destinazione Zurigo. (46)

Ermanno Wassmuth 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". (47)

Ma i cicloviaggi 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". (48) 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". (49)

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), Valdinevole (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."* (50)

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 Wassmuth "vice console". La finalità 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 Bicicletta" e alla rivista "Scenari" oltre al numero unico "Annuario del velocipedista" (51)

"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. (52) L'autore, tale Lombardini che non è livornese ma conosce Livorno e la Toscana, è un cicloviatore, 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.” (53) 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 e di Parigi.

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. (54)

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) Capanni – Cervellati, *Dal velocipedismo a Gino Bartali*, Provincia di Firenze, 1998.

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

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

(16) *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).

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

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

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

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

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

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

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

(24) *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 "bicycletta 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.

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

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

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

(28) *La Gazzetta Livornese*, 3 agosto 1894.

(29) *La Gazzetta Livornese*, 8 agosto 1894

(30) *La Gazzetta Livornese*, 14 agosto 1894

(31) *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.*

(32) *La Gazzetta Livornese*, 10 giugno 1896

(33) *si veda la prima parte di questa nostra storia*

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

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

(36) *Capanni – Cervellati, opera citata, p. 118 e p. 134*

- (37) *La Gazzetta Livornese*, 15 maggio 1896
- (38) Eleonora Belloni, "La nascita della Toscana ciclistica dagli esordi alla grande guerra", in *Rassegna storica toscana*, n 2, 2020.
- (39) *La Gazzetta Livornese*, 30 agosto 1893
- (40) *La Gazzetta Livornese*, 4 settembre 1893
- (41) *Ibidem*
- (42) *Ibidem*
- (43) Su Masetti si veda: Luigi Rossi, "L'anarchico delle due ruote. Luigi Masetti il primo ciclovaggiatore italiano", *Ediciclo*, 2008
- (44) *La Gazzetta Livornese*, 5 giugno 1893
- (45) *La Gazzetta Livornese*, 18 aprile 1896
- (46) *La Gazzetta Livornese*, 13 maggio 1896
- (47) *La Gazzetta Livornese*, 8 maggio 1897
- (48) *la Gazzetta Livornese*, 15 settembre 1897
- (49) *La Gazzetta Livornese*, 27 marzo 1895.
- (50) Eleonora Belloni, opera citata.
- (51) *La Gazzetta Livornese*, 2 gennaio 1897
- (52) A. Lombardini, *La bicicletta*, Tipografia Meucci, 1897
- (53) *La Gazzetta Livornese*, 25 febbraio 1897
- (54) *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.

3 1898 / 1905

Crisi e ripresa

GLI ANNI DEI CONVEGNI CICLISTICI

Situazione sociale drammatica e anche il ciclismo ne risente

Gli ultimi anni dell'800 sono segnati da una crisi economica e sociale drammatica che colpisce i ceti proletari ma anche media e piccola borghesia. Il periodo della storia italiana, compreso tra il 1896 e il 1900, è definito con la formula di "crisi di fine secolo". I governi cercarono di risanare il bilancio dello Stato – il cui deficit passò dai 174 milioni del 1893-94 ai 98 milioni del 1895-96 – con una pesantissima pressione tributaria che gravava soprattutto sui consumi delle masse popolari: *“Le retribuzioni di settori vastissimi del proletariato urbano e rurale erano infatti di poco superiori al livello di sussistenza, tanto è vero che nel '98 bastò un brusco aumento del prezzo del pane per provocare un malessere e quindi tumulti in tutta Italia.”* (1)

I moti per il pane ebbero il loro culmine nei tragici fatti di Milano dove il generale Bava Beccaris prese a cannonate i manifestanti provocando una carneficina di cui non si è mai saputo l'effettiva entità in morti e feriti. I tumulti spontanei ma in cui ebbero una parte importante i partiti popolari e le camere del lavoro coinvolsero tutta Italia.

Anche Livorno, città ribelle e dalle forti tradizioni repubblicane, anarchiche e socialiste, i tumulti iniziati il 4 maggio assumono ben presto il tono della rivolta tanto da indurre le autorità a proclamare lo stato d'assedio. Il 6 maggio in via Vittorio Emanuele uno squadrone di cavalleria, accolto da fischi e qualche sassata, carica la folla contro la quale vengono sparati numerosi colpi di arma da fuoco. Nella vicina via dei Cavalieri due persone rimangono a terra: una è ferita, l'altra, colpita alla testa, è morta. La vittima è Vittorio Andreucci, impiegato e socio di una cooperativa. Ai suoi funerali partecipano i rappresentanti della Massoneria livornese. La repressione è durissima:

almeno 400 gli arrestati. Ai processi che si svolgono a Firenze, Tribunale militare, le pene saranno durissime per molti. Nei mesi successivi non mancano episodi di vendetta contro le guardie che avevano testimoniato ai processi, una di queste viene addirittura uccisa.

I moti del pane del 1898 furono la dimostrazione del malessere vissuto dalle classi popolari che in quegli sceglievano spesso la via dell'emigrazione. Di fronte alla miseria e alla fame tanti italiani prendevano le loro poche cose e scappavano all'estero: si calcola che in quegli anni 164 persone ogni 10mila abitanti emigravano. Una cifra enorme perchè nel 1900 la popolazione italiana è di quasi 34 milioni di persone.

Una situazione sociale ed economica così disastrosa non poteva che ripercuotersi sui circoli ricreativi e su quelli sportivi, che pure erano frequentati da borghesi, solo marginalmente toccati dalla crisi sociale ed economica.

Il ciclismo, una delle attività ludiche più praticate, risente della generale crisi. Poche le corse su strada e su pista. L'attivissimo velodromo fiorentino delle Cascine, per esempio, viene addirittura chiuso.

A Livorno la sezione ciclistica della "S. Fenzi" sopravvive almeno fino al 1900 ma senza raggiungere i livelli di attivismo che l'avevano caratterizzata alla metà degli anni '90. Il velodromo della Spianata dei Cavalleggeri funziona fino al 1900 ma con una programmazione molto ridotta rispetto ai fasti che seguirono la sua inaugurazione.

In quegli anni si segnalano le periodiche visite a Livorno di Rodolfo Muller, ormai famoso corridore ciclista, nativo di Livorno, emigrato in Francia ma ancora cittadino italiano.

Il 3 ottobre 1897, Muller compie una impresa non da poco: fare in bicicletta la salita di Montenero da piazza delle Carrozze al Santuario. L'impresa desta lo stupore del cronista della "Gazzetta Livornese": *"Il corridore livornese tentava di salire fino alla chiesa di Montenero e con meraviglia di tutti vi riusciva splendidamente giungendo fino alla scala della piazza della chiesa."* (2) Muller si ripete qualche anno dopo, precisamente il 13 luglio 1902. In questa occasione il cronista precisa che l'impresa è avvenuta *"alla presenza di molti ammiratori ed amici."* (3)

Il 23 ottobre 1898 sulla pista della "Sebastiano Fenzi", davanti ad un pubblico poco numeroso, Rodolfo batte il record mondiale delle 12 ore con allenatori

percorrendo 307,850 chilometri. Muller annuncia di voler fare un nuovo tentativo, questa volta sui 10 chilometri con allenatore. Il tentativo di record avrebbe dovuto svolgersi il 28 ottobre ma il cattivo tempo costringe Muller ad annullare la prova. (4)

Nel 1900 vengono programmate gare sociali della “S. Fenzi”: il 5 e 12 agosto al velodromo e il 9 settembre su strada (Livorno – Rosignano Marittimo e ritorno). Il 29 luglio però l’anarchico Bresci uccide Umberto I di Savoia, vendicando i morti del ‘98, le gare su pista non si svolgono e le cronache cittadine non riferiscono più di questi campionati sociali.

Nel settembre 1901 si registra anche il primo ciclista vittima di incidente stradale. Si tratta del diciassettenne Fedele Rapp investito sulla via del Marzocco da una vettura a cavalli. Il Rapp muore il 12 settembre dopo sei giorni di straziante agonia.

La sezione livornese del Touring Club Italiano

Come abbiamo visto la sezione livornese del Touring club ciclistico italiano (dal marzo 1900, Touring Club Italiano) era nata nel maggio 1895 e si era sviluppata soprattutto come gruppo di elite dedito non all’agonismo bensì allo sviluppo della pratica ciclistica. Negli ultimi anni dell’800 la sezione livornese del TCI diviene una delle più numerose: nel dicembre 1899 nella piccola provincia di Livorno (che comprende solo la città e l’Isola d’Elba per un totale di circa 121mila abitanti, di cui più di 100mila a Livorno) c’erano 1016 biciclette in regola con il pagamento della tassa di circolazione e 98 soci del Touring club. (5)

Una rapida analisi dei dati pubblicati dalla rivista mensile del T.C.I. mostra come Livorno sia prima in Toscana per numero di ciclisti rispetto alla popolazione: a Livorno c’è un ciclista ogni 119 abitanti, contro i 135 di Firenze e i 239 di Pisa. Anche la Sezione livornese del Touring è proporzionalmente più forte di quelle delle consorelle toscane. Per concludere vediamo i dati di Milano, la riconosciuta capitale della bicicletta di quegli anni: un ciclista ogni 61 abitanti e un socio del Touring ogni 5 ciclisti!

Le iniziative del Touring livornese non sono molte: “carovane ciclistiche”, come quella che nel giugno 1898 porta 90 ciclisti a Firenze “*con rinfrescata a Pontedera e colazione a Empoli*” (6), brevi gite sociali e apposizione di cartelli indicatori sulle strade. A questo proposito molto rilievo viene dato anche dalla

stampa all'iniziativa del T.C.I. di Livorno di mettere cartelli indicatori della pendenza sul Romito e a Calafuria. (7)

La quota annuale per associarsi al Touring è piuttosto bassa, 6 lire (lo stipendio medio di un impiegato era di 120 lire, il pane costava 35 centesimi al chilo) ma l'ammissione non è libera. I candidati devono essere accettati dal Consiglio, formato dai Consoli. Gli ammessi sono naturalmente ricchi borghesi e aristocratici. Scorrendo gli elenchi dei candidati, pubblicati mensilmente dalla rivista del Touring, notiamo nomi di appartenenti alle più ricche famiglie livornesi: Cassuto, Costella, Kotzian, Chayes, Janer, Caracciolo, Orlando ... Poche le donne. Nel periodo considerato abbiamo annotato solo due candidate: Fanny Maurogordato e Margherita Cave Bondi.

Il Club Ciclistico Livorno

Nel giugno 1901, un primo segnale di ripresa dell'attività ciclistica in città: viene costituito il Comitato provvisorio del "Club Ciclistico Livorno" con sede in una palazzetta di piazza XX Settembre, inaugurata il 24 con una gita ciclistica ad Antignano di 40 soci guidati dal presidente Pozzesi.

Il 30 giugno il neonato club organizza una corsa su strada Livorno – Pisa - Livorno aperta *"a tutti coloro che ne hanno volontà"*. I partecipanti vengono divisi in due batterie. Nella prima vengono inseriti i più forti con un tempo massimo di 1 ora e 45 minuti, mentre per la seconda il tempo massimo è di due ore. Medaglie ai primi tre classificati di ogni batteria e diploma a tutti gli arrivati in tempo massimo. Una folla enorme si accalca in via Provinciale Pisana e in Piazza di Santa Lucia, dove è posta la partenza. Non senza qualche problema viene dato il via alle due batterie, distanziate di una ventina di minuti l'una dall'altra. La batteria dei migliori viene vinta in volata da Braccini davanti a Deri di Ponsacco e a Cennini; Lomi, caduto, arriva otto minuti dopo. La seconda batteria viene vinta da Baroncini, secondo Grechi e terzo Mancini. (8)

Il "Club Ciclistico Livorno" non ha un vita molto lunga (si scioglie di fatto nell'autunno 1904) ma svolge un ruolo importante perché "traghetta" il movimento ciclistico livornese dalla crisi di fine '800 alla ripresa del 1905.

Nel giugno 1902, in occasione del primo anniversario della fondazione, il club annuncia tutta una serie di manifestazioni: corse, passeggiate, conferenze, ricevimenti di altri club in visita a Livorno, feste di beneficenza. I soci, la società parla di 60 iscritti, sono anche invitati a dotarsi della tenuta sociale,

senza la quale non si potrà partecipare alle passeggiate, oggi diremmo cicloturistiche, organizzate dal club.

Il 27 luglio il “Club Ciclistico Livorno” organizza la Livorno – Viareggio – Livorno, 81 km con partenza e arrivo a Barriera Garibaldi. Per l’occasione “*il sobborgo tappezzato di bandiere e festoni presentava un aspetto oltremodo gaio*”.(9)

La festa viene sciupata da qualche imbecille che semina il percorso di chiodi provocando forature e cadute fra i 15 partenti. Vince Deri di Ponsacco davanti a Egisto Cennini, Pacifico Crivellucci, Ettore Santini, Ferretti, Quadrio Cecchini e Flaminio Grechi, tutti di Livorno. Ottavo il giovanissimo Raffaello Castellani di Firenze.

Il 21 maggio 1903 il Club, ora presieduto da Olimpio Cini, organizza corse sociali di velocità alla Rotonda. Il ciclismo livornese torna dove si erano svolte le prime corse alla fine degli anni ‘80. Dieci iscritti, due batterie e finale. Vince Baroncini “*di mezza ruota*” sull’esperto Amleto Braccini, terzo Ughi e quarto un’altra vecchia conoscenza del ciclismo livornese, Corrado Canigiani. I concorrenti raggiungono la Rotonda preceduti dalla fanfara sociale, un vanto della società. (10)

A giugno, in occasione del secondo anniversario della fondazione, il club organizza una corsa di velocità, sempre alla Rotonda. La prima, denominata “incoraggiamento”, è aperta a tutti con 11 iscritti e 9 partenti. Vince Ughi davanti a *Scolbatra* (nome di battaglia) e Funel. La seconda gara è invece riservata ai soci. Nove iscritti, cinque i partenti. Vince Braccini davanti a Ughi, Ghezzani e Canigiani. (11)

In agosto il “Club Ciclistico Firenze” e il “Club Ciclistico Livorno” organizzano la Firenze – Livorno, 100 km, venti corridori alla partenza divisi in due batterie, come si è visto usava a quei tempi. La batteria dei migliori, quattro partenti, è vinta dal “*campione toscano di resistenza*” Raffaello Castellani di Firenze che compie il percorso in due ore e 50 minuti, secondo Efisio De Giorgi, terzo Amleto Braccini. La seconda batteria vede il successo di Giovanni Michelacci, terzo il livornese Ulisse Rimediotti. (12) Sempre d’agosto Baroncini e Braccini partecipano alle corse ciclistiche organizzate a Ponsacco. I due corridori livornesi vincono le loro batterie ma in finale vengono battuti dai fiorentini Fontani, primo, e Santini, secondo.

Il 5 settembre si svolge la Livorno – Viareggio – Livorno. Le cronache non riferiscono la società organizzatrice. Si presume che sia il “Club Ciclistico Livorno”. La partenza e l’arrivo sono poste al Ponte Arcione, all’estrema periferia della città. Anche questa volta due categorie, la prima vinta da Castellani, davanti ai livornesi Sterna e Braccini, la seconda vinta dal livornese Giovanni Cascinelli, davanti a Bagnasco e Tellini, altro livornese. (13)

Il Convegno ciclistico del 1903

I Convegni ciclisti sono in quegli anni un fenomeno di “massa” nel senso che queste iniziative muovono centinaia di ciclisti iscritti al Touring ma non solo. Convegni vengono organizzati un po' in tutta Italia dalle Sezioni del T.C.I. e attirano i ciclisti delle località più o meno vicine che si sobbarcano solitamente un bel numero di chilometri per raggiungere la sede del Convegno.

Nel 1903, Livorno, che ha ancora ambizioni come località turistica, decide di organizzare un Convegno ciclistico. L’idea iniziale è quella di indire per agosto, cioè nel bel mezzo della stagione balneare, un convegno ciclistico studentesco. I promotori sono le sezioni livornesi del Touring e della Federazione internazionale degli studenti, meglio conosciuta come “Corda fratres”. L’iniziativa trova il sostegno del Comune e si allarga a tutte le principali realtà ciclistiche cittadine, tanto che ad aprile si costituisce un Comitato promotore di cui fanno parte Ugo Bertelli, Allan Henderson e Enrico Wassmuth, per il Touring, Giorgio Cassuto e Aleardo Campana (14) per la “Corda fratres” e Olimpio Cini per il “Club Ciclistico Livorno”.

Il Convegno si svolge dal 22 al 24 agosto e l’editore Belforte stampa una cartolina in ricordo dell’avvenimento, disegnata da Corrado Tagiuri.

La mattina del 22 i ciclisti in arrivo dalle altre città si recano nel punto di accoglienza situato alle scuole Micheli, imponente edificio situato nei pressi di piazza del Cisternone, e successivamente si recano presso la sede dell’Istituto tecnico, situato in piazza Vittorio Emanuele, dove il sindaco Malenchini ha organizzato un ricevimento. L’improvvisato corteo è preceduto dalla fanfara del “Club Ciclistico” e dal suo porta bandiera. I ciclisti, provenienti da Bologna, Cecina, Montevarchi, Modena, Arezzo, Pontassieve, Roma, Parma, Milano, Cremona, Siena, Firenze, Fucecchio, Firenze, Ferrara, Chiavari, Torino, Minerbio, Spezia, Empoli e Pistoia, si recano a pranzo al ristorante del bagni Trotta e poi in visita al Cantiere Orlando.

La prima giornata del Convegno si conclude con una serata di gala al teatro Politeama. Il 23 i turisti, a cui si sono aggiunti ciclisti provenienti da Lucca, Perugia e Fabriano, si recano a visitare il porto e il faro a bordo del vapore "Etruria". Non manca il rituale patriottico saluto all'equipaggio della corazzata "Lepanto", vanto del Cantiere e in quei giorni in visita a Livorno. Nel pomeriggio il corteo di 300 ciclisti sfilava *"fra due fitte ali di folla"* per le vie del centro, scortato anche dai pompieri ciclisti, e si dirige verso Ardenza dove si svolge una sfilata di bici *"infiorate ... di fronte ad un numero di spettatori grandissimo"*.

Il 24, terzo e ultimo giorno del Convegno, i ciclisti si recano in gita sul Romito, ancora una volta preceduti dalla fanfare del "Club Ciclistico". I partecipanti alla gita sono circa 150 *"comprese sei moto e quattro donne"*.

Alle 15 il Convegno si conclude con le premiazioni presso la sede del "Club Ciclistico" di piazza XX Settembre. *"Dopo il vermouth"* vengono premiati i gruppi di Fabriano, Perugia, Modena, Bologna e Chiavari (distanza), Piombino, Chiavari, Modena, Montevarchi e Fucecchio (numero), Firenze e Montevarchi (eleganza dell'uniforme sociale). Viene premiato anche Cafiero Gelati un ciclista di 7 anni che ha percorso in bici l'intero tratto da Piombino a Livorno. (15). Infine vengono premiate anche tre donne cicliste, le signore Mengozzi di Bologna, Casciani di Siena e Paradisi di Firenze. (16)

In definitiva una bella manifestazione anche se, come osserva il Capo Console Ugo Bertelli nel discorso tenuto la sera del 23, gli organizzatori si aspettavano una presenza maggiore.

Il "Club Ciclistico" partecipa in massa (45 soci) al Convegno di Lucca che si svolge nel settembre e dove la società livornese vince tre premi: gruppo più numeroso e con fanfara e uno dei gruppi giunti da più lontano. (17)

Di quel Convegno oltre alle cronache giornalistiche ci rimane una preziosa foto apparsa su La Stampa sportiva che immortalava l'arrivo in piazza dei ciclisti livornesi con una sconosciuta donna in prima fila.

Nel maggio 1904 oltre 50 soci del "Club Ciclistico" guidati dal presidente Olimpio Cini, partecipano al Convegno di Firenze dove sono *"acclamatisimi"*.(18)

Un mese dopo, il 18 e 19 giugno, ciclisti livornesi partecipano anche al Convegno di La Spezia.

La breve rinascita del Veloce Club Livornese

Nell'aprile 1904, senza molto clamore, riappare il "Veloce Club Livornese" che era scomparso nel 1895, all'indomani della distruzione del velodromo di piazza Mazzini.

Il "Veloce Club", che ha sede in via Sproni, riprende la sua attività organizzando l'8 maggio la Livorno – Tombolo – Livorno, divisa in tre categorie. La prima categoria è vinta da Bastogi, che impiega 36 minuti a compiere il percorso, secondo Barsotti e terzo Tavolacciati. La seconda categoria vede la vittoria di Capezzuoli (36 minuti) davanti a Pagani e Tellini. La terza categoria è vinta da Soli (39 minuti), davanti a Pagani e Augusto Mati. (19) Il 6 giugno gara sociale, ciclistica e "pedestre", nel tratto che divide piazza del Cisternone dall'oggi scomparsa barriera Vittorio Emanuele.

Vince Gaetano Barsotti, davanti ad Annibale Tellini e a Pagani. Tellini vince la gara podistica. (20)

Dopo aver organizzato il Campionato livornese di resistenza sul percorso Livorno – Pontedera – Livorno, in programma il 29 luglio ma di cui però non si conosce il risultato, il "Veloce Club" conclude la sua prima e ultima stagione con una gara alla Rotonda di Ardenza. Vince Augusto Corbi, su bici "*Peugeot originale*" come specifica il cronista della Gazzetta Livornese, davanti a Tavolacciai, Spagnoli, Mancini, Carmichael, Lucchetti, Donadio e Grotta. La giuria è composta da noti corridori livornesi, tutti usciti dal "Club Ciclistico": Braccini, Tellini, Sterna, Carlotti. (21)

Gli Audax e i bersaglieri ciclisti

Secondo quanto scrive "Pennino" sul numero dell'ottobre 1900 della Rivista del T.C.I., l'Audax era una associazione nata nel 1898 a Roma per iniziativa dello scultore Vito Pardo "*con lo scopo di scernere e riunire, mediante marce di resistenza, i migliori cicloturisti d'Italia.*" In realtà il primo gruppo Audax risulta attivo a Torino fin dal 1897 anche se a Roma fu probabilmente formalizzata la nascita dell'Associazione Audax su base nazionale. Lo scopo dell'iniziativa è, da una parte, sviluppare il ciclo turismo, in aperto contrasto con lo spirito agonistico incarnato dall'U.V.I. (Unione velocipedistica italiana), dall'altra incoraggiare il "culto della patria", che in anni in cui l'Europa scivolava lentamente verso la guerra era una esigenza molto sentita dai ceti dirigenti di

tutti gli Stati. Gli “audaci” erano tali solo se dimostravano di essere in grado di compiere, in un massimo di 18 ore e autonomamente, 200 km in bicicletta. Agli audaci veniva rilasciato un diploma di merito. La prima sezione livornese “Audax” nasce piuttosto tardi, rispetto a quella di altre città. Il 15 giugno 1904 gli aspiranti audaci di Livorno compiono la prima marcia Livorno – Firenze e ritorno per un totale di 200 km. Il direttore della “gita” è Giovanni Garibaldi. Gli aspiranti sono Mario Torelli, Umberto Odett, Puccio Pucci, Corrado Avanzati, il professor Pietro Nardi, Pasquale Bragoni e Vittorio Compare. Gli aspiranti sono divisi in due gruppi che sono guidati da due audaci fiorentini, Giovanni Urbini e Eugenio Masi. A Prato i livornesi vengono accolti e scortati da un centinaio di ciclisti che li accompagnano fino al velodromo delle Cascine, sede del “Club Sportivo” di Firenze. Rituale pranzo con brindisi, discorsi e grida di “viva Livorno” e “viva Firenze” e poi ritorno in città dove Giovanni Garibaldi dichiara ufficialmente costituita la sezione livornese. (22)

Nel 1904 vengono organizzate altre due marce che infoltiscono la sezione livornese.

Un drappello di audaci livornesi partecipa al Convegno internazionale Audax di Brescia che si tiene il 10 e 11 luglio. I livornesi che si recano nella città lombarda sono Garibaldi, Odett, Bassi, Rimediotti, Tonelli, Avanzati e Zani. Il Convegno raduna circa 2200 ciclisti; *“l’evento cruciale delle manifestazioni fu l’esercitazione tattica che venne realizzata sulle rive del lago di Garda, primo esperimento pratico di difesa della frontiera col mezzo dei ciclisti volontari”* (23).

A Convegno concluso, il 12 luglio, 40 audaci si mettono in marcia con destinazione Parigi, dove arrivano il 17 luglio. Fra di essi il livornese Giovanni Garibaldi.

Come detto l’Audax ha chiari scopi patriottici e nazionalistici: i suoi membri si ritengono una forza quasi paramilitare pronta ad intervenire per difendere la patria e i suoi confini, terrestri e marittimi. *“L’associazionismo sportivo premeva sulle autorità per vedere stabilito il modo di contribuire concretamente alla sicurezza del paese, all’interno del dibattito più generale circa la modernizzazione delle forze armate, degli armamenti, della concezione strategica della guerra; addirittura rivendicando capacità migliori di antivedere esigenze ed evoluzioni che l’esercito mostrava di non saper cogliere in tutta la loro ampiezza e urgenza (...) Coerente con tali convinzioni, il 17 novembre del 1897 il consiglio direttivo del Touring club propose al*

Ministero della guerra, su suggerimento del tenente Camillo Natali (l'anno dopo comandante della prima compagnia regolare di bersaglieri ciclisti), di prevedere il richiamo alle armi dei propri soci con la macchina di loro proprietà.” (24)

Il passaggio successivo fu la costituzione del “Corpo Volontari Ciclisti Automobilisti” – di cui parleremo in seguito - che allo scoppio della prima guerra mondiale verranno richiamati e inseriti nei battaglioni di bersaglieri ciclisti. Per la verità molti di loro verranno poi congedati e rimandati a casa.

A questo proposito c'è da segnalare che in quegli anni Livorno è sede del 2° Reggimento bersaglieri che fin dal 1900 si dota di una compagnia di ciclisti. Fra le varie attività della compagnia ciclisti c'è anche l'organizzazione di gare ciclistiche fra ufficiali e sottufficiali, naturalmente ben distinti gli uni dagli altri, di cui La Gazzetta Livornese fornisce cronaca e risultati. (25) Per la truppa, invece, nessuna gara.

1905: Virtus Juventusque, Unione sportiva, Libertas-Fenzi e Victoria

Lo scioglimento del “Club Ciclistico” e del “Veloce Club” porta ad un vero proliferare di società polisportive che fioriscono per tutto il 1905. In tutte il ciclismo svolge un ruolo centrale.

Ma vediamo nel dettaglio il fiorire di società sportive in città.

Nel gennaio nasce la “Virtus Juventusque” con lo scopo di *“far risorgere ai vecchi e dorati fastigi in ogni ramo di sport il nome della nostra Livorno, così ricca di tradizioni, di energia e di vigore.”* (26). La Società dichiara sezioni di calcio, ciclismo (capo Manlio Montanari e sottocapo F. Carmichael), podismo, scherma, nuoto, alpinismo, law tennis e ginnastica. (27)

Nella dirigenza del nuovo e ambizioso sodalizio si notano in posti di rilievo noti appassionati ciclisti: Umberto Odett, presidente, Giovanni Garibaldi, provveditore, Guido Garibaldi, consigliere.

Le prime iniziative della neonata società sono una partita di “Caccia alla volpe” (un gioco in voga in quegli anni in cui alcuni – i “cani” – dovevano trovare altri – le “volpi” - in un campo di gioco che erano prati e boschi) e una corsa campestre (“Cross country”), sempre nella macchia del “Limone”, fuori il centro abitato.

La “Virtus Juventusque” organizza il primo incontro di calcio ufficiale svolto a Livorno che vede i soci, in elegante completo a strisce verticali bianche e blu, affrontare una squadra di ufficiali della marina mercantile inglese. Si gioca in un campo ricavato da un prato di via Montebello, concesso dal Conte Fabbricotti. La partita – due tempi di 40 minuti – finisce in parità: 1 a 1. (28)

La sezione ciclistica si mette in evidenza in agosto, quando 18 suoi soci partecipano al Convegno ciclistico di Bagni di Casciana, vincendo il premio per la divisa più bella. (29) In ottobre Gaetano Barsotti, socio della “Virtus Juventusque” vince a Vicarello la corsa organizzata dal locale “Club Ciclistico Umberto I°”

Sempre nel 1905 nascono anche l’“Unione Sportiva Livornese” con l’ambizione, probabilmente, di federare le realtà sportive livornesi, e la “Unione Ciclistica Libertas” che è la ricostituita sezione ciclistica della “Sebastiano Fenzi”. La prima avrà vita breve mentre la seconda organizza un convegno ciclistico di cui parleremo in seguito.

Ciclisti sono presenti anche in un’altra associazione, la “Frangar non flectar”. Anche di questa società si sa pochissimo senonché aveva come presidente il capitano Eduardo Migliarra ed era una “scuola di educazione fisica”.

Su La Gazzetta Livornese del 16 settembre si legge: *“Alle giovanili associazioni già sorte in Livorno, per coltivare i generi più eleganti dello sport, si è aggiunto ora il Circolo Sportivo Victoria, che in poco tempo dalla sua fondazione ha già raggiunto un cospicuo numero di adesioni, circa 40.”* Presieduto da Raffaello Mei, studente, il nuovo circolo *“coltiva”* il football, il podismo, il ciclismo, il nuoto, lo yaghting, il cricket, il law tennis e la ginnastica.

Ma non è finita qui. Il 19 febbraio a Milano nasce il “Corpo Nazionale Volontari Ciclisti e Automobilisti” (V.C.A.), filiazione diretta dell’Audax. I promotori milanesi sottolineano che il presidente del V.C.A. *“dovrà essere persona gradita al Ministro della guerra”*. Al costituendo V.C.A. aderiscono immediatamente comitati sorti in 24 città, fra cui Livorno, unica sezione toscana presente fa i promotori. Il 27, 28 e 29 maggio si svolge a Milano il Convegno ciclistico organizzato dal T.C.I. in occasione dei dieci anni dalla sua fondazione, denominato *“Festa turistica della nazione”*. Secondo la rivista del T.C.I., che naturalmente dà grande risalto all’avvenimento, alla sfilata conclusiva partecipano 10mila ciclisti (quasi tutti provenienti dal nord e dal centro Italia) di fronte ad una folla di 300mila persone. (30)

Livorno è rappresentata dalle sezioni del T.C.I. dell'Audax e del V.C.A. I ciclisti che partono da Livorno sono Osvaldo Canessa, presidente dell'Unione Sportiva, Umberto Odett, segretario, e Augusto Benbaron, Guido e Giovanni Garibaldi, Emilio Borgheri, Giacomo Mandolesi e Romeo Zani. La rappresentativa livornese viene premiata con una medaglia d'argento per la distanza percorsa. (31)

Il Convegno ciclistico pro-terremotati della Calabria

La "Libertas" si fa promotrice di un Convegno ciclistico per raccogliere fondi per le vittime del terremoto che aveva colpito la Calabria. (32) Originariamente il Convegno doveva tenersi il 20 settembre, anniversario della presa di Roma e a quel tempo festa nazionale, ma poi viene rinviato al primo ottobre.

Il Convegno, che viene ospitato nello stabilimento delle "Acque della Salute, raccoglie l'adesione di molti illustri cittadini che costituiscono un Comitato d'onore di cui fanno parte, il senatore conte Florestano De Larderel, l'onorevole Salvatore Orlando, il sindaco Malenchini, il prefetto Panizzardì e poi il comandante della piazza militare, quello dell'Accademia navale, conti e commendatori vari. (33) Al Convegno partecipano le tre squadre ciclistiche cittadine – "Libertas" e "Virtus Juventusque", entrambe con 19 soci, e "Victoria" con 14 soci – oltre a ciclisti provenienti da Lari, Pisa, Lucca, Marina di Pisa, Pontedera e Genova. Da Lucca arrivano anche una decina di motociclisti."Dopo il vermouth d'onore i bravi ciclisti del plotone del 2° bersaglieri hanno effettuato brillanti evoluzioni sul campo sportivo dello stabilimento." Nel pomeriggio, prima delle premiazioni, si svolge una partita di calcio fra "Virtus Juventusque" e "Victoria". (34)

Non si può non rilevare come al Convegno non partecipano "T.C.I.", "Audax" e "V.C.A."

NOTE

(1) *Giorgio Candeloro, Storia dell'Italia moderna, VII La crisi di fine secolo e l'età giolittiana, Feltrinelli, 1974.*

(2) *La Gazzetta Livornese, 4 ottobre 1897.*

(3) *La Gazzetta Livornese, 13 luglio 1902.*

(4) *Le Velo, 30 ottobre 1898, e La Gazzetta Livornese, 21 e 23 ottobre 1898.*

(5) *Rivista mensile del Touring club ciclistico d'Italia, gennaio 1900.*

(6) *La Gazzetta Livornese*, 5 giugno 1898.

(7) *La Gazzetta Livornese*, 28 aprile e 10 maggio 1902.

(8) *La Gazzetta Livornese*, 29 giugno 1 luglio 1901.

(9) *La Gazzetta Livornese*, 28 luglio 1902.

(10) *La Gazzetta Livornese*, 22 maggio 1903.

(11) *La Gazzetta Livornese*, 28 giugno 1903.

(12) *La Nazione*, 28 agosto 1903, e *La Stampa sportiva*, 6 settembre 1903.

(13) *La Gazzetta Livornese*, 6 settembre 1903.

(14) *Aleardo Campana sarà uno dei protagonisti della vita politica cittadina sotto il regime fascista. Fra i fondatori del partito nazionalista a livello locale è fra i fautori del progressivo avvicinamento al partito fascista passando attraverso la carica di segretario cittadino del Partito Liberale. Uomo di fiducia dei notabili fascisti dell'epoca, Ciano in primis, viene nominato nel 1930 presidente dell'Istituto Case Popolari. La sua carriera culminerà nel 1937 con la nomina a Podestà, carica mantenuta fino alla caduta di Mussolini. Avvocato, uomo per tutte le stagioni, lo ritroviamo ad esercitare la sua professione nel dopoguerra, vicino agli ambienti cattolici e membro del Comitato che ricostituisce l'Arciconfraternita della Misericordia. Si veda: Matteo Mazzoni, Livorno all'ombra del fascio, Leo S. Olschki Editore, 2009.*

(15) *In realtà il bambino piombinese che compie questa notevole impresa ha 9 anni. Sottotenente di complemento dell'8° reggimento bersaglieri - ciclisti di stanza a Livorno, morirà sul Carso il 13 maggio 1916.*

(16) *Le notizie sul Convegno sono tratte da La Gazzetta Livornese del 22, 23 e 25 agosto 1903 e dalla Rivista mensile del Touring club ciclistico italiano dell'agosto 1903.*

(17) *La Stampa sportiva*, 27 settembre 1903.

(18) *La Gazzetta Livornese*, 29 maggio 1904.

(19) *La Gazzetta Livornese*, 9 e 10 maggio 1904.

(20) *La Gazzetta Livornese*, 6 giugno 1904. Gaetano Barsotti , noto con lo pseudonimo di "Sterna", sarà uno dei protagonisti del ciclismo livornese fino allo scoppio della guerra.

(21) *La Gazzetta Livornese*, 3 ottobre 1904.

(22) *La Gazzetta Livornese*, 16 maggio 1904. Lo stesso giornale aveva pubblicato il 31 agosto 1898 un avviso in cui la Direzione Generale dell'Audax specificava i requisiti per il riconoscimento delle Sezioni locali.

(23) Daniele Bardelli, "Lo sport alla grande guerra", https://www.storiasport.com/file/quaderni-siss-4/QDS4_36-54.pdf

L'Audax "nel 1904 contava 50 sezioni che nel 1908 erano salite a 187 con 5590 iscritti."

(24) *Ibidem*

(25) *La Gazzetta Livornese*, 9 giugno 1900 e 22 maggio 1902.

(26) Mario Di Luca, *Il calcio a Livorno, 1905 – 1922, il pionierismo*, Mariposa, 2000.

(27) *La Gazzetta Livornese*, 18 maggio 1905.

(28) *La Gazzetta Livornese*, 15 giugno 1905.

(29) *La Gazzetta Livornese*, 19 agosto 1905.

(30) *Rivista mensile del Touring Club d'Italia*, maggio 1905.

(31) *La Gazzetta Livornese*, 19 maggio 1905.

(32) Nella notte fra il 7 e l'8 settembre 1905 una forte scossa di terremoto colpì la Calabria tirrenica provocando 557 morti e devastando una vasta area fra Cosenza e Nicotera.

(33) *La Gazzetta Livornese*, 22 settembre 1905.

(34) *La Gazzetta Livornese*, 2 ottobre 1905.

4 (1906 / 1915)

GLI ANNI DEL CICLISMO EROICO

La "democratizzazione" della bicicletta

Gli anni che precedettero la prima guerra mondiale segnano la trasformazione della bicicletta e quindi anche dello sport ciclistico: non più fenomeno di élite riservato ad aristocratici e ricchi borghesi ma mezzo di locomozione sempre più popolare.

Mentre i ricchi abbandonano la bicicletta come “status simbol” rivolgendo il loro interesse all'automobile e, in misura minore, alla motocicletta, i proletari e i piccoli borghesi si impossessano sempre più massicciamente della bicicletta facendone uno strumento di uso quotidiano per andare al lavoro ma anche per raggiungere i centri più grandi per chi sta in campagna.

Le biciclette circolanti in Italia passano dalle 30mila del 1896 alle 143mila del 1901 e al milione e 250mila del 1914 (1).

Parallelamente lo sport ciclistico espande i propri confini, uscendo dai velodromi, che continuano comunque ad essere molto frequentati, e mischiandosi con la popolazione grazie alle corse su strada. Il ciclismo assume sempre di più la fisionomia che lo caratterizza ancor oggi: uno sport che passa accanto alla gente e per vedere il quale non si paga il biglietto!

“Uno dei fattori che favorì questa maggiore democratizzazione della due ruote fu sicuramente la riduzione dei prezzi, accompagnata da un sempre più fiorente mercato di mezzi di seconda mano. Se alla fine dell'Ottocento il prezzo di una bicicletta si aggirava attorno alle 600-700 lire (a fronte di un salario giornaliero di circa 1,69 lire), nel 1905 il prezzo era già sceso attorno alle 200 lire per una bicicletta nuova di buona qualità, ma di fatto era possibile acquistare mezzi di minore qualità o di seconda mano anche a prezzi tra le 40 e le 100 lire. Questo fu a sua volta reso possibile da uno sviluppo dell'industria nazionale della bicicletta e da una maggiore standardizzazione della produzione.” (2)

Per riassumere: in questi anni la bicicletta non è ancora accessibile a tutti ma progressivamente diventa un mezzo di trasporto e di svago che strati sempre maggiori di lavoratori possono permettersi.

Livorno - che in quei primi anni del secolo era la 12^a città italiana per grandezza - non fa eccezione. Aumentano le biciclette circolanti ma anche i negozi di vendita, riparazione e noleggio a cui fanno riferimento anche gli appassionati di cicloturismo, sempre numerosi, e coloro che si avvicinano al ciclismo agonistico. Si moltiplicano le società, spesso dalla vita piuttosto breve, si sviluppano le corse su strada anche perché di velodromi a Livorno

non ce ne sono, si continuano a organizzare i raduni anche se in forma ridotta rispetto a quelli dei primi anni del secolo.

Si segnala anche la seconda vittima a causa di una caduta di bicicletta: è un giovane impiegato della Vetreria che il 16 agosto 1910 precipita in un burrone al ritorno da una gita a Castiglioncello.

Le Società ciclistiche

Il panorama del movimento ciclistico livornese è sempre stato molto variegato e vivace ma in questi anni diventa spesso caotico: molte le società che nascono – a parte la sezione del Touring Club Italiano (TCI) e dei volontari ciclisti e automobilisti, ne abbiamo contate ben 25 fra il 1906 e il 1915 – ma quasi tutte hanno vita breve. Alcune sono le sezioni ciclistiche di società polisportive (esempio Virtus Juventusqua, Società Per gli Esercizi Sportivi nota come S.P.E.S., Flangar non flectar, la Libertas Fenzi), ma la maggior parte svolgono attività specificatamente ciclistica e, con il passare degli anni, sempre più agonistica.

La nostra ricostruzione si basa quasi esclusivamente su fonti giornalistiche livornesi e regionali (Gazzetta Livornese, Il Telegrafo, Il Ponte di Pisa e La Nazione di Firenze) ma qualcosa abbiamo trovato anche su La Stampa e sul suo settimanale sportivo, La Stampa Sportiva.

Non ci è stato invece possibile consultare La Gazzetta dello Sport che, incredibilmente, non è digitalizzata.

La nostra ricerca sconta anche l'impossibilità di consultare la rivista (settimanale o mensile, non sappiamo) La Toscana Sportiva, che in quegli anni si pubblicava a Livorno ed era diretta da Raffaello Mei, una figura di agonista e dirigente sportivo che abbiamo già incontrato nel nostro lavoro e che ricoprirà un ruolo importante nella vita sportiva cittadina anche nel primo dopoguerra (3).

La sezione livornese del **Touring Club Italiano** rimane attiva nel promuovere attività cicloturistiche anche se con gli anni si riduce in modo significativo. Il TCI è una associazione animata da aristocratici e borghesi che ormai considerano la bicicletta un mezzo superato: la modernità è nei motori, quindi soprattutto nell'auto.

Comunque anche se i vertici del TCI, espressione della classe dirigente del paese, snobbano la bicicletta, all'interno dell'organizzazione non manca il

dibattito che in alcune occasioni è estremamente interessante e prefigura quello che sarà il ciclismo del futuro.

In questo senso una pietra miliare è costituita dall'articolo pubblicato dalla rivista del TCI nell'aprile 1914 in cui si affronta il problema se la bicicletta, anzi il velocipede come alcuni continuano a chiamarlo, sia morta: *“Fra il pullulare delle mille forme e delle mille applicazioni nelle quali il motore invade e accelera la vita moderna non sembra che il velocipede stia per essere dimenticato, non sembra che l'onda delle invenzioni nuove, ardite, strane, perigliose, sommerga a poco a poco la piccola macchina semplice e silenziosa?”*. L'autore dell'articolo, Gian Giacomo Roseo, si dispiace di quanto sta accadendo ma soprattutto comprende che la bicicletta, in quanto sport, ha un avvenire davanti perché *“le nuove generazioni sono, sportivamente, più numerose e attive delle passate (...) Se parte della gioventù moderna si orienta verso nuove ingegnosità meccaniche la grande massa da e darà sempre lieta vita agli sports semplici e poco costosi: al podismo, al football, alla bicicletta soprattutto. Perché questa è il mezzo ideale ed economico per girare, per vagabondare, per correre, per sfogare la chiusa energia, per abbandonarsi alla dolce e modesta poesia di raggiungere una vetta dalla quale godere la vista del piano ...”*. L'articolo – scritto da chi appartiene ad una classe sociale che non ha mai avuto bisogno della bicicletta come strumento di trasporto per vivere - delinea una situazione che diverrà realtà di massa con il boom economico degli anni '60, portando argomenti estremamente attuali a favore della bicicletta. Gian Giacomo Roseo è talmente visionario da prevedere la realizzazione di *“un velocipede alle cui ruote verrà applicato un lillipuziano accumulatore e relativo motore”*. Insomma nel 1914 già si pensava alla bicicletta a pedalata assistita e al motore elettrico! (4)

Parallelamente alla sezione locale del TCI, che nel 1909 conferma Ugo Bertelli Capo Console, svolge la sua attività la sezione livornese dei **Volontari ciclisti** che nel 1910 con i suoi 61 soci è la settima in Italia per consistenza (5). Nel giugno 1911 i Volontari ciclisti e automobilisti di Livorno vincono il primo premio al “Raid ciclistico su Roma”, prevalendo su altre 29 sezioni (6).

Se i Volontari ciclisti e automobilisti sono “nazionalisti e patriottici” i **Ciclisti rossi** sono “internazionalisti e antimilitaristi”. I partiti popolari sono tradizionalmente contrari all'attività sportiva che vedono come una pratica borghese che distoglie il proletariato dall'attività politica tesa alla sua emancipazione. Lo sviluppo dello sport come fenomeno di massa fa in parte recedere i partiti “sovversivi” da posizioni così radicali e fin dai primi anni del

'900 si costituiscono gruppi organizzati di ciclisti rossi che approfittano di gite sociali per fare propaganda socialista. Nell'agosto 1912, a margine del Congresso della Federazione giovanile socialista di Bologna, si costituisce a Imola la Federazione dei Ciclisti rossi. Nel giro di pochi mesi squadre di Ciclisti rossi si formano soprattutto nel centro e nord Italia - Emilia, Romagna, Lombardia, Piemonte, Liguria, Marche, Umbria e Toscana - ma si ha notizia di squadre di ciclisti socialisti attivi pure in Puglia e nel Veneto. Anche a Livorno esiste il **Fascio dei ciclisti rossi** come lo definisce una nota della Prefettura di Livorno del gennaio 1915 relativa al socialista Giuseppe Barontini e ritrovata recentemente dallo storico Marco Rossi. Allo stato attuale delle ricerche di questo gruppo si sa poco se non che opererà anche nel primo dopoguerra.

Molto attiva nel campo del ciclismo soprattutto non agonistico è la sezione ciclistica della **Virtus Juventusque** attiva almeno fino al 1911. La Virtus partecipa fra il 1906 e il 1908 a diversi raduni in Toscana vincendo anche primi premi per numero di partecipanti, eleganza della tenuta, ecc.

Ai raduni ciclistici partecipa anche la **Libertas**, sezione ciclistica della Società ginnastica "Sebastiano Fenzi". La Libertas ha anche una fanfara ciclistica, caratteristica di poche società, ed è attiva almeno fino al 1908.

Nell'agosto 1906 la Virtus Juventusque e la Libertas Fenzi organizzano un raduno ciclomotoristico nell'ambito dei festeggiamenti per il terzo centenario della proclamazione di Livorno città. Al "Convegno turistico" partecipano circa 500 ciclisti provenienti da molte località toscane che rimangono a Livorno il 25 e 26 agosto. Il programma prevede la rituale visita al porto e allo stabilimento delle Acque della salute, ricevimenti con discorsi delle autorità cittadine (ma il sindaco Malenchini non partecipa perchè "impegnato in altra manifestazione") e sfilata per le vie cittadine e sul lungomare. (7)

Nel 1915 la sezione calcio della Virtus Juventusque si fonde con un'altra polisportiva, la **SPES (Società Per gli Esercizi Sportivi**, nata del 1906), dando vita all'Unione Sportiva Livorno che nel dopoguerra sarà una polisportiva con agguerrito sezione ciclistica.

Anche la **SPES** ha una attiva sezione ciclistica che partecipa ai raduni ma anche alle corse su strada che si organizzano in città e in regione. Nella SPES corrono Corsi, Cecchini e Saltarelli. Nell'agosto 1908 la SPES organizza un raduno ciclistico cittadino a cui partecipano **Il Fanale**, Libertas, TCI, **Unione velocipedistica livornese** e la Virtus Juventusque. Il convegno però non ha un grande successo di partecipazione. (8)

Fra il 1908 e il 1909 attiva risulta anche la società **Il Fanale** che partecipa sia ai raduni che alle gare.

Nel 1908 si fa notare il **Circolo Ciclistico Pedale Livornese**, presieduto da Silvio Gelli, che nel maggio organizza la corsa Livorno – Firenze – Livorno di cui però non si conosce il risultato.

Sempre nell'agosto 1908 si ha notizia della costituzione di una nuova società ciclistica, la **Veloce club livornese Audace**, con presidente Novelli e segretario Casini. (9)

Il segno tangibile di quanto sia diventato "popolare" il ciclismo ce lo dà la costituzione nel luglio 1909 di una società nel popoloso quartiere di Barriera Garibaldi dove "30 baldi popolani" costituiscono il **Club Ciclistico Livornese** con presidente Gino Lemmi. (10) Pochi giorni dopo "per iniziativa di alcuni giovani" nasce la **Forza e Coraggio**, destinata ad essere una delle maggiori società nel panorama cittadino anteguerra. (11)

Intanto si mette in evidenza la **Società Sportiva Victorius**. Non sappiamo con esattezza la data di nascita di questo gruppo che comunque nel 1906 aveva già una sezione calcistica. (12) La Victorius, oltre ad un buon numero di corridori (nelle sue file ritroveremo Pratesi e Spinelli), organizza per tre anni la Livorno – Volterra – Livorno, una delle gare dilettantistiche più prestigiose che si corrono in Toscana nell'anteguerra.

Molto importante anche la **Vigor** per la quale corre, fra gli altri, il bersagliere di stanza a Livorno Attilio Zavatti, professionista forlivese.

Nel maggio 1912 Victorius e Vigor si fondono dando vita alla **Unione Ardita Juventus** con presidente Ruffo Landozzi e vice presidente Armando Fenili. (13) La fusione non riesce bene e nel 1914 la Victorius riprende l'attività.

Sull'esempio di altre città nel 1909 nasce il **Club Sportivo Postelegrafico** con presidente Nello Del Guerra. I suoi soci sono fra i più assidui partecipanti alle corse cittadine. Ovviamente i fattorini delle poste utilizzavano la bicicletta per recapitare i telegrammi ed erano quindi piuttosto allenati!

Nel 1909 appare negli ordini di arrivo delle corse ciclistiche cittadine la **Società Il Fuoco** mentre nel luglio 1910 nasce la società **Debolezza e Paura**, poco larvata presa di giro della Forza e Coraggio. Siamo a Livorno e l'ironia è di casa! La Debolezza e Paura ha sede in una palazzina di via Palestro e non è un bluff visto che dichiara 50 soci. (14)

Nel 1911 nasce in via Buontalenti il **Club Ciclistico Livornese** che si pone l'ambizioso obiettivo di organizzare il primo campionato toscano per professionisti. (15) Nell'aprile 1912 appare un'altra società, lo **Sport Club Itala**, che organizza la Livorno -Vicarello – Pisa – Livorno. (16) Sempre nel 1912 nell'ordine d'arrivo della Livorno – Viareggio – Livorno appare un corridore della **Fortezza Vecchia**. (17)

Nel 1913 la fin'ora sconosciuta **Società Sportiva Aurora** vince la classifica delle società nella Livorno – Tombolo – Livorno organizzata dalla Ardita Juventus. (18) Ad agosto la **Società Toscana** organizza la Coppa Livorno. (19)

A settembre, la Gazzetta livornese dà la notizia della costituzione del **Club Sportivo Vittoria** con presidente Renato Santucci e vice presidente Renato Bracaloni. (20)

Un'ultima nota merita il sobborgo di Antignano dove vengono organizzate regolarmente corse ciclistiche da comitati locali. Ad Antignano risiede Ottavio Pratesi e nel 1909 viene assegnata, in occasione della Antignano – Cecina – Antignano, la fascia di campione del paese al primo degli antignanesi arrivati. (21) Nel 1911 la **Società Sportiva Ausonia** organizza in paese una gara di velocità. (22)

La Livorno – Volterra - Livorno

La più importante corsa organizzata a Livorno in questi anni è la **Livorno – Volterra - Livorno** che si corre dal 1910 al 1912. Organizzata dalla Victorius e patrocinata dai due quotidiani cittadini, Il Telegrafo e La Gazzetta livornese, gode, diremmo oggi, di grande copertura mediatica. Il percorso – Livorno-Antignano, Castiglioncello, Vada, Cecina, Saline, Volterra e ritorno passando dalla Bacchettona prima di tornare a Saline - è lungo circa 135 chilometri ed è piuttosto impegnativo.

La prima edizione si corre il **24 aprile 1910** con 57 iscritti e 54 partenti fra cui i migliori dilettanti toscani. Ventuno le società rappresentate fra le quali quattro livornesi: Veloce Club, Forza e Coraggio, Il Fuoco e Victorius.

Per la prima volta i quotidiani livornesi forniscono la cronaca della corsa e non solo l'ordine di arrivo.

Vince Pratesi della Victorius che precede di un minuto Marzocchini del Club Ciclistico Ardire di Firenze e di quattro minuti Giuliattini dell'Unione Sportiva

Arezzo. Dopo otto minuti arriva Meini dell'Unione sportiva Versiliese di Pietrasanta. Costantini arriva settimo e Gazzanelli nono (entrambi sono della Victorious). Gli altri livornesi che giungono in tempo massimo sono Porazzini (Veloce Club), Parlanti (Victorious), Arrigoni (Forza e Coraggio), Baldaccini (Forza e Coraggio), Bartoli (Il Fuoco), Spagnoli (Victorious) e Natini (Forza e Coraggio). (23)

La seconda edizione si corre il **30 aprile 1911**. Fra gli 82 iscritti (70 i partiti) ci sono alcuni dei dilettanti più forti del momento, corridori che passeranno professionisti e faranno la storia del ciclismo: i bolognesi Calzolari (vincitore del Giro d'Italia 1914) e Zini, il torinese Torricelli (vincitore del Giro di Lombardia del 1916 e sei volte campione italiano di mezzofondo su pista), il ponsacchino Gousuè Lombardi, il piombinese Sonetti e lo spezzino Cortesia. Fra i livornesi si segnala la presenza di Rinaldo Spinelli della Victorious, di Sterna (nome di battaglia di Gaetano Barsotti) del Veloce Club e di Renato Corsi della Vigor. Oltre alla Victorious, al Veloce Club e alla Vigor le altre società livornesi sono: SPES, Virtus Juventusque e Forza e Coraggio.

Vince Zini che batte in volata Torricelli, Pallini di Cecina, Cortesia e Corti di Campi Bisenzio. Il primo dei livornesi è Egisto Bianchi della Vigor, settimo. Altri livornesi ben piazzati sono Cholet (Vigor), nono, e Sterna, decimo. Corsi è 22° mentre Spinelli, protagonista nella prima parte della corsa, è fra i ritirati.

Non mancano i *"malvagi"*, come li definisce la Gazzetta livornese che sulla salita fra Saline e Volterra seminano la strada di chiodi. (24)

La terza e ultima edizione che si doveva volgere in primavera viene rinviata per difficoltà organizzative legate alla crisi del ciclismo in Toscana: *"Purtroppo il ciclismo nella regione nostra sta attraversando un doloroso periodo di crisi – scrive Il Telegrafo del 28 maggio 1912 – Abbiamo la riprova infallibile di questa crisi inaspettata nell'ultima corsa della Coppa Bastogi, la grande gara per corridori professionisti che l'Unione Velocipedistica Italiana non disdegnò classificare fra le grandi classiche e che purtroppo quest'anno non riuscì a raccogliere che tre soli e unici concorrenti."* (25)

La corsa, organizzata dalla neonata Ardita Juventus, si svolge il **29 settembre 1912** con appena 17 iscritti. Per la verità i partenti sono 18 perchè si aggrega anche Renato Corsi la cui iscrizione non era stata accettata perché squalificato dall'UVI. Oltre alla Ardita Juventus alla corsa partecipa solo un'altra società livornese la Virtus (Juventusque?). Fra gli iscritti anche il

bergamasco Danti. *“La gente, numerosa, affolla i lati della strada e lancia le sue grida di simpatia e di saluto”.* (26)

Vince per distacco il livornese Ilio Cecchini che copre i 135 chilometri del percorso in 4 ore e 53 minuti ad una media oraria di 27,8 chilometri. Cecchini precede di tre minuti il cecinese Ferri e di dodici minuti il fiorentino Montagnani. Baroncelli della Virtus è quinto mentre Gazzanelli e Benetti della Ardita Juventus sono ottavo e decimo sugli undici classificati in tempo massimo. (27)

La Livorno – Volterra – Livorno verrà ripresa nel dopoguerra.

Le altre corse

Soprattutto a partire dal 1909 e fino al 1914 a Livorno vengono organizzate numerose corse ciclistiche che si svolgono generalmente lungo tre direttrici: Livorno-Cecina, Livorno-Collesalvetti-Pisa-Firenze e Livorno-Viareggio. Quasi ignorate invece le località collinari che circondano la città, probabilmente per le pessime condizioni delle strade.

A Livorno queste corse non sono quasi mai indicate con un nome (esempio: Coppa Bastogi a Firenze o Giro delle Due Province a Cecina) ma con il loro percorso.

Riassumiamo nella sottostante tabella le corse censite sulla stampa livornese con il risultato, se pubblicato.

Data	Nome	Vincitore	Secondo	Terzo	organizzatore
28/05/1906	Livorno - Vicarello - Livorno	Alderighi	Botti	Gasperini	Unione Corridori Livornesi
6/5/1908	Livorno – Firenze - Livorno	-----			Pedale Livornese
23/9/1908	Staffetta ciclo podistica	-----			SPES presso Acque della Salute
30/8/1909	Livorno – Pisa - Livorno	Costantini (Victorius)	Santoni (Pisa)	Gnesi (San Giuliano)	Forza e Coraggio
9/9/1909	Antignano - Cecina - Antignano	Galli (Cecina)	Niccolai	Berni (Antignano)	Circolo ricreativo Antignano
11/7/1910	Livorno	Sterna	Marchi (Club)	Tramonti	Forza e Coraggio

	Collesalvetti Livorno	- (Gaetano Barsotti, Veloce Club)	postelegrafico)		
7/8/1910	Livorno-Empoli-Livorno	Croce (Atene Milano)	Miragoli (Pro Golrla Milano)	Bianchi (Debolezza e Paura)	Veloce Club Livornese
22/9/1910	Gara sociale	Cardini	Paoletti	Tofanari	SPES
24/9/1910	Antignano Cecina Antignano	- Carmignani - Ponte alla Motta (Bologna)	Bianchi	Tramonti	
10/10/1910	Livorno – Torre del Lago Livorno	Cecchini (Veloce Club)	Paoletti (SPES)	Taddei	
5/11/1910	Livorno Viareggio Livorno	- Spinelli (Victorius)	Cortesia (Ausonia La Spezia)	Tramonti (Veloce Club)	Club Ciclistico Postelegrafico
13/11/1910	Livorno Collesalvetti Livorno	- Bianchi (Forza e Coraggio)	Marchi (Club Postelegrafico)	Cecchini (Victorius)	
24/4/1911	Gara Sociale Livorno – Pisa Livorno	- Verugi	Marchesini	Taddei	Forza e Coraggio
0/6/1911	Firenze – Livorno Coppa Peugeot	Spinelli (Victorius)	Moschini (Firenze)	Bartoli (Firenze)	Peugeot Italia
20/6/1911	Gara Sociale Livorno – Cecina - Livorno	Mibelli	Baroncelli	Butazzi	Virtus Juventusque
26/6/1911	Gara Sociale Livorno – Lucca - Livorno	Corridi	Bigeschi	Paoletti	SPES
18/7/1911	Livorno – Torre del Lago Livorno	Masoni (Pisa)	Farina (Pisa)	Frangioni (Vicarello)	
21/9/1911	Antignano Cecina Antignano	- Corsi	Simeoni	Bianchi	
20/3/1912	Livorno Collesalvetti Pisa – Lucca	- -----			Officina ciclistica Franciasoli via Garibaldi

	Pisa - Livorno				
3/4/1912	Livorno Fornacette Livorno	-----			Emporio Amleto Braccini
15/4/1912	Livorno Vicarello – Pisa Livorno	Corsi (Vigor)	Pallini (Aulo) Juventus Cecina)	Ghelardoni (Veloce Club)	Società Ciclistica Itala
26/4/1912	Livorno Colognole Livorno	-----			Comitato Colline e via Mentana
11/6/1912	Livorno – San Piero a Grado Livorno	Gabrielli (Vicarello Itala)	Orsi (Itala)	Damiani (SC Livorno)	Società Ciclistica Itala
24/7/1912	Gara Sociale	Mibelli			SPES
11/9/1912	Livorno – San Piero a Grado Livorno	Alaba	Benetti	Dari (Vis Agilitasque)	Audace Club
24/9/1912	San Piero – Pisa - Tombolo	Pierini	Corsini	Orsini	
24/11/1912	Livorno Viareggio Livorno	Corsi (Ardita Juventus)	Virgili (Vicarello)	Orlandi Antignano	
12/11/1912	Livorno Castiglioncello Livorno	Andrei (Audace Club)	Rigoli (Ardenza)	Passigli	
26/11/1912	Livorno Quercianella Livorno	Colombai	Neri	Andrei (Audace Club)	
30/11/1912	Livorno Collesalvetti Livorno	-----			
3/12/1912	Livorno Tombolo Livorno	Saltarelli	Benetti	Dari	
8/12/1912	Livorno Guasticce Livorno	-----			
8/4/1913	Livorno – Pisa Livorno	Allegrini	Benetti	Poggiali	

19/5/1913	Livorno Tombolo Livorno	- Benetti -	Lupi	Damiani	Ardita Juventus
4/8/1913	Coppa Livorno	Gabrielli (Vicarello)	Ghelardoni (SS Toscana)	Graziani	SS Toscana
4/5/1914	Coppa 1° maggio	Dari (Victorius)	Puccioni (Victorius)	Bazzi	
26/5/1914	Livorno Collesalveti Nugola - Livorno	- Dari (Victorius) -	Benetti (Toscana Football Club)	Campigli (Orentano)	Livorno Football Club
22/6/1914	Vicarello Livorno Vicarello	- Bernardoni - (Livorno)	Danti (Livorno)	Falchini (Parrana)	
13/7/1914	Giro delle Due Province	Bianchi (SS Gerbi)	Terreni	Rossi (Victorius)	Victorius
8/8/1914	Campionato livornese under 17	-----			US Livornese

I corridori: Pratesi, Spinelli, Sterna, Corsi, Cecchini, Saltarelli, Bianchi, Dari, Benezzi e Zavatti

Considerato che Rodolfo Muller corse soprattutto in Francia (con qualche "puntata" nella "sua" Livorno), **Ottavio Pratesi** è il primo vero campione ciclista livornese. Ottavio nasce il 1 gennaio 1889 a Castelnuovo della Misericordia, frazione del comune di Rosignano Marittimo, e si trasferisce all'età di 18 anni ad Antignano dove lavora come carpentiere ai cantieri della nuova linea ferroviaria Livorno - Vada. Nel 1906 scopre la passione per il ciclismo e vince prima la Caletta - Cecina e poi una corsa per dilettanti a Vada. Pratesi si rivela uno dei dilettanti toscani più forti nel 1909 quando, tesserato con la "Victorius" di Livorno, vince a Firenze la Coppa Toscana. Nel 1910 vince la Livorno - Volterra - Livorno, la Corsa delle due provincie a Cecina, il Giro della Maremma a Piombino, la Coppa Leoncini a Pontedera, la Coppa Etruria a Pistoia e la corsa organizzata dalla Libertas a Sesto Fiorentino. Sempre nel 1910 si toglie anche la soddisfazione di vincere, sia pure in modo un po' fortunoso, l'ultima frazione della corsa a tappe "Al mare, ai monti, ai laghi", organizzata dal quotidiano "Il Secolo". La corsa era divisa in due gare distinte, una per professionisti e una per dilettanti. Nella classifica generale finale dei dilettanti si piazza ottavo.

Passato professionista nel 1911 è assieme al fiorentino Fiaschi il corridore toscano più forte negli anni precedenti la prima guerra mondiale. Una delle sue caratteristiche è che nella sua lunga carriera da professionista, terminata nel 1925 ma rallentata dalla guerra 1915 – 1918, gareggia sempre come "indipendente", cioè senza un contratto con le grandi case ciclistiche.

Pratesi è un corridore di rara resistenza che si mette in luce nelle corse a tappe: partecipa a sei edizioni del Giro fra il 1911 e il 1925 classificandosi settimo nel 1914 e nono nel 1924 e concludendole tutte tranne quella del 1913 quando viene escluso dopo la terza tappa per un contenzioso con l'Unione Velocipedistica Francese, seguito al brutto episodio di cui era stato vittima al Tour de France 1912. (28)

Pratesi partecipa anche a cinque edizioni del Tour de France vincendo la classifica dei "touristes – routier" (isolati) nel 1924 e il 1925.

Nel dopoguerra vince per due volte consecutive la Corsa dei Tre mari, gara a tappe che si correva nell'Italia meridionale, in entrambe le edizioni vince quattro tappe.

Ottavio Pratesi si ritira nel 1925 e muore nel 1977. (29)

Anche **Rinaldo Spinelli** non è nativo di Livorno perché nasce il 16 maggio 1893 a Lari. Almeno questa data è riportata sui siti specializzati che si trovano in rete. Trasferitosi a Livorno inizia a gareggiare prima per la "Forza e Coraggio" e poi per la "Victorius". La sua prima vittoria è la "Livorno – Viareggio - Livorno" (maggio 1910). Vince anche la Firenze - Livorno (ottobre 1911) valida come eliminatória toscana del trofeo Peugeot. Nel luglio del 1911 partecipa alla finale del Trofeo, la Parigi – Torino, corsa a tappe riservata ai dilettanti che viene vinta dal belga Thys, futuro vincitore di tre Tour de France. Spinelli è ottavo, terzo degli italiani (30)

Definito dai giornali livornesi come “allievo di Pratesi” passa al professionismo con il Giro di Lombardia 1911, prendendo parte in seguito a molte delle principali corse del panorama ciclistico italiano dove ottiene alcuni buoni risultati soprattutto nel 1914 dove si piazza quinto al campionato italiano in prova unica vinto da Girardengo, 15esimo alla Sanremo, quinto al Giro di Romagna e decimo al Giro del Piemonte. Sempre nel 1914 partecipa assieme a Pratesi al Tour che conclude con un onorevole 44esimo posto.

La guerra interrompe la sua carriera ciclistica nel momento forse migliore.

Torna a gareggiare nel 1919 quando ottiene l'unica vittoria da professionista vincendo la settima tappa del Giro dei Tre Mari e classificandosi terzo nella generale finale.

Nel 1920 conclude al 21esimo posto l'unico dei sette Giri disputati in cui non si ritira.

Nel 1923 partecipa al suo ultimo Giro d'Italia ma si deve ritirare per un grave problema di salute che affliggeva il figlioletto e nel 1924 si trasferisce in Francia dove si ha notizia di sue partecipazioni a corse, soprattutto nella regione di Marsiglia. In aprile partecipa alla Bordeaux - Marsiglia, corsa a tappe di tre giorni, classificandosi ottavo a pari merito nella prima tappa. Nel 1925 troviamo Rinaldo Spinelli 23° nella generale finale del Tour de Sud-Est, breve gara a tappe francese che si corre con arrivo e partenza a Marsiglia. Le ultime notizie della sua carriera ciclistica le troviamo nel 1927 quando il suo nome appare tra i piazzati nella settima e ottava tappa della quarta edizione del Tour de Sud-Est.

Di questo valido corridore si perdono poi le tracce e non se ne conosce neppure la data della morte. (31)

Un altro corridore molto conosciuto in città è **Gaetano Barsotti**, noto con lo pseudonimo di **Sterna**. Facchino dal carattere notoriamente sanguigno, Sterna debutta fra i professionisti nel maggio 1912 quando arriva terzo su 24 concorrenti in una “sei ore” che si svolge al velodromo fiorentino delle Cascine. Anche di Sterna non si hanno altre notizie se non che nel dopoguerra frequenta gli ambienti delle gare motociclistiche.

Se di Pratesi e Spinelli si sa poco, di **Renato Corsi** non si sa assolutamente niente a parte la serie impressionante di vittorie che ottenne fra il 1912 e il 1913. Corsi è stata una meteora che per motivi sconosciuti non si è affacciata al ciclismo professionistico.

Un Corsi – ma non sappiamo se fosse Renato – appare per la prima volta in un ordine d'arrivo il 9 settembre 1909: quarto alla Antignano – Cecina – Antignano vinta dal cecinese Galli.

La prima vittoria di Renato Corsi, tesserato con la Vigor, è la Livorno – Vicarello – Pisa – Livorno del 15 aprile 1912. Ad ottobre Corsi vince una corsa a Lorenzana, precedendo Lombardi (probabilmente il ponsacchino e futuro professionista Giosuè). Il 4 novembre vince anche la Livorno – Viareggio – Livorno davanti al vicarellese e futuro professionista Ugo Virgili. Il 1913 è l'anno della definitiva consacrazione di Corsi – che adesso corre per la SPES - come uno dei più forti dilettanti della Toscana. Il 2 giugno è secondo dietro l'aretino Bellucci alla Coppa Luzzato a Montevarchi. L'11 giugno è terzo al Giro del Casentino. Il 16 giugno vince a Cecina il Giro delle Due Province davanti ai livornesi Saltarelli e Cecchini. Il 24 giugno vince la Coppa Provincia di Grosseto, davanti a Ferri di Cecina e Giuliani di Roma. Il 30 giugno vince il Giro della Provincia di Massa davanti al concittadino Cecchini. Il 28 luglio vince a Pra Ligure il Gran Premio Reale. Il 16 agosto è secondo alla Coppa Ginori di Volterra, battuto dal bolognese Nerino Savini, professionista dal '14 al '22. Il 25 agosto ottiene a Empoli la vittoria più prestigiosa: il Campionato toscano dilettanti. Corsi precede il campioncino locale Baronti, il ponsacchino Gabbrielli e il livornese Cecchini. Il 2 settembre Corsi vince a Castelnuovo val di Cecina la Coppa Industrie Boracifere precedendo Ferri di Cecina e il popolarissimo e futuro professionista Nello Ciaccheri di Firenze. L'8 settembre Corsi vince la Coppa Martini a Monsummano. Dopo questa prestigiosa serie di

successi Renato Corsi scompare dalle cronache ciclistiche cittadine e “riappare” nel più volte citato libro di Capanni e Cervellati che riportano la vittoria di Renato Corsi, tesserato per la Itala di Firenze, nella Coppa d’Oro – Coppa Peruzzi, corsa il 19 luglio a Firenze. Corsi vince la gara riservata alla categoria degli “aspiranti professionisti” varata dal Congresso dell’U.V.I. del gennaio 1914.

Di Renato Corsi non sappiamo altro.

Ottimi corridori furono anche **Ilio Cecchini** e **Giuseppe Saltarelli**. Di Cecchini segnaliamo, oltre alla citata Livorno – Volterra – Livorno del 1912, il secondo posto al campionato toscano dilettanti 1914, svoltosi a Ponsacco e vinto dal cascinese Vitaliano Lugli. Saltarelli, da parte sua, vince il 4 maggio 1914 con i colori della S.C. Itala di Firenze la Coppa Provincia di Grosseto. Saltarelli sarà uno dei protagonisti della ripresa ciclistica del dopoguerra ma anche Cecchini continuerà a gareggiare e passerà professionista, probabilmente come “indipendente”, nei primi anni ‘20.

Altri corridori livornesi che si mettono in evidenza in questi anni sono **Egisto Bianchi**, **Elio Dari** e **Renato Benetti** che vive il suo periodo migliore nel 1916 quando a luglio arriva terzo al campionato provinciale fiorentino e a ferragosto è secondo nella Firenze – Bagni di Porretta. Entrambe le corse vengono vinte dal fiorentino Billi che nel dopoguerra correrà per la Unione Sportiva Livorno. (32)

Infine segnaliamo **Attilio Zavatti**, professionista forlivese e bersagliere di stanza a Livorno. Nel 1911 Zavatti, socio della Vigor, è il primo a correre il Giro d’Italia su bicicletta Legnano. Prima di partecipare al Giro, Zavatti il 12 aprile 1911 batte il record della salita di Montenero da Piazza delle Carrozze alla Piazza del Santuario. Zavatti ci impiega 4 minuti, 3 secondi e 4/5. Il record precedente era del ligure Vergassola che aveva scalato la salita in 5 minuti e 27 secondi. (33)

Concludiamo questa storia del ciclismo livornese – storia che speriamo di poter integrare in un prossimo futuro – con una informazione poco conosciuta: Il Telegrafo del 15 giugno 1915 pubblica un trafiletto in cui riferisce il contenuto di una telefonata da Milano: *“La Gazzetta dello Sport nel numero odierno pubblica i capisaldi del programma e del regolamento del VII° Giro d’Italia che verrà corso nel prossimo anno. Nell’itinerario modificato della corsa è compresa la vostra città”*. La notizia è purtroppo molto ottimistica. Il Giro che

aveva saltato l'edizione 1915 (l'Italia era entrata in guerra il 24 maggio) riprenderà nel 1919, dopo la carneficina bellica, e solo nel 1921 ci sarà il primo arrivo di tappa a Livorno.

NOTE

(1) Eleonora Belloni, *Bicicletta e storia d'Italia (1870-1945). La modernizzazione su due ruote*, NOVECENTO.ORG, 2021

(2) Eleonora Belloni, *Ibidem*. Sull'argomento si veda anche il più recente "Quanto ci costavano?" in "Biciclette d'epoca", maggio – giugno 2024.

(3) Ci risulta che nel 1914 Raffaello Mei sia anche il fondatore, o fra i fondatori, della società Toscana Football Club, attiva nel calcio ma anche nel ciclismo. Dopo la guerra Mei sarà fra i promotori della Coppa Montenero di automobilismo.

(4) Gian Giacomo Roseo, "Scompare il velocipede?", *Rivista del Touring Club Italiano*, n. 4, aprile 1914. Roseo è una figura eclettica di agonista, di dirigente sportivo e imprenditore. Si veda: https://it.wikipedia.org/wiki/Giacomo_Roseo

(5) *La Stampa Sportiva* del 30 ottobre 1910. La prima sezione per numero era quella fiorentina con ben 278 soci, seguita da Roma con 251 e Bari con 232.

(6) *La Gazzetta livornese*, 25 giugno 1911.

(7) *La Gazzetta livornese*, 26 e 27 agosto 1906, *La Stampa sportiva*, 9 settembre 1906.

(8) *La Gazzetta livornese*, 2 agosto 1908.

(9) *La Gazzetta livornese*, 30 agosto 1908.

(10) *La Gazzetta livornese*, 9 luglio 1909.

(11) *La Gazzetta livornese*, 11 agosto 1909. Nel 1911 presidente della Forza e Coraggio viene eletto Ezio Pampaloni, con Umberto Boni segretario.

(12) Mario Di Luca, *Il Calcio a Livorno, 1905 – 1922, il pionierismo*, Mariposa Editrice, 2000.

(13) *La Gazzetta livornese*, 18 maggio 1912.

(14) *La Gazzetta livornese*, 20 luglio 1910.

(15) *La Gazzetta livornese*, 20 ottobre 1911.

(16) *La Gazzetta livornese*, 12 aprile 1912.

(17) *La Gazzetta livornese*, 4 novembre 1912.

(18) *La Gazzetta livornese*, 19 maggio 1913.

(19) *La Gazzetta livornese*, 4 agosto 1913. Probabilmente si tratta della *Toscana Football*, società animata da Raffaello Mei, attiva nel calcio nel biennio immediatamente precedente alla guerra.

(20) *La Gazzetta livornese*, 4 settembre 1913. Non sappiamo se questa non sia altro che la ricostituita *Victorius*.

(21) *La Gazzetta livornese*, 6 settembre 1909.

(22) *La Gazzetta livornese*, 2 agosto 1911.

(23) *La Gazzetta livornese*, 24 aprile 1910.

(24) *La Gazzetta livornese*, 1 maggio 1911.

(25) *La Coppa Bastogi "E' una corsa di "prima categoria" e quindi aperta anche ai maggiori professionisti, ma, nonostante ciò, sono solo tre i partenti. La partenza viene data da Porta San Frediano e la gara si snoda per le strade toscane con la delusione della gente nel vedere lo sparutissimo gruppetto procedere a passo turistico. Pratesi si ritira a Rapolano, Fiaschi attacca sulla salita di San Donato, fra Incisa e Firenze, e vince quasi in scioltezza. Fiaschi conquista la terza vittoria nella competizione e come da regolamento si aggiudica definitivamente la Coppa Bastogi e la corsa non verrà più disputata".* <https://www.museociclismo.it/content/corse/corsa/7904-Coppa-Bastogi/edizioni/5/7905.html>

Oltre a Fiaschi e Pratesi partecipa alla Coppa Francesco Della Ghisa, semisconosciuto professionista ingaggiato dalla Maino.

(26) *Il Telegrafo*, 30 settembre 1912. (27) *Il Telegrafo*, ibidem.

(28) Si veda: <https://www.usv1919.it/PRATESI-NON-DEVE-VINCEREUna-storia-dimenticata-del-Tour-1912.htm>

(29) Si veda anche https://it.wikipedia.org/wiki/Ottavio_Pratesi e Pier Luigi Chiapponi, *Ottavio Pratesi e Raffaele Di Paco, eroi del Tour*, in *Il Telegrafo*, 8 aprile 1964

(30) *La Gazzetta livornese*, 18 luglio 1911.

(31) Su Spinelli si veda: https://it.wikipedia.org/wiki/Rinaldo_Spinelli

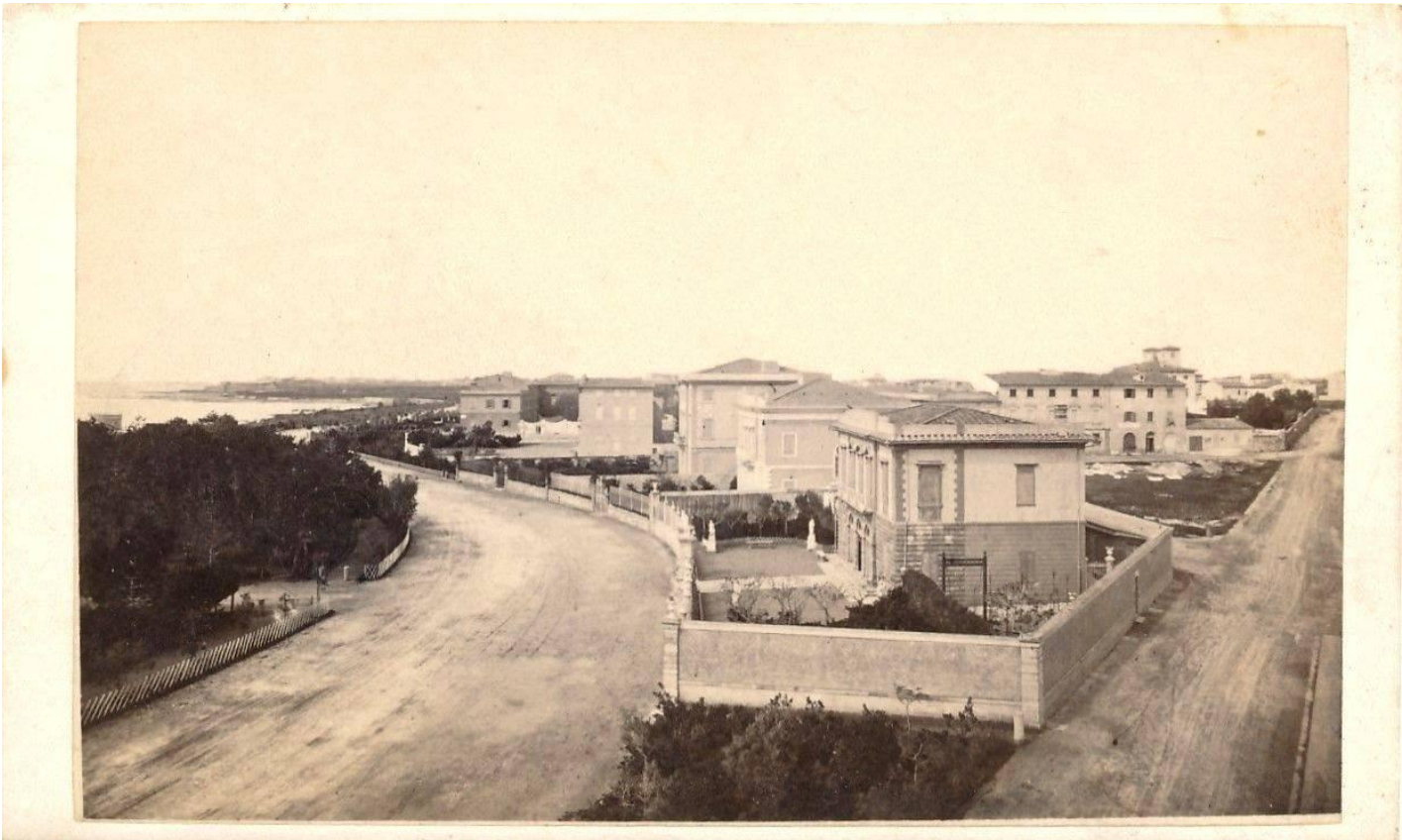
(32) *Capanni e Cervellati*, opera citata, pag. 306

(33) *La Gazzetta livornese*, 12 aprile 1911.

GALLERIA FOTOGRAFICA

PERSONAGGI, COSE E LUOGHI DEL CICLISMO A LIVORNO

1884 - 1915



La Rotonda di Ardenza in una foto del 1868



Emilio Valente ritratto con la moglie Matilde Muller e la suocera Eugenia Muller nata Schintz (Fonte: Helene Koehl, op. citata)



Alfredo Muller, 1890 (Fonte: Helene Koehl, op. citata)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Rodolfo Muller, 1898

(Fonte: gallica.bnt.fr)



*Lucca, settembre 1903,
l'arrivo del Club Ciclistico
Livornese al convegno
ciclistico. Si nota la presenza
di una donna in prima fila.*

(Fonte:La Stampa Sportiva)

L'arrivo del Club di Livorno a Lucca.

LIVORNO

Agosto 1892

INAUGURAZIONE
della Statua Equestre
DEL RE VITTORIO EMANUELE II.
PRESENTI LE LORO MAESTÀ

PROGRAMMA DELLE FESTE

Scoprimento del busto
a S.M.R. il Principe Amedeo di Savoia

Grandiose illuminazioni
della Città e del Passeggio sul mare.

Apertura del nuovo campo di tiro a
segno nazionale. Gare interprovinciali.

Festa in mare e regate.

Corse di cavalli e gare velocipedistiche.

Fiaccolata fantastica.

Varo di una nave da guerra nel Can-
tiere Orlando.

Inno del M^o Pietro Mascagni.

Rappresentazioni musicali e dram-
matiche. Serate di gala.

Mostra nazionale di Belle Arti.

Tiro alle quaglie al piccione e al passero

Tombola di beneficenza.

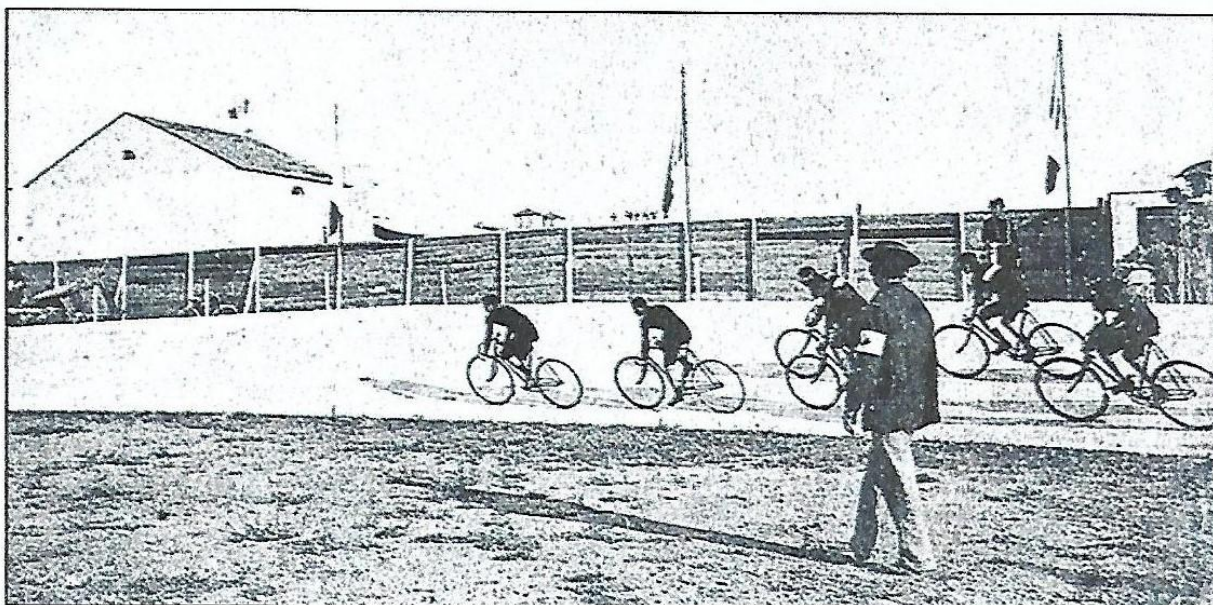
Concerti e balli. Skating-Ring. Monta-
gne russe.

IL COMITATO

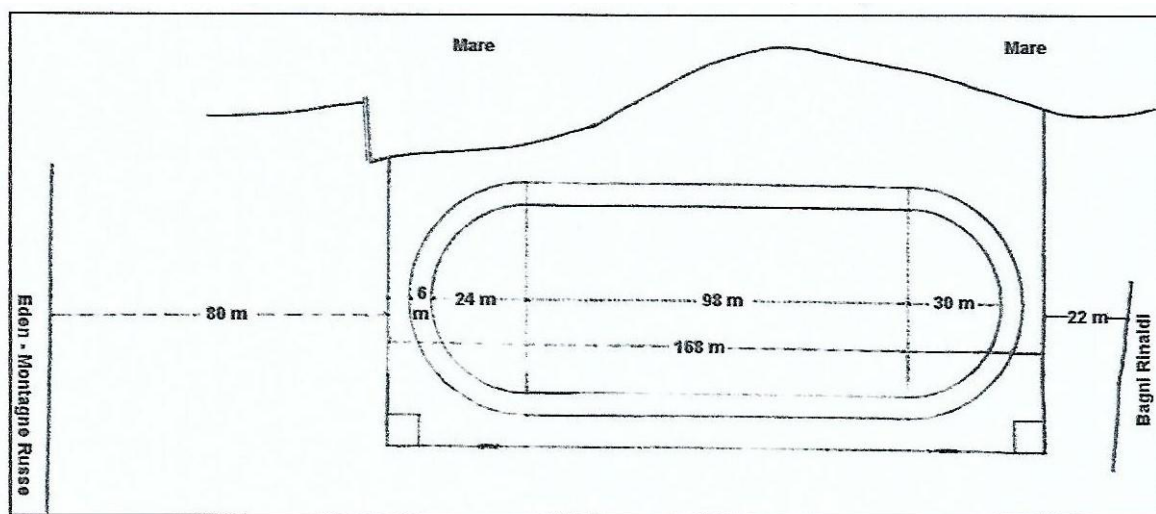
Le Strade Ferrate concedono speciali facilitazioni.

Manifesto per l'inaugurazione della "statua equestre del re Vittorio Emanuele II", 1892, CLAS, Affare 126 del 1892

(Fonte: Enrico Zucchi, *Ardenza Mare, Ardenza Terra: 1823 - 1970, Livorno, 2020*)



Il velodromo della "Sebastiano Fenzi" situato nella Spianata dei Cavalleggeri, collezione Giorgio Centelli, Livorno



La piantina del velodromo allegata al progetto approvato dall'amministrazione comunale

(Fonte: Enrico Zucchi, opera citata)

Manifesto Feste estive
1899

LIVORNO

VARO DELLA R. NAVE VARESE

CORSE DEI CAVALLI

ESTATE 1899

Domenica 6 Agosto
Festeggiamenti in occasione del
VARO DELLA R. NAVE VARESE
VARESE
ORE 21
FESTA IN MARE
con PREMI alle imbarcazioni meglio illuminate - Illuminazione di galleggianti a cura della Ditta FANTAPPIE - Accensioni di fuochi artificiali eseguiti dai pirotecnici E.MI TIRICHI.

DOMENICA 15
CORSE DI CAVALLI
promossa dalla SOCIETA LIVORNESE PER LE CORSE DI CAVALLI

LUNEDI' 14
FIACCOLATA
Artistico-fantastica a 6000 lumi eseguita dalla ditta Fantappie

MARTEDI' 15
CORSE DI CAVALLI (2.^a giornata)
GIORNO DA DESTINARSI
Feste Ciclistiche
nel Villaggio di ANTIGNANO e illuminazione del Castello - FESTA POPOLARE e accensione di fuochi artificiali.

DAL 6 AL 15 AGOSTO
GARE DI TIRO A SEGNO
DAL 5 AL 7 AGOSTO
FESTE POPOLARI
nel suburbio fuori di PORTA ALLE COLLINE - Fiera di Bestiame e Arnesi rurali - FIERA DI BENEFICENZA.

SPETTACOLI DI GALA AL POLITEAMA LIVORNESE E ALL' EDEN
CONCERTI MUSICALI e FESTE DA BALLO
all' Eden e nei principali Stabilimenti balneari

ALBERGO GIAPPONE
HOTEL ANGLETERRE CAMPARI

VAPORE AURELIO
CITE DI PIACERE

LIVORNO

Livorno, Tip. P. D'ARZI



*Ottavio Pratesi in una foto giovanile
(Fonte: Biblioteca Labronica)*



Ottavio Pratesi, 1914 (Fonte: La Stampa Sportiva)



Rinaldo Spinelli giovane

Rinaldo Spinelli, Giro 1914
(Fonte: *La Stampa Sportiva*)



Spinelli, 6° arrivato nella tappa Avellino-Bari.
(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).



Rotonda di Ardenza, esercitazione dei bersaglieri ciclisti

LIVORNO

Domenica 11 Agosto a ore 11

PROGRAMMA DELLE FESTE
GRANDI CORSE
INTERNAZIONALI VELOPEDISTICHE
indette dalla Società SEBASTIANO FENZI

Feste Campestri
A
Salviano
sulla Piazza
BELLA VISTA

Dalle 8
alle 11

GRANDE Festa Popolare

Fantastica
ILLUMINAZIONE

e lanciata di numero
100 GLOBI AEREOSTATICI 100
Rallegrerà la festa un
CONCERTO MUSICALE
eseguito dalla Banda PRO LIVORNO.
LA COMMISSIONE ESECUTIVA

CORSE DI CAVALLI
nel nuovo IPODROMO di ARDENZA

GRAND' HOTEL
PROPRIETARIO CAV. J. S. PATZ

HOTEL ANGLO-AMERICANO
ANDREA CHIOSTRI
Nuovo Proprietario

ALBERGO RISTORATORE
IL CIAPPONE
di P. Ciappone

ALBERGO CAMPARI

REGATE A VELA E A REMI

TIRO A VOLO

GRANDI CORSE VELOPEDISTICHE
NELLE BUC VELODROMI ESPRESSAMENTE COSTRUITI

BAGNI PANICAZZI
BAGNI S. JACOPO ROMANO
BAGNI PALMIERI
BAGNI RINALDI
BAGNI ARDENZA

Manifesto feste estive, 1894

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.