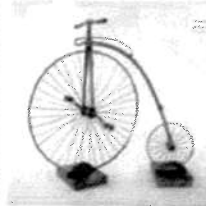


Google

Cerca

cerca nel Web cerca in arte.go.it

Pedalando nel Passato
storie di uomini e di mestieri
MUSEO GALILEO
20 06 13 > 17 11 13 - Firenze



La bicicletta ha una storia ricca di interessanti sorprese. La mostra, che si articola in due sezioni, illustra alcune delle tappe più significative dello sviluppo dei veicoli a due ruote. Nella prima sezione sono esposti antichi bicli che fanno parte delle collezioni del Museo

Galileo, solitamente conservati nei depositi. Gravemente danneggiati durante l'alluvione di Firenze del 1966 e restaurati nel corso dell'ultimo decennio, sono stati donati da vari collezionisti. La seconda sezione è dedicata alle cosiddette "biciclette dei mestieri": veicoli a due ruote modificati e attrezzati per lo svolgimento di varie attività, che fanno parte della collezione di Marco Paoletti.

La draisina

Il primo veicolo a due ruote per il trasporto personale fu inventato nel 1816 dal barone tedesco Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbrohn. La "draisina", così chiamata in suo onore, era una macchina molto semplice: si spingeva con i piedi e si sterzava manovrando la ruota anteriore. Drais riteneva che la sua "macchina da corsa" (Laufmaschine) avrebbe sostituito il cavallo, superandolo in efficienza ed economicità (avrebbe consentito di risparmiare i costi della biada). Non aveva, però, tenuto conto delle difficoltà legate alla guida delle draisine: facili cadute, suole delle scarpe che si consumavano rapidamente... La draisina rimase un giocattolo alla moda per giovani aristocratici, non a caso detto anche hobby horse (cavallo da divertimento). I costruttori si sbizzarrirono a inventare forme stravaganti, scolpendo nel legno cavalli, serpenti ed elefanti.

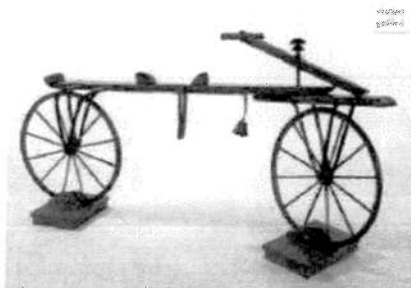
Lo "scuotiossa"

A cavallo della draisina era facile sporcarsi calzoni e calzature. Inoltre, frenando con i piedi, le suole delle scarpe si consumavano rapidamente. Questi problemi furono risolti nel 1861 dal meccanico francese Ernest Michaux. Egli aggiunse i pedali alla ruota anteriore e, qualche anno più tardi, una coppia di freni: nacque così il biciclo, o draisina a pedale. L'impatto delle ruote di legno contro il fondo stradale produceva però fastidiose vibrazioni, che valsero al veicolo il soprannome di "scuotiossa" (boneshaker). Ciò nonostante, i bicli riscosero in breve tempo un grande successo, sia commerciale che di pubblico: basti pensare che in tutto il 1865 i Michaux avevano prodotto 400 velocipedi, mentre nel 1869 ne fabbricavano 200 al giorno. A Parigi, in sella a un biciclo Michaux, si poteva vedere il figlio di Napoleone III (soprannominato Velocipede IV), mentre dall'altra parte dell'Atlantico erano gli studenti di Harvard e Yale a sfrecciare sulle due ruote nei campus universitari.

Il biciclo

Il successo dei velocipedi a pedali stimolò i costruttori a cercare nuove soluzioni e a produrre nuovi modelli. Furono gli inglesi gli inventori più attivi: James Starley e William Hillman, di Coventry, brevettarono nel 1869 il biciclo "Ariel", caratterizzato da una ruota anteriore molto più grande di quella posteriore. Per promuovere il proprio veicolo, Starley e Hillman, in sella all'Ariel, percorsero in un solo giorno i 153 km tra Coventry e Londra, attirando l'attenzione della stampa. Per diversi decenni l'Ariel fu il modello più comune di biciclo, copiato e modificato da moltissimi costruttori. Interamente di metallo, era più leggero dei precedenti velocipedi. L'impressionante diametro della ruota anteriore serviva per aumentare la distanza percorsa con un'unica pedalata, ma, una volta in sella, mantenere l'equilibrio e non travolgere i pedoni richiedeva un notevole sforzo.

Galleria Immagini
Pedalando nel Passato
MUSEO GALILEO



Donne e bicicli

Se per gli uomini guidare un velocipede dalle impressionanti dimensioni era segno di prestanza fisica e virilità, nell'austera Inghilterra vittoriana si riteneva che i bicli non si addicessero alle donne. La posizione, il movimento delle vesti nel montare in sella, le facili e acrobatiche cadute non erano compatibili con l'etichetta e il buon costume. I costruttori proposero fantasiose alternative per le signore: dai bicli con entrambi i pedali dallo stesso lato, ai tricli, ai "dicieli" dalle grandi ruote parallele. Quando, con l'invenzione della trasmissione a catena, le dimensioni delle ruote cominciarono a ridursi, rimase il problema dell'abbigliamento. Alcuni stilisti lanciarono il cosiddetto "abito razionale" (rational dress) per cicliste: pantaloni lunghi, larghi fino al ginocchio e stretti più in basso, coperti da un soprabito sufficientemente corto da non ostacolare la pedalata, ma abbastanza lungo da non scoprire le gambe.

La bicicletta e il biciletto

Nel 1879 un produttore di Coventry, Harry John Lawson, brevettò un biciclo con trasmissione a catena e ruote di piccole dimensioni. Lo chiamò bicyclette. Il modello non ebbe successo, ma dette l'avvio a una nuova stagione nel design dei bicli. Il diametro ridotto delle ruote aumentava la sicurezza del veicolo senza sacrificarne la velocità. Inventori di paesi diversi brevettarono vari congegni per aumentare comfort e sicurezza. Nel 1888 John Boyd Dunlop inventò il pneumatico ad aria; tre anni più tardi Édouard Michelin introdusse il copertone, perfezionato successivamente da Pirelli.

Nel 1884 il torinese Costantino Vianzone presentò il "biciletto", dotato di telaio e forcelle di legno e ruote in corda. Un anno dopo, Edoardo Bianchi cominciò la produzione di biciletto su scala industriale. Il termine italiano "biciletto" divenne d'uso comune alla fine degli anni Ottanta dell'Ottocento.

Le "bicilette dei mestieri"

Eredi delle corporazioni delle arti e mestieri nate tra XII e XIII secolo - protagonisti dello straordinario sviluppo economico che fece di Firenze uno dei più ricchi e potenti centri del medioevo europeo - nei primi decenni del Novecento sono attive in città numerose imprese artigianali e commerciali: falegnami, maniscalchi, meccanici, argentieri, orafi e molti altri. Firenze a quel tempo era abbastanza piccola, tutto si poteva raggiungere a piedi o in biciletto. Il commercio e le attività ambulanti rappresentavano una parte importante dell'economia cittadina.

Vere e proprie botteghe ambulanti, queste bicilette sono state modificate e attrezzate con vari strumenti per lo svolgimento di diverse attività. Risalenti al periodo tra i primi anni del Novecento e il secondo dopoguerra, offrono uno spaccato di vita popolare e documentano antichi mestieri, come l'arrotino, il calzolaio, il burattinaio, alcuni dei quali oggi scomparsi. Le bicilette esposte costituiscono una selezione della collezione di Marco Paoletti.

Collegamenti Correlati:

[link](#)

Pedalando nel Passato

storie di uomini e di mestieri

Periodo: 20/06/13 - 17/11/13

MUSEO GALILEO

Istituto e Museo di Storia della Scienza

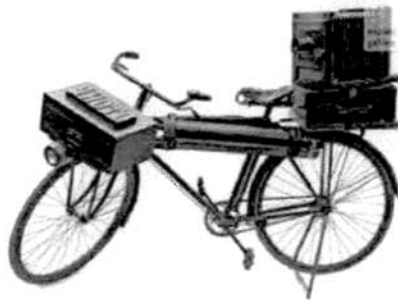
Piazza dei Giudici, 1

Firenze

Tel. 055 265311

E-Mail

Web



tracollo galileo



tracollo galileo



tracollo galileo



tracollo galileo