

ARTÍCULO RECIBIDO: 15

DE ENERO DE 2009;

APROBADO: 23 DE ABRIL

DE 2009; MODIFICADO:

24 DE JUNIO DE 2009.

Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista

RESUMEN

La bicicleta es prácticamente la misma desde fines de 1800, mientras alrededor de ella cambiaron modas, costumbres, tecnologías, ideologías, cultura material, sistemas políticos y económicos. La bicicleta estuvo presente en muchos aspectos de la vida italiana por varios decenios (trabajo, deporte, política, tiempo libre) y su valor social se modificó con el paso del tiempo. Este trabajo analiza la bicicleta durante la dictadura fascista: la transformación de su valor social y la relación con el espacio público; evidencia valores, estrategias de poder, jerarquías, tensiones y contradicciones de la sociedad y del régimen; y propone una llave de lectura útil para otros contextos y épocas

PALABRAS CLAVE

Italia, bicicleta, espacio público, fascismo.

The Bicycle, Street Traffic, and Public Space in Fascist Italy

ABSTRACT

While the bicycle has not changed much since the end of the nineteenth century, the world around it -fashion, customs, technology, ideology, material culture, political and economic systems- has changed. The bicycle was a part of many aspects of Italian life (work, sports, politics, leisure) for various decades and its social meaning changed over the years. This article analyzes the bicycle during the fascist dictatorship: the transformation of its social meaning and its relationship with public space. It highlights the values, strategies of power, hierarchies, tensions, and contradictions of the society and the regime, proposing a way to read them that is useful for understanding other contexts and eras.

KEY WORDS

Italy, Bicycle, Public Space, Fascism.



Carlos
Héctor
Caracciolo

Licenciado en Ciencias Políticas, Universidad Católica de Buenos Aires; “Laurea” en História Contemporánea, Universidad de Bolonia, Italia. Estudiante de doctorado en Historia Moderna, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España. Investigador (*assegnista di ricerca*) en el Instituto Nazionale de Geofisica y Vulcanologia, sede de Bolonia, Italia. Sus intereses investigativos son la “sismología histórica” italiana y mediterránea. Respecto a la historia contemporánea, la historia social y cultural de la bicicleta, tiene múltiples relaciones con distintas ramas de la historiografía actual: historia urbana, de la mujer, de las prácticas cotidianas, de los movimientos sociales, de los medios de comunicación, además de tener un fuerte lazo con la antropología histórica. En el pasado se ha ocupado de la historia de la frontera territorial y mental, entre los gauchos y aborígenes del norte argentino. Entre sus publicaciones recientes se encuentran: con Romano Camassi y Viviana Castelli, “Strong Earthquakes in North-Western Africa in the Second Half of the 17th Century, AD: A Critical Reappraisal of the Historical Evidence”, en *Historical Seismology - Interdisciplinary Studies of Past and Recent Earthquakes*, ed. Julien Fréchet, Mustapha Meghraoui y Massimiliano Stucchi (Berlin: Springer, 2008), 163-184; con Viviana Castelli, Paolo Galli y Romano Camassi, “The 1561 Earthquake(s) in Southern Italy: New Insights into a Complex Seismic Sequence”. *Journal of Earthquake Engineering* 2:7 (September 2008): 1054-1077. caracciolo@bo.ingv.it

Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista¹

INTRODUCCIÓN

Se podría pensar que la bicicleta no merece la atención de la historia social y cultural. Se ha ya estudiado su evolución técnica, su dimensión deportiva y hasta sus reflejos en la literatura, pero son pocos los trabajos historiográficos que se han detenido a estudiar su rol social¹. Quizás la razón es que su presencia fue dada por descontada en el paisaje social italiano, al punto de haberse vuelto casi invisible a los ojos del historiador.

¿Cuáles serían los motivos para ocuparse de la historia de la bicicleta en Italia? En primer lugar hay que detenerse sobre la importancia del estudio de un particular “objeto” para una disciplina humanística, en particular cuando ésta pretende definirse como “social” y “cultural”. El punto de partida es considerar los objetos de la vida cotidiana como “mediadores” entre los seres humanos. Los objetos no responden solamente a exigencias de mera funcionalidad, sino que mujeres y hombres nos servimos de ellos para distinguirnos, para crear lazos, para perdernos en la multitud o para manifestar el *status* social, para expresar o para desarrollar la personalidad. El modo que tenemos de adquirirlos y compartirlos, de usarlos y consumirlos, de producirlos y destruirlos refleja relaciones y valores sociales. Las jerarquías que establecemos entre los objetos que nos rodean reflejan las jerarquías en que vivimos inmersos. Se puede decir que los seres humanos no sólo vivimos entre objetos, sino que, sobre todo, vivimos *a través* de los objetos².

• Esta investigación es resultado del trabajo sobre la historia social de la bicicleta en Italia; tiene origen en un interés personal nacido del encuentro entre la lectura de fuentes contemporáneas (en particular diarios, revistas, colecciones de fotografías, memorias) y la conversación informal con distintas personas que testimoniaban la importancia que había tenido la bicicleta (y que todavía tiene) en la vida cotidiana de los italianos.

1. Marco Fincardi, *Primo Maggio reggiano* (Reggio Emilia: Camere del Lavoro territoriali di Reggio e Guastalla, 1990); Stefano Pivato, *La bicicletta e il sole dell'Avvenire* (Firenze: Ponte alle Grazie, 1992); Daniele Marchesini, *L'Italia del giro d'Italia* (Bologna: Il Mulino, 2003); David Forgacs y Stephen Gundle, *Cultura di massa e società italiana: 1936-1954* (Bologna: Il Mulino, 2007), 36-40. Véase también el prefacio de Alessandro Portelli a Grazia Prontera, *Una memoria interrotta* (Lecce: Aramirè, 2004), 7-8.
2. Véase por ejemplo el libro ya clásico de Jean Baudrillard, *Il sistema degli oggetti* (Milano: Bompiani, 2003) y el de Eric Landowski y Gianfranco Marrone, *La società degli oggetti* (Roma: Meltemi, 2002). Véase también el texto de Richard Grassby, “Material Culture and Cultural History”, *Journal of Interdisciplinary History* XXXV: 4 (Spring 2005): 591-603 y el volumen de Tim Dant, *Material culture in the social world* (Buckingham-Philadelphia: Open University Press, 1999).

Como todos los objetos, la bicicleta necesita un espacio. En forma análoga al orden funcional y jerárquico que atribuimos a las cosas en el ambiente doméstico, en las ciudades vienen asignados a las bicicletas (junto a los peatones, a otros medios de locomoción, a vendedores ambulantes, etc.) espacios para circular y para estacionar. Se trata de espacios compartidos, alternativos, autónomos o en competición según el conjunto de fuerzas en juego que determinan la particular dinámica del poder en una determinada sociedad.

En el caso particular de la bicicleta, tenemos que considerar que, más o menos como la conocemos ahora, se trata del mismo objeto que comenzó a circular entre los años ochenta y noventa del siglo XIX. En esos años se inventaron los neumáticos con cámara de aire desmontable y la rueda libre. Por lo demás, quedó casi inalterada mientras alrededor de ella cambiaron radicalmente modas, costumbres, tecnologías, ideologías, cultura material, sistemas políticos y económicos. Pero mientras el “objeto bicicleta” se mantenía igual, su valor social sufría constantes cambios derivados de la transformación de la sociedad.

Se debe considerar también que la bicicleta se radicó en la sociedad italiana a tal punto que el trabajo, el tiempo libre, la política (y la guerra), el deporte, la amistad y las relaciones amorosas han tenido frecuentemente una bicicleta como compañera y cómplice. Esto se debe, por un lado, a su carácter polivalente; por el otro, al hecho de que la bicicleta, si bien es un objeto de uso cotidiano y normalmente “privado”, no es un bien de carácter doméstico, sino que es fundamentalmente social, ya que generalmente se la usa en el espacio público. Entre tantas manufacturas de la vida cotidiana contemporánea, son pocas las que han tenido una vida relativamente larga y variada como la bicicleta, y menos aún aquellas que pueden servir como “espía” para analizar la historia contemporánea de los italianos.

Este trabajo se ocupará de tres aspectos particulares: el valor social de la bicicleta, el orden y la disciplina del tráfico y la relación con el espacio público. Son tres aspectos que están sutilmente relacionados. Por un lado, desde la última década del siglo XIX en adelante, la bicicleta ha cambiado permanentemente su valor social: fue deseada, imaginada, rechazada, despreciada, destruida y hasta elevada a símbolo. Por el otro, la calle es el espacio donde cotidianamente la sociedad se manifiesta a sí misma: prioridades, lógicas, contradicciones, tensiones y jerarquías se expresan a través de prácticas cotidianas, costumbres y códigos. En la Italia de los años veinte y treinta, los de la dictadura fascista, millones de bicicletas y cientos de miles de automotores se suman a la corriente vehicular en ciudades de estructura medieval y en una red poco desarrollada de caminos y rutas de campaña: la competencia por ganarse un espacio mayor de circulación se vuelve inevitable. En esta época la bicicleta es el medio de

transporte privado más difundido en Italia, y el análisis de su rol nos permite observar dimensiones poco estudiadas del poder y de la sociedad. La bicicleta, como medio de locomoción privado, encuentra su mejor metro de parangón con el automóvil. De los medios de transporte públicos (en particular del tranvía) nos ocuparemos sólo en forma marginal. La relación entre transporte público y privado merece un examen detallado imposible de afrontar en esta ocasión.

1. LOS ORÍGENES DE LA BICICLETA EN ITALIA Y EL FASCISMO

La actual bicicleta comenzó su historia alrededor del año 1885. Más segura que los peligrosos bicis y gracias a las mejoras técnicas introducidas en la última década del siglo XIX, se transformó en una verdadera moda entre los jóvenes de familias ricas y entre los *sportmen*. Ya entonces muchos entrevén su vocación popular, que se desarrollaría en los primeros decenios del siglo XX. Mientras tanto, en 1897, se aprueba una ley nacional que impone una tasa de 10 liras a los poseedores de bicicletas y que deroga las que algunos municipios habían impuesto en los años precedentes. Como contrapartida, la ley garantiza a los ciclistas la libertad de circulación. En efecto, a causa de varios accidentes sucedidos en los años precedentes, muchas comunas habían adoptado medidas que limitaban la circulación de bicis y bicicletas. Las disposiciones tenían el objetivo de proteger a los incautos peatones de los ciclistas que se desplazaban con una velocidad y libertad de movimiento inéditas para la época. Por entonces, la calle no era sólo un espacio de circulación, sino también de intercambio social y comercial. La distinción entre acera y espacio para los vehículos no estaba aún claramente establecida, y las conversaciones, juegos infantiles y paseos podían ocupar espacios variados. Los automóviles eran, todavía, poco más que un experimento. Al inicio del siglo XX, de las 109.000 bicicletas circulantes en toda la península, más del 80% se encontraban en las provincias del Norte, concentradas en las grandes y medias ciudades de la llanura del río Pó: Milán, Turín, Padua, Parma, Brescia y Bolonia³. Su difusión estaba condicionada por factores geográficos, económicos y de transitabilidad (número y calidad de los caminos); pero además existían condiciones subjetivas, como el decoro en el uso de la bicicleta.

En las dos primeras décadas del siglo el número de bicicletas creció considerablemente, excepto en los años del primer conflicto mundial. Cuando Italia entró en guerra, en el año 1915, se contaban 1,27 millones; el año de la “Marcha sobre Roma” (1922) eran ya 1,85. También el tráfico de vehículos motorizados creció en forma significativa: llegaron a superar las 100.000 unidades, de las cuales 41.035 eran automóviles, 23.263 camiones y 36.751 motocicletas; sin embargo, eran cifras lejanas a las alcanzadas por los países europeos más avanzados⁴.

3. Luigi Vittorio Bertarelli, “Statistica Istruttiva”, *Revista mensile del T.C.C.I.* (enero 1900): 8.

4. Cfr. A. Ceriani, “Automobili, motocicli e biciclette nel 1924”, *Le vie d'Italia* (enero 1926): 1-11.

El aumento de la circulación acarrea en las mayores ciudades italianas la necesidad de una mayor racionalización del espacio público. En los años veinte, el espacio de circulación, considerado todavía como un ambiente mixto de tránsito y socialización, debió ser replanteado para adaptarlo a la nueva situación. El espacio para los peatones, bicicletas y demás vehículos tenía que ser claramente fijado y se tenía que definir el modo y los criterios para delimitarlo. Sin embargo, los automóviles y los otros vehículos motorizados ya habían comenzado el progresivo proceso de ocupación del espacio público, expulsando los vehículos “lentos” (a tracción animal o tirados a mano) hacia las periferias y campañas. Los ciclistas sufrieron una presión similar, a pesar de que su número aumentaba en forma sostenida y de que la bicicleta ya fuera el principal medio de transporte privado, usado generalmente por las clases populares en las principales ciudades y en las campañas de la llanura padana. Hasta entonces la policía municipal (*vigili urbani*) de las grandes ciudades se había ocupado de cuestiones decoro público, higiene y seguridad, pero en esos años viene empeñada casi totalmente en la regulación del tráfico urbano. En los años treinta el número de vehículos continuó aumentando. Al inicio de la Segunda Guerra mundial se calculaban más de cinco millones de bicicletas y casi medio millón de automotores en disputa por el espacio público. La consecuencia fue un alto número de incidentes y un estado general de indisciplina que el régimen, hasta el final de su ciclo, no logró controlar.

Benito Mussolini, jefe (“*duce*”) del movimiento fascista y Primer Ministro después de la “Marcha sobre Roma” (del 26 al 28 de octubre de 1922), no era indiferente a la cuestión. Para afrontarla, a fines de 1923, aprobó una ley que reglamentaba la circulación y en la cual se confiaba a la Milicia Voluntaria para la Seguridad Nacional (las “camisas negras”), la seguridad vial. Puede mencionarse también la construcción de la primera autopista que comunicaba Milán con las localidades turísticas de los Alpes⁵. Eran medidas insuficientes para resolver los problemas del tráfico, siempre más intenso e inseguro, con un sistema de calles y carreteras totalmente inadecuado. Desde fines de 1925, con las llamadas leyes “fascistísimas” y “excepcionales”, que concedían

poderes legislativos al Jefe del Gobierno y abolían los partidos políticos y la prensa de oposición, la dictadura consolidaba progresivamente su poder y daba un paso más hacia el modelo totalitario que perseguía. En estos años y en los sucesivos la nueva condición política comenzó a reflejarse en los modos en que se estaba organizado, “produciendo”⁶, el espacio público de circulación. En 1928 fue creada la *Azienda Autonoma Strade Statali* (AASS), ente que tenía el objetivo de agrandar y modernizar la red carretera nacional. El mismo año se creó también la Milicia Vial (*Milizia della Strada*)

5. No se puede considerar la construcción de la primera autopista como medida para mejorar el tráfico sin mencionar los fuertes intereses económicos que participaron en la decisión. Sobre este tema véase Massimo Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane (1922-1943): modernizzazione, affari e propaganda* (Torino: Trauben: 2007).

6. Tomamos prestado el término “producción” de Henri Lefebvre, *La produzione dello spazio* (Milano: Moizzi, 1976).

como rama especializada de las camisas negras y se aprobó un nuevo Código de circulación (*Codice della Strada*) que entró en vigor en febrero de 1929. Otro instrumento más bien radical para resolver el problema de la viabilidad fue la transformación misma de las ciudades, es decir, la destrucción de los centros medievales para ensanchar o abrir nuevas vías más adaptas a la moderna circulación⁷. En fin, otros instrumentos para lograr un mayor orden vial fueron, como se verá después, excluir la circulación ciclista en las arterias urbanas principales y privilegiar la circulación de automotores, construyendo una importante red de carreteras que ignoraba en forma casi absoluta (y excluyendo de hecho) la circulación ciclista.

2. LA COMPETENCIA POR EL ESPACIO PÚBLICO DE CIRCULACIÓN

A comienzos de 1928 los presidentes del *Touring Club Italiano* (TCI) y de la *Unione Velocipedistica Italiana* (UVI) enviaron un memorial al Ministro de Obras Públicas pidiendo que en la formulación de las prioridades del AASS se considerase en forma debida la movilidad ciclística⁸. Sintiendo apoyados por las estadísticas, argumentaban que el aumento del número de automóviles no había causado una reducción de la cifra de ciclistas, y demostraban la inmensa utilidad social que había asumido la bicicleta como medio de transporte privado. Su utilidad, afirmaban, era clara para cualquiera que observara la multitud de obreros pedaleando en las calles periféricas de Milán o los mercados de mano de obra de la llanura emiliana o romana, adonde los peones a jornada llegaban en bicicleta con la esperanza de un empleo. La conclusión del memorial era fácil de imaginar: se debía hacer espacio a las bicicletas, que transportaban un número mucho mayor de personas que todos los automotores juntos⁹. De hecho, hasta en Milán, la ciudad más avanzada en materia de motorización, las estadísticas de la Comuna mostraban que la circulación ciclística podía ser considerada a la par o mayor que la de automóviles¹⁰. Desde el punto de vista técnico, Italo Vandone, experto de movilidad del TCI, había ya demostrado la incompatibilidad entre los distintos medios de locomoción y la necesidad de “hacer lugar” a los ciclistas con adecuadas “ciclovías”¹¹.

Sin embargo, la opinión dominante respondía a la lógica del derecho a la velocidad, y en los años veinte el símbolo de la velocidad

7. Los objetivos de la apertura de vías en el corazón de las ciudades eran mixtos: junto a la mejor circulación se expresaban no menos importantes objetivos sanitarios (demoler los insanos tugurios en que las clases populares vivían, y a éstas transferirlas fuera del centro de la ciudad) y razones estéticas: el régimen quería modernizar la fachada de las ciudades y exaltar las glorias romanas y renacentistas. Cfr. “Via Roma nuova. I lavori inizieranno entro l'anno”, *La Stampa*, Turín, 14 de febrero, 1928 y Antonio Cederna, *Mussolini urbanista: lo sventramento di Roma negli anni del consenso* (Roma-Bari: Laterza, 1979): 190-194.

8. El TCI, fundado en 1894 como *Touring Club Ciclistico Italiano*, era la asociación más activa y prestigiosa de Italia. L'UVI, fundada en 1884, era de carácter estrictamente deportivo. Sobre los primeros tiempos del *Touring Club Italiano* véase: Daniele Bardelli, *L'Italia viaggia*, (Roma: Bulzoni, 2004), y en forma mucho más sintética y panorámica Stefano Pivato, *Il Touring Club Italiano* (Bologna: Il Mulino, 2006).

9. “Le sorti della bicicletta”, *La bicicletta* (febrero 1928): 19-20.

10. Cesare Solari, “Analisi e regolazione del traffico nella zona centrale di Milano”, *Milano* (febrero 1932): 60.

11. Italo Vandone, “Strada e ciclismo”, *Le vie d'Italia* (mayo 1928): 371. En una foto que acompaña el artículo de Vandone se ve un grupo de trabajadores que vuelve a sus casas en bicicleta con una leyenda que alude a un argumento cercano a la ideología fascista: “Terminada la jornada de trabajo, un numeroso grupo de obreros se dirige hacia las casas lejanas diez, quince kilómetros de la ciudad tentacular. La bicicleta consiente a esta clase social de resolver el problema del hogar sin necesidad de buscar a caro precio un modestísimo alojamiento a poca distancia del cotidiano trabajo: la bicicleta, contra la urbanización y por la familia”. Sin embargo, no sirvió para atraer la atención de los vértices del poder sobre el tráfico ciclístico.

era sin duda el automóvil. En esos años un experto identificaba la circulación moderna con la del automotor y definía el objetivo de éste con la velocidad, a la cual “había que secundarla en toda forma”; más aún, había que “permitir al automóvil de correr, porque ese es su objetivo, esa la razón por la cual vino al mundo”, y sostenía además que el automovilista debía ser el “rey de la calle, rey respetado y no detestado, y también algo temido (que no hace mal)”¹². En el mismo período, desde las publicaciones del *Real Automóvil Club Italiano* (RACI) se anunciaba el “crepúsculo de la bicicleta”: el ciclista era sólo un “pobre paria de la calle, que usa la bicicleta porque sus medios no le permiten comprar un automóvil”. La UVI respondía que en Italia, entonces y por mucho tiempo todavía, la bicicleta había sido útil a la mayoría, y que si el ciclista se había convertido en un paria de la calle, era porque los automovilistas no “admitían que la calle pudiese servir también a otros”. Pero la UVI era consciente de que las autoridades marginaban a los ciclistas, como se verificaba con las nuevas carreteras construidas en la provincia de Milán sin ninguna ciclovía paralela, obligando a las bicicletas a compartir peligrosamente el espacio con los automóviles y camiones¹³.

En este cuadro no se debe olvidar la presencia del *duce*. Como muestra Daniele Marchesini, los gustos y el apoyo de Benito Mussolini se dirigían hacia los automóviles; más aún, consideraba la motorización del proletariado como un medio eficaz para desactivar su potencial revolucionario: un obrero dueño de un automóvil no puede ser revolucionario¹⁴. Pero no se trataba sólo de la atracción del Jefe del Gobierno por los automóviles, sino también de una actitud difícil de distinguir entre indiferencia y desprecio por la bicicleta. Mussolini, líder deportivo por excelencia, que promovió el deporte como medio de perfeccionamiento físico y moral de la raza, que se hacía ver en distintos *performances* atléticos y que inauguró competencias deportivas de todo tipo, no participó nunca en modo significativo en las ceremonias de partida o de llegada del *Giro d'Italia* (la famosa carrera ciclística que cada año, desde 1909, atravesaba la península). Además, son sólo tres las fotografías conocidas que retratan Mussolini en bicicleta en su vida privada: una juvenil y otras dos con los hijos. Parecía que la imagen

de la bicicleta y del ciclismo pudieran “contradecir la voluntad de modernización, de exaltación de la eficiencia, de rescate del país de los atrasos históricos proclamados a alta voz por el fascismo. El ciclismo no era solo popular, sino también vulgar”¹⁵ y por consecuencia, no apto a la estética del régimen.

La incompatibilidad de la circulación automovilística y ciclística se reflejaba en el creciente y alarmante número de accidentes publicados en las crónicas periodísticas. La seguridad vial se convirtió en un argumento al orden del día para las autoridades de todos

12. Piero Gambarotta, “La velocità dell’automobile ha veramente bisogno di vittime?”, *Avvenire d'Italia*, Bologna, 13 de septiembre, 1928.

13. Cfr. “Il crepuscolo della bicicletta”, *La bicicletta* (enero 1928): 30-31.

14. Daniele Marchesini, *Cuori e motori* (Bologna: Il Mulino, 2001): 116.

15. Daniele Marchesini, *L'Italia del giro*, 100-101.

los niveles. Según el estudio de A. Porrini, publicado en la revista de la Comuna de Milán, durante el 1929 fueron atropellados en dicha ciudad 840 peatones: 412 por automovilistas, 208 por tranvías, 129 por carros y furgones, y 53 por bicicletas. Por entonces circulaban en Milán alrededor de 11.500 automotores (automóviles públicos, privados y autobuses) y no menos de 100.000 bicicletas¹⁶. El número de accidentes continuó creciendo en los años siguientes y el número total de personas accidentadas aumentó en la capital lombarda de 1686 en 1927 a 4102 en 1934¹⁷. Respecto a las bicicletas, las cifras de 1933 dicen que durante el año se verificaron 1.964 choques (sobre un total de 4.671) en los que vio envuelta una de éstas¹⁸. En cambio, las cifras nacionales para el primer semestre de 1934 indicaban 1.238 choques entre automóviles, 3.748 personas embestidas por automóviles, 2.727 choques entre automotores y bicicletas; en el mismo período se contaban, en cambio, 315 choques entre bicicletas y 1.323 personas embestidas por ciclistas¹⁹. Ese mismo año los automotores circulantes no llegaban a 320.000, mientras el número de bicicletas superaba los 3,5 millones²⁰. A pesar de las cifras, que absolvían a los ciclistas, éstos no podían liberarse de la mala fama de peligrosos indisciplinados y comenzaron a ser llamados “mosquitos de la calle”. Si bien eran junto con los peatones los que más riesgo corrían, continuaron siendo señalados como los mayores responsables de las tragedias viales. Según *Il Politecnico*, prestigiosa revista de ciencia y tecnología, los ciclistas eran los principales responsables de la inseguridad vial, porque “no respetan ninguno de sus deberes, y [...] casi siempre son la causa principal de accidentes graves y mortales”²¹. El *Corriere della Sera* lanzaba campañas contra la indisciplina en las calles imputando a peatones, automovilistas y ciclistas la responsabilidad del gran número de accidentes, pero contra aquéllos últimos las campañas de opinión tenían otro tono, al menos por el uso de la fotografía, no muy común todavía en esos años²². Campañas periodísticas y medidas gubernativas deben ser leídas en el contexto de la desvalorización social que la bicicleta había sufrido en los años anteriores.

3. EL VALOR SOCIAL DE LA BICICLETA

Un famoso *film* italiano de esos años, “Gli uomini, che mascalzoni” (1932)²³, resume eficazmente el valor de la bicicleta en

16. A. Porrini, “Accidenti stradali e circolazione”, *Milano* (mayo 1930): 195.
17. En esos mismos años el número de personas embestidas por bicicletas pasó de 122 a 362, y por automotores y motocicletas de 549 a 1106; cifras elaboradas de los datos publicados en: “Incidenti Stradali”, *Milano: rivista del Comune. Parte II - Bollettino mensile di Statistica* (Enero 1935): 37.
18. En 1.503 casos el choque fue con automóviles, en 159 con tranvías, en 136 con motocicletas, en 40 con carros a tracción animal y 120 con otras bicicletas. Los peatones atropellados por automóviles y bicicletas fueron respectivamente 1.012 y 342. Carlo Sartorio, “La statistica degli incidenti stradali a Milano e sue risultanze nell'anno 1933”, *Milano* (marzo 1934): 116-124.
19. Italo Vandone, “Gli infortuni stradali in Italia”, *Le Vie d'Italia* (marzo 1935): 235.
20. Luigi Gazzaniga, “Il Giubileo della bicicletta”, *Le vie d'Italia* (julio 1935): 546 y “La consistenza del patrimonio automobilistico nazionale”, *Le vie d'Italia*, diciembre (1935): 383.
21. C. D. (Cesare Dorici), “Disciplina stradale”, *Il Politecnico*, septiembre (1934): 317. Juicio similar se encuentra en Domenico R. Peretti-Griva, *Le responsabilità civili attinenti alla circolazione dei veicoli*, (Torino: Arduini, 1928): 13.
22. Véanse las páginas de crónica local del *Corriere della Sera*, Milán: del 13 y 14 febrero, 5 marzo, 4 y 30 abril, 4 y 17 mayo, etc. Hacia el final de la década, la seguridad vial continuó siendo un argumento preocupante. En 1938, se calculaba que el número de accidentados por cada 1.000 habitantes era en Florencia, Roma y Milán respectivamente de 3,97, 3,96 y 3,64: Cfr. *Traffico stradale ed incidenti*. Opúsculo conservado en el Archivo de la Comuna de Bolonia (ACBo): Serie X (Polizia Municipale), Rubr. 1 (Strade), Sezione 1 (Polizia), 1940.
23. Camerini, Mario (dir.), *Gli uomini, che mascalzoni* (Italia, 1932) [repr. dvd: Ripley's Home Video, 2004].

la vida cotidiana y su posición dicotómica con el automóvil. El protagonista, Bruno (Vittorio De Sica, el futuro director de *Ladri di biciclette*), chofer-mecánico, se enamora de la bella Mariuccia (Lia Franca), empleada en una perfumería de moda, apenas la ve en un quiosco de periódicos. Ella sube al tranvía (vehículo considerado decoroso) y él la sigue en bicicleta. En la escena sucesiva las amigas/colegas de la protagonista se burlan del enamorado porque se presenta en bicicleta. Entonces el joven De Sica “toma prestado” el automóvil de su jefe para impresionar a Mariuccia. Mientras los dos protagonistas encuentran juntos la felicidad, aceptando la propia condición social, en la humilde bicicleta se sintetiza el resultado del proceso histórico que ésta había sufrido en los años pasados.

A fines del siglo XIX la bicicleta era un objeto de lujo exclusivo de las clases pudientes. Su *status* se manifestaba a través de los lugares prestigiosos donde se vendía, de los indumentos particulares que se usaban para pedalear y en las fotos que la retrataban junto a los orgullosos poseedores. Pero con el correr de los años este cuadro se modificó. En 1921 el Ministerio de finanzas podía todavía pensarla como objeto de lujo, pero cuando en 1926 se decidió abolir el impuesto que pesaba sobre las bicicletas desde hacía casi tres décadas, el motivo explícito fue el de promoverlas entre los sectores populares, en particular en el sur de la península, como medio de transporte barato²⁴. De hecho, el número de bicicletas en circulación era siempre creciente, pero habían perdido la connotación de modernidad que las había distinguido en pasado. Se comenzaba a hablar de su crisis y de su inevitable desaparición, superadas por los automotores. Sus defensores eran definidos “enemigos de la moda” e “irreducibles conservadores” y se llegó a afirmar que el ciclismo era “un deporte menor” que ejerci-

taba sólo las piernas, mientras que el automovilismo tenía un “alto valor terapéutico” porque era eficaz para los nerviosos, apáticos, anémicos y toxicólogos²⁵. Incluso importantes estudiosos de urbanística preferían ignorar las estadísticas y la experiencia cotidiana e imaginaban que la motorización de las ciudades italianas era una cuestión de poquísimos años²⁶. Por este motivo era inútil ocuparse de la bicicleta, considerada anticuada y destinada a desaparecer. En realidad no se trataba sólo de una cuestión de tecnología, sino principalmente de *status* social. La bicicleta estaba ya identificada con los sectores populares, y para las clases altas (y para aquellos que querían imitarlas) se había vuelto poco “decoroso”, es decir, poco adecuado a la propia condición social, mostrarse en bicicleta. Así lo confesaba un abogado de Génova, el cual decidió no usar más la bicicleta en ciudad para no ser visto por sus clientes, y se decía

24. Cfr. el discurso del ministro Volpi, durante la conversión en ley del DL 20/9/1926 n. 1643. *Atti parlamentari/Camera dei deputati-Legislatura XXV* (Roma: Tip. Della Camera dei deputati, 1926).

25. Guido Giardini, “La gioia della bicicletta”, *Lo sport fascista* (novembre 1928): 50; Mario Musella, “Significato dello Sport”, *Lo Sport Fascista* (enero 1930): 8.

26. Cesare Chiodi, “Lo studio dei problemi del traffico stradale urbano”, *Il Politecnico* (noviembre 1930): 665-677 y A. Riparbelli, “Problemi tecnici ed economici del traffico automobilistico in rapporto anche con gli altri mezzi di trasporto”, *Il Politecnico* (junio 1931): 346-357.

que los empleados romanos preferían viajar en tranvías repletos antes que usar la bicicleta y ser confundidos con conserjes²⁷. La pequeña-media burguesía mostraba su deseo de distinguirse respecto a la clase obrera al no participar a las excursiones en bicicleta organizadas por la *Opera Nazionale Dopolavoro* (OND), en las cuales intervenían un buen número jóvenes obreros²⁸. En síntesis, por un lado, los burgueses abandonaron la bicicleta apenas advirtieron que se estaba convirtiendo en un objeto común y que no servía más para distinguirlos del pueblo. Por el otro, la bicicleta se convirtió en un “deporte utilitario de masa”, como la definió un conocido periodista deportivo de entonces²⁹.

4. SEGURIDAD VIAL Y CICLOVÍAS

Las medidas tomadas por el gobierno fascista para aumentar la seguridad vial se limitaron a cambios en las normas de circulación y en esporádicos esfuerzos por hacerlas respetar. En el caso específico de los ciclistas, se trató de mejorar su visibilidad nocturna. Se introdujo la obligación de usar, además del faro delantero, un retro-reflector rojo sobre el guardabarros posterior. Pero para la mayor parte de los ciclistas, los cuales a duras penas podían adquirir la bicicleta, la medida significaba un gasto más. De hecho, en 1930 el TCI impulsó una campaña para proveer a los ciclistas de retro-reflectores gratis, invitando a las grandes empresas industriales a hacer lo mismo con los propios dependientes. En 1935 se quiso reemplazar el retro-reflector con un faro posterior obligatorio, para hacer aumentar todavía más la visibilidad. La medida determinó la gradual desaparición de los retro-reflectores sin que fuesen reemplazados por los faros eléctricos, todavía más caros que los primeros. En 1939 se volvió al retro-reflector rojo y se hizo obligatorio pintar de blanco el guardabarros posterior (siempre para aumentar su visibilidad). También esta vez el TCI se vio empeñado en una campaña para pintar en forma gratuita los guardafangos y de nuevo invitó a las empresas industriales a hacer lo mismo³⁰. Sin embargo, para el TCI era claro que no bastaba una mejor señalización de las bicicletas. De hecho, el tema de la seguridad de los ciclistas había sido ya tratado por expertos en los años anteriores. Una de las conclusiones de la IV Conferencia organizada en 1933 por el RACI para tratar de los problemas de la circulación, con participación de los principales expertos y autoridades de alto nivel, recomendaba vivamente la implementación de ciclovías en las zonas periféricas de las ciudades; pero para garantizar el buen resultado aclaraba “que tenían que ser construidas y conservadas en modo de representar un privilegio y no una imposición” para los ciclistas³¹. En 1938, Italo Bonardi, activo miembro del

27. Cfr. “Cicloturismo nelle vacanze”, *Le Vie d'Italia* (julio 1939): 997-998.

28. Cfr. “Cicloturismo nelle vacanze”: 998. La OND era la organización fundada en 1925 para gestar y controlar las actividades del “tiempo libre” de los trabajadores. Sobre este argumento véase Victoria De Grazia, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista*. (Roma-Bari: Laterza, 1981).

29. Guido Giardini, “La vittoria della bicicletta”, *Il Littoriale*, Roma, 2 de marzo, 1929.

30. Cfr. “Echi della Settimana del parafango bianco”, *Le vie d'Italia* (Junio 1939): 708.

31. *Quarta conferenza per l'unificazione delle norme e dei segnali per la circolazione urbana, Ordini del giorno approvati dalla Conferenza, Genova 26-29 giugno 1930-XI*. (s.l.: s.n., 1933?), [2].

TCI y diputado, en un discurso parlamentario llamó la atención sobre la grave situación de la seguridad de la circulación ciclística, subrayando que la causa tenía una raíz en la estructura del espacio vial. Después de constatar el aumento de los accidentes donde había sido implicada alguna bicicleta y de admitir que la indisciplina podía ser parte de la causa, sostenía que se trataba “de un problema de espacio, de circulación, de visibilidad”. La solución propuesta por Bonardi era “liberar los automovilistas de los ciclistas y los ciclistas de los automovilistas” a través de ciclovías. Pero además sostenía que más que lamentarse de la bicicleta, que servía a millones de trabajadores, había que “tutelarla y protegerla”, y recordaba que los ciclistas contribuían al tesoro público con casi 50 millones de liras³². Sin embargo, esgrimía un argumento de corte democrático-burgués, de poco peso en el régimen fascista, donde los intereses individuales tenían que subordinarse a los del Estado. En cambio, los derechos del individuo en cuanto contribuyente constituían la fuerza de los ciclistas en los Países Bajos, donde habían obteniendo una par consideración con los automovilistas y la construcción de un red ciclística capilar³³.

No había duda de que entre la multitud de ciclistas, en particular entre los jóvenes, la indisciplina no faltaba. Eran acusados de hacerse llevar agarrados a algún otro vehículo, de filtrarse por todas partes en el tráfico, de transportar objetos demasiado voluminosos, etc. El Código Vial de 1929 reservaba a las bicicletas sólo cuatro artículos; en éstos se prohibía por ejemplo, la formación de “grupos que puedan obstaculizar la circulación” (art. 53). Esta norma, en los Reglamentos de la Comunas venía interpretada en el sentido que los ciclistas debían pedalear en “fila india”, en el margen derecho de la calle o de la carretera. Asimismo se prohibía a los ciclistas circular sobre las aceras reservadas a los peatones, pudiendo sólo usar la ciclovías, que eran casi inexistentes y en mal estado³⁴. En síntesis, la mayor parte de los usuarios de las calles y carreteras tenía que conformarse con circular junto a los automovilistas, pero ocupando el menor

espacio posible para no obstaculizar a los automotores. Además, esta disposición era entonces difícilmente factible: las carreteras eran poco usadas por los vehículos privados, mientras en las horas de mayor circulación se formaban densos grupos de ciclistas que iban o volvían de sus trabajos, aprovechando el momento para conversar. Imponerles largas filas indias, haciendo más lento el viaje y volviendo imposible las charlas entre los compañeros de camino, era un instrumento de disciplina social poco practicable.

Quizás la construcción de ciclovías no habría resuelto totalmente el problema del tráfico ciclístico, pero su análisis sirve para observar cómo fueron consideradas las necesidades de millones de campesinos,

32. “Ciclo-moto- turismo. Banchine ciclistiche e segnalazione posteriore delle biciclette”, *Le Vie d'Italia*, (febrero 1938): 641-642; Italo Bonardi, “Ciclo-moto- turismo. Le banchine ciclistiche”, *Le Vie d'Italia* (enero 1938): 9-13.

33. Anne-Katrine Ebert, “Cycling towards the Nation: The use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940”, *European Review of History* 11: 3 (2004): 363.

34. “I ciclisti e la disciplina stradale”, *Corriere della Sera*, Milán, 20 de septiembre, 1930.

obreros, artesanos y amas de casas que usaban la bicicleta como medio de locomoción. A pesar de los repetidos reclamos del TCI y la UVI y a veces de la misma prensa cotidiana, y de la disponibilidad de conocimientos teóricos y técnicos³⁵, no existió la voluntad de sostener en algún modo este tipo de “usuario” del espacio público. La construcción de ciclovías (como se habían construido o se estaban construyendo en otros países europeos³⁶) no fue efectuada sino en modo absolutamente marginal. Se tuvieron que esperar algunos años para que la situación cambiara y se comenzara a programar y construir alguna red ciclística (insuficiente y en retardo), pero los tiempos y la situación política eran ya totalmente distintos.

En 1938, en la provincia de Brescia, donde circulaba una bicicleta por cada seis habitantes, se construyó una ciclovía en el valle Sabbia, transitado por los trabajadores de las minas de hierro y de las plantaciones de algodón de la zona. El mismo año se proyectaron algunos kilómetros de ciclovías en las provincias de Pavía, Monza, Cremona, Ferrara, Bolonia y Plasencia en el norte de la península, y entre Roma y la localidad turística de Ostia. En el 1940, ya en período bélico, la provincia de Turín (centro industrial de primer orden, donde los establecimientos de la FIAT casi monopolizaban la vida económica) se proyectó una red de ciclovías que debían confluir hacia la capital piemontesa desde algunos pueblos de los alrededores. En 1942 la Comuna de Milán comenzó las pruebas para la construcción de ciclovías. Eran iniciativas insuficientes y tardías. Sólo de alguna sabemos que fue efectivamente finalizada (Torino-Beinasco y quizás Roma-Ostia). De otras quedó sólo el papeleo burocrático. Es difícil saber en qué medida respondían a las necesidades de las clases populares y cuánto a las prioridades de la política “autárquica” de ahorro de petróleo³⁷. Ciertamente es que una atención muy distinta había sido reservada a los ciclistas en los años anteriores. No sólo habían sido ignorados, sino que se adoptaron medidas concretas para limitar o excluirlos del centro de las ciudades.

5. LA BICICLETA EN LAS CIUDADES

En 1928 se prohibió la circulación ciclística, durante las horas del día, en las principales calles de Florencia. Con el mismo Reglamento de circulación, a los automovilistas se les prohibía parar o estacionar en esas calles, mientras se abrían las plazas para el aparcamiento de los automóviles. Se declaraba además que el estacionamiento del automóvil era permitido en las cercanías de los teatros mientras se esperaba el final de los espectáculos³⁸, dando una idea clara de cuál

35. Cfr. Bruno Bolis, *Strade e vie in rapporto alle esigenze moderne* (Milano: Libreria Editrice Politecnica, 1938): 14. Y también: “Le vittime della circolazione stradale”, *Avvenire d'Italia*, Bolonia, 20 de junio, 1930; “Nuovi trasporti, nuove strade”, *Corriere della Sera*, Milán, 3 de marzo 1936. El mismo RACI, aunque lamentando “el estado de anarquía en que se pedalea en la ciudad y en las afueras”, admite que las “carreteras de las periferias no tienen banquetas reservadas a los ciclistas; y donde la hay, es demasiado angosta, mal conservada y llena de barro, de tal modo que al ciclista se lo induce a abandonarla para usar la carretera”: “L'indisciplina e le altre cause delle sciagure stradali”, *Corriere della Sera*, Milán, 20 de agosto, 1935.

36. En particular en Alemania: Cfr. “Quindici milioni di ciclisti avranno una propria rete stradale in Germania”, *Le Vie d'Italia*, diciembre (1934): 466.

37. La política económica autárquica del régimen comenzó ya en los años 20, pero inició oficialmente en 1936, como respuesta a las sanciones internacionales provocadas por la invasión de Etiopía el año anterior.

38. *Decreti-legge disciplinanti la circolazione di tutti i veicoli sulle strade ed aree pubbliche: contributo di manutenzione stradale sui veicoli a trazione animale e sulle biciclette nella provincia di Firenze: norme per il transito dei veicoli nella città di Firenze* (Firenze: Tip. Giuntina, 1928): 9.

39. La norma comprendía también las motocicletas. Pero según los datos de 1926, en toda la provincia de Florencia existían sólo 1.810 y casi todas con una potencia entre 1 e 10 HP; las restantes entre 10 y 15 HP. El número total de bicicletas era de 81.861. "Statistica delle automobili, motocicli, biciclette nel 1926", *Le Vie d'Italia* (julio 1927): 855.
40. Los ciclistas de Milán fueron los menos afectados. Parece que en 1928 se trató, sin éxito, de cerrar el centro de la ciudad a las bicicletas en las horas diurnas: Cfr. "Circolazione stradale e sportelli esattoriali", *Corriere della Sera*, Milán, 7 de junio 1928. Años después, en el 1935, el *Corriere della Sera* afirmaba que este tipo de medida era aceptada por un sector considerable de la sociedad. De la misma opinión era el *vice-podestà*, que sostenía que para aligerar la circulación se debía excluir a los ciclistas de las calles saturadas de tráfico: cfr. "Il contributo dei ciclisti alla disciplina stradale", *Corriere della Sera*, Milán, 5 de marzo, 1935 y "La disciplina della circolazione nel pensiero del vicepodestà Pini", *Corriere della Sera*, Milán, 10 de septiembre, 1935. En 1932 se cerró el tráfico ciclistico en una importante calle que conduce a la catedral. La oposición del TCI y el temor de provocar malestar entre los trabajadores quizás evitaron medidas más drásticas.
41. "Disciplina della circolazione stradale", *L'Ora*, Palermo, 5-6 de marzo, 1934; "La circolazione dei ciclisti nelle grandi città", *Le Vie d'Italia* (mayo 1934): 180.
42. El bando lleva la fecha del 20 de noviembre 1934 y se conserva en el ACBo: Serie X (Polizia Municipale), Rubr. 1 (Strade), Sezione 1 (Polizia), 1934.
43. "Il Parere degli altri. Il traffico di via d'Azeglio", *Resto del Carlino*, Bolonia, 27 de junio, 1934.
44. Enrico Caporali, Enrico, "Ciclo-motorismo. Ancora della tecnica del cicloturismo", *Le Vie d'Italia*, (enero 1937): 34. Las cartas mencionadas se encuentran en ACBo, Serie X (Polizia Municipale), Rubr. 1 (Strade), Sezione 1 (Polizia), 1935.

era la categoría de "usuario" del espacio público que contaba más al momento de las decisiones de policía vial³⁹. Parece que fueron Roma y Florencia las primeras ciudades a tomar este tipo de medidas, imitadas después en el resto de la península⁴⁰. Cuando en Palermo se impusieron medidas análogas, un diario local afirmó que habían provocado el traslado del tráfico ciclistico hacia las calles secundarias, estrechas y llenas de gente, aumentando los peligros para la circulación. Para el TCI, dichas medidas habrían comportado, de hecho, la imposibilidad de usar la bicicleta en todo el centro de la ciudad⁴¹. En Bolonia la primera prohibición de circulación de bicicletas fue impuesta en 1932, extendida a otras calles dos años después. La norma del año 1934 aclaraba cuál era la jerarquía entre los vehículos decidida por la administración de la Comuna:

"Considerando el creciente aumento de la circulación, se hace necesario extender la medida también a otras calles centrales en las cuales, especialmente en ciertas horas del día, la circulación de bicicletas constituye un grave obstáculo al tránsito de los otros vehículos y un peligro para los peatones"⁴².

Los "otros" vehículos eran principalmente los automóviles. En las páginas del diario local fue publicada la carta de un lector que se preguntaba cuál era el sentido de prohibir la circulación de bicicletas mientras los peatones estaban obligados a caminar pegados a los edificios para no ser embestidos por los automóviles. La respuesta del diario dejaba entender cuál era la jerarquía que regía el tráfico ciudadano: "Visto que no se puede prohibir el tráfico de vehículos [a motor] [...] se trata de moderar y ordenar su furia"⁴³. La perplejidad provocada por estas normas se reflejaba también en las cartas que llegaban a las oficinas comunales para pedir parciales excepciones al reglamento o simplemente su anulación. Estos pedidos, enviados por personas privadas o incluso por entes de la estructura de poder del régimen, como la Asociación Fascista de Ferroviarios y la análoga de Comerciantes, encontraban siempre una respuesta negativa. Además de Roma, Florencia, Palermo y Bolonia, las limitaciones a la circulación ciclistica se impusieron también en otras ciudades importantes como Turín y Parma, sin contar muchos otros "modestos pueblitos", para usar los términos del TCI⁴⁴.

Las razones explícitas para imponer este procedimiento eran al menos tres: mejorar el flujo automovilístico, aumentar la seguridad de los ciclistas (sic) y castigar la indisciplina de éstos, invocadas en distinta proporción según el caso. La mejor circulación era un motivo general, muy claro en la citada disposición de Bolonia, en Milán y Florencia⁴⁵. La seguridad de los ciclistas fue mencionada por el *Corriere della Sera*, una vez aplicada la restricción en Milán. El objetivo punitivo era claro en el diario romano *Il Messaggero* y se deduce también de las páginas del mensual del TCI cuando critica la medida en la ciudad de Palermo.

“Ciertamente una medida tan severa logrará en modo fácil el objetivo de impedir la violación de las normas de circulación y los atentados a la pública seguridad de parte de los ciclistas de Palermo: pero es lícito preguntarse si esta tutela de los reglamentos y de los derechos ajenos no pueda realizarse en forma igualmente eficaz aumentando la vigilancia, en vez de recurrir con medidas extremas perjudiciales para muchos legítimos intereses”⁴⁶.

Cualesquiera que hayan sido las razones expresadas, resulta claro que la limitación de la circulación impuesta a los ciclistas sancionaba un aspecto relevante del orden y de las jerarquías que debían regir el uso del espacio público ciudadano. En la competencia por la ocupación del espacio urbano las bicicletas (y en consecuencia los grupos sociales identificadas a ella) resultaban vencidas. En cambio, la tendencia de hacer de los automóviles los principales (sino los únicos) usuarios de las vías centrales se volvía hegemónica. De este modo, la jerarquía creada entre los objetos se reflejaba en el espacio socialmente “producido”. El duro enfrentamiento político entre las clases obrera y burguesa que marcó los años sucesivos a la Primera Guerra mundial, con el resultado del surgimiento del régimen fascista y de la derrota de los partidos populares, encontraba expresión años después, en un nivel aparentemente apolítico, en la jerarquía establecida entre objetos (bicicletas y automóviles) y en la correspondiente organización del espacio público.

No se debe olvidar que las limitaciones a la circulación de las bicicletas, impuestas a fines del siglo XIX, tenían el objetivo de proteger las categorías más débiles respecto al uso de un objeto considerado peligroso. En cambio, las limitaciones a la circulación ciclística durante el período fascista penalizaban las clases social y políticamente más débiles, privilegiando a los potentes. Los automóviles eran símbolo de riqueza, progreso y modernidad, por eso a ellos correspondía el centro de la escena; pero además su triunfo representaba la definitiva afirmación de la burguesía como clase dirigente culturalmente hegemónica. Esta misma tendencia era común a los otros países occidentales, pero en

45. “Onoriamo la bicicletta”, *La Nazione*, Florencia, 5 de septiembre, 1939.

46. “La circolazione dei ciclisti nelle grandi città”, 180.

éstos la difusión de los automóviles había alcanzado al menos parte de la clase media, como en Francia e Inglaterra. En los Países Bajos y en Alemania se habían construido vastas redes ciclísticas, aunque con modalidades distintas. En los Países Bajos el uso de la bicicleta era transversal en la sociedad, mientras que en Alemania había asumido un carácter de clase, es decir, obrero y campesino. En los Países Bajos la red ciclística fue realizada “democráticamente” a través de un proceso de negociación que empeñaba la asociación ciclística nacional en la organización y “producción” del espacio público. En la Alemania autoritaria la red ciclística fue construida para liberar de las molestas bicicletas las carreteras, reino de los automovilistas⁴⁷.

6. BICICLETA, CONSUMO Y POBREZA

Italia estaba lejos de la meta de la motorización masiva y sufría las contradicciones del régimen fascista. Mussolini, por un lado, había concedido ayudas fiscales para estimular la adquisición de automóviles y había impulsado la producción de modelos baratos, como el Fiat 508, “*Balilla*”. Por otro lado, la política económica fascista había favorecido las ganancias del capital disminuyendo los salarios, obstaculizando de este modo el acceso masivo al mercado interno de bienes de consumo y alejando la economía italiana de los niveles de consumo de los países democráticos. Amplios sectores de la población fueron incorporados durante los años 30 a la *cultura de masa*, pero la sociedad italiana no entró de lleno en una economía de *consumo de masa* hasta el “milagro económico” de los años cincuenta y sesenta⁴⁸. En las dos décadas de poder fascista el porcentaje de las entradas que cubrían las necesidades primarias de las familias pasó del 90% al 85%⁴⁹. Parte de los puntos ganados contribuyeron a la incorporación de los italianos en el consumo cultural de masa (novelas baratas, revistas, cine), que los hicieron entrar en la esfera de los *deseos* de las sociedades opulentas, pero sin llegar a satisfacerlos porque la capacidad de consumo seguía siendo

relativamente baja. La bicicleta fue uno de los pocos bienes de la sociedad industrializada que, por su carácter “utilitario”, entró en la vida cotidiana de los sectores populares antes de la inserción de éstos en la sociedad de consumo. Sin embargo, se trataba igualmente de un bien económicamente costoso para los bolsillos de los trabajadores y al cual no todos podían acceder. En las zonas más pobres de Italia la bicicleta no alcanzó una difusión de masa. En la llanura friulana podía ser parte de la dote de una joven esposa. La bicicleta era tratada y conservada con cuidado. Durante la noche se la dejaba dentro de las no amplias habitaciones obreras, al seguro de los robos, los cuales tenían siempre un espacio en las crónicas periodísticas locales. En estos años la bicicleta tenía una doble caracterización: era popular y valiosa.

47. Anne-Katrine Ebert, “Cycling towards”, 363.

48. David Forgacs y Stephen Gundle, *Cultura di massa*, 379. Véase también Victoria De Grazia, *Consenso e cultura*, 175-190 y 261-283.

49. Marino Livolsi, “Consumi e vita quotidiana”, en *Guida all'Italia Contemporanea 1861-1997* vol. IV, eds. Massimo Firpo-Nicola Tranfaglia (Milano: Garzanti, 1998), 87-103. Maurizio Bettini, “I salari nel settore industriale in Italia: quadro normativo e fonti statistiche”, en *Storia d'Italia nel secolo ventesimo-Strumenti e fonti: I Elementi strutturali*, ed. Claudio Pavone (Roma: Ministero per i beni e le attività culturali-Dipartimento per i beni archivistici e librari, 2006), 507-546.

La impotencia del régimen para motorizar el país (y para aumentar el nivel de consumo de las clases populares) era enmascarada con la imagen de una Italia popular que gozaba de los beneficios del progreso, dinámica, que viajaba a través del “*Dopolavoro*” (OND). Si bien algunas excursiones organizadas por la OND contaban con la participación de trabajadores que se movilizaban en bicicleta, la publicidad y el énfasis periodístico eran dados a los viajes en tren o autobús. Desde este punto de vista, los medios de transporte públicos pueden ser vistos como objetos en que se resolvía la dicotomía bicicleta/automóvil. En otras palabras, a través de los trenes y autobuses organizados por la OND se trataba de amalgamar fragmentos de una sociedad que en muchos otros aspectos estaba fuertemente dividida⁵⁰. En una Italia pobre, más allá de las proclamas de Mussolini, la bicicleta y el automóvil eran símbolos de las diferencias económicas que distinguían la sociedad. En cierto grado los propietarios de automóviles eran los mismos que se habían apoderado del Estado o que sacaban provecho de él. La ocupación del espacio central de la escena, a nivel político y urbano, correspondía al más fuerte. A quien tenía que “pedalear para vivir”, es decir, a un número creciente de obreros, campesinos y en general a los grupos sociales más débiles ya excluidos o marginados del poder político, quedaban las periferias de las ciudades, la campaña y, a nivel de circulación, el extremo margen derecho de las calles secundarias. Se trataba de la misma lógica que había empujado las familias obreras que habitaban los cascos históricos, hacia los barrios populares construidos en las periferias.

7. LA REVANCHA DE LA BICICLETA

A pesar de que pueda parecer exagerado hablar de “resistencia a baja intensidad” por parte de los ciclistas, algunas formas de “indisciplina” manifestaban una no aceptación de la distribución del espacio público sancionada por el poder. La más común era la de circular en la mitad de la carretera obstaculizando el paso de los automóviles. Pero existían otros gestos más significativos. En el verano de 1937 se repitieron las denuncias que señalaban la presencia de grupos de ciclistas en la autopista Milán-Turín y en la Milán-Brescia-Bergamo, quienes la usaban para dirigirse a sus trabajos⁵¹. También se destaca la presencia de vendedores ambulantes, que detenían los automóviles de turistas para venderles flores. La autopista, es decir, el espacio creado para uso exclusivo de los vehículos motorizados, era sistemáticamente violada por ciclistas y peatones. El fenómeno se verificaba en mayor o menor grado en todas las autopistas, pero en algunas se manifestaba en forma continua⁵².

50. La radio, otro objeto clave de la sociedad de consumo y de la “modernización fascista”, no era común en las casas italianas respecto a otros países europeos. Pero también en este caso el régimen trata de suplantar las deficiencias económicas con las estructuras de la OND. Cfr. Victoria De Grazia, *Consenso e cultura*, 180.

51. “[...] en algunas horas y en algunos tramos, estos intrusos se han vuelto asiduas y puntuales presencias y se sirven de la autopista para ir al trabajo o al mercado o para volver a sus casas”, “Le autostrade: il guaio delle periodiche infiltrazioni di estranei”, *Corriere della Sera*, Milán, 2 de noviembre, 1937 (edición de la tarde).

52. “I ciclisti sull’autostrada Milano-Bergamo-Brescia”, *Corriere della Sera*, Milán, 17 de septiembre, 1937.

Como se diría después, en el verano de 1941, se concedía a los ciclistas la circulación en las autopistas, pero sólo por pocos meses y en un contexto muy particular. No se trataba de facilitar la movilidad de los obreros, sino de los “cicloturistas”. Pero entonces la situación política había cambiado radicalmente y las contradicciones internas del régimen habían producido una crisis “funcional” que dio a la bicicleta la ocasión de tomarse una revancha, ya antes de la entrada en guerra de Italia, el 10 de junio de 1940.

En noviembre de 1938 (cuando se imponían nuevas leyes contra la minoría hebrea) fue abolida la tasa de circulación para los automóviles privados. El escaso número de automóviles circulantes en Italia empañaba la imagen de la modernización fascista y por lo tanto había que dar nuevo impulso a la motorización masiva. Sin embargo, era un anuncio que difícilmente podía ser apreciado por la mayoría de la población, alejada de la posibilidad de adquirir un automóvil, y menos aún para los millones de trabajadores que debían continuar pagando la tasa por sus bicicletas. Pero un mes después los diarios anunciaban que se abolía también la tasa sobre la bicicleta, subrayando que la decisión provenía del *duce* en persona. Los diarios comentaron favorablemente la decisión por el gran número de ciclistas que resultaban beneficiados, subrayando la “ola de satisfacción” provocada en la clase trabajadora de provincias como Ferrara (donde se contaba una bicicleta cada 2,6 habitantes) y Turín⁵³. Probablemente la abolición de la tasa sobre la bicicleta tenía el objetivo de compensar la medida anterior,

o quizás el mes de separación entre las dos medidas quería significar la distinta naturaleza de ambas. La abolición de la tasa sobre la bicicleta no era parte de una estrategia económica (como había sido en 1926), sino que era una “gracia” concedida por el *duce* a la clase trabajadora⁵⁴. En cambio, la abolición de la tasa automovilística era una medida de política económica: su objetivo era “actuar la motorización del país que es elemento y signo del progreso civil de las Naciones modernas y factor indispensable de la preparación militar de la Nación”, según recitaba el comunicado oficial⁵⁵. Sin embargo, las contradicciones internas del régimen en este campo saldrían a la luz menos de un año después, en septiembre de 1939.

A la vigilia de la invasión alemana de Polonia, el gobierno fascista anunciaba que desde el 4 septiembre 1939 se prohibía la circulación de automóviles para uso privado. La circulación era permitida sólo a la administración pública, al partido fascista, al ejército, a los médicos y a otros casos limitados para realizar actividades de utilidad general. Estas medidas no tenían origen en las sanciones que la Liga de las Naciones había impuesto en ocasión de la invasión de Etiopía

53. “Oltre 140.000 ciclisti ferraresi beneficeranno della abolizione della tassa”, *Resto del Carlino*, Bologna, 4 de diciembre, 1938. “L’abolizione della tassa sui velocipedi”, *La Stampa*, Turín, 4 de diciembre, 1938.

54. “La noticia que, por voluntad del Duce será abolida la tasa de circulación sobre las bicicletas, fue acogida en nuestra provincia como un agradecido don. El gobierno fascista, aboliendo dicha tasa, demuestra una vez más de ‘ir hacia el pueblo’ sin ostentaciones democráticas o superfluas declaraciones, sino siguiendo una conducta constante de facilitaciones y de ayudas para aquellos que trabajan”. Cfr. “Il Duce per il popolo. Oltre 203 mila ciclisti beneficeranno dell’esonazione di tassa”, *Resto del Carlino*, Bologna, 7 de diciembre, 1938.

55. La noticia de la abolición de la tasa automovilística aparece, junto con el texto del comunicado oficial, en los diarios el 8 de noviembre.

(impuestas en 1935 y abrogadas un año después y que no incluían la prohibición de la exportación de petróleo a Italia), sino en las deficiencias y contradicciones del sistema económico fascista. De un día para el otro la bicicleta viene revalorizada. Mientras en las primeras páginas de los diarios se exaltan las gestas germánicas, en las páginas internas se escriben “elogios a la bicicleta”. *Il Messaggero* dice que la bicicleta es un “medio autárquico, juvenil y deportivo”; para *La Stampa* es un “simpatiquísimo medio de locomoción, barato, divertido, útil y sano” y su uso es un “deber civil para todos”; el *Corriere della Sera* subraya la naturaleza autárquica y “antiburgués”, porque despierta los músculos oxidados, “forrados de grasa por los asientos de los automóviles”⁵⁶. En todos lados se registra un aumento de circulación y de ventas (y de precios) de bicicletas y se discute sobre la necesidad de suspender las limitaciones de circulación ciclística en los cascos históricos. Los lugares para aparcar automóviles se llenan de bicicletas e incluso el RACI decide acondicionar los estacionamientos para las bicicletas de sus socios, los cuales las han tenido que retomar o se han comprado alguna nueva. A los porteros se pide de abrir los patios internos a las bicicletas. La crisis provocó un doble cambio: en la distribución del espacio público y, aparentemente, en la consideración social del “objeto bicicleta”.

El otoño de 1939 es una época de gran exaltación y las noticias de la guerra desencadenada por Hitler se mezclan con los cambios en la vida cotidiana. En este clima se expresan en forma más clara las opiniones sobre la circulación vial y sobre las bicicletas. *La Stampa* de Turín quiere que se anulen los límites a la circulación ciclista y afirma que es el momento de liberarse de los prejuicios que circulan contra la bicicleta⁵⁷. Probablemente se refiere a la mentalidad representada por *Il Messaggero*: en la capital se habían suspendido las restricciones a la circulación ciclística, y el diario romano expresa su desacuerdo subrayando el “carácter absolutamente provisional” de la suspensión y afirmando que se trataba de una “concesión” que los ciclistas debían demostrar “saberse merecer”⁵⁸. El diario florentino *La Nazione* reconoce que la bicicleta se estaba tomando una revancha después de todos los reproches y al ostracismo a la que había sido sometida en los años precedentes. La síntesis más significativa del cambio que se estaba experimentando en la distribución del espacio público fue publicada por el popular semanal *Domenica del Corriere*: “La bicicleta, que vivía hasta ahora en los márgenes de la calle, donde la había echado su potente victorioso rival, el automóvil -ahora que ésta no tiene combustible, y está obligada a quedarse en el garaje-, se puso bien en la mitad de la calle, como patrona casi absoluta”⁵⁹.

Meses después, el 10 de Junio 1940, Benito Mussolini, prisionero de la propia retórica y de la perspectiva de fáciles victorias bajo

56. Cfr. *Corriere della Sera*, *Il Messaggero*, *La Stampa*, dieron los mismos títulos: “Elogio della bicicletta” respectivamente los días 3, 4 y 5 septiembre 1939.

57. “Si va tutti in bicicletta”, *La Stampa*, Turín, 7 de septiembre, 1939.

58. “La circolazione delle auto private sospesa dalla mezzanotte di oggi”, *Il Messaggero*, Roma, 3 de septiembre, 1939.

59. “Rivincita della Birota”, *La Domenica del Corriere* 41: 48 (19-25 de noviembre 1939): 9.

la sombra de la potencia alemana, declara la guerra a Francia e Inglaterra. Cuatro días después el ejército alemán invade París y el entusiasmo ostentado en Italia choca con la noticia del bombardeo de Génova. Sin embargo, el régimen fascista debe demostrar al pueblo que está seguro de la victoria final. La próxima estación de vacaciones tiene que ser alegre y sin preocupaciones. Para crear este clima los medios de comunicación cumplen su función y la autárquica y juvenil bicicleta tiene su rol importante. El discurso fascista presenta la bicicleta como un objeto de “moda”, callando las dificultades objetivas por las cuales tal “moda” era estimulada desde lo alto. Un *cinogiornale* anuncia con tono triunfante que “la bicicleta está de moda, es patrona de las ciudades, reina soberana en las playas, donde es indispensable antes y después del baño” (sic)⁶⁰. Las escenas en las playas italianas con jóvenes pedaleando alegremente (y modernas madres que llevan sus niños con sidecar a pedal) son comunes ese verano⁶¹. Si bien estos filmes no entran en la categoría de propaganda que en esos días el régimen ordena realizar, contribuyen a crear el clima justo no tanto para reforzar, sino para distraer el frente interno. La bicicleta, en este contexto, es imprescindible. El verano siguiente, además, se concederá a los ciclistas el derecho a circular por las autopistas⁶².

Si bien en diciembre de 1939 disminuyeron las restricciones para los automóviles, las dificultades de aprovisionamiento de combustible no habían sido resueltas y el régimen tuvo que promover la bicicleta. Si por un lado se hacía ver a la clase media y alta pedaleando alegremente en las costas, por el otro se multiplicaban las iniciativas, a través de las sedes locales de la OND, para estimular el uso de la bicicleta en el tiempo libre. Se organizaban encuentros ciclisticos (*cicloraduni*) y excursiones. El régimen se

había empeñado desde sus primeros años, y en particular desde la fundación de la OND, en organizar y controlar el tiempo libre de la clase trabajadora, pero en los años anteriores el mayor resalto había sido dado a los viajes con medios de transporte públicos: trenes y autobús. En cambio, desde el verano de 1939 y los primeros años de la guerra, las excursiones ciclisticas ocuparon mayor espacio en las crónicas periodísticas.

En este período la bicicleta se convirtió, en buena medida, en el centro de las manifestaciones fascistas. La OND organiza en distintos lugares la “Jornada de la bicicleta” para celebrar su carácter “utilitario y deportivo por excelencia”, como dice el cronista de un *cinogiornale* en ocasión de uno de estos encuentros⁶³. En estas fiestas, trabajadores de ambos sexos desfilan por las calles de las ciudades adornadas con las habituales sentencias del

60. Se trata de noticiarios producidos en Italia desde 1927 por el Instituto Luce para el público de los cinematógrafos. La colección es visible en www.luce.it previa registraci3n. Cfr. “Fabbriche di biciclette”, *Giornale Luce C0057*, Istituto Luce, 15 de luglio 1940; véase también “Riviera versiliese. Scene di vita balneare”, *Giornale Luce C0059*, Istituto Luce, sin fecha, 1940.

61. “Colpi d’obiettivo su spiagge adriatiche”, *Giornale Luce C0073*, Istituto Luce, 9 de settembre, 1940.

62. “L’uso gratuito delle autostrade consentito ai ciclisti”, *Corriere della Sera*, Milán, 15 de junio, 1941.

63. “Ciclo raduno del Sebino”, *Giornale Luce C0166*, Istituto Luce, 31 de luglio 1941.

duce. En Bolonia se expone una adaptada a la ocasión: “Me gusta el ciclismo porque es un deporte de poetas”⁶⁴.

En los años siguientes la bicicleta acompañó a los italianos en los peores años de la guerra. Continuó siendo usada por trabajadores, amas de casa y por los combatientes en la guerra partisana. Los ocupantes alemanes limitaron su circulación para reducir la movilidad de los partisanos; fueron requisadas y robadas por los soldados en fuga. Después de la guerra y por muchos años la bicicleta siguió siendo usada por millones de italianos, pero el ciclista se convirtió verdaderamente en un “paria”, porque usaba un objeto símbolo de la miseria que se quería olvidar a cualquier precio, cuando ya todos soñaban un motor propio.

CONCLUSIONES

Muchos puntos quedan por ser explorados, pero creo que el análisis de la bicicleta como objeto situado en este determinado espacio social ha ofrecido una llave de lectura para estudiar los vínculos entre el espacio público y el sistema político y ha mostrado cómo la crisis en éste último puede implicar transformaciones en el primero.

La definición de jerarquías entre objetos (bicicletas y automóviles) se refleja en el espacio público dedicado a éstos y revela los nexos con la cultura hegemónica. El espacio público, ocupado casi exclusivamente por los automóviles, se vuelve parte del “rostro cotidiano” del sistema de poder. El aspecto “moderno” del fascismo coincide con la imagen que tenían de sí mismos los grupos que concentraban el poder y la hegemonía cultural.

El estudio de esta época desde el punto de vista de la bicicleta evidencia además las deficiencias del régimen fascista, bien ocultadas por el sistema de propaganda. En primer lugar, a nivel cotidiano se revela su incapacidad para imponer orden en calles, carreteras y autopistas. De hecho, la preocupación de las autoridades por la indisciplina de la circulación fue constante al menos hasta el inicio de la guerra. En segundo lugar, la crisis funcional (más que política) del régimen de Mussolini muestra, en el verano de 1939, las contradicciones internas al proceso de modernización fascista⁶⁵ y nos da la ocasión de ver la transformación del espacio público según las necesidades del poder: las calles y hasta los aparcaderos son reconquistados por las bicicletas, que vienen de nuevo (aparentemente) valorizadas y re-interpretadas como “anti-burguesas” y “autárquicas”. La crisis funcional del sistema es la clara

64. Sandra Mazza y Nazario Sauro Onofri (eds.), *Trent'anni di fotografie Villani a Bologna. 1920-1950* (Bologna: Cappelli, 1988), 140.

65. En estas páginas se entiende el término “modernización” en el sentido de la voluntad del régimen de introducir en la sociedad italiana elementos que caracterizaban las sociedades democráticas (difusión de los medios de comunicación de masa, consumo de masa, deporte, tiempo libre), pero sin recurrir a las raíces culturales que los hicieron posibles, en particular la centralidad del individuo respecto al Estado. En este sentido, se podría hablar de una *modernización* fascista (y nazista) sin *modernidad*. Cfr. Nicola Tranfaglia, “La modernizzazione contraddittoria negli anni della stabilizzazione del regime (1926-1936)”, en *Il Regime fascista. Storia e storiografia*, ed. Angelo Del Boca et al. (Roma-Bari: Laterza, 1995), 127-138. Emilio Gentile, *Fascismo. Storia e interpretazione* (Roma-Bari: Laterza, 2005) 265-307 y Louis Dumont, *Essais sur l'individualisme* (Paris: Editions du Seuil, 1985), 152-189.

manifestación de la incapacidad económica del fascismo. La prohibición de circular a los automóviles privados, después de menos de un año que se había abolido la tasa de circulación para promover sus ventas, significaba el fracaso económico del régimen. Sin embargo, la situación europea sirvió como máscara para cubrir el desastre. Las sanciones internacionales no podían ser llamadas en causa y la posibilidad de la guerra no podía justificar una medida única entre los países europeos. En realidad era la política autárquica que mostraba su profunda debilidad. No obstante, esta crisis quedó escondida en la memoria colectiva entre los pliegues de las sanciones internacionales y la Segunda Guerra mundial. Por último, creo que este tipo de análisis podría ser el punto de partida para estudiar otros contextos y épocas⁶⁶.

66. El autor desea agradecer las precisas y estimulantes observaciones de los evaluadores.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

ARCHIVO:

Archivo de la Comunia de Bologna (ACBo), Bologna, Italia, Serie X (Polizia Municipale), Rubr. 1 (Strade), Sezione 1 (Polizia), 1934, 1935, 1940.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS:

DIARIOS:

Avvenire d'Italia, Bologna, 1928-1930; *Corriere della Sera*, Milán, 1928-1941; *Il Littoriale*, Roma, 1929; *Il Messaggero*, Roma, 1939; *La Nazione*, Florencia, 1939; *L'Ora*, Palermo, 1934; *La Stampa*, Turín, 1928-1939; *Resto del Carlino*, Bologna, 1934-1938.

REVISTAS:

Il Politecnico, 1930-1934; *La bicicletta*, 1928; *La Domenica del Corriere*, 1939; *Le vie d'Italia*, 1926-1939; *Lo sport fascista*, 1928-1930; *Milano*, 1930-1934; *Revista mensile del T.C.C.I.*, 1900.

FUENTES PRIMARIAS IMPRESAS:

Atti parlamentari/Camera dei deputati-Legislatura XXV. Roma: Tip. Della Camera dei deputati, 1926.

Bolis, Bruno, *Strade e vie in rapporto alle esigenze moderne*. Milano: Libreria Editrice Politecnica, 1938.

Decreti-legge disciplinanti la circolazione di tutti i veicoli sulle strade ed aree pubbliche: contributo di manutenzione stradale sui veicoli a trazione animale e sulle biciclette nella provincia di Firenze: norme per il transito dei veicoli nella città di Firenze. Firenze: Tip. Giuntina, 1928.

Peretti-Griva, Domenico R., *Le responsabilità civili attinenti alla circolazione dei veicoli*. Torino: Arduini, 1928.

Quarta conferenza per l'unificazione delle norme e dei segnali per la circolazione urbana, Ordini del giorno approvati dalla Conferenza, Genova 26-29 giugno 1933-XI. (s.l.: s.n., 1933?)

FILMES:

Camerini, Mario (director), *Gli uomini, che mascazzoni* (Italia, 1932) [repr. dvd: Ripley's Home Video, 2004].

"Fabbriche di biciclette", *Giornale Luce C0057*, Istituto Luce, 15 julio, 1940.

"Riviera versiliese. Scene di vita balneare", *Giornale Luce C0059*, Istituto Luce, sin fecha, 1940.

"Ciclo raduno del Sebino", *Giornale Luce C0166*, Istituto Luce, 31 de julio, 1941.

[Los filmes del "Istituto Luce" pueden ser vistos en www.luce.it, previa registraci3n].

FUENTES SECUNDARIAS

Bardelli, Daniele. *L'Italia viaggia. Il Touring Club, la nazione e la modernità (1894-1927)*. Roma: Bulzoni, 2004.

Baudrillard, Jean. *Il sistema degli oggetti*. Milano: Bompiani, 2003.

Bettini, Maurizio. "I salari nel settore industriale in Italia: quadro normativo e fonti statistiche". En *Storia d'Italia nel secolo ventesimo - Strumenti e fonti: I Elementi strutturali*, editado por Claudio Pavone. Roma: Ministero per i beni e le attività culturali-Dipartimento per i beni archivistici e librari, 2006, 507-546.

Cederna, Antonio. *Mussolini urbanista: lo sventramento di Roma negli anni del consenso*. Roma- Bari: Laterza, 1979.

Dant, Tim. *Material culture in the social world*. Buckingham-Philadelphia: Open University Press, 1999.

De Grazia, Victoria. *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista. L'organizzazione del dopolavoro*. Roma-Bari: Laterza, 1981.

Dumont, Louis. *Essais sur l'individualisme*. Paris: Editions du Seuil, 1985.

- Ebert, Anne-Katrine. "Cycling towards the Nation: The use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940". *European Review of History* 11; 3 (2004): 347-364.
- Fincardi, Marco. *Primo Maggio reggiano*. Reggio Emilia: Camere del Lavoro territoriali di Reggio e Guastalla, 1990.
- Forgacs, David y Gundle, Stephen. *Cultura di massa e società italiana 1936-1954*. Bologna: Il Mulino, 2006.
- Gentile, Emilio. *Fascismo. Storia e interpretazione*. Roma-Bari: Laterza, 2005.
- Grassby, Richard. "Material Culture and Cultural History". *Journal of Interdisciplinary History* XXXV: 4 (Spring 2005): 591-603.
- Gundle, Stephen. *Cultura di massa e società italiana: 1936-1954*. Bologna: Il Mulino, 2007.
- Landowski, Eric y Marrone, Gianfranco. *La società degli oggetti*. Meltemi: Roma, 2002.
- Lefebvre, Henri. *La produzione dello spazio*. Milano: Moizzi, 1976.
- Livolsi, Marino. "Consumi e vita quotidiana". En *Guida all'Italia Contemporanea 1861-1997* vol. IV, editado por Firpo, Massimo y Tranfaglia, Nicola (Milano: Garzanti, 1998), 75-103.
- Marchesini, Daniele. *Cuori e motori*. Bologna: Il Mulino, 2001.
- Marchesini, Daniele. *L'Italia del giro d'Italia*. Bologna: Il Mulino, 2003.
- Mazza, Sandra y Sauro Onofri, Nazario (eds.). *Trent'anni di fotografie Villani a Bologna. 1920-1950*. Bologna: Cappelli, 1988.
- Moraglio, Massimo. *Storia delle prime autostrade italiane (1922-1943): modernizzazione, affari e propaganda*. Torino: Trauben, 2007.
- Pivato, Stefano. *Il Touring Club Italiano*. Bologna: Il Mulino, 2006.
- Pivato, Stefano. *La bicicletta e il sole dell'Avvenire*. Firenze: Ponte alle Grazie, 1992.
- Portelli, Alessandro. "Prefacio". En Prontera, Grazia. *Una memoria interrotta*. Lecce: Aramirè, 2004, 5-8.
- Tranfaglia, Nicola. "La modernizzazione contraddittoria negli anni della stabilizzazione del regime (1926-1936)". En *Il Regime fascista. Storia e storiografia*, editado por Angelo Del Boca et al. Roma-Bari: Laterza, 1995, 127-138.

