



ASOCIACIÓN
CULTURAL
ITALIANA

Noviembre

LA REVISTA DE LA ASOCIACIÓN
CULTURAL ITALIANA

www.italiachile.cl

STAFF

DIRECTOR: GUILLERMO CIANO

VICEDIRECTOR: BRUNO GAROFANO

TESORERA: SANDRA GENTILI

SECRETARIO: JORGE OLIVARES ROSSETTI

DIRECCIÓN DE REVISTA: MILAGROS GUIASOLA

**INSCRIPCIONES A CURSOS DE
IDIOMA ITALIANO 2024:**

CURSOS@ITALIACHILE.CL



ASOCIACIÓN CULTURAL ITALIANA

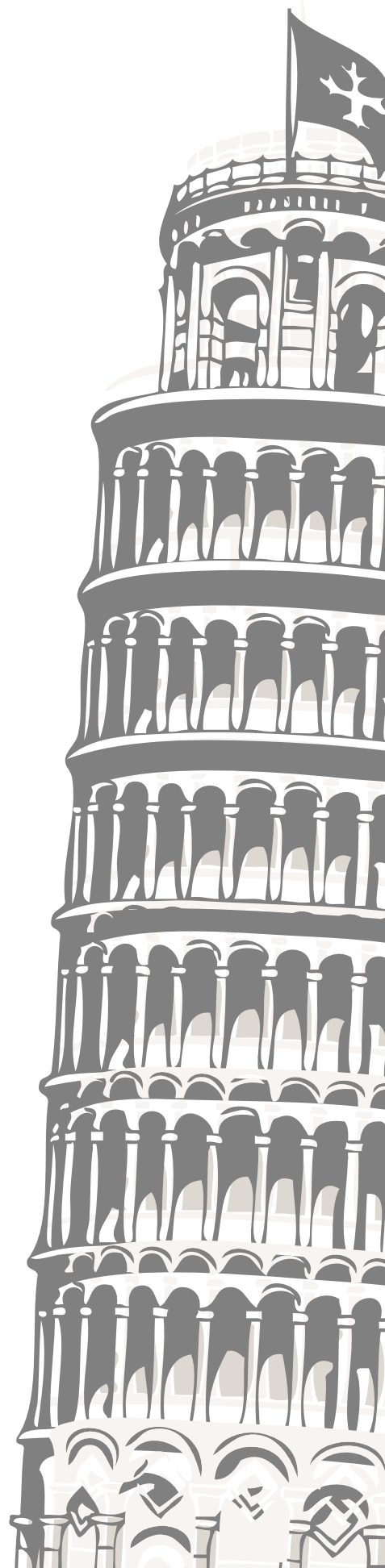


ASOC ITALIA CHILE

www
.italiachile.cl



ASOCIACIÓN
CULTURAL
ITALIANA



CONTENIDO

DEL DIRECTOR

02.

4 LIBROS PARA TODOS LOS GUSTOS

03.

CURSOS DE ITALIANO

05.

ENTREVISTA A PINA MARIA RINALDI

06.

TURISMO: CICLOVIA DELLE DOLOMITI

012.

PELICULAS CON LA BICI COMO
PROTAGONISTA

014.

BICICLETAS *made in italy*

015.

PEDALES DE LIBERTAD: la bicicleta en la vida
cotidiana italiana

016.

DEL PRESIDENTE



Guillermo Ciano
Presidente

El movimiento

Queridos lectores,

En esta edición de noviembre, celebramos la bicicleta en todas sus formas: el viaje, la curiosidad y la libertad que inspiran la cultura italiana.

Conversamos con Pina Maria Rinaldi, autora de *L'italiana in bicicletta*, quien nos invita a mirar la historia desde la mirada de una mujer que avanza, pedaleando hacia su independencia.

En estas páginas también recorreremos rutas para descubrir Italia en bicicleta, exploramos películas y libros que celebran el camino como experiencia interior, y compartimos historias que unen a Italia y Chile a través de la belleza, la memoria y el movimiento.

Cada número de esta revista busca ser eso: un viaje compartido.

G. Ciano

4 LIBROS PARA TODOS LOS GUSTOS



I GRANDI VIAGGI DI GIULIO CESARE

LA HISTORIA LA NARRA EMMA, UNA CHICA QUE CUENTA EN PROSA Y EN POEMAS LOS DÍAS JUNTO A SU HERMANO CARLO, QUE ES SORDO Y VE SOLO CON UN OJO. ESE ÚNICO OJO AHORA ESTÁ EN PELIGRO, Y LA FAMILIA VIVE LA ESPERA DE UN POSIBLE NUEVO TRATAMIENTO ENTRE MIEDOS Y PEQUEÑOS ACTOS DE CORAJE COTIDIANO.

EDAD: 11+ AÑOS

\$16400

**DONATELLA
DI PIETRANTONIO
L'ETÀ FRAGILE**



**ULTIMO
DISPONIBLE**

L'ETÀ FRAGILE

NON ESISTE UN'ETÀ SENZA PAURA. SIAMO FRAGILI SEMPRE, DA GENITORI E DA FIGLI, QUANDO BISOGNA RICOSTRUIRE E QUANDO NON SI SA NEMMENO DOVE GETTARE LE FONDAMENTA. MA C'È UN MOMENTO PRECISO, QUANDO CI BUTTIAMO NEL MONDO, IN CUI SIAMO ESPOSTI E NUDI, E IL MONDO NON CI DEVE FERIRE. PER QUESTO LUCIA, CHE UNA NOTTE DI TRENT'ANNI FA SI È SALVATA PER UN CASO, ADESSO SCRUTA CON SPAVENTO IL SILENZIO DI SUA FIGLIA. QUELLA NOTTE AL DENTE DEL LUPO C'ERANO TUTTI. I PASTORI DELL'APPENNINO, I PROPRIETARI DEL CAMPEGGIO, I CACCIATORI, I CARABINIERI. TUTTI, TRANNE TRE RAGAZZE CHE NON C'ERANO PIÙ.

\$26000



LIBRO JUEGO: GLI UNICORNI

EL MEGA BOX CONTIENE:

- 1 LIBRO DE ACTIVIDADES DE 32 PÁGINAS
- 3 MODELOS DE UNICORNIOS PARA ENSAMBLAR
- 2 ESCENARIOS PARA COMPLETAR
- 20 STICKERS
- 4 HOJAS DE MINI ORIGAMI PARA CONSTRUIR
- 4 HOJAS DE SCRATCHING CON UN PALITO DE MADERA
- 2 ESCENARIOS PARA COMPLETAR CON HOJAS IRIDISCENTES, GLITTER Y MOSAICOS DE COLORES
- UNA CAJA DE GRAN FORMATO QUE INCLUYE UN LIBRO PARA COLOREAR Y COMPLETAR CON STICKERS, ADEMÁS DE MUCHAS ACTIVIDADES DE ARTE Y MANUALIDADES DISEÑADAS PARA ESTIMULAR LA IMAGINACIÓN Y EL APRENDIZAJE.

\$41100



MADELINE, IL CUCCIOLO E I LIBRI

TRAS EL ÉXITO DEL PRIMER TÍTULO, PUBLICADO EN MÁS DE 20 PAÍSES, LLEGA LA NUEVA AVENTURA DE LA PEQUEÑA MADELINE. MADELINE HA ADOPTADO UN CACHORRO Y AHORA TIENE MUCHAS MÁS RESPONSABILIDADES. TIENE QUE PASEARLO, DARLE DE COMER Y ASEGURARSE DE QUE SE SIENTE SEGURO. PERO PRONTO APRENDE QUE EL INGREDIENTE CLAVE ES EL AMOR. CUANDO VISITA LAS PERRERAS, MADELINE ESTÁ DECIDIDA A AYUDAR A TODOS LOS CACHORROS, PERO ¿ENCONTRARÁ LA MANERA DE HACER QUE CADA UNO DE ELLOS SE SIENTA ESPECIAL? CON LA AYUDA DE SUS AMIGOS Y DE ALGUNOS LIBROS, DESCUBRIRÁ QUE ELLA TAMBIÉN PUEDE MARCAR LA DIFERENCIA.

\$23100

CURSOS DE ITALIANO

NIVEL A1- NIVEL A2 - NIVEL B1 - NIVEL B2

Información: [cursos@italiachile.cl](mailto: cursos@italiachile.cl)

Cursos grupales (6-16 personas).

Modalidad: vía Zoom y presencial

CURSOS DE ITALIANO

Todo Italia en un solo lugar

Descubre como vivir la lengua y cultura italiana todos los días gracias a nuestros cursos y nuestros eventos culturales



VER CURSOS

Pina Maria Rinaldi

PINA MARIA RINALDI

L'ITALIANA
IN BICICLETTA

 GIUNTI

Pina Maria Rinaldi è una scrittrice italiana nata in Basilicata e cresciuta in Puglia, nel sud d'Italia, che ha vissuto per diversi anni in Cile, Paese che ha segnato profondamente il suo sguardo e la sua scrittura. Specializzata in turismo e appassionata di storia e memoria, Rinaldi trova nella letteratura un modo per costruire ponti tra culture, territori e generazioni. Il suo romanzo *L'italiana in bicicletta* (Giunti Editore) è una storia sul viaggio, la libertà e la ricerca del proprio posto nel mondo, raccontata attraverso il simbolo più semplice e potente del movimento: la bicicletta. In essa, una donna italiana pedala tra passato e presente, tra radici e nuovi orizzonti, in una trama che unisce storia, sensibilità e uno sguardo femminile sull'Italia del Novecento.

Oggi conversiamo con Pina Maria Rinaldi sul senso del movimento, sull'ispirazione alla base della sua opera e sul legame che unisce Italia e Cile attraverso la cultura e le esperienze condivise. Molto presto, il suo libro arriverà anche nelle nostre librerie, invitando i lettori cileni a percorrere, insieme a lei, questo viaggio tra due mondi.

1 In un'intervista concessa a Novità in Libreria, hai raccontato che l'idea del libro è nata dalla tua esperienza come emigrata in Cile.

Come si è trasformata quella esperienza nella storia de *L'italiana in bicicletta*?

Sì, sono stata anch'io un'emigrante, seppure in condizioni molto diverse da quelle vissute dalla protagonista del romanzo. A ventitré anni ho lasciato la mia Puglia per trasferirmi a Santiago, per quello che doveva essere un breve viaggio-premio, una piccola parentesi di vita. Invece, senza quasi rendermene conto, quella parentesi è diventata un capitolo intero e in Cile ho trascorso quasi otto anni!

Quell'esperienza, così intensa e dai risvolti imprevedibili, è stata lo spunto da cui è nato il libro. Sentivo il bisogno di raccontare le emozioni, le sfide, i chiaroscuri di chi lascia la propria terra e si ritrova immerso in una

realtà completamente diversa, con tutto il carico di entusiasmo e smarrimento che ne consegue.

Nel caso di Serafina, però, il viaggio non nasce da una sua scelta: è il padre a decidere per lei. È l'ennesima decisione che la ragazza subisce, un altro tassello di un percorso in cui non le è concesso alcun margine di autodeterminazione.

Per questo, sin dall'inizio, Serafina non guarda al Cile come a un'opportunità, ma lo vive come imposizione.

È diffidente, quasi ostile, al punto di programmare di tornare in Italia appena se ne presenterà l'occasione.

In termini simbolici, il viaggio per lei è una dolorosa rinuncia: l'abbandono del proprio mondo, della propria essenza più intima. È il distacco dagli affetti più cari, dai sogni che ha custodito gelosamente per anni.



Pina Maria Rinaldi

È il confronto improvviso con una realtà sconosciuta, priva di appigli, che la obbliga a un salto nel buio per il quale non si sente affatto pronta. Verso la fine del romanzo, però, scopriremo invece quanto il viaggio sia anche fonte di crescita, confronto e arricchimento personale.

2 La protagonista, Serafina, vive in un'epoca in cui i mezzi di comunicazione e i legami con la terra d'origine erano molto più difficili.

Perché hai scelto di ambientare la storia in quel periodo e cosa aggiunge quel contesto al simbolo della bicicletta?

Ho scelto di ambientare la storia durante la Belle Époque perché è un momento storico che mi affascina da sempre: un periodo di passaggio, vibrante e di fermento.

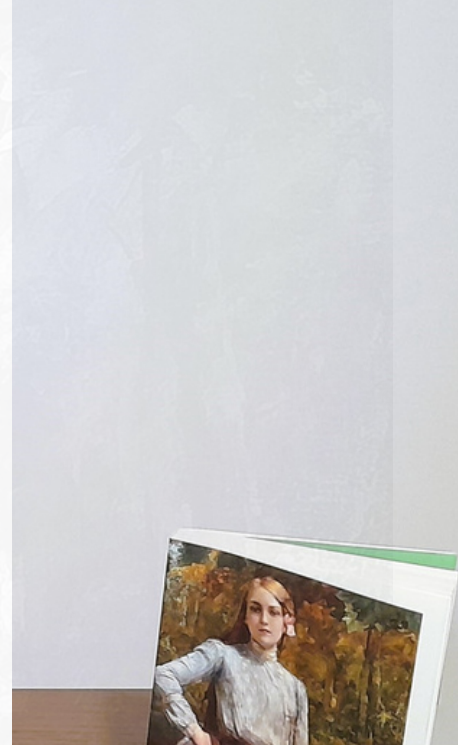
I primi del Novecento sono segnati da scoperte scientifiche decisive e da invenzioni tecnologiche che modificano in profondità la vita quotidiana. Sono anche gli anni delle prime rivendicazioni femministe, delle prime donne laureate, delle suffragette che iniziano a reclamare spazi e diritti fino ad allora impensabili.

In questo contesto, la bicicletta non è soltanto un elemento narrativo, ma soprattutto un simbolo: da sempre rappresenta indipendenza ed emancipazione, e tra Ottocento e Novecento ha avuto un ruolo determinante nel ridefinire l'immagine della donna, scalfendo tabù e pregiudizi radicati.

3 Quanto c'è di te stessa nel libro e quanto invece è pura finzione? Nell'intervista hai parlato di una "componente autobiografica".

In questo romanzo c'è indubbiamente una componente autobiografica, per quanto la mia esperienza di emigrante sia molto distante da quella di Serafina, sia per il periodo storico sia per le condizioni decisamente più favorevoli in cui mi sono trovata.

Nonostante queste differenze, però, credo che esistano emozioni universali che accomunano chiunque lasci la propria terra — per scelta o per necessità — e che ho cercato di restituire nella storia: l'inquietudine di fronte al "nuovo mondo", la nostalgia inevitabile per ciò che si è lasciato



alle spalle, ma anche le speranze di chi intravede la possibilità di riscrivere il proprio futuro.

Ammetto, inoltre, di condividere alcuni tratti con la protagonista: la tendenza ad arrossire nelle situazioni di imbarazzo, il mio scarso — direi quasi inesistente — senso dell'orientamento, ma anche la tenacia e la determinazione con cui perseguo i miei obiettivi.

Per quanto riguarda le vicende narrate, invece, sono frutto di invenzione. Lo stesso vale per i personaggi, tranne per qualche italiano illustre che Serafina incontra a Valparaíso: Augusto Carozzi, ad esempio, o i coniugi Falabella.

4 Considerando che questo numero della rivista è dedicato alle “rotte in bicicletta attraverso l'Italia”, quale percorso sceglieresti per la tua protagonista —o per te stessa— e perché?

Pur non essendo una ciclista esperta, mi sentirei di consigliare la **Ciclovia dell'Acquedotto**, un percorso che si sviluppa lungo il tracciato storico del canale

principale dell'acquedotto pugliese. È un itinerario che unisce scenari suggestivi e tappe tranquille, perfetto per chi vuole abbinare l'esperienza su due ruote, la buona tavola e la scoperta di borghi pittoreschi. Il tratto che attraversa la Murgia pugliese è per me il più affascinante: si snoda tra muretti a secco, uliveti e campagne tranquille, con sterrati ben tenuti e una rete di strade secondarie che permettono di pedalare senza fretta.

5 Quali autori ti hanno ispirata per questo libro?

Nell'intervista citi Jane Austen, le sorelle Brontë, Salgari, Verne e García Márquez. Qual è stato il “motore” letterario che ti ha influenzata di più?

Quelli citati sono in effetti i miei modelli di riferimento. Le scrittrici inglesi mi hanno sempre affascinata per la capacità di dare vita a figure femminili straordinariamente moderne, pur immerse in un'epoca dominata da convenzioni sociali rigide e da pregiudizi di genere: donne autonome nel pensiero, coraggiose nei sentimenti, spesso in anticipo sui tempi.

Poi ci sono i romanzieri d'avventura come Jules Verne ed Emilio Salgari, che da bambina mi hanno fatto viaggiare da un capo all'altro del mondo senza muovermi dalla mia cameretta: con loro ho scoperto il gusto dell'esplorazione e la meraviglia per l'ignoto. E infine Gabriel García Márquez, con le sue insuperabili qualità di narratore, la capacità di intrecciare epoche e generazioni, di fondere realtà e incanto.

Ma alla lista manca ancora un nome importante, quello di Isabel Allende. Di lei ho letto quasi tutto e le devo gran parte del mio amore per la letteratura sudamericana.

La ammiro per la forza con cui racconta le donne, per il modo in cui mescola memoria personale e storia collettiva, e per la sua capacità di trasformare emozioni, conflitti e radici in un affresco narrativo sempre vivo e pulsante.

“Mi ha ispirata moltissimo anche Valparaíso, con la sua anima cosmopolita e irrequieta: una città che accoglie, respinge, incuriosisce e innamora, spesso nello stesso momento.”

6 Pensi che una storia così profondamente italiana possa risuonare anche in un Paese come il Cile?

Quali emozioni o temi credi che attraversino entrambi i mondi?

Sì, penso proprio di sì: nonostante sia una storia profondamente “italiana” nelle sue radici, credo che temi come l'emigrazione, la nostalgia, l'identità divisa e la ricerca della libertà abbiano una portata universale. In Cile — come in Italia — molti hanno vissuto l'esperienza migratoria, se non in prima persona, almeno attraverso i racconti dei nonni e bisnonni: il sentirsi “altro”, la chiamata di un nuovo mondo, e allo stesso tempo il peso di ciò che si lascia indietro.

Durante la mia permanenza tra Santiago e il deserto di Atacama, ho potuto inoltre constatare quanto la comunità italiana sia unita e solidale, e come tradizioni e spirito si mantengano vivi anche nelle generazioni più giovani.

Per questo spero davvero che la storia di Serafina possa incuriosire qualche lettore all'ombra delle Ande, con il desiderio che un giorno il romanzo venga tradotto anche in spagnolo.

7 C'è qualche aspetto della vita o della sensibilità cilena che ti ha ispirata durante la scrittura?

Assolutamente sì. Vivere in Cile per tanti anni ha lasciato in me tracce profonde, a cominciare dal senso di solidarietà che ho visto emergere con forza dopo eventi tragici come i terremoti: una capacità spontanea di aiutarsi, di rimettere insieme i pezzi, di stringersi come comunità.

È un tratto che mi ha colpita e che ho cercato di restituire nel modo in cui descrivo le relazioni, l'accoglienza e la rete umana che circonda Serafina nel suo percorso.

Mi ha ispirata moltissimo anche Valparaíso, con la sua anima cosmopolita e irrequieta: una città che accoglie, respinge, incuriosisce e innamora, spesso nello stesso momento. Le sue salite, i suoi colori, la sua vitalità culturale sono entrati quasi naturalmente nel romanzo, diventando parte integrante del mondo cileno in cui Serafina approda.

E poi c'è l'oceano, che è insieme barriera e ponte, distanza e possibilità. In un certo senso, il Cile mi ha insegnato che il viaggio non è solo partire, ma trovare un nuovo sottofondo su cui cambiare, crescere e restare se stessi anche in un'altra lingua e in un altro orizzonte.



CICLOVIA DELLE DOLOMITI

LA RUTA CICLISTA MÁS FAMOSA DE ITALIA

Entre montañas que parecen dibujadas y valles donde el aire huele a pino y libertad, la Ciclovía delle Dolomiti es una de las rutas más amadas de Italia. Atraviesa el corazón de los Alpes desde Dobbiaco, en el Trentino-Alto Adige, hasta Calalzo di Cadore, en el Véneto, siguiendo el antiguo trazado del tren de las Dolomitas.

El punto de partida más común es Dobbiaco, un pequeño pueblo en el Val Pusteria, fácilmente accesible en tren desde Bolzano o Brunico. Desde allí, el camino desciende suavemente hacia Cortina d'Ampezzo, la perla de las Dolomitas, ideal para detenerse a almorzar con vista a los picos del Cristallo o al lago de Landro. Los más aventureros pueden continuar hasta Calalzo di Cadore, completando los 65 kilómetros del recorrido.



No hace falta ser ciclista profesional: esta ruta la recorren familias, viajeros y locales por igual. Muchos optan por hacer solo un tramo y volver en tren, ya que la vía cuenta con varias estaciones intermedias donde se puede cargar la bicicleta a bordo.

Cada curva regala una vista distinta: túneles tallados en la roca, prados que brillan al sol, campanarios que marcan el paso del tiempo. En verano, las flores colorean el camino; en otoño, todo se tiñe de oro.

Más que una ruta, la Ciclovía delle Dolomiti es una experiencia sensorial: el sonido de la cadena, el viento fresco en el rostro y la sensación de moverse dentro de una postal viva. Es Italia en su estado más puro: naturaleza, historia y belleza al ritmo lento de una bicicleta.



3 RAZONES PARA HACER LAS DOLOMITI EN BICICLETA

1 PAISAJES DE POSTAL

Cada tramo atraviesa escenarios únicos: montañas majestuosas, lagos turquesa y pueblos alpinos con encanto. Es una ruta donde cada curva merece una foto.

2 ACCESIBLE Y AUTÉNTICA

No hace falta ser ciclista profesional: el recorrido es apto para todos, con tramos suaves y estaciones de tren que permiten adaptar la ruta a tu ritmo.

3 “TURISMO LENTO” ITALIANO

Pedalear entre los Alpes es vivir Italia desde adentro: sentir el viento, oler los pinos y detenerse a tomar un spritz en Cortina d’Ampezzo. Es moverse despacio para ver más.

PELICULAS CON BICICLETAS

1

IL POSTINO

1994- Mario (Massimo Troisi) es un hombre sencillo que acepta un empleo de cartero. Su trabajo consiste en llevar el correo a un único destinatario, el poeta chileno Pablo Neruda (Philippe Noiret), que vive exiliado en un pequeño pueblo italiano. Mario se siente fascinado por la figura de Neruda, y entre los dos hombres irá creciendo una gran amistad.

MASSIMO TROISI MARIA GRAZIA CUCINOTTA PHILIPPE NOIRET
IL POSTINO
UN FILM DI MICHAEL RADFORD



2

IL RAGAZZO CON LA BICILETTA



2011 - Cyril, de unos 12 años, está abandonado por su padre y encerrado en un centro de acogida. Su mayor anhelo es recuperar su bicicleta, que su padre había vendido, y hallar un hogar real. Durante una fuga conoce a Samantha, una peluquera que le devuelve la bicicleta y acepta acogerlo los fines de semana.



Wilier Superleggera

- Es una bicicleta de carretera de la marca italiana Wilier Triestina, que mezcla diseño clásico y materiales modernos.
- El cuadro es de acero (tubos Columbus SL) lo cual es ya un guiño a lo "vintage + racing" en plena era del carbono.



E-Spillo City Step Thru Bianchi

- Bicicleta de paseo Bianchi con motor electrico



Atala bikes

Fundada en 1907 en Milán por Angelo Gatti (ex directivo de Bianchi), la marca Atala nació bajo el nombre Atala – Fabbrica di velocipedi, en honor a su madre Atala Naldi.

Desde sus primeros años, Atala apostó fuerte al ciclismo competitivo: su equipo ganó la primera edición del Giro d'Italia en 1909 con Luigi Ganna y en 1910 con Carlo Galetti.



Colnago Steel 70

La Steelnovo es una bicicleta de carretera premium de la marca italiana Colnago, fabricada en acero de alta calidad (tubos de la firma Columbus) con componentes modernos como partes impresas en 3D para las uniones.



Pedales de libertad: la bicicleta en la vida cotidiana italiana

Una mañana cualquiera en la campiña italiana, una joven pedalea con la brisa marina en el rostro, su vestido ondeando al ritmo de las ruedas. En la misma hora, por las calles adoquinadas de una ciudad, un obrero hace sonar el timbre de su biciletta camino al trabajo, esquivando transeúntes y carretas.

Escenas así se repiten desde hace más de un siglo en Italia: la humilde bicicleta, otorga un invento curioso, se ha entrelazado profundamente con la vida

cotidiana del país. Más que un medio de transporte, se convirtió en un símbolo de independencia, modernidad y estilo de vida, especialmente para las mujeres italianas. En sus dos ruedas no solo han rodado personas de todas las clases sociales, sino también historias de emancipación, deporte, arte y unidad nacional.

La bicicleta italiana ha surcado el tiempo llevando sobre sí cambios sociales y culturales, desde los días de la Belle Époque hasta la posguerra y la actualidad, siempre con una promesa sencilla y poderosa: la libertad de moverse a voluntad.

A finales del siglo XIX, la bicicleta llegó a Italia como un artilugio moderno y algo extravagante. Al principio era un lujo elitista reservado a los jóvenes de familias acaudaladas y a los sportmen de la época

Pero pronto muchos vislumbraron su destino más allá de las mansiones: “su vocación popular” no tardaría en desarrollarse en las primeras décadas del siglo XX

En efecto, en torno a 1900 la bicicleta entró en las costumbres de todas las clases sociales; como señalaba un cronista de entonces, “la aristócrata y la burguesa, el dependiente de tienda y el joven elegante, niños, adultos... todos pedalean”



Este nuevo caballito de acero democratizó el transporte: permitía a un empleado modesto cruzar la ciudad casi con la misma facilidad que a un noble dar un paseo por el parque.

Para las mujeres, en particular, la aparición de la bicicleta supuso una pequeña revolución. Por primera vez podían desplazarse autónomamente sin la tutela de un carruaje familiar. Aquellas primeras ciclistas pioneras se fueron liberando poco a poco de varios “corsés” –tanto sociales como literalmente físicos– que las oprimían: las enaguas y las faldas interminables fueron reemplazadas por pantalones bombachos y r

opas “varoniles”, en un desafío a las normas de la época. El solo hecho de montar en bicicleta implicaba para una dama transgredir ciertas expectativas victorianas, y no faltó reacción: algunos médicos agoreros advertían de supuestos peligros para la salud femenina (desde la esterilidad hasta una ridícula “cara de bicicleta” que marchitaría su belleza)

Los sectores más conservadores torcieron el gesto ante estas amazonas de la modernidad. Muchas ciclistas fueron tildadas de poco decentes por entregarse a una actividad “impropia de damas”. El rechazo masculino no tardó en hacerse notar, al punto de que algunas mujeres optaron por camuflarse: cabello corto, atuendo masculino e incluso fumar mientras pedaleaban para pasar desapercibidas

“Las mujeres se vieron obligadas a disfrazarse de hombres para poder pedalear”, resumió irónicamente una revista de la época. Sin embargo, ni los prejuicios ni las burlas pudieron frenar el impulso emancipador que traían aquellas dos ruedas.

A medida que las ciclistas ganaban confianza, su mera presencia en el espacio público anunciaba un cambio social: la mujer reclamaba su derecho a moverse libremente, a ejercer control sobre su tiempo y su cuerpo, aunque fuera para algo tan mundano –y a la vez tan simbólico– como dar un paseo en bicicleta.

Alfonsina Strada y las mujeres que desafiaron las reglas

En un país donde el ciclismo pronto se convirtió en pasión nacional, era cuestión de tiempo que surgieran pioneras decididas a romper barreras. Entre todas destaca un nombre legendario: Alfonsina Strada, a quien los periódicos de la época apodaron “El diablo con falda”. Nacida Alfonsa Morini en una aldea campesina de Emilia-Romagna en 1891, descubrió de niña la pasión de pedalear con una vieja bicicleta que su padre consiguió trueque mediante (entregó un par de gallinas a cambio)



Alfonsina Strada

Desde temprana edad, Alfonsina sintió que esa máquina de dos ruedas representaba algo más que un juego: era su vía hacia la libertad. A escondidas de sus padres, empezó a colarse en carreras locales disfrazada de monaguillo o inventando que iba a misa. A los 14 años incluso decidió casarse –¡con un mecánico de bicicletas, Luigi Strada!–, en parte para poder seguir compitiendo sin la tutela familiar. Su boda, cómo no, vino con regalo incluido: una flamante bicicleta de carreras. Con su marido como primer entrenador y cómplice, Alfonsina se mudó a Milán y luego a Turín, ciudades donde el ciclismo femenino era más tolerado, “no era motivo de escándalo particular”. Allí ganó su primera carrera importante y el título oficioso de “mejor ciclista italiana” aún siendo adolescente.

La verdadera hazaña de Alfonsina Strada llegaría años después, escrita con letras de oro (y mucho sudor) en 1924 se convirtió en la primera –y única– mujer que ha corrido el Giro de Italia masculino. En pleno período de entreguerras, la falta de ciclistas hombres inscritos llevó a los organizadores del Giro a aceptar participantes individuales ese año... y Alfonsina aprovechó la rendija. Se apuntó con nombre de varón para poder tomar la salida junto a 89 hombres. Tenía el dorsal 72 y una determinación a toda prueba. Durante las primeras etapas, la prensa la siguió con mezcla de morbo y admiración: era inimaginable ver a una signorina codearse con los héroes del pedal. Alfonsina sufrió caídas, averías y todo tipo de penurias en la carrera.

En la séptima etapa, un temporal la hizo llegar fuera de control tras romper su bicicleta; técnicamente quedó descalificada, pero tal era la expectación del público que los jueces le permitieron continuar aunque ya no contara en la clasificación

Contra viento y marea, Alfonsina logró completar las 12 etapas y más de 3.600 km de aquel durísimo Giro. De los 90 ciclistas que iniciaron, solo 30 terminaron, y ella fue uno de esos titanes.

Italia entera supo de su gesta. Los titulares la llamaron “Regina del Pedale” (Reina del Pedal) y, con sorna cariñosa, “Il diavolo in gonnella” –el diablo con falda– en alusión a su tenacidad poco femenina. Cabe imaginar la escena: agotada pero triunfante, Alfonsina cruza la meta final en Milán empapada de barro, ante la ovación incrédula de una multitud que quizás por primera vez aplaudía a una mujer ciclista como a un verdadero corredor.



Noticia de la época

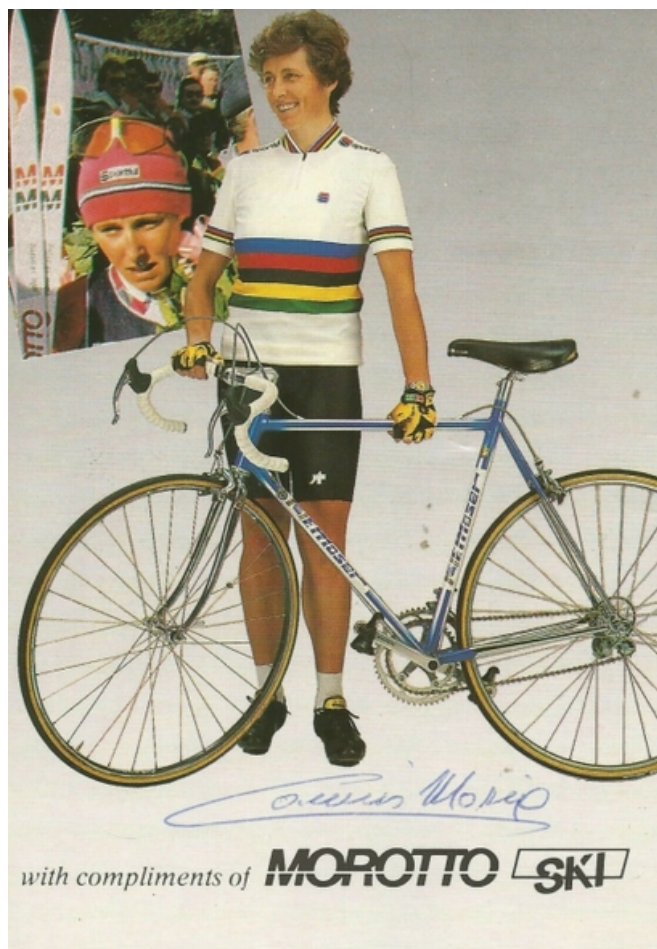
No todos los elogios fueron sinceros, claro. Para muchos contemporáneos, Alfonsina era poco más que una curiosidad pintoresca. Italia estaba entonces bajo el régimen fascista, que promovía el deporte masculino pero esperaba que las mujeres se ciñeran al rol doméstico, “madres ejemplares, siempre subordinadas al hombre”

No todos los elogios fueron sinceros, claro. Para muchos contemporáneos, Alfonsina era poco más que una curiosidad pintoresca. Italia estaba entonces bajo el régimen fascista, que promovía el deporte masculino pero esperaba que las mujeres se ciñeran al rol doméstico, “madres ejemplares, siempre subordinadas al hombre”.

En ese contexto, la presencia de Strada en las carreteras resultaba doblemente subversiva. Los comentarios sexistas abundaron: que si su aspecto no era “lo suficientemente femenino” (llevaba el cabello corto, vestía pantalón y osaba montar una bici de hombre), que si su lugar estaba en casa. Pero Alfonsina demostró con hechos lo que valía. Rompió el techo de cristal del ciclismo a golpe de pedal, abriendo camino a muchas otras. Años más tarde, cuando le preguntaron por qué lo había hecho, respondió con sencillez que ella solo quería “andar en bicicleta, siempre más lejos”. Su legado tardó décadas en fructificar plenamente: las mujeres no volverían a correr un gran tour hasta finales del siglo XX. Pero Alfonsina Strada había plantado la semilla de la igualdad sobre ruedas.

Con el tiempo, otras italianas seguirían sus pasos en el deporte. Ya en la posguerra surgieron carreras femeninas oficiales (aunque al principio casi clandestinas), y en 1951 se organizó el primer Campeonato de Italia de ciclismo en ruta para mujeres. El progreso fue lento pero imparable. Muchas de las pioneras venían de origen humilde, pues el ciclismo femenino tomó fuerza especialmente entre las chicas de campo en las décadas de 1950 y 1960

Más adelante, grandes campeonas italianas brillaron internacionalmente: Maria Cannins, por ejemplo, dominó el Tour de Francia femenino en los años 1980



Maria Cannins

mientras Paola Pezzo ganó medalla de oro en bicicleta de montaña en los Juegos Olímpicos de 1996, convirtiéndose en un orgullo nacional. Cada victoria femenina en el ciclismo era un guiño al espíritu de Alfonsina. En 1988 nació el Giro d'Italia Donne, la versión femenina de la célebre carrera italiana, señal de que al fin las mujeres tenían su propio espacio consagrado en este deporte.

Hoy, nombres como Elisa Balsamo o Elisa Longo Borghini (destacadas ciclistas italianas contemporáneas) son celebrados por sus triunfos globales. El camino hasta aquí fue largo y pedregoso, pero aquellas “diablas con falda” de antaño sin duda sonreirían al ver cuánto ha avanzado el pelotón femenino.

Dos ruedas para todos: la bicicleta que unió clases sociales

En la Italia del siglo XX, la bicicleta fue mucho más que un medio de transporte: fue el vehículo de la gente común. Antes del automóvil, casi todos podían tener una bici; era barata, práctica y ofrecía una libertad desconocida. En los años 20 ya era el transporte privado más usado en el país, y tras la guerra rodaban millones por calles y caminos, de Milán a Sicilia.

A su ritmo, la bicicleta borró fronteras sociales: obreros, estudiantes o condesas compartían la misma sensación de independencia. Las mujeres pedaleaban a las urnas por primera vez en 1946; las partigiane la usaban para llevar mensajes durante la Resistencia. En paz o en peligro, esas dos ruedas unieron a Italia y se volvieron parte de su identidad.

La bicicleta en la cultura italiana: arte, cine y literatura

La bicicleta también pedaleó dentro del imaginario artístico italiano. Desde los carteles coloridos de Bianchi en los años 20 hasta Bellezze in bicicletta (1951), símbolo del optimismo de la posguerra.

El cine la inmortalizó en *Ladri di biciclette*, de Vittorio De Sica, donde una simple bici sostiene la dignidad de un padre en la Roma de la posguerra. Y la poesía le dedicó versos: Pascoli habló del “impulso de ala” al pedalear; Sereni la recordó como un eco del verano; Neruda, desde Chile, la llamó “insecto transparente” que une trabajo y alegría.

En el arte o en la literatura, la bicicleta representa lo mismo: la libertad sencilla de moverse, de vivir, de soñar.

Un legado de estilo de vida sobre dos ruedas

Hoy la relación entre Italia y la bicicleta sigue viva. Ciudades como Bolonia, Turín o Milán promueven la bici como alternativa ecológica y elegante, y han nacido eventos como L'Eroica, que celebra el ciclismo clásico con bicicletas vintage y paisajes toscanos.

Para los italianos de hoy, pedalear es una declaración de estilo: un modo consciente, saludable y libre de habitar las ciudades. Las nuevas generaciones redescubren en la bicicleta un arte de vivir lento y auténtico, heredero de una larga historia de independencia, belleza y movimiento.



Si eres una institución de la comunidad italiana
y quieres comunicar tus eventos escríbenos a
contacto@italiachile.cl

CONTACTO

www.italiachile.cl

