

Bicicletas para la resistencia

HIGINIO POLO :: 04/06/2020

Las bicicletas de Bruno Trentin y Gina Galeotti Bianchi eran uno de los instrumentos de la resistencia contra el fascismo

El 25 de abril de 1945, Bruno Trentin pedaleaba con energía para llegar al escondite que tenía la *Brigada Rosselli* de la resistencia italiana en la *via Moscova* de Milán. La ciudad estaba desierta, temerosa, pendiente del estallido de un gran cataclismo. Trentin (que cinco años después ingresaría en el Partido Comunista Italiano, y en 1988 sería secretario general de la CGIL, el gran sindicato del país) tenía en esa mañana de 1945 sólo dieciocho años. Pedaleaba con la exaltación de quien estaba a punto de acariciar la libertad, cuando se dio cuenta de que tras él llegaba un camión de soldados alemanes. Alarmado, intentó dejarlo atrás; sabía que podía ser ametrallado a la menor sospecha, pero no le fue posible hacerlo con la bicicleta, y el camión le adelantó.

De pronto, a Trentin se le cayó la metralleta que llevaba escondida entre la ropa, el corazón le dio un vuelco y, en una fracción de segundo, dudó sobre qué debía hacer: decidió parar a recogerla. Por fortuna, los soldados alemanes no se percataron de nada, y en aquel instante angustioso Trentin supo que había salvado su vida. En los meses anteriores había participado en sabotajes a trenes en los alrededores de Treviso, acosando a las tropas alemanas, durmiendo de día en los campos, y organizando acciones nocturnas. Después, el mando de la resistencia lo envió a Milán. Eran los días en que la muerte se paseaba entre los partisanos, repartiendo lágrimas y ceniza.

Aquel mismo día, Gina Galeotti Bianchi (que había sido detenida en 1943 por su militancia comunista y recuperó la libertad con la caída de Mussolini y la formación del gobierno Badoglio) se dirigía también con su bicicleta al hospital del barrio milanés de Niguarda, para interesarse por los partisanos heridos y para comunicar la orden de insurrección general que había dado el mando central de la resistencia. En el trayecto, encontró un camión de soldados alemanes bloqueado, y no tuvo la suerte de Bruno Trentin: le dispararon ráfagas de metralleta que acabaron con su vida, sobre la bicicleta. Tenía sólo treinta y dos años y estaba embarazada de ocho meses.

* * *

Las bicicletas de Bruno Trentin y Gina Galeotti Bianchi eran uno de los instrumentos de la resistencia contra el fascismo, pero esos humildes vehículos tenían ya una larga historia detrás. Siempre acompañaron a los trabajadores: mientras los Renault, Agnelli, Ford, Royce, Bugatti, fabricaban automóviles para la burguesía, los obreros circulaban en bicicletas; antes de la *gran guerra* Ford empezó a popularizar los automóviles con su *modelo T* en Estados Unidos y otros fabricantes lo hicieron en Europa, pero no sería hasta muchas décadas después cuando los trabajadores podrían adquirirlos.

En cambio, las imágenes de *La salida de la fábrica Lumière*, filmada en Lyon en 1895, nos ofrecen, además del nacimiento del cine (con permiso de Louis Le Prince y su jardín de

Roundhay), dos rasgos relevantes que siguen iluminando nuestros días: la fábrica Lumière, que producía placas secas (*Etiqueta azul*) y papel fotográfico, estaba compuesta por una gran mayoría de mujeres, que salen del trabajo ataviadas con las largas faldas y los sombreros de la época, y después, al final de los cuarenta y seis segundos de la película, se ve a tres obreros que surgen pedaleando sus bicicletas. En una vieja fotografía de la entrada a la *Société Lumière* en los años treinta del siglo XX, en Joinville-le-Pont, en los suburbios de París, se ven ya a muchos obreros con sus bicicletas. Fueron, además, un instrumento de liberación de la mujer ya a finales del siglo XIX; con la bicicleta, la mujer consigue una autonomía antes impensable, es más dueña de su tiempo para la lucha en el movimiento obrero y en el sufragismo.

La bicicleta ha sido y sigue siendo un vehículo de trabajadores, de pobres. En 1898, los militares prohibieron la circulación de bicicletas en Milán, amenazando a los ciclistas que siguieran circulando con llevarlos ante un consejo de guerra. También los ejércitos la utilizaron: durante la guerra de los *bóers* en Sudáfrica, y en la *gran guerra*, y, después, en los días frenéticos de la Segunda Guerra Mundial, las bicicletas estuvieron en todos los frentes de combate: la *Wehrmacht*, cuando ocupa la desmilitarizada Renania el 17 de marzo de 1936 violando el Tratado de Versalles, envía a muchos de sus soldados en bicicleta, y también lo hace en Polonia, cuando invade el país y estalla la guerra.

El ejército imperial japonés, *Teikoku Rikugun*, lo hace en el sudeste asiático: las fotografías de pelotones de soldados nipones llegando a Singapur en 1942 en largas filas de ciclistas anuncian el horror y la sangre que habían aplastado a Manchuria y a Nankín. Sin olvidar a los paracaidistas británicos que se lanzaban en Europa con bicicletas plegables *BSA Airborne*, fabricadas por la *Birmingham Small Arms Company*.

En Alemania, en la década que sigue al aplastamiento de la revolución espartaquista, aparece una *Asociación de ciclistas rojos* que tenía en esos años trescientos mil miembros, y en Italia, antes del estallido de la *gran guerra*, nace una *Federación de ciclistas rojos*, de evidentes objetivos políticos, cuyo principal dirigente, Antonio Lorenzini, participó también en tareas de la resistencia contra los nazis. Otro *ciclista rojo*, Ottavio Zanelli, participó en el congreso fundacional del Partido Comunista Italiano, en 1921; fue detenido por la policía fascista en 1930, y durante la guerra se incorporó a la resistencia con los grupos partisanos que estaban en la montaña. Zanelli todavía llegó a ver el año 2006, cuando cumplió 101 años.

España y China fueron los primeros frentes de batalla contra el fascismo. Por eso, los hermanos Nielsen (Aage, Harald y Kai) y Hans Petersen, cuatro jóvenes de las Juventudes Comunistas Danesas, decidieron en agosto de 1936 ir desde Dinamarca a España a combatir el fascismo e iniciaron el viaje en cuatro bicicletas. En Francia se las incautaron, pero pudieron llegar a su destino, donde lucharon en los frentes de la guerra civil con las unidades de las Brigadas Internacionales. Durante la Segunda Guerra Mundial, los yugoslavos fueron el destacamento partisano más importante que se opuso a los nazis: llegó a contar con más de setecientos mil hombres y mujeres, y los cuatro ejércitos que organizó estaban todos dirigidos por miembros de las Brigadas Internacionales que habían luchado en España defendiendo a la República. En casi todos los países europeos creció la resistencia, de Francia a Italia, de Yugoslavia a Grecia, en Checoslovaquia o en Polonia.

En Francia se organizó un numeroso contingente de grupos partisanos, que el país no ha olvidado: en el número 4 de la parisina *avenue du colonel Henri Rol-Tanguy* acaba de inaugurarse el nuevo museo de la liberación de París, en un palacete desde donde se accede a un refugio subterráneo que sirvió de puesto de mando y de comunicaciones al dirigente comunista Rol-Tanguy para coordinar la resistencia. Los alemanes nunca descubrieron el búnker, pese a los esfuerzos de la Gestapo. Allí trabajaba también la esposa del coronel, Cécile Rol-Tanguy, que tiene ya 98 años y ha asesorado la instalación: en ese subterráneo disponían de bicicletas para generar electricidad con dinamos. Por fortuna, también vive todavía Simone Segouin, conocida como Nicole Minet, miembro de los grupos de *Francotiradores y Partisanos* (FTP) que había creado el Partido Comunista, una joven decidida que arrebató la bicicleta a un soldado alemán y con ella participó en misiones, llevando mensajes, colaborando en el sabotaje a líneas férreas y emboscadas a soldados. Segouin, o Nicole, era muy joven entonces, nació en 1925: apenas tenía dieciocho años cuando se incorporó a la resistencia.

La historia de la resistencia contra el nazismo está llena de gestos hermosos, desprendidos, valientes. El italiano Gillo Pontecorvo, que años después se convertiría en un renombrado director de cine, estaba en París cuando llegaron las tropas alemanas. Fue un día triste para Francia. Pontecorvo y su novia, compraron un tándem y huyeron en él hacia el sur de Francia, donde se encontraron con los círculos comunistas italianos, que en 1942 lo enviaron con una misión a Perugia, Torino, Milán, Pisa: Pontecorvo no lo dudó, poniendo en riesgo su vida.

En ese París ocupado, otro italiano, Pietro Pajetta, primo del dirigente comunista Gian Carlo Pajetta, facilita a Arrigo Diodati propaganda y armas para que las entregue en estafetas clandestinas; Diodati las llevaba en un triciclo de reparto de pastelería, con las cestas, y un perro lobo que, a veces, disuadía a los soldados alemanes de los puestos de control de realizar registros profundos. Los partisanos, además de arriesgar la vida, tenían que combatir la mentira y la desconfianza: para minar el esfuerzo de la resistencia y confundir a la población, Goebbels creó en Francia *Radio Humanité*, utilizando el tramposo equívoco de llamarla como el diario del Partido Comunista Francés, *L'Humanité*, que incluso llamaba al sabotaje para dar verosimilitud a sus emisiones.

Los republicanos españoles tuvieron un destacado papel en los grupos de partisanos franceses. Neus Català, la deportada en Ravensbrück, recuerda en su libro *De la resistencia y la deportación* a las mujeres españolas que se incorporaron a la resistencia francesa. Porque ellas fueron una parte fundamental de la resistencia, con sus bicicletas o a pie, llevando a veces explosivos en cochecitos de niño, saboteando en los talleres los materiales y armas que se fabricaban para el ejército alemán. Victoria Kent, quien tras la derrota de la República española se había refugiado en París, pedaleaba incansable en su bicicleta por los bulevares parisinos, aunque los alemanes las requisaban en los puentes, y dos días antes de la liberación de París, recorre las calles con ella: respira ya la libertad, que llega con la resistencia y con la nueve (la 9.^a *Compañía* de Leclerc, compuesta por republicanos españoles, los primeros soldados que entraron en París) y las tropas aliadas.

También en Holanda, el *Raad van Verzet*, RVV, aglutina a los grupos de la resistencia, donde tenía un relevante papel el *Militair Contact*, la organización de partisanos del Partido

Comunista Holandés, dirigida por Gerben Wagenaar. El RVV contaba también con chicas muy jóvenes que se desplazaban en bicicleta, llevando armas y explosivos. Uno de sus grupos especiales, compuesto por Hannie Schaft y las hermanas Freddie y Truus Oversteegen (que apenas tenían quince o dieciséis años, y eran hijas de una familia comunista) además de realizar sabotajes, se dedicaba a atraer soldados alemanes simulando seducirlos para llevarlos a lugares donde otros resistentes los ejecutaban. También localizaban a miembros del Movimiento Nacionalsocialista holandés, NSB, el partido nazi colaboracionista con los ocupantes alemanes, cuyos miembros se distinguían por su crueldad torturando a detenidos antifascistas. En abril de 1945, cuando faltaban pocas semanas para el fin de la guerra, Hannie Schaft, la *chica comunista del pelo rojo*, que llevaba en su bicicleta prensa clandestina de la resistencia, fue detenida por los soldados alemanes en un control, y después torturada y fusilada por los nazis de las SS en las dunas de Bloemendaal. Sólo tenía veinticuatro años.

En Italia, los alemanes llegaron a prohibir las bicicletas, aunque la evidencia de que miles de trabajadores se trasladaban con ellas a las fábricas de las ciudades industriales del norte, hizo que admitieran su uso. El 15 de marzo de 1944 prohíben en Rávena circular en bicicleta a partir de las ocho de la tarde, y desde el 26 de abril del mismo año, se prohíbe también ir en bicicleta por Bolonia, ni siquiera andando y llevándola de la mano. Rossana Rossanda recuerda en sus memorias (*La muchacha del siglo pasado*) el momento en que los nazis prohibieron las bicicletas en Roma, y el ingenio de los italianos respondió en una noche: muchos romanos añadieron una rueda a sus bicicletas convirtiéndolas en triciclos para eludir la orden. Ella misma se trasladaba en bicicleta en sus misiones para la resistencia; desde Como llegaba hasta Argegno, en el lago, o hasta Varese, todavía más lejos. La guerra, donde “todo el mundo iba en bicicleta, cargados de maletas y fardos”, se llevó a muchos; aquella guerra infame que para Rossanda terminó cuando vio los cadáveres de Mussolini y Clara Petacci en la milanesa *piazzale Loreto*, donde el año anterior los nazis habían fusilado a quince partisanos.

Los partisanos de la resistencia italiana se movían en bicicleta para asestar golpes a los nazis, en ellas transportaban armas, bombas y explosivos, documentos, además de los folletos y la prensa clandestina. Las *Brigadas de asalto Garibaldi* fueron creadas por el Partido Comunista Italiano, dirigidas por Luigi Longo y Pietro Secchia, así como los GAP, *Gruppi di azione patriottica*, encargados de acciones armadas y sabotajes en las ciudades. Con la bicicleta los comandos establecen conexiones con los grupos guerrilleros, buscan información militar de los alemanes, recuperan armas perdidas, preparan sabotajes a los trenes militares.

Discretas jóvenes y mujeres que pueden pasar más desapercibidas, llevan las armas que necesita la resistencia, como hacía la comunista Onorina Brambilla, que también participó con su bicicleta *Bianchi* en el lanzamiento de una bomba al puesto de refresco de los soldados alemanes en la Estación central de Milán. Brambilla fue detenida por una delación y torturada por un oficial de las SS en la cárcel de Monza. Alfredo Macchi, comandante de un batallón de la *121 Brigada Garibaldi* de la resistencia, no tenía una *Bianchi*, pero con su bicicleta *Bertani* negra trenzaba la telaraña antifascista, donde muchas personas colaboraban: una de las estafetas clandestinas para llevar las armas era la sacristía de una iglesia en vía Lomellini: el sacerdote fue torturado y enviado a Mauthausen, aunque pudo

salvar su vida.

La resistencia italiana estaba compuesta por comunistas a quienes representa el personaje Giampi Malnate, de *El jardín de los Finzi-Contini* de Bassani, que se movía también en bicicleta. Todas las misiones son arriesgadas: siguen a algún *tupin*, los fascistas que llevaban camisas del color de las ratas, o a algún miembro de la *Brigada Negra* fascista con su gorra de calavera. Los ferroviarios transportaban en los trenes el diario clandestino del Partido Comunista, *l'Unità*, y lo entregaban a ciclistas que esperaban en lugares convenidos de las estaciones.

Muchos ciclistas profesionales colaboraron con la resistencia. Luigi Ganna, que había ganado la primera gran carrera ciclista del *Giro* en 1909, regaló a la *121 Brigada Garibaldi* diez bicicletas para las operaciones partisanas, y Vito Ortelli, Alfredo Martini, Antonio Bevilacqua y el socialista Augusto Zanzi, y otros campeones y ciclistas profesionales, se enrolaron en la resistencia. Enzo Sacchi, que después sería campeón en los Juegos Olímpicos de Helsinki en 1952, participaba en los grupos que operaban en las montañas cercanas a Florencia. Y Renato Morandi, que fue en la posguerra director de un equipo ciclista, era comandante del GAP *Nannetti* de la 52 Brigada *Luigi Clerici*, la que descubrió y detuvo en Dongo a Mussolini cuando huía oculto en los camiones de las SS que dirigía el teniente alemán Fritz Birzer.

Otro notable ciclista, Gino Bartali, un campeón que se entrenaba por las carreteras secundarias de la Toscana, aprovechaba para llevar documentos, dinero, pasaportes escondidos en el cuadro de la bicicleta, colaborando con las redes católicas que ayudaban a los judíos a escapar de los nazis huyendo de Italia en dirección a Francia o Yugoslavia, contribuyendo a salvar a centenares de judíos. Bartali era tan discreto que su actividad antifascista sólo se conoció tras su muerte en el año 2000. El otro gran ciclista de la época, Fausto Coppi (contrario a la iglesia católica, próximo a la identidad obrera, como apuntó Curzio Malaparte) fue enviado a África y cayó prisionero de los británicos, Mientras Bartali era considerado democristiano, Coppi era próximo al Partido Comunista.

El joven Pietro Ingrao escribía en esos años para el periódico clandestino *l'Unità*, y en los frecuentes traslados de la redacción para eludir a la policía fascista, llevaban los bloques de plomo del periódico en un porta paquetes de una vieja bicicleta. La redacción clandestina de *l'Unità* cambiaba constantemente de lugar: en Milán estuvo en *via Savona*, en *via Domenichino*, en *via Foppa*, y militantes como Bianca Diodati escribían a máquina los pasquines y declaraciones del Partido Comunista y después los repartían en bicicleta a sus contactos para que fueran reproducidos. Ingrao recuerda en sus memorias a Marisa Musu, una chica de dieciséis o diecisiete años que llevaba un cargamento de bombas en su bicicleta; cuando soldados alemanes la pararon en un control y le preguntaron qué llevaba, contestó con una sonrisa: "*Bomben*": los soldados sonrieron y la dejaron pasar. No todos tuvieron esa suerte.

Otro joven dirigente, Pietro Pajetta, que había participado en la guerra de España en solidaridad con la República, y después en la resistencia francesa, trabaja con los partisanos italianos desde 1943, con el nombre de guerra de Nedo, llegando a ser comandante de la 2ª *Brigata Garibaldi*. Murió en una emboscada el 24 de febrero de 1944, en San Giuseppe di

Casto, al norte de Torino. Las historias de heroísmo son muchas: un joven partisano, Gianfranco Mattei, se ahorcó en su celda durante su encarcelamiento, porque temía no poder resistir la tortura y delatar a sus camaradas. Y el comunista Emilio Po, que tenía veintiocho años, fue capturado en Módena en noviembre de 1944 cuando llevaba explosivos en la bicicleta; torturado y después fusilado en la *Piazza Grande* de la ciudad junto con otros dos partisanos, Giacomo Ulivi y Afonso Piazza. Po, que tenía dos hijos pequeños, escribió a su mujer antes de morir: “Recuérdame siempre”.

Hacia el final de la guerra, la resistencia se había fortalecido y los trabajadores protagonizan más protestas. En marzo de 1945, los obreros de la FIAT se declaran en huelga, que es seguida por otras muchas fábricas piemontesas, de Milán y de Génova, adquiriendo un carácter insurreccional, según el comandante partisano Alessandro Vaia (también comandante de la XII Brigada Internacional en la guerra de España), quien en sus memorias da cuenta de que para proteger a la huelga general en Milán del 28 de marzo, la *brigada Garibaldi* de la resistencia organiza un plan para proteger las factorías si se producen ataques de los soldados alemanes y de los fascistas: idispone a mil hombres en bicicleta alrededor de las fábricas!, preparados para acudir allá donde fuera necesario. En Sesto San Giovanni (la “Stalingrado italiana”), junto a Milán, donde se hallaban grandes fábricas, se padeció la tortura y el asesinato de muchos trabajadores.

Es en ese Milán donde participan en la resistencia Gillo Pontecorvo, Pietro Ingrao, Eugenio Curiel, Raffaele de Grada. Ingrao y Pontecorvo trasladaban *l'Unità* y armas en el doble fondo de un triciclo. Curiel fue ametrallado en plena calle, en *piazzale Francesco Baracca*, por los fascistas de la *Brigate Nere* el 24 de febrero de 1945 en Milán: su cadáver ensangrentado quedó abandonado en el suelo. Por su parte, el escritor Elio Vittorini, que se refugió en Varese después de salir de la cárcel, colaboró con la resistencia en el círculo que frecuentaba la tienda de bicicletas de Augusto Zanzi. Las vueltas de la vida: a finales de 1944, Bianca Diodati viajaba en un tren que fue ametrallado por aviones ingleses que causaron una matanza: murieron la mitad de los pasajeros, y ella se salvó porque un fascista la tiró del tren y la arrastró lejos de las vías.

La lucha armada de los partisanos no habría tenido la misma capacidad y eficacia sin las bicicletas, sobre todo en las ciudades; con ellas las mujeres tuvieron un decisivo papel en la resistencia contra el fascismo y las tropas alemanas: se calcula que, en agosto de 1944, unas sesenta mil mujeres estaban encuadradas en los grupos partisanos italianos. La guerra había sido terrible y cuando la liberación estaba a punto de llegar la población tuvo que soportar otras desgracias. Pietro Ingrao recuerda que en su pequeño pueblo natal de Lenola, al sur de Roma, creyeron que todo había pasado cuando vieron llegar a las tropas francesas del general Alphonse Juin, un antiguo partidario de Pétain.

Eran *goumiers*, soldados marroquíes, que empezaron a saquear y a violar a decenas y decenas de mujeres, niñas y niños, sin la menor compasión, añadiendo horror y sufrimiento a la humillación. El general Juin nunca tuvo que dar cuenta por haber permitido a sus soldados comportarse como criminales, protagonizando violaciones que ni siquiera los alemanes se atrevieron a hacer.

Las chicas que después de la guerra recorrían las calles con flores en el manillar de las

bicicletas, como las partisanas de Ferrara el 25 de abril de 1945, sonreían a la libertad sabiendo que muchas de sus camaradas habían pagado un duro precio por ella.

* * *

En China, fabrican cada año cuarenta y cinco millones de bicicletas, y treinta millones más de bicicletas eléctricas, aunque los cementerios de estos vehículos (que han surgido por la popularidad de *apps* de empresas de alquiler de bicicletas compartidas que, tras utilizarlas, pueden dejarse en cualquier lugar) han pasado a ser un problema, que ya está siendo abordado por los gobiernos municipales. Pero siguen siendo el futuro: mientras los automóviles ahogan nuestras ciudades, llenan la vida de mugre y de una polución que causa la muerte de miles de personas, ocupan espacio y atruenan nuestras calles, al tiempo que los seres humanos seguimos derrochando energía, las sencillas bicicletas utilizadas por la resistencia, que llenaron las calles de China, son el vehículo ideal para alejarnos de un modelo capitalista delirante, que nos lleva al desastre.

Limpiar el aire, ganar la libertad con el esfuerzo y el latido de un tiempo temeroso que soporta demasiadas fronteras, expulsar a los automóviles de las calles: aquellas bicicletas que surgen de la fábrica Lumière en la primera película de la historia, pasan por la *via Moscova* de Milán, por el *Hôtel de Ville* parisino en agosto de 1944, por las calles de Belgrado y los callejones de Pekín, las utiliza Heinrich Böll para recorrer la destruida Alemania de 1945, y son las que llegan hasta nuestros días. No en vano, Böll recordaba que los camaradas de Ho Chi Minh ganaron la guerra de Vietnam con bicicletas: necesitamos las de Bruno Trentin, Hannie Schaft y Gina Galeotti Bianchi; precisamos humildes bicicletas para la resistencia, como ayer, para impedir el naufragio ecológico, para luchar contra el cambio climático, para pedalear hacia el socialismo.

El Viejo Topo

<https://www.lahaine.org/mundo.php/bicicletas-para-la-resistencia>