

# DAMAS EN BICICLETA







# DAMAS EN BICICLETA

CÓMO VESTIR  
Y NORMAS DE COMPORTAMIENTO



ESCRITO POR LA SEÑORITA

**F. J. ERSKINE**

TRADUCCIÓN DEL INGLÉS DE  
José C. Vales

EL PANTEÓN PORTÁTIL DE IMPEDIMENTA 2014





# Í N D I C E



<b>NOTA DE LOS EDITORES</b>	<b>9</b>
<b>1.- CICLISMO: ASPECTOS SOCIALES Y DEPORTIVOS</b>	<b>15</b>
<b>2.- INDUMENTARIA CICLISTA PARA EL CAMPO Y LA CIUDAD</b>	<b>23</b>
<b>3.- LA MÁQUINA</b>	<b>33</b>
<b>4.- EL MODO CORRECTO DE ANDAR EN BICICLETA</b>	<b>43</b>
<b>5.- PEDALEANDO EN LA CIUDAD</b>	<b>53</b>
<b>6.- PEDALEANDO EN INGLATERRA Y EN EL EXTRANJERO</b>	<b>63</b>
<b>7.- ASCENDIENDO MONTAÑAS EN BICICLETA</b>	<b>73</b>
<b>8.- GYMKHANAS CICLISTAS</b>	<b>79</b>
<b>9.- MANTENIMIENTO DE LA BICICLETA</b>	<b>87</b>
<b>10.- OTROS CONSEJOS DE CARÁCTER GENERAL</b>	<b>97</b>



# LA MÁQUINA DE LA LIBERTAD

(UNA NOTA DE LOS EDITORES)



*«El uso de la bicibleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo.»*

—SUSAN B. ANTHONY  
EN UNA CONVERSACIÓN CON NELLIE BLY—

DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX, la reina Victoria gobernó, con un palo y una zanahoria, un imperio que se extendía desde Canadá y el Caribe, abarcando buena parte de África, extensas posesiones en Oriente Medio, la India, hasta Australia y algunas de las más importantes islas del Pacífico. Medio mundo estaba bajo su dominio. Victoria era una monarca omnipotente en cuyo país, paradójicamente, las mujeres carecían del derecho de sufragio, del derecho a litigar en juicio y a poseer bienes propios. Las mujeres estaban circunscritas exclusiva y específicamente a la esfera doméstica, y se requería de ellas que mantuvieran la casa limpia, la comida en la mesa y a los hijos educados. Cuando un hombre y una mujer contraían matrimonio en la era victoriana, los derechos de la mujer se cedían a su marido. Bajo las leyes in-

glesas, la pareja se convertía en una entidad única, representada por el marido, que pasaba a controlar todo lo referente a la familia: el dinero, las posesiones y el propio destino del matrimonio. Las mujeres se convertían, de hecho, en otra posesión más de sus maridos, que asimismo se convertían en dueños de todo lo que ellas pudieran darles, hijos incluidos. El matrimonio otorgaba al marido incluso el derecho de propiedad del cuerpo de su esposa (la institución del matrimonio suponía que la mujer debía consentir sexualmente ante su marido en todo momento, según su deseo) y daba por hecho que el cuerpo de la mujer ya no le pertenecía a esta.

Pero la era victoriana fue también una época de crecimiento y de progreso. La Revolución Industrial supuso el nacimiento de una nueva clase, la clase media y, por primera vez en la historia, sucedió que la gente trabajadora empezó a disponer de algo hasta entonces desconocido para ellos: un periodo de tiempo libre que se podía dedicar a la práctica de todo tipo de actividades «mundanas»: el croquet, los paseos a caballo, las actividades acuáticas, los deportes... Y el ciclismo. Hordas de ciclistas comenzaron a tomar las calles, los caminos y las carreteras en las dos décadas finales del siglo XIX. La fiebre de la bicicleta hizo que aquellos que nunca habían salido de sus pueblos, de sus barrios y de sus comarcas se aventurasen ahora más allá de sus lugares archiconocidos y explorasen nuevos territorios. Incluso hubo mujeres, arriesgadas amazonas del pedal, que, intrépidas, se lanzaron a pilotar esos artilugios que para muchos eran auténticas «máquinas del diablo».

Montar en bicicleta en la década de 1890 fue poco menos que «una erupción, un exceso de exuberancia, un temblor sísmico



que sacudió la economía y las bases mismas de la sociedad».\* Y en nadie fue más evidente esa violación de los sagrados principios de la moral que en las mujeres. Para ellas no resultó sencillo adaptarse a una práctica que se esperaba exclusivamente masculina, pero fue la evolución de la propia tecnología de la máquina (la introducción de la cadena, que hacía más fácil el pedaleo, o el diseño de bicicletas con ruedas de parejo tamaño, que «democratizaban» la práctica del deporte ciclista) lo que permitiría que el ejercicio del ciclismo femenino se extendiera de manera masiva por todos los rincones del mundo británico. Se convirtió en una práctica «de moda».

Así, y junto con otros factores, la práctica del ciclismo entre las damas propiciaría el nacimiento en la década de 1890 de un nuevo temperamento y una nueva condición en la existencia femenina: el surgimiento de la «Nueva Mujer», término que se usó para describir a las mujeres que rompían con las convenciones sociales imperantes trabajando fuera de casa, renunciando a su tradicional rol de madres y esposas, y reivindicando un activismo político mediante el sufragismo, el profeminismo y la defensa de sus propios derechos. La «Nueva Mujer» se situaba en igualdad de condiciones con el hombre, y la bicicleta ayudó en gran medida a que algo así, tan impredecible e inimaginable en la época, se hiciera posible.

Las mujeres que decidieron subirse a una bicicleta no solo consiguieron algo que no habían tenido hasta entonces (movilidad física por sus propios medios), sino que la práctica

\* Irving A. Leonard, *When Bikehood was in Flower*, (Seven Palms Press, 1983).

del ciclismo les ayudó a ampliar sus horizontes más allá de los barrios en que vivían y habían vivido siempre, y les hizo descubrir una libertad de la que habían carecido, gracias, en parte, a la eliminación de lo que en gran medida había estado asfixiándolas: su atuendo. Los restrictivos ropajes de las mujeres victorianas (corsés, pesadas y largas faldas con enaguas, camisas de cuello alto rígido) les imposibilitaba una necesaria libertad de movimiento para montar en bicicleta y, más allá, parecía simbolizar la prisión invisible, forjada a base de convenciones, en que se hallaban encerradas. Dicho atuendo era incompatible con cualquier tipo de ejercicio físico, y el ciclismo requería una indumentaria más práctica, más racional, de modo que las faldas largas y los corsés empezaron a dar paso a los pantalones anchos, a veces incluso en forma de falda-pantalón, ceñidos a la altura de las rodillas. Quien quisiera montar en bicicleta tenía que vestir más libremente, lo que conllevaba, a su vez, mayor sensación de libertad. Las carreteras y las calles de Inglaterra (y no solo de Inglaterra, sino también de América, como lo prueban célebres mujeres impulsoras de la práctica del ciclismo en el Nuevo Mundo, como Annie «Londonderry» Cohen Kopchovsky) se poblaron de mujeres vestidas como hombres, de mujeres que pusieron en tela de juicio los estereotipos de género desafiando la moral de la época. La práctica del ciclismo y los cambios en cuanto a indumentaria que la acompañaron «proporcionaron un espacio en el que la mujer pudo replantearse su propia feminidad».\*

\* Sarah Gordon, *Beauty and Business: Commerce, Gender, and Culture in Modern America*, 2001.

Los cambios sociales propiciados por el ciclismo no se limitaron, no obstante, a la vestimenta. Cuando una mujer adquiría una bicicleta ya no tenía que depender de un hombre que la trasladara de un lado a otro, y era libre de ir y venir a su antojo sin pedir permiso a nadie. Experimentó una suerte de liberación, y la bicicleta impuso con el hombre una paridad de hecho, que hasta ese momento había sido casi una quimera. Además, el cambio de indumentaria no supuso un simple asunto de adaptación, diríase práctica, al nuevo deporte, sino que significó un cambio radical en la percepción de la feminidad y se convirtió, de hecho, en un asunto muy controvertido moralmente. Hubo quien llegó a sugerir que el ejercicio del ciclismo podía ser sexualmente estimulante para las mujeres y de ahí la pasión con que adoptaban su práctica, por lo que florecieron los llamados «sillines higiénicos», rígidos y sin apenas relleno, que, se pensaba, harían más difícil que los genitales femeninos, en contacto con el asiento, sufrieran cualquier tipo de estimulación no deseada. La batalla por el nuevo y revolucionario atuendo femenino propiciado por el ciclismo alteró de una vez y para siempre la percepción pública de la capacidad atlética de las mujeres y, más allá, de su propio comportamiento público.

Es en este ámbito en el que se publica, en 1897, este pequeño manual «escrito para mujeres ciclistas por una mujer ciclista», firmado por F. J. Erskine. En él, la autora guía y lleva de la mano a las nuevas practicantes del deporte de la bicicleta en Inglaterra, aconsejándolas sobre todo tipo de cuestiones: no solo vestimenta, sino también la correcta alimentación para no sucumbir al agotamiento tras una larga jornada sobre dos ruedas; trucos de mecánica para poder reparar la bicicleta en

caso de avería súbita; comportamiento ante eventualidades como un repentino encuentro con un mendigo, cruces peligrosos y vecinos poco amigables; y organización de eventos deportivos con los amigos en el jardín de casa. Un manual que, a los ojos de los modernos y las modernas ciclistas, puede resultar de una curiosidad rayana en el humor, y que los editores ingleses de la National Library recomiendan no tomarse muy en serio. Aun así, este curioso manual de buenas prácticas ciclistas victorianas constituye un recordatorio del papel revolucionario que tuvo la bicicleta en la existencia de las mujeres inglesas de finales del XIX, así como un testimonio sin igual de una época en la que las cosas que hoy damos por sabidas aún estaban despuntando.

LOS EDITORES

# DAMAS EN BICICLETA





I

CICLISMO:  
ASPECTOS SOCIALES Y DEPORTIVOS



HACE ALGUNOS DÍAS me topé con un prolijo artículo en el que el autor se preguntaba si, desde el punto de vista de la salud, las damas deberían practicar el ciclismo. «Pero tanto si deben practicarlo como si no, lo cierto es que las damas *ya* van en bicicleta —apuntaba el autor—, y hasta el momento los resultados parecen ser extraordinariamente beneficiosos para ellas.» En todo caso, no hay otro asunto sobre el que se haya desatado últimamente una controversia más feroz. Tal vez, como en otras cuestiones, las espantosas historias que una oye a todas horas a propósito de los peligros de andar en bicicleta

contengan una pizca de verdad adornada con una buena dosis de exageración. En realidad, la cuestión sobre si es bueno o no para la mujer andar en bicicleta se puede resumir brevemente en el siguiente enunciado: si las damas recorren en bicicleta cincuenta millas cuando su límite razonable está en diez —en definitiva, si pierden el juicio y el sentido común y se vuelven majaretas—, *en ese caso*, sin ninguna duda, el ciclismo constituye una práctica dañina para las féminas.

Por ejemplo: las mujeres no deberían competir en carreras ciclistas, si es que tienen el más mínimo interés en preservar su salud; y si lo hacen, sin duda se tratará de una práctica suicida, condenada al más estrepitoso de los desastres... por no hablar de la perniciosa influencia que tendría en el deporte. En la actualidad, el ciclismo está tan firmemente arraigado entre los miembros más sanos de nuestra comunidad, como una forma sencilla y barata de locomoción, que la mujer que compitiera solo conseguiría perjudicarse o incluso hacerse daño físicamente.

Pero en cuanto forma de ejercicio —siempre que se realice con moderación, desde luego—, la práctica del ciclismo, en el caso de las mujeres, se encuentra en una posición excepcionalmente favorable respecto al resto de las actividades deportivas. Es evidente que el coste inicial de una bicicleta es casi tan elevado como el de un poni —aunque, claro, luego el poni requiere su propio equipamiento, por no hablar de la enorme cantidad de cosas que hay que hacer para mantenerlo en perfectas condiciones—. Por ejemplo, al coste de un poni hay que añadir el precio de un carro... lo que supone otras 25 libras, los arneses (7 libras más), el forraje, las mantas, y además un lacayo. Por su parte, la bicicleta no requiere



más que una cuidadosa limpieza, que apenas lleva quince minutos, y un uso adecuado de la máquina. Aparte de todo esto, el ciclismo está dejando de ser un mero pasatiempo de moda y empieza a adquirir un papel más práctico y útil como medio para lograr determinados objetivos. Y es en este aspecto del asunto donde precisamente reside su fuerza. Si el ciclismo fuera solo una moda, ya se habría abandonado hace mucho tiempo. Pero el arte del pedaleo no es simplemente un deporte pasajero. El ciclismo —una vez que se supera la fase de aprendizaje, es decir, la etapa «acrobática» o «de equilibrio»—, en sentido estricto, requiere muy poco esfuerzo: «las ruedas van a toda pastilla», como decían los famosos y añorados Budge y Toddie en los libros del señor Habberton. Las payasadas que una puede cometer en una bicicleta tienen un límite y las *consecuencias* son muy evidentes. Pero una bicicleta es la puerta a tantos placeres y diversiones que no dudamos en abrirla porque nos conduce a un pródigo mundo de diversiones, tanto en Inglaterra como en el Continente. A nosotras, las ciclistas, nos es dado recorrer a placer toda Inglaterra, y Escocia, e Irlanda y Gales, solo con la ayuda de esas frágiles ruedas recubiertas de goma neumática. Gracias a las bicicletas los paisajistas han podido pintar más de lo que jamás hubieran soñado antes del advenimiento de este artefacto, cuando uno tenía que pasarse los días estudiando al detalle los horarios de los trenes para poder ir a un lugar, pintar una escena y regresar antes de que pasara el último convoy. Los arqueólogos, por fin, pueden dedicarse a su afición más querida con renovado entusiasmo. El fotógrafo ciclista es ya una figura familiar en nuestras carreteras. Por cierto, los caminos y senderos se están beneficiando notablemente de

este incremento de usuarios. La razón es sencilla: ahora son los propios ciclistas los responsables de su mantenimiento, ciclistas a quienes «una especie de camaradería los convierte en individuos increíblemente educados» los unos con los otros, de modo que los baches y las roderas, los senderos imposibles y otras causas de preocupación están a punto de convertirse en historia... y todo gracias a la bicicleta.

Si la bicicleta es de uso casi indispensable para todos aquellos que viven en el campo, también lo es para aquellos que habitan en las ciudades. Pocos —salvo los que no los han sufrido— desconocen los horrores de una noche de agosto en Londres, asfixiante y abrasadora, con ese cielo tan turbio y oscuro, con esas paredes recalentadas, esas aceras chamuscadas, ese pestilente pavimento de madera embreada, esa imposibilidad de encontrar ningún lugar adonde huir. El tren metropolitano subterráneo londinense es sofocante y está mal ventilado, los agobiantes omnibuses pasan uno tras otro atestados de gente, atronando con su insoportable traqueteo. Los obreros que llevan trabajando todo el día, y que suspiran por un poco de aire fresco, apenas encuentran una especie de atmósfera polvorienta que llevarse a los pulmones, y los respiraderos de las calles no consiguen sino provocar en los ya de por sí sufridos londinenses episodios de cefalalgia y brotes de irritación nerviosa. Pues bien, hay que decir que un simple soplo de aire fresco aliviaría de un plumazo semejantes dolencias.

Es en este punto donde la bicicleta acude en nuestro auxilio. Durante años fue una herramienta utilísima para las jóvenes generaciones, que acostumbraban a salir a dar paseos campes- tres tan pronto como concluían sus labores cotidianas. Los

tiempos han evolucionado, y nosotras con ellos, de modo que las mujeres comenzamos a participar en los distintos oficios y negocios —en aquellos en los que se nos admite, claro está— y, como consecuencia natural, también las mujeres empezamos a exigir el descanso preceptivo, igual que nuestros compañeros masculinos.

Fue entonces cuando se desató la bicimanía en Francia. Este país, tan alegre y audaz, siempre se mostró gustosamente proclive al uso de la bicicleta y, como ocurre con la mayoría de las modas procedentes de París, no transcurrió mucho tiempo antes de que el uso de la bicicleta —más bien escaso hasta ese momento en nuestro país— estallara también como una moda en las Islas. Pero como por naturaleza somos una nación de tenderos —«chicos de los recados», nos llaman cariñosamente nuestros primos continentales—, aunque el ciclismo parecía ser solo una tendencia pasajera, en nuestro país siempre fue menos una *moda* que una útil y práctica afición. Las damas van a hacer los recados sobre ruedas; se dice que las princesas prefieren montar en bicicleta a montar en sus caballos («las bicicletas son más manejables»); los campesinos y los habitantes de las comarcas rurales visitan a sus vecinos utilizando las dos ruedas, en vez de emplear el caballo... Y no solo eso, sino que es con harta frecuencia el deseo de utilizar la bicicleta precisamente lo que los impulsa a hacer dichas visitas.

Cada vez más señoritas meten sus aderezos en un pequeño hatillo o en una cesta y se van en bicicleta a pasar un par de días con una amiga que vive a veinte o incluso a treinta millas de distancia. La gente sale a cenar... ¡en bicicleta! A veces van a visitar a los amigos a la luz de la luna... ¡en bi-

cicleta! Acuden a sus citas... ¡en bicicleta!; y, lo que es más, mucha gente cruza los campos en bicicleta... ¡vestida para ir de fiesta! Los sacerdotes y los hombres de iglesia consideran de todo punto imprescindible la bicicleta, dado que, por su oficio, se ven obligados a recorrer de modo constante largos e incómodos caminos rurales. Maestros, comerciantes, nobles, plebeyos, ricos, pobres, todos ven en la bicicleta un medio de locomoción barato y sencillo. Un artefacto que se mantendrá sin duda entre nosotros muchos años, y no como una moda, sino como un accesorio mecánico indispensable en cada hogar, grande o pequeño, con más posibles y con menos.

Las consecuencias de este movimiento, en un sentido estrictamente social, son difíciles de evaluar. Es probable que su influencia sea positiva, en tanto en cuanto el arte del pedaleo, sin ir más lejos, nivela los diferentes estratos sociales, iguala las clases. La gente de la ciudad tendrá más contacto con los habitantes de las zonas rurales, y así podrá hacerse una idea más ajustada de los intereses vitales de la sociedad en general. Un senador aficionado al ciclismo, yendo convenientemente de incógnito, podrá formarse seguramente una idea más ajustada de los problemas del campo que dedicándose al trabajo rutinario de oficina y leyendo aburridos informes sobre su distrito electoral. Se producirá un intercambio de ideas más fructífero, y un conocimiento mucho mayor de las bellezas del país que si nos limitáramos a ir de un lado para otro montados en un tren expreso. La gran lacra social y política de los últimos años ha sido la centralización, y parece que esto podría contrarrestarse con la práctica del ciclismo, que favorece el contacto entre las gentes y la propagación de las ideas y la cultura.

Al parecer, algunas personas creen que el ciclismo debe su éxito al hecho de que ciertos miembros de la nobleza hayan reconocido últimamente sus méritos. Desde luego, es indudable que esos personajes notables han imprimido un fuerte e importante impulso en este deporte; pero durante muchos años, calladamente, el ciclismo ha ido abriéndose poco a poco hueco entre los más atrevidos y modernos del país. Pocas grandes casas solariegas hay en el campo que no cuenten con una bicicleta, al menos, para su uso más o menos diario. De ese modo, la semilla ha ido esparciéndose, una semilla que por fuerza estaba obligada a arraigar y florecer tarde o temprano. Y si ha habido una persona que haya favorecido el ciclismo entre las damas, esa ha sido Su Majestad la Reina Victoria. Ella comprendió enseguida las grandes posibilidades que tenía aquella *entonces* novedosa idea, e inmediatamente encargó un par de bicicletas para su uso personal, y de ese modo dio prestigio y carta de naturaleza al movimiento ciclista británico, hecho por el que todos y todas las ciclistas le debemos gratitud y reconocimiento.

Cada vez es más evidente que el ciclismo, practicado con moderación, puede resultar extraordinariamente beneficioso. El ejercicio, sin ir más lejos, constituye un perfecto antídoto contra la anemia y otros desórdenes relacionados con nuestro agobiante y angustioso modo de vida. Antes de que el ciclismo acudiera en nuestra ayuda, no había ningún medio sencillo y práctico de hacer deporte en Londres. El golf, en la ciudad, exige dedicarle una gran cantidad de tiempo y dinero, incluso para poder acceder a los campos más cercanos a nuestras casas. Tampoco es fácil practicar el tenis. Caminar es excelente si lo que se quiere es acabar con un dolor de

cabeza, y en verano el calor agobiante anula cualquier deseo de entregarse a un ejercicio que pueda considerarse mínimamente exigente.

Por supuesto, es probable que al principio se exagere en el uso de la bicicleta... incluso aunque sus devotos alberguen las mejores intenciones. «¡El ejercicio es tan delicioso —piensa (y declara) la ciclista novata—, que podría estar pedaleando toda la vida!» Paseando hace algún tiempo por Regent's Park, me crucé con una señorita que estaba aprendiendo a andar en bicicleta. Ya podía ir sola perfectamente, y de hecho pedaleaba de lo más ufana junto a unas amigas. «¡Esto es la gloria!», oí que decía, y a fe mía que parecía que sus palabras se ajustaban sin duda a sus sentimientos más sinceros.

Ahora bien, el objeto de este pequeño libro es proporcionar a las damas y señoritas todos los consejos necesarios e imprescindibles sobre el arte del pedaleo, aunque hay una advertencia que debe imponerse sobre todas las demás —pues es el fruto de la experiencia personal de la autora—: ¡practique ciclismo con moderación! *¡Sea prudente y no se exceda en el ejercicio!*