

EL CICLISMO FEMENINO ESPAÑOL EN LA DÉCADA DE 1890: SALUD, MODA, AMOR Y COMPETICIÓN

Spanish women's cycling in the 1890s: Health, fashion, love and competition

Alejandro CAMINO

Universidad Autónoma de Madrid (España)

Resumen

En la década de 1890, el ciclismo en España experimentó un fuerte auge, sobre todo entre los hombres, pero también entre las mujeres. En estos diez años, el ciclismo se desarrolló tanto en la vertiente de ocio como en la competitiva. En ambos casos, y como ocurrió en el contexto internacional, se generó un enconado debate entre expertos, especialmente médicos, escritores y religiosos, y los propios aficionados al ciclismo, acerca de los beneficios y los problemas que el que las mujeres montasen en bicicleta podía desencadenar sobre sus cuerpos y en su sociabilidad. A los argumentos acerca de la salud y la vestimenta, que habitualmente han centrado la atención historiográfica sobre el ciclismo femenino, pronto se sumaron aquellos que hacían referencia a la posibilidad de generar espacios de sociabilidad proclives al surgimiento del amor duradero. Un campo aparte fue el ciclismo de competición, que, si bien fue apoyado por los partidarios de la bicicleta, no terminó de cuajar entre la población y no hubo muchas mujeres que se dedicasen profesionalmente a este deporte. En este artículo se analizan estos aspectos a través de un profundo estudio de las fuentes hemerográficas y teniendo en cuenta las aportaciones bibliográficas más actualizadas y destacadas de la historiografía nacional e internacional.

Palabras clave: Mujeres, bicicleta, España, siglo XIX.

Abstract

In the 1890s, Spanish cycling experienced a great boom, especially in men, but also in women. In those years, cycling developed both as leisure and as competition. In both cases, there was a lively debate among experts, particularly physicians, writers and religious authorities, and cycling fans, about whether riding bicycles was a suitable activity for women (physically, psychologically and socially) as well as occurred in a transnational context. Most historians who address women's cycling have focused on the arguments about health and clothing, but there also existed the question of cycling as a space for development of strong love relationships. Competitive cycling represents a very different case; although it was encouraged by bicycle supporters, it did not take hold among the population; and there were not many women who did this sport professionally. In this article I analyse these aspects through an in-depth study of journalistic sources. Besides, I use the most up-to-date and leading bibliographic contributions of national and international historiography.

Keywords: Women, bicycle, Spain, 19th century.

Introducción

En la historiografía internacional existen muchos trabajos con una amplia amalgama de enfoques sobre el uso de la bicicleta por parte de las mujeres en la década de 1890, que fue el periodo en el que se produjo su auge a nivel global entre quienes eran acaudaladas (Rubinstein 1977). El periodo en el que las bicicletas estuvieron de moda entre las mujeres de clase alta fue corto porque, cuando a comienzos del siglo XX aquellas se fueron abaratando y se convirtieron en una forma popular de transporte para cada vez más personas, tanto en el ámbito rural como en el urbano, dejaron de ser un elemento diferenciador de los sectores de la sociedad adinerados. Esto tuvo la consecuencia de

que los grupos sociales de clase alta abandonasen la bicicleta y centrasen su atención en la aparición de los vehículos motorizados (Knuts y Delheye 2012; Sirera 2008, 105)¹. En el caso de España solo existen algunos trabajos que han buscado reconstruir de manera historicista los primeros pasos del ciclismo femenino. Por este motivo, no han utilizado la categoría analítica del género para sus investigaciones (Scott 2011) ni han buscado insertar sus trabajos dentro de las corrientes de la historiografía internacional sobre la temática.

Muchos de los análisis acerca del ciclismo femenino parten de la célebre cita de la sufragista estadounidense Susan B. Anthony en 1896 sobre el potencial emancipador de la bicicleta: “I think it has done more to emancipate women than anything else in the world”². En aquel momento esta idea fue aceptada como verdadera en España y en el conjunto de Europa³. Por este motivo, son habituales los trabajos que se centran en analizar las posibilidades de emancipación que a las mujeres se les abrieron con la bicicleta en la década de 1890 (Thompson y Ratkoff 2000, Marks 2014). Sin embargo, ya ha quedado demostrado que no se puede naturalizar ese impacto: la bicicleta no era un instrumento neutro intrínsecamente emancipador para las mujeres (Neejer 2014, 103-4; Mackintosh y Norcliffe 2006; Hallenbeck 2009; Weng 2016; Oosterhuis 2016). Los debates en torno al potencial de la bicicleta para mejorar la vida de las mujeres, que habitualmente han centrado la atención historiográfica sobre el ciclismo femenino, en la mayoría de los casos han estado focalizados en el ámbito de la salud y del vestido. Sin embargo, esta investigación busca poner de manifiesto la importancia de dos aspectos normalmente soslayados en los estudios históricos: la relevancia que tuvo la bicicleta para crear espacios de sociabilización mixta entre los sexos, los cuales generaron entornos donde pudo surgir el amor, y la aceptación que tuvo el ciclismo femenino de competición. El análisis de los cuatro aspectos –salud, vestimenta, amor y competición–, tanto los más clásicos como los más novedosos, se ha realizado a través de un profundo estudio de las fuentes hemerográficas que ha tenido en cuenta algunas de las aportaciones bibliográficas más actualizadas y punteras de la historiografía nacional e internacional.

El deporte velocipédico tuvo dos dimensiones claramente diferenciadas. Por un lado, una recreativa y lúdica, que consistía en realizar excursiones, dar paseos y socializar. Esta vertiente, considerada por los aficionados en el periodo como la verdadera esencia del ciclismo, buscó legitimarse públicamente en torno al argumento de que ofrecía beneficios para el individuo, mejorando su salud, y para la sociedad, ya que era entendida como un rasgo de progreso y de modernidad (Codina Castellví 1893; Mackintosh y Norcliffe 2006; Ramón Salinas 2015). Por ejemplo, el protagonista de una novela de Sebastián López Arrojo expresó que si todas las personas de España practicasen este deporte, quien más ganaría sería la “civilización española” (López Arrojo 1897, 21). Por otro lado, estaba la dimensión competitiva, que progresivamente fue ganando terreno a la recreativa en importancia y se impuso en las primeras décadas del siglo XX. Por este motivo, la década de 1890 fue un periodo en el que se fue desarrollando la vertiente competitiva del ciclismo, pero todavía dominaba la idea de que el ciclismo debía ser, sobre todo, una práctica lúdica. Asimismo, la bicicleta era percibida como un medio de transporte efectivo, pero esta función fue sobre todo importante en las primeras décadas del siglo XX, cuando su uso estaba más extendido, llegando a ser la principal utilidad que ofrecía para la mayoría de los usuarios.

Aunque en la España de la década de 1890 entre los aficionados se entendía que el ciclismo era uno de los deportes típicamente patrios (Izquierdo y Gómez 2003, 6-8), lo cierto es que apenas había tradición ciclista en comparación con los países del entorno, tanto en la vertiente de ocio como en la competitiva. Por este motivo, los propios aficionados entendieron que debían mirar al exterior para intentar conocer las últimas tendencias tecnológicas y deportivas en la materia, ya que sentían que iban con retraso con respecto a los países con mayor tradición ciclista en lo referente al número de aficionados, de asociaciones, de competiciones, de respeto hacia los practicantes por

¹ *Estatutos de la Cámara Sindical Española de automovilismo y ciclismo*, Madrid, Gráfica Excelsior, 1918, 3.

² Elizabeth Jane Cochran, “Champion of Her Sex”, *World*, 2 febrero 1896.

³ *El liberal*, 31 agosto 1895, 2; *El Deporte velocipédico*, 26 agosto 1896, 6-7.

parte de la población y de las autoridades, de calidad de materiales deportivos o del número de velódromos⁴. Sin embargo, los adeptos a la bicicleta en España percibieron un panorama completamente diferente en relación con al ciclismo femenino, ya que su evolución, tanto respecto al auge de la afición lúdica entre las mujeres como en su vertiente de competición, siguió una cronología casi idéntica a la de países como Estados Unidos, Bélgica, Francia, Inglaterra o Australia. De hecho, era algo de lo que se sentían profundamente orgullosos en los medios especializados: “¿hay algo más agradable que la injerencia de la mujer en el velocipedismo? [...]. En algo se ha de conocer que España marcha al unísono de las demás naciones civilizadas”⁵. En cualquier caso, y como ocurrió en el contexto internacional (Crane 1999, 259-60; Fitzpatrick 2015, 26-7; Männistö-Funk 2010), el hecho de que las mujeres montasen en bicicleta generó en España un amplio debate sobre los beneficios y los problemas que su uso podría desencadenar en los cuerpos de las españolas y en su sociabilidad.

Los debates acerca de las consecuencias del ciclismo sobre la salud de las mujeres

El ciclismo femenino era una novedad y, como es lógico, no existía un historial de lesiones y enfermedades relacionadas con esta práctica. Por este motivo, en la década de 1890 se publicaron cientos de artículos debatiendo acerca del impacto que la bicicleta podía tener sobre las mujeres, sus cuerpos y su forma de relacionarse con el entorno. Muchos de los postulados acerca de los potenciales beneficios y riesgos se refugiaron en argumentos médicos, en un contexto en el que muchos discursos sobre el género fueron medicalizados por la voluntad de los médicos varones de establecer un control experto sobre los cuerpos de las mujeres. Por tanto, quienes buscaron fomentar o rechazar el que las mujeres montasen en bicicleta normalmente trataron de apoyarse en argumentos “científicos”, con el fin de dotar a su postura de una apariencia de objetividad. Sin embargo, no faltaron afirmaciones como la del periodista Claudio Ugena, quien aseguró que “El demonio después de haber seducido a la mujer con la manzana para fastidiar al hombre, inventó la bicicleta para completar su obra”⁶. Asimismo, el sacerdote jesuita Julio Alarcón, una de las referencias fundamentales del denominado feminismo católico español, fue muy crítico en sus obras con las mujeres que montaban en bicicleta (Alarcón 1901, 9-18; Alarcón 1908, 59).

Los médicos de España, como ocurrió en muchos lugares del mundo, independientemente de que estuviesen a favor o en contra de que las mujeres montasen en bicicleta, intentaron implantar la idea de que antes de empezar su práctica de forma habitual, cada mujer tenía que consultar con los médicos si para su caso específico era conveniente o no. Esto se debía a que, incluso quienes estaban en contra de que las mujeres montasen en bicicleta, consideraban que su uso de forma moderada podía resultar beneficioso para la salud en algunas ocasiones (Vertinsky 1990, 76; Whorton 1978, 62)⁷.

Los médicos que, a nivel internacional, entendían que el que las mujeres montasen en bicicleta era negativo para su salud, normalmente se centraron en la idea, muy polémica en la época, de que perjudicaría su capacidad reproductiva por el contacto de la ingle con el sillín (McCrone 2014; Vertinsky 1990). Asimismo, se preocuparon especialmente por la posibilidad de que las vibraciones del sillín sobre una zona tan íntima promoviesen la masturbación (Fleming 2015, 15; Garvey 1995; Hallenbeck 2010; Smith-Rosenberg 1985), lo que demuestra que la principal ansiedad que tenían los médicos era que la bicicleta modificase la relación de las mujeres con sus cuerpos, especialmente en lo que respecta al ámbito sexual y reproductivo. Por este motivo, el prestigioso doctor español Calatraveño, tras hacer un repaso de las opiniones de médicos extranjeros, recomendaba el uso de

⁴ *El Deporte velocipédico*, 6 marzo 1895, 2-3; *El Deporte velocipédico*, 10 junio 1896, 15.

⁵ *El Deporte velocipédico*, 23 octubre 1895, 3.

⁶ *La Saeta*, 2 agosto 1900, 9.

⁷ *El Carpetano*, 1 junio 1892, 3; *Sóller*, 24 diciembre 1898, 1.

la bicicleta solo a un pequeño grupo de mujeres: “En las mujeres no aconsejaremos el ciclismo más que en las muy obesas; en las jóvenes y delicadas es algún tanto expuesto”⁸.

No obstante, entre los argumentos decididamente a favor o en contra de la práctica ciclista por parte de las mujeres, hubo un amplio abanico de posicionamientos intermedios, sobre todo porque progresivamente se fue asumiendo la utilidad de su práctica en materia de salud, aunque siguiese preocupando en lo referente a la moralidad (Kiersnowska 2019, 96). Por ejemplo, el médico José Codina Castellví, si bien partía de la premisa de que como ejercicio higiénico podía ser igual de útil para las mujeres que para los hombres, su práctica igualitaria la limitaba a la infancia y al periodo de juventud en el que las mujeres se mantenían solteras. El motivo que el autor señalaba era que, cuando ellas se casaban y tenían descendencia, debían centrarse plenamente en realizar adecuadamente las labores del hogar y las tareas de cuidados a hijos y maridos (Castellví 1893, 201-6).

Muchos médicos españoles, al igual que los propios aficionados al ciclismo, estuvieron muy atentos a las aplicaciones médicas que se otorgaba a la bicicleta en Norteamérica y en muchos países de Europa. Por este motivo, en los medios españoles se publicaron constantemente traducciones de las opiniones de los médicos más destacados que entendían que la bicicleta, utilizada con moderación, era positiva para la salud de las mujeres porque, por un lado, ofrecía muchas ventajas higiénicas y, por otro lado, era útil para la recuperación de diversas enfermedades (Calatraveño 1895)⁹. Asimismo, como ocurrió a nivel internacional, en España fue fundamental que la prensa se hiciese eco de estos beneficios para que la población se concienciase de las virtudes de la bicicleta y para que este deporte aumentase sus adeptas (Hallenbeck 2009, 232; Simpson 1998, 153).

Uno de los médicos que la prensa especializada en ciclismo más tradujo al español fue el famoso cirujano francés Just Lucas-Championnière. Siguiendo las corrientes transnacionales, para este médico la bicicleta contribuía a paliar los efectos de la vida sedentaria en las mujeres de la clase alta y la clase media alta, haciendo que sus cuerpos fuesen más fuertes y adecuados para la reproducción y para cuidar de sus hijos¹⁰. El razonamiento del que se partía, a nivel transnacional, era que las mujeres campesinas parían sin problemas hijos robustos y sanos, algo que no ocurría en el caso de las mujeres de las familias acomodadas por el excesivo sedentarismo en su estilo de vida (Vertinsky 1990, 77). Por tanto, muchos médicos rebatieron la idea de que el ejercicio de las mujeres en bicicleta dificultaría su capacidad de procreación, tal y como aseguraban los especialistas contrarios a su práctica¹¹.

El doctor Championnière, tomando como ejemplo a las mujeres de las capas populares de la sociedad, afirmaba que la práctica de la bicicleta generaba sobre las mujeres beneficios cardiovasculares, pulmonares o de reducción de la obesidad. Sin embargo, las ventajas no quedaban limitadas al plano físico, pues también se obtenían beneficios intelectuales (Hallenbeck 2009, 226-7):

[A la mujer] fáltale ordinariamente calma y serenidad en presencia de cualquier pequeño accidente sin importancia [...]. La bicicleta cura también este defecto, por la necesidad de conservar la sangre fría ante los pequeños obstáculos, más aparentes que reales, que se encuentran en la marcha. Y la mujer, acostumbrada á mirarlos con serenidad cuando va en bicicleta, llega á adquirir luego el propio dominio sobre sí en las demás ocasiones de la vida¹².

⁸ *Revista contemporánea*, 15 septiembre 1895, 462-3.

⁹ *El Deporte velocipédico*, 15 mayo 1895, 10; *Heraldo de Baleares*, 28 agosto 1895, 1; *El Liberal de Tenerife*, 16 septiembre 1895, 3; *El Porvenir*, 30 junio 1899, 4; *Flores y abejas*, 4 agosto 1895, 3; *Flores y abejas*, 6 octubre 1895, 4; *El Liberal de Tenerife*, 21 julio 1897, 2; *La Aialaya*, 27 marzo 1893, 2.

¹⁰ *El Deporte velocipédico*, 28 agosto 1895, 2-4; *El Deporte velocipédico*, 4 septiembre 1895, 6-7. Años más tarde esto también fue defendido en: O'followell, 1900.

¹¹ *El Porvenir*, 30 junio 1899, 4; *El Deporte velocipédico*, 5 febrero 1896, 4-6; *El Guadalete*, 5 julio 1893, 2.

¹² *El Deporte velocipédico*, 11 septiembre 1895, 6-7.

Habitualmente se ha asumido que las mujeres de las clases acomodadas de la sociedad empezaron a practicar el ciclismo debido a la recomendación de los doctores. Sin embargo, cada vez más se está poniendo de manifiesto que el proceso fue a la inversa: solo una vez que hubo pioneras que visibilizaron cambios positivos, los médicos comenzaron a recomendar su práctica (Neejer 2014). De hecho, como se afirmaba en un artículo francés traducido por *El Deporte velocipédico*: “Si la bicicleta se halla en camino de operar una revolución en las costumbres de la mujer, no ha sido ciertamente sin oposición encarnizada [...] especialmente por los médicos [...]. Pero el instinto de la mujer resistió á todos los terribles presagios y la experiencia le ha dado la razón”¹³.

En el contexto internacional fue habitual que las mujeres ciclistas se atreviesen a escribir, en prensa o en libros y a partir de sus experiencias personales, acerca de los beneficios físicos que tenía esa actividad sobre sus cuerpos. Esto ayudó a redefinir los discursos sobre el ciclismo femenino, a pesar de que las autoras tuvieron que ser cuidadosas con no transgredir los límites de lo aceptable socialmente (Fleming 2015, 18; Hallenbeck, 2009, 168; Hallenbeck 2012). Asimismo, en España hubo algunas médicas, de las escasas que por entonces había, que se aprovecharon de su condición de autoridad en esta materia para visibilizar las ventajas que tenía el ciclismo para las mujeres¹⁴. Sin embargo, esta situación no fue demasiado habitual en España, donde los manuales ciclistas que se publicaron fueron escritos por hombres y para hombres, no se tradujeron los manuales escritos por ciclistas europeas o norteamericanas para el público femenino, algo que solo ha ocurrido en fechas recientes (Erskine 1897 [2014]), y no existieron revistas ciclistas femeninas (Blasco 1895).

El dilema de la vestimenta para montar en bicicleta

En los debates sobre el ciclismo femenino normalmente se vinculó el aspecto físico con el moral. En este sentido, la principal preocupación y objeto de debate fue la reforma del vestido que se produjo en la década de 1890, a nivel internacional, en conexión con la práctica velocipédica (Harmond 1972, 252; Park 1989; Petrov 2016; Simpson 1998, 145; Stevenson 2017). Durante este periodo, el ciclismo fue haciéndose cada vez más aceptable para las mujeres. Sin embargo, su práctica hacía necesaria una reforma de la vestimenta, pues los corsés restrictivos, que ya contaban con una amplísima oposición que aglutinaba desde autoridades religiosas a reformistas y revolucionarios sociales, pasando por higienistas y médicos, los vestidos que cubrían todo el cuerpo y las faldas largas no eran compatibles con el pedaleo y la estructura de la bicicleta (Crane y Bovone 2006: 242).

Ciclistas, médicos y escritores buscaron normativizar un nuevo tipo de vestimenta que fuese compatible con este deporte y, a su vez, que cumpliese unos estándares mínimos de feminidad que legitimasen las prendas de ropa de cara a la sociedad (Burr 2014, 24; Mackintosh y Norcliffe 2007, 168). Asimismo, como muchas ciclistas vistieron para montar en bicicleta ropa más cómoda, ligera y corta con respecto a la que llevaban en la vida cotidiana, se esforzaron por mostrarla como una opción respetable de vestimenta (Neejer 2014, 101). Ante las acusaciones de que algunas de estas prendas de ropa eran anti-femeninas, las ciclistas solían defenderse asegurando que solo mediante la modificación/reforma de la ropa habitual podían seguir montando en bicicleta garantizándose su propia seguridad (Fleming 2015, 21). No obstante, algunos trabajos han discrepado de estas teorías y han cuestionado que el ciclismo tuviese una gran influencia sobre la moda femenina, al entender que utilizaron una ropa similar a la ordinaria (Christie-Robin, Orzada y López-Gydosh 2012, 329).

Todos los planteamientos señalados estuvieron presentes en la mayoría de los países en los que el ciclismo femenino tuvo cierta importancia. Esto se debió a que los médicos, los escritores y las aficionadas (y los aficionados) a este deporte, estuvieron muy atentos a los debates que se producían en otros países acerca de la ropa adecuada para montar en bicicleta, sobre todo aquellos relacionados con las discusiones concernientes a la sustitución de las faldas por los pantalones

¹³ *El Deporte velocipédico*, 5 febrero 1896, 4-6.

¹⁴ *El Aviso*, 2 marzo 1897, 1.

(Santucci 2019)¹⁵. En la prensa española constantemente se aludió a cómo la práctica de la bicicleta estaba provocando que muchas mujeres optasen por adoptar pantalones y/o “el traje masculino” (Crane 1999, 259-60)¹⁶. Los sectores contrarios al ciclismo femenino criticaron esta situación duramente por entenderla como poco femenina y como un atentado contra su pudor e integridad que, vaticinaban, progresivamente se iría agravando: “A la vuelta de un par de años gastarán pantalones, magníficos mostachos y poblada barba, y si pararan ahí ¡que dicha!”¹⁷. Por este motivo, fueron habituales las voces que pidieron a las ciclistas españolas que no abandonasen la falda para montar en velocípedo¹⁸. No obstante, fueron muchos los que, como el destacado periodista español Enrique Sepúlveda, críticos con que las mujeres practicasen el ciclismo, cuestionaron tanto que montasen en pantalón, por volverlas masculinas, como que lo hiciesen en falda, por el riesgo de enseñar más carne de la cuenta¹⁹. Queda claro, por tanto, que para los críticos en el fondo no había una opción de vestimenta aceptable para que las mujeres practicasen el ciclismo.

La opción intermedia que algunas autoridades en la materia plantearon fue que, como las mujeres debían transformar necesariamente su vestimenta para practicar este deporte de forma segura y cómoda, lo mejor era que restringiesen su actividad a los jardines y fincas privadas: “se comprenderá que su recato, su pudor y su modo de ser le impedirán usarlo en público y se verá obligada y reducida á emplearlo en sitios privados, en posesiones particulares” (Codina Castellví 1893, 203). Sin embargo, fueron muchos los aficionados al ciclismo que apoyaron la necesidad de vestir el pantalón para montar en bicicleta, asegurando que esa ropa no ponía en cuestión su dignidad²⁰. Incluso, hubo hombres que criticaron que otros la pusiesen en entredicho, cuando luego soportaban “con gusto que su mujer y sus hijas descubran sus espaldas y su pecho en el salón recalentado de una reunión mundana. Donde cien jóvenes se oprimen en torno suyo”²¹. Una idea que tenía que ver con la visión de la ociosidad como malsana para la patria y del deporte como vía ideal para conseguir las políticas natalistas de una nación. Asimismo, en *El Deporte velocipédico* se tradujo del francés la opinión de una ciclista que aseguró que llevar falda al ir en bicicleta: “Es la aberración más grande que he visto en mi vida. Vamos á ver: ¿es usted ciclista para caminar á pie al lado de su bicicleta? ¿No? Pues bien: póngase usted pantalón sin ruborizarse [...]”²². Semanas después, y siguiendo el ejemplo de su par francesa, una ciclista española publicaba en el mismo medio que “no tendremos otro remedio que adoptar definitivamente el pantalón bombacho y dejar la falda”²³.

El mejor instrumento para encontrar el amor es la bicicleta

El uso de la bicicleta se entendió por los sectores conservadores de la sociedad como atentatorio contra la institución familiar. El motivo era doble. Por un lado, porque ofrecía a las mujeres la posibilidad de alejarse del hogar (literal y figuradamente), lo que haría que descuidasen el cuidado de los hijos y las labores del hogar, llegando a provocar la ruptura conyugal (Garvey 1995, 74)²⁴. Por este motivo, y como muestra de que eran unos temores percibidos como una realidad empírica,

¹⁵ *El independiente*, 4 junio 1894, 2; *El suplemento*, 14 septiembre 1895, 1; *Diario de Tenerife*, 30 octubre 1895, 3; *El Deporte velocipédico*, 25 abril 1896, 3.

¹⁶ *Las Baleares*, 28 febrero 1895, 3; *La Bicicleta. Revista quincenal de Sport*, 16 julio 1899, 13.

¹⁷ *El comercio de Córdoba*, 10 septiembre 1897, 1. Ver también: *La Atalaya*, 5 septiembre 1893, 1; *El Guadalete*, 17 noviembre 1894, 1; *Diario de Tenerife*, 4 septiembre 1895, 3.

¹⁸ *La Moda Elegante*, 22 junio 1892, 266; *El isleño*, 7 octubre 1895, p. 2.

¹⁹ *La Correspondencia de España*, 6 agosto 1895, 1.

²⁰ *Heraldo de Baleares*, 28 enero 1895, 1; *El Deporte velocipédico*, 19 agosto 1896, 9.

²¹ *La España moderna*, agosto 1900, 172-4.

²² *El Deporte velocipédico*, 12 agosto 1896, 3-4.

²³ *El Deporte velocipédico*, 30 septiembre 1896, 4 y 6.

²⁴ *El noticiero*, 19 noviembre 1897, 4; *El amigo del pueblo*, 29 enero 1898, 2.

fueron publicadas diversas historietas en prensa en las que la mujer abandonaba al marido, no ciclista, por un hombre con bicicleta: “Dice que abandone a mi marido y que le siga, que partiremos en su bicicleta. ¡Dios mío! Me quiere llevar en bicicleta; no voy a tener más remedio que ceder...”²⁵. Por otro lado, porque los hombres preferían atender su afición al ciclismo antes que a su familia, lo que convertía a la bicicleta en “la rival de la madre de familia”²⁶. En este caso, no se llegaba a poner en peligro el lazo conyugal ni se entendía como probable que el hombre ciclista acabase por abandonar a su esposa, pero se valoraba como factible que se produjese un distanciamiento entre los integrantes del matrimonio que tendría, en caso de ocurrir, malas consecuencias también sobre los hijos.

Sin embargo, la realidad era que, a diferencia de otros deportes, el ciclismo por ocio se podía practicar en pareja, por lo que cuando el marido era ciclista, había opciones de que acabase llevando a su mujer a los eventos sociales relacionados con la bicicleta²⁷. De hecho, como indicaba el doctor Championnière, el ciclismo era un deporte cuya principal ventaja era que se podía practicar en familia: “En los demás deportes la mujer no suele tomar parte más que como espectadora [...]. Es un ejercicio que permite agrupar á las familias [...]. Todos los deportes que separan al hombre de la mujer acaban siempre por alterar las relaciones de familia”²⁸.

Por tanto, el ciclismo fue una de las pocas actividades deportivas que ofreció a las mujeres la posibilidad de ser tan activas como los hombres (Somers 1967). Esto permitió que compartiesen espacios de sociabilización con los hombres en un ambiente más relajado y con menos control/supervisión con respecto a lo que estaban acostumbradas. En especial, las excursiones eran momentos de sociabilidad mixta donde hombres y mujeres de una posición social similar tenían oportunidades para conocerse mejor, ya que la larga duración del trayecto hacía posible conseguir algún momento, aunque fuese esporádico, en el que disfrutar de cierta privacidad²⁹.

Las ansiedades que ciertos sectores tuvieron acerca de los peligros de una sociabilidad mixta articulada en torno a la bicicleta fueron progresivamente resignificándose como una oportunidad en la que podían comenzar relaciones románticas de larga duración. En consecuencia, hubo un auge, en países como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Nueva Zelanda o España, de relatos e historietas en las que, gracias a la bicicleta, surgía el amor entre dos ciclistas que, tras enamorarse, procedían a casarse (Chen 2019, 489-91; Garvey 1995, 67; Simpson 1998, 151). Al fomentar una imagen romántica del ciclismo carente de toda connotación sexual, los medios jugaron un papel importante en la aceptación de las mujeres subidas en bicicleta. Si estas eran capaces de atraer a un marido ideal y de posición acomodada, es evidente que no transgredían la feminidad esperada independientemente de cómo vistiesen para practicar su afición, sino todo lo contrario, pues esto las convertía en unas candidatas ideales para el matrimonio³⁰. Por ejemplo, en *La bicicleta* de Miguel Echegaray, un fanático velocipedista, se representó a un hombre que, con el objetivo de conquistar amorosamente a una ciclista ideal, decidió hacerse velocipedista (Echegaray 1896, 17)³¹. Asimismo, para poner en cuestión la idea de que las ciclistas podían abandonar a su marido, se publicaron relatos en los que una ciclista casada, pretendida por otro ciclista, se mantenía fiel, por lo que las

²⁵ *El Deporte velocipédico*, 24 abril 1895, 13.

²⁶ *El Porvenir*, 30 junio 1899, 5.

²⁷ *El Deporte velocipédico*, 16 octubre 1895, 2; *El Deporte velocipédico*, 11 diciembre 1895, 3-5; *Nuevo Mundo*, 19 diciembre 1895, 10; *El Deporte velocipédico*, 19 febrero 1896, 6; *El Liberal de Tenerife*, 29 noviembre 1894, 3. Lo cual también ocurrió a nivel internacional: Malpezzi Price, 2013.

²⁸ *El Deporte velocipédico*, 11 septiembre 1895, 6-7.

²⁹ *El Deporte velocipédico*, 8 mayo 1895, 6; *El Deporte velocipédico*, 19 febrero 1896, 2; *El Deporte velocipédico*, 20 mayo 1896, 10. Para el plano internacional: Tkach 2011, 52-3.

³⁰ *Crónica Meridional*, 22 septiembre 1896, 3; *La Bicicleta. Revista quincenal de Sport*, 16 febrero 1899, 6-8; *La Bicicleta. Revista quincenal de Sport*, 16 marzo 1899, 9-11; *La Bicicleta. Revista quincenal de Sport*, 16 julio 1899, 4-7; *El Deporte velocipédico*, 27 noviembre 1895, 7 y 10; *El Liberal*, 17 enero 1899, 3. Para el contexto internacional: Heilmann 2000, 34-42.

³¹ Un amor platónico hacia una ciclista también fue narrado en otros relatos de médicos y ciclistas: Corral y Mairá 1897: 9-27.

practicantes de este deporte fueron representadas como mujeres virtuosas en lo físico y en lo moral³².

Esta noción se entremezcló con una idea que se extendió mucho en la sociedad española, consistente en que los hombres con bicicleta también resultaban más atractivos que aquellos que no poseían una. Por este motivo, en la prensa aparecieron diversos relatos en los que se describía cómo al comprarse una bicicleta cambiaba radicalmente la suerte de los hombres en relación con las mujeres: “al poco tiempo era él quien despreciaba a las mismas mujeres que antes huían de él con horror”³³ o “Ahora todas corren locas de amor detrás de mí, luego lo que me faltaba era esto: ¡una bicicleta!”³⁴. Asimismo, algunos críticos con el ciclismo se lamentaron de esta situación: “¡Joven que no montas en bicicleta, no busques novia!”³⁵ o “Ya no hacemos conquistas / los que andamos solo a pie. / No nos quieren: que ¿por qué? / porque no somos ciclistas”³⁶. Por tanto, como ocurrió en otros países, la bicicleta tuvo fuertes connotaciones para la masculinidad española, aunque no es el objetivo de este artículo estudiarlas (Griffin 2006). Estos argumentos se hicieron también extensibles a las mujeres: “no sé si se habrán ustedes fijado en que no hay mujer que parezca fea cuando va montada en bicicleta [...]. Aviso á las solteras incasables é incansables”³⁷. Asimismo, en una historieta, ante el rechazo de los padres a que sus dos hijas montasen en bicicleta, una de ellas se frustró y les expuso que “¡Si no montamos en bicicleta no encontraremos marido!”³⁸. Por tanto, en la década de 1890, la bicicleta pasó de ser considerada en algunos sectores como un objeto que podía conducir al desorden sexual, a estar valorada, de forma mayoritaria, como un aparato que ofrecía a las personas de ambos sexos la posibilidad de socializar y de entablar relaciones amorosas que acabasen en matrimonio.

El ciclismo femenino de competición

La complejidad del ciclismo de competición solo puede ser analizada desde una perspectiva transnacional, ya que fue entendido y vivido de forma similar en todo el ámbito occidental (Tomlinson, Young y Holt 2010). Los motivos fueron varios. Aparte de la amplia movilidad tanto de los avances técnicos como de los deportistas (Eisenberg 2010; Guthrie-Shimizu 2004; Holt 2006; Knuts y Delheye 2014, 383-84; Mangan 2000; Taylor 2010), los aficionados de los diferentes países reclamaban a los medios especializados que prestasen atención a las carreras y a cualquier tipo de evento y/o novedad relacionada con el ciclismo que ocurriese en el extranjero³⁹. Esto no fue una particularidad del caso español, pues revistas como *The Cycling World Illustrated* constantemente miraron al exterior para dar a conocer a los ciclistas lo que sus pares estaban haciendo en el extranjero, llegando a publicar reportajes de países como Portugal⁴⁰.

Frecuentemente se ha asegurado que, en la década de 1890, las carreras de España y los ciclistas del país, tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, quedaron fuera de los circuitos de competición internacionales. Sin embargo, esto no es cierto. Por un lado, los ciclistas más destacados del periodo acudieron al extranjero a competir o a confraternizar con sus pares, aunque no fuese

³² *Flores y abejas*, 21 enero 1900, 3.

³³ *El Deporte velocipédico*, 5 junio 1895, 5.

³⁴ *El Deporte velocipédico*, 24 julio 1895, 13.

³⁵ *El guasón*, 8 marzo 1896, 6.

³⁶ *El Cocinero*, 8 septiembre 1901, 7.

³⁷ *El Deporte velocipédico*, 21 agosto 1895, 1-2.

³⁸ *El atalaya*, 29 agosto 1897, 3.

³⁹ *El Deporte velocipédico*, 6 marzo 1895, 11-2; *El Deporte velocipédico*, 1 mayo 1895, 11-2; *La Bicicleta. Revista quincenal de Sport*, 1 agosto 1899, 13; *La Bicicleta. Revista quincenal de Sport*, 16 mayo 1899, 10; *El Deporte velocipédico*, 13 marzo 1895, 6; *El Deporte velocipédico*, 20 marzo 1895, 7.

⁴⁰ *The Cycling World Illustrated*, 8 julio 1896, 382.

una práctica tan extendida como en otros lugares⁴¹. Por otro lado, el hecho de que las carreras ciclistas españolas quedasen fuera de los principales circuitos de competición internacionales, no quiere decir que no acudiesen a competir a España ciclistas extranjeros de menor relevancia, especialmente franceses⁴².

Durante un breve periodo de tiempo entre 1895 y 1902, se produjo en Estados Unidos la primera gran era del ciclismo femenino de competición, pues hubo cientos de carreras de alta velocidad realizadas en pequeños circuitos. Las corredoras solían ser personas de las capas populares de la sociedad que se habían introducido en el mundo del ciclismo de competición para ganar dinero⁴³. Estas carreras gozaron de gran popularidad, estuvieron bien organizadas, fueron rentables para los patrocinadores y estuvieron protagonizadas por atletas profesionales bien entrenadas, por lo que no fueron algo puramente sensacionalista y/o de carácter recreativo (Gilles 2018, XIII; Hall 2019). Sin embargo, es difícil saber hasta qué punto era considerado como un deporte más, ya que solían ser programadas para los entreactos del teatro, del circo o de competiciones masculinas (Simpson 2007). De cualquier manera, hubo un grupo de mujeres que se convirtieron en las “America’s first great women athletes” y obtuvieron por competir grandes sumas de dinero, aunque como desafiaban las nociones de feminidad, frecuentemente fueron objeto de ataques y ridiculizaciones y tuvieron que sufrir la prohibición de sus carreras (Gilles 2019; Gilles 2018; Simpson 2007, 62). Sin embargo, este fenómeno de apogeo del ciclismo femenino de competición no fue particular de Estados Unidos, sino que ocurrió de forma similar en otros países (Mathur 2001, 62-3; Melo y Schetino 2009).

En España, el peso de las carreras ciclistas femeninas fue menor, pero su auge fue contemporáneo al de países como Estados Unidos. En la primera mitad de la década de 1890 hicieron su aparición las primeras ciclistas que decidieron dejar de practicar su afición en privado para hacerlo en público, especialmente en los grandes parques, como El Retiro de Madrid, y en los principales velódromos del país⁴⁴. Sin embargo, a mediados de los años noventa ya se aventuraban fuera de los parques y velódromos, por lo que “las señoritas comienzan ya a pasear por las carreteras [...] y a hacer excursiones”⁴⁵.

Desde entonces, la prensa especializada realizó una amplia campaña para incentivar en las mujeres la práctica velocipédica. Aunque se ha afirmado en estudios sólidos que en muchas ocasiones primaba el interés comercial al de lograr que las mujeres practicasen el deporte (Torrebadella i Flix 2011, 169), la evidencia demuestra lo contrario. Por ejemplo, en *El Deporte velocipédico* se aseguró que “Dicen que la carrera de la mujer es el matrimonio, ¡qué tontería!: la verdadera carrera de la mujer es la de bicicletas, ¿verdad?”⁴⁶. Asimismo, ante las críticas que sufrió el ciclismo femenino por parte de *El Diario de Álava*, desde *El Deporte velocipédico* se aseguró que el artículo daba “asco leerlo”⁴⁷. Además, para fomentar el uso de la bicicleta entre las mujeres, en la prensa local se anunciaba como un acontecimiento el momento en el que en cada ciudad española se tenía consciencia de las primeras practicantes del ciclismo en el ámbito público, ya que se entendía que la existencia de pioneras era fundamental para que otras mujeres se lanzasen a la carretera⁴⁸. Incluso, algunos periodistas intentaron estimular que surgiesen las pioneras en diversas

⁴¹ *El Deporte velocipédico*, 3 abril 1895, 4; *El Deporte velocipédico*, 14 agosto 1895, 2.

⁴² *La Correspondencia de España*, 31 julio 1888, 3; *El Deporte velocipédico*, 29 mayo 1895, 2.

⁴³ En algunos trabajos se han planteado y visibilizado un amplio número de mujeres implicadas en el ciclismo, representantes de países como Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos, sobre todo, pero también de Italia, Alemania, Bélgica, Holanda o Rusia (Simpson 2007, 48).

⁴⁴ *Blanco y Negro*, 19 diciembre 1896, 5; *El liberal*, 24 julio 1894, 1; *El Guadalete*, 21 agosto 1894, 1. Hasta que su presencia pasó de anecdótica a habitual: *El Diario de Murcia*, 25 septiembre 1896, 1.

⁴⁵ *Boletín de la Institución Libre de Enseñanza*, 31 agosto 1894, 6.

⁴⁶ *El Deporte velocipédico*, 22 octubre 1896, 1.

⁴⁷ *El Deporte velocipédico*, 17 junio 1896, 3.

⁴⁸ *El Deporte velocipédico*, 6 mayo 1896, 14; *El Deporte velocipédico*, 20 mayo 1896, 11; *El Deporte velocipédico*, 18 marzo 1896, 2; *El Deporte velocipédico*, 9 septiembre 1896, 14.

ciudades. Por ejemplo, un hombre de Palma aseguró que una mujer le había confesado que le daba miedo ser la primera del lugar en montar públicamente, por lo que le dijo: “No tema del ‘qué dirán’, salga usted a la calle, y esté segura que habrá muchísimas compañeras tuyas que le secundarán”⁴⁹.

De forma paralela, en la prensa española, generalista y especializada, empezaron a tener cabida en sus páginas las carreras ciclistas femeninas que se celebraban en los diferentes países de Europa⁵⁰. En las narraciones que de estas competiciones hacían se solían asegurar cosas como que se había probado “a los más recalcitrantes que el ciclismo femenino no solo tiene razón de ser, sino que su práctica es conveniente bajo muchos puntos de vista”⁵¹. Sin embargo, en España fueron muchas las voces que cuestionaron que fuese apropiado que las ciclistas compitiesen. Por ejemplo, el doctor Calatraveño aseguraba que “Debe la mujer huir siempre, lo mismo que las personas débiles, de las carreras de resistencia y de velocidad [...] [porque] puede causar gravísimos perjuicios”⁵². Mientras, una ciclista española, bajo el seudónimo de Mary, aseguró que “No soy partidaria de que se celebren carreras de señoras [...] ni aun en aquellas que se verifican en el seno de la amistad”⁵³.

Quizás por estas reticencias se adaptó el formato y, en la década de 1890, se popularizó en España lo que en otros lugares se conoció como las “*bicycle gymkhana*”, unos eventos al aire libre donde se hacían pruebas para hombres, para mujeres, para personas de ambos sexos y para niños. En ellos predominaba el comportamiento cívico sobre la competitividad, lo cual era una estrategia para que las clases adineradas pudiesen dotar de respetabilidad a la actividad (Mackintosh y Norcliffe 2007, 168-70) y no fuese identificada como algo propio de las clases trabajadoras. Las personas pertenecientes a estos sectores de la sociedad sí necesitaban disputar las pruebas en busca de la victoria con el objetivo de obtener, a través de los premios, el dinero necesario para vivir. Por ejemplo, en los grandes parques españoles, como El Retiro de Madrid, se celebraron las denominadas como carreras de cintas, en las que vencía quien recogía el mayor número de cintas en bicicleta, aunque se pretendía que todas las personas participantes lograsen atrapar al menos una⁵⁴. Para asegurar el espíritu cordial y recreativo de la prueba, en estas competiciones no podían participar las mujeres u hombres que hubiesen participado en carreras competitivas de verdad.

También diferían del espíritu competitivo los espectáculos ciclistas en los que participaron muchas de las actrices más destacadas de la escena española, como Rosario Pino, María Montes, Matilde Pretel, Balbina Valverde, Felisa Lázaro, María Guerrero, Pepita Alcácer, Rafaela Lasheras o Gloria Pontanari⁵⁵. Algunas de estas mujeres llegaron a ser definidas incluso como “notables ciclistas”⁵⁶ y participaron en algunas carreras, lo cual fue habitual en el contexto transnacional (Simpson 2007, 54). Sin embargo, aquellas que lograron convertirse en mujeres célebres lo lograron por su capacidad en el escenario y no por su habilidad encima de la bicicleta (Mendoza 2018).

Las carreras puramente competitivas de mujeres no fueron muy abundantes y la participación fue bastante reducida. No obstante, los medios especializados aprovecharon estos eventos, celebrados fundamentalmente en la segunda mitad de la década de 1890, para mostrar al ciclismo femenino como un deporte de verdad, que iba más allá de mero entretenimiento. Por ejemplo, en

⁴⁹ *Heraldo de Baleares*, 20 febrero 1896, 1. Ver también: *Flores y abejas*, 12 mayo 1895, 2.

⁵⁰ Por ejemplo: *El Deporte velocipédico*, 5 agosto 1896, 11; *El Deporte velocipédico*, 20 marzo 1895, 12; *El Deporte velocipédico*, 8 julio 1896, 12; *La independencia*, 4 septiembre 1895, 3; *El Deporte velocipédico*, 24 junio 1896, 2-3; *El Guadalete*, 11 julio 1886, 2; *El noticiero*, 24 agosto 1897, 4; *El Deporte velocipédico*, 4 abril 1896, 4.

⁵¹ *El Liberal navarro*, 18 julio 1893, 2; *La lucha*, 21 julio 1893, 1.

⁵² *Revista contemporánea*, 15 septiembre 1895, 462-3.

⁵³ *El Deporte velocipédico*, 26 agosto 1896, 6-7.

⁵⁴ *El Deporte velocipédico*, 11 septiembre 1895, 2; *El Deporte velocipédico*, 11 septiembre 1895, 2; *El Deporte velocipédico*, 2 septiembre 1896, 3; *El Deporte velocipédico*, 7 octubre 1896.

⁵⁵ *El Deporte velocipédico*, 13 noviembre 1895, 3; *El Eco de Santiago*, 17 diciembre 1896, 2; *El liberal*, 26 noviembre 1898, 3; *El Deporte velocipédico*, 28 agosto 1895, 16; *Blanco y Negro*, 19 diciembre 1896, 5.

⁵⁶ *El Deporte velocipédico*, 6 noviembre 1895, 5; *El Deporte velocipédico*, 20 noviembre 1895, 5; *El Deporte velocipédico*, 5 febrero 1896, 5; *El Deporte velocipédico*, 4 marzo 1896, 13; *Barcelona Cómica*, 23 mayo 1896, 556; *El Deporte velocipédico*, 22 enero 1896, 2-3.

las reseñas de las carreras indicaron cosas como que “corrieron como corredores profesionales, demostrando toda gran dominio sobre la máquina y mucho empeño en obtener el primer puesto”⁵⁷, que “el numerosísimo público que presenciaba las carreras vió con sumo gusto correr á las señoras”⁵⁸ y que su éxito era la prueba de que “el elemento femenino puede ya tomar en España parte importante activa en el deporte ciclista”⁵⁹.

Las primeras carreras de velocidad femeninas que se celebraron en Madrid, en El Retiro o en el velódromo de las Delicias, fueron ganadas por Julia Rubio, fundamentalmente gracias a su gran capacidad de sprint final, ante Augusta Cárdenas y Matilde Urosa, quienes se erigieron como sus principales rivales en esas victorias⁶⁰. Esto las convirtió en las tres primeras grandes estrellas del ciclismo femenino en España, por lo que sus fotos fueron publicadas en diversos medios españoles y en el *Die Radlerin*, un periódico especializado de Berlín⁶¹. La forma en la que ocuparon el espacio en las revistas, normalmente a toda página en la portada o en una de las primeras hojas, no difirió de la de los grandes ciclistas profesionales del momento, como Ricardo Minué, Manuel Lacasa, Julián Lozano u Orencio Pedros⁶². Sin embargo, la gran diferencia estribó en que, mientras los hombres eran retratados en una postura competitiva, levantados del sillín y con las manos en la parte baja del manillar, las mujeres aparecieron representadas de forma relajada y sentadas sobre el sillín.

No hay registros fidedignos del dinero que las mujeres profesionales se embolsaban por victoria, pero pudieron vivir del ciclismo en el momento gracias a los premios de las carreras, ya que como en el resto de los países las y los ciclistas profesionales no tenían un salario fijo (Mignot 2016). Por ejemplo, en un periódico se expuso que Augusta Cárdenas llegó a embolsarse 1.000 pesetas en una sola carrera, lo cual era una cantidad muy importante para la época⁶³. El hecho de que, aunque fuese por un corto periodo de tiempo, algunas españolas obtuviesen de la competición recursos suficientes como para ser capaces de ganarse la vida (si así lo hubiesen necesitado), es algo más subversivo que el hecho de que una mujer de clase alta montase en bicicleta en su tiempo de ocio. Asimismo, uno de los ámbitos donde las ciclistas españolas, especialmente las madrileñas, más dinero lograron fue en el ciclódromo del Salón Pedal de Madrid, donde se celebraban carreras de bicicletas estáticas sobre un rodillo que ejercía de motriz para unos muñequitos que mecánicamente competían en un circuito en miniatura. En este espacio se reunía la alta sociedad madrileña para realizar apuestas en los meses de invierno⁶⁴. En la plantilla habitual de ciclistas del Salón Pedal hubo 17 mujeres, pero en ocasiones contaron con corredoras extranjeras que llegaban a Madrid para disputar los premios económicos: “Nuestras niñas corredoras ‘vivían tranquilas’ [...] cuando se ven usurpar los puestos y las pesetas por unas piernas extranjeras que, no solo saben moverse más deprisa que las de las madrileñas, sino también de los madrileños”⁶⁵. La idea de que las ciclistas francesas estaban en condiciones de vencer incluso contra los mejores corredores varones españoles

⁵⁷ *Mundo Nuevo*, 26 noviembre 1896, 5.

⁵⁸ *El Deporte velocipédico*, 1 julio 1896, 2.

⁵⁹ *El Deporte velocipédico*, 18 noviembre 1896, 7.

⁶⁰ *El Deporte velocipédico*, 22 octubre 1896, 3-4; *La Correspondencia de España*, 15 noviembre 1896, 3; *El Deporte velocipédico*, 18 noviembre 1896, 10.

⁶¹ *Mundo Nuevo*, 26 noviembre 1896, 5; *El Deporte velocipédico*, 23 diciembre 1896, 16; *El Deporte velocipédico*, 5 noviembre 1896, 1; *La Correspondencia de España*, 21 junio 1897, 2; *Diario del comercio*, 20 abril 1898, 2; *La Rioja*, 20 abril 1898, 3. Aunque también hubo otras ciclistas que en el periodo recibieron atención por parte de la prensa española: *El Deporte velocipédico*, 24 junio 1896, 9; *El noticiero*, 24 agosto 1897, 3.

⁶² *El Deporte velocipédico*, 17 abril 1895, 1; *El Deporte velocipédico*, 27 marzo 1895, 1; *El Deporte velocipédico*, 15 mayo 1895, 1; *El Deporte velocipédico*, 18 septiembre 1895, 1. Sobre sus victorias y récords: *El Deporte velocipédico*, 26 junio 1895, 3; *El Deporte velocipédico*, 31 julio 1895, 11; *El Deporte velocipédico*, 17 julio 1895, 4; *El Deporte velocipédico*, 21 agosto 1895, 14.

⁶³ Sobre el premio de Cárdenas: *La Correspondencia de España*, 7 septiembre 1898, 2.

⁶⁴ *La Ilustración Nacional*, 16 enero 1898, 7; *La revista moderna*, 25 diciembre 1897, 13; *El comercio de Córdoba*, 10 septiembre 1897, 1.

⁶⁵ *Madrid cómico*, 29 enero 1898, 19. Ver también: *La Clave*, 3 enero 1898, 3.

fue repetida por otros medios, lo cual constata la escasa confianza que había en España sobre el nivel de los ciclistas españoles en comparación con sus pares internacionales⁶⁶.

Conclusiones

En la década de 1890, el ciclismo en España experimentó un fuerte auge, tanto en hombres como en mujeres. Durante este periodo, el ciclismo tuvo una doble vertiente. Por un lado, y de forma predominante, fue una actividad de ocio representativa de los sectores adinerados de la sociedad. Por otro lado, fue un deporte de competición que progresivamente fue volviéndose más relevante, por lo que en estos años ganó muchos aficionados y practicantes. El hecho de que las mujeres montasen en bicicleta generó un enconado debate entre expertos, especialmente médicos, escritores y religiosos, y los propios aficionados al ciclismo, acerca de si era conveniente (o no) que ellas utilizaran la bicicleta. Asimismo, entre los partidarios de que era una actividad provechosa para el desarrollo físico y mental de las mujeres, se discutió acerca de qué forma ellas debían utilizar la bicicleta con el objetivo de obtener esos beneficios.

Entre los argumentos más habituales del debate estuvieron aquellos relacionados con la salud y la vestimenta de las mujeres, que son los aspectos que frecuentemente han centrado la atención historiográfica sobre el ciclismo femenino por resultar elementos más llamativos. Más desapercibidos han pasado en los trabajos históricos los razonamientos que hacían referencia a que el montar en bicicleta, en su vertiente de ocio, ofrecía a las mujeres la posibilidad de generar espacios de sociabilidad proclives al surgimiento del amor duradero. De hecho, este aspecto se convirtió en uno de los principales argumentos legitimadores del ciclismo femenino, ya que no solo negaba las opiniones de quienes consideraban que la práctica de la bicicleta por parte de las mujeres desencadenaría un desorden sexual y un aumento de los lazos conyugales rotos, sino que exponía que generaría la oportunidad de crear relaciones amorosas sólidas entre hombres y mujeres. Un campo aparte fue el ciclismo de competición, que, si bien fue apoyado por los partidarios de la bicicleta y los aficionados al ciclismo en general, no terminó de cuajar entre la población y no hubo muchas mujeres que se dedicasen profesionalmente a este deporte, ni siquiera durante un corto periodo de sus vidas. Sin embargo, esto no empaña el hecho de que los medios de comunicación afines intentasen impulsar la disciplina y de que algunas mujeres se animasen a intentar ganarse la vida compitiendo sobre los pedales.

Este artículo se enmarca en una investigación predoctoral (FPU16/02273) y en el proyecto PID2019-106210GB-I00. Agradezco a Darina Martykánová, Pilar Toboso e Irene Mendoza sus comentarios.

Bibliografía

- Alarcón y Meléndez, Julio. 1901. *Dos feminismos y la aristocracia del cielo: diálogos en verso*. Madrid: Imp. de San Francisco de Sales.
- Alarcón y Meléndez, Julio. 1908. *Un feminismo aceptable*. Madrid: Tip. Sucesores de Rivadeneyra.
- Blasco, Eduardo. *Manual del velocipedista*. 1895. Barcelona: Casa editorial de D. Salvador Mañero Bayarri.
- Burr, Thomas Cameron. 1890. "Market-widening: Shaping total market demand for French and American bicycles circa 1890". *Marketing Theory*, n.º 14: 19-34.
- Calatraveño, Fernando. 1895. *Ventajas que reporta el velocipedismo desde el punto de vista higiénico. Enfermedades que pueden derivarse del uso inmoderado de esta clase de sport. Edades en que conviene tal gimnasia*. Vitoria: Imprenta de Domingo Sar.
- Chen, Eva. 2019. "'The Hate that Changed': Cycling Romance and the Aestheticization of Women Cyclists". *Victorian Periodicals Review*, n.º 52: 489-517.
- Christie-Robin, Julia, Belinda T. Orzada y Dilia López-Gydoosh. 2012. "From Bustles to Bloomers: Exploring the Bicycle's Influence on American Women's Fashion, 1880-1914". *The Journal of American Culture*, n.º 35: 315-31.

⁶⁶ *El Liberal*, 31 enero 1898, 2.

- Codina Castellví, José. 1893. *El velocípedo. Sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas*. Madrid: Librería de la viuda de Hernando.
- Corral y Mairá, Manuel. 1897. *Cuentos ciclistas*. Madrid: Librería de Fernando Fe.
- Crane, Diana. 1999. "Clothing behavior as non-verbal resistance: marginal women and alternative dress in the nineteenth century". *Fashion Theory*, n.º 3: 241-68.
- Crane, Diana y Laura Bovone. 2006. "Approaches to material culture: The sociology of fashion and clothing". *Poetics*, n.º 34: 319-33.
- De Noronha Santucci, Natália. 2019. "Entre uniformes e espartilhos. Os trajes de ciclismo no século XIX, da Europa a Porto Alegre". *dObra-revista da Associação Brasileira de Estudos de Pesquisas em Moda*, n.º 12: 77-102.
- Echegaray, Miguel. 1896. *La bicicleta: juguete cómico en un acto y en verso*. Madrid: Imp. de Evaristo Odriózola.
- Eisenberg, Christiane. 2011. "Playing the Market Game: Cash Prizes, Symbolic Awards and the Professional Ideal in British Amateur Sport". *Sport in History*, n.º 31: 197-217.
- Erskine, F. J. 2014 [1897]. *Damas en bicicleta. Cómo vestir y normas de comportamiento*. Madrid: Editorial Impedimenta.
- Fitzpatrick, Jim. 2015. "A glimpse at Australia's cycling history". En *Cycling futures*, editado por Jennifer Bonham y Marilyn Johnson. Adelaide: University of Adelaide.
- Fleming, Jenna E. 2015. "The Bicycle Boom and Women's Rights". *The Gettysburg Historical Journal*, n.º 14. <https://cupola.gettysburg.edu/ghj/vol14/iss1/3>
- Garvey, Ellen Gruber. 1955. "Reframing the Bicycle: Advertising-Supported Magazines and Scorching Women". *American Quarterly*, n.º 47: 66-101.
- Gilles, Roger. 2018. *Women on the Move: The Forgotten Era of Women's Bicycle Racing*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Gilles, Roger. 2019. "1890s Women's Bicycle Racing: Forgotten, but Why?". *Sport History Review*, n.º 50: 159-72.
- Griffin, Brian. 2006. "Cycling and Gender in Victorian Ireland". *Eire-Ireland*, n.º 41: 213-41.
- Guthrie-Shimizu, Sayuri. 2004. "For love of the game: Baseball in early US-Japanese encounters and the rise of a transnational sporting fraternity". *Diplomatic History*, n.º 28: 637-62.
- Hall, Ann. 2019 "Women's High-Wheel Bicycle Racing in Nineteenth-Century America: More than Salacious Entertainment". *Sport History Review*, n.º 50: 137-58.
- Hallenbeck, Sarah. 2009. *Writing the Bicycle: Women, Rhetoric, and Technology in Late Nineteenth-Century America*. Tesis Doctoral, University of North Carolina.
- Hallenbeck, Sarah. 2010. "Riding Out of Bounds: Women Bicyclists' Embodied Medical Authority". *Rhetoric Review*, n.º 29: 327-35.
- Hallenbeck, Sarah. 2012. "User Agency, Technical Communication, and the 19th-Century Woman Bicyclist". *Technical Communication Quarterly*, n.º 21: 290-306.
- Harmond, Richard. 1971-1972 "Progress and Flight: An Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s". *Journal of Social History*, n.º 5: 235-57.
- Heilmann, Ann. 2000. *New woman fiction: Women writing first-wave feminism*. Londres y Nueva York: Springer.
- Holt, Richard. 2005. "The amateur body and the middle-class man: work, health and style in Victorian Britain". *Sport in history*, n.º 26: 352-69.
- Kiersnowska, Beata. 2019. "Female Cycling and the Discourse of Moral Panic in Late Victorian Britain". *Atlantis. Journal of the Spanish Association for Anglo-American Studies*, n.º 41: 85-103.
- Knuts, Stijn y Pascal Delheye. 2012. "Cycling in the City? Belgian Cyclists Conquering Urban Spaces, 1860-1900", *The International Journal of the History of Sport*, n.º 29: 1942-62.
- Knuts, Stijn y Pascal Delheye. 2014. "Borderless sport? Imagining and organising bicycle racing in Belgium, 1869-1914: between transnational dynamics and national aspirations". *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, n.º 21: 379-404.
- López Arrojo, Sebastián. 1897. *El orgulloso vago Don Quijote de la Máquina (aventuras de un ciclero)*. Sin ciudad: F. Pinto, imp.
- Macón, Eugenio Izquierdo y María Teresa Gómez Alonso. 2003. "Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX". *Apunts. Educación física y deportes*, n.º 71: 6-13.
- Mccrone, Kathleen E. 2014. *Sport and the Physical Emancipation of English Women 1870-1914*. London and New York: Routledge.
- Mackintosh, Phillip Gordon y Glen Norcliffe. 2006. "Flâneurie on Bicycles: Acquiescence to Women in Public in the 1890s". *The Canadian Geographer*, n.º 50: 17-37.

- Mackintosh, Phillip Gordon y Glen Norcliffe. 2007. "Men, women and the bicycle: gender and social geography of cycling in the late nineteenth-century". En *Cycling and society*. Editado por Dave Horton, Paul Rosen y Peter Cox, 153-77. Londres y Nueva York: Routledge, 2007.
- Malpezzi Price, Paola. 2013. "Elizabeth Robins Pennell (1855–1936): Pioneer Bicycle Tourist in Italy, Travel Writer, and Cycling Advocate for Women". *Lingua Romana*, n.º 11: 4-20.
- Mangan, James Anthony. 2000. *Athleticism in the Victorian and Edwardian public school: The emergence and consolidation of an educational ideology*. Cambridge y Nueva York: Routledge.
- Männistö-Funk, Tiina. 2010. "Gendered Practices in Finnish Cycling, 1890-1939". *Icon*, n.º 16: 53-73.
- Marks, Patricia. 2014. *Bicycles, bangs, and bloomers: The new woman in the popular press*. Kentucky: University Press of Kentucky.
- Mathur, Nameeta. 2001. *Women and physical culture in modern Poland*. Tesis Doctoral. Virginia: West Virginia University.
- Melo, Victor Andrade de y André Schetino. 2009. "A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX". *Revista Estudos Feministas*, n.º 17: 111-34.
- Mendoza, Irene. 2018. "Las glorias del espectáculo. Actrices y celebridad en el primer tercio del siglo XX español". *Ayer*, n.º 112: 213-36.
- Mignot, Jean-François. 2016. "The history of professional road cycling". *The Economics of Professional Road Cycling*, n.º 11: 7-31,
- Neejer, Christine. 2014. "A Conservative Road: The Bicycling Rhetoric of Mary Sargent Hopkins". *Intertexts*, n.º 18: 93-106.
- O'followell, Ludovic. 1900. *Bicyclette et organs genitaux*. Paris: Baillière, 1900.
- Oosterhuis, Harry. 2016. "Cycling, modernity and national culture". *Social History*, n.º 41: 233-48.
- Park, Jihang. 1989. "Sport, Dress Reform and the Emancipation of Women in Victorian England: A Reappraisal". *International Journal of the History of Sport*, n.º 6: 10-30.
- Petrov, Julia. 2016. "'A Strong-Minded American Lady': Bloomerism in Texts and Images, 1851". *Fashion Theory*, n.º 20: 1-33.
- Ramón Salinas, Jorge. 2015. "Sociabilidad, ocio y enseñanza en los inicios del deporte y la actividad física. Nuevos espacios y prácticas durante el último cuarto del siglo XIX en la ciudad de Huesca". *Argensola: Revista de Ciencias Sociales del Instituto de Estudios Altoaragoneses*, n.º 125: 345-85.
- Rubinstein, David. 1977. "Cycling in the 1890s". *Victorian Studies*, n.º 21: 47-8.
- Simpson, Clare S. 1998. *A Social History of Women and Cycling in Late-Nineteenth Century New Zealand*. Tesis Doctoral, Lincoln University.
- Simpson, Clare S. 2007. "Capitalising on Curiosity: Women's Professional Cycle Racing in the Late-Nineteenth Century". En *Cycling and society*, editado por Dave Horton, Paul Rosen y Peter Cox, 48-66. Londres y Nueva York: Routledge.
- Sirera Miralles, Carles. 2008. *Cuando el fútbol no era el rey. Los deportes en el espacio público en la ciudad de Valencia (1875-1909)*. Valencia: Universitat de València.
- Somers, Dale A. 1967. "A City on Wheels: The Bicycle Era in New Orleans". *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, n.º 8: 219-38.
- Stevenson, Ana. 2017. "'Bloomers' and the British World: Dress Reform in Transatlantic and Antipodean Print Culture, 1851–1950". *Cultural and Social History*, n.º 14: 621-46.
- Taylor, Matthew. 2010. "Football's engineers? British football coaches, migration and intercultural transfer, c. 1910–c. 1950s". *Sport in History*, n.º 30: 138-63.
- Thompson, Christopher y Fiona Ratkoff. 2000. "Un troisième sexe? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle". *Le mouvement social*, n.º 192: 9-39.
- Tkach, Sarah. 2011. "'The Picture of Free, Untrammelled Womanhood': The Bicycle's Influence on Women's Freedom and Femininity in the 1890s". *Historical Perspectives: Santa Clara University Undergraduate Journal of History*, n.º 16: 40-69.
- Tomlinson, Alan; Christopher Young y Richard Holt. 2010. "Sport in modern Europe". *Journal of Sport History*, n.º 37: 1-4.
- Torreadella i Flix, Xavier. 2011. "La educación física y la actividad gimnástico-deportiva de las mujeres a partir de la bibliografía especializada del siglo XIX". *Arenal. Revista de historia de mujeres*, n.º 18: 147-79.
- Scott, Joan. 2011. "Género: ¿Todavía una categoría útil para el análisis?". *La manzana de la discordia*, n.º 6: 95-101.

- Smith-Rosenberg, Carroll. 1985. "The New Woman as Androgyne: Social Disorder and Gender Crisis, 1870–1936". En *Disorderly Conduct: Visions of Gender in Victorian America*, editado por Carroll Smith-Rosenberg, 245–96. New York: Knopf.
- Vertinsky, Patricia A. 1990. *The Eternally Wounded Woman: Women, Exercise and Doctors in the Late Nineteenth Century*. Manchester y New York: Manchester UP.
- Weng, Julie McCormick. 2016. "Her "Bisexycle", Her Body, and Her Self-Propulsion in Finnegans Wake". *Journal of Modern Literature*, n.º 39: 49-66.
- Whorton, James C. 1978. "The Hygiene of the Wheel: An Episode in Victorian Sanitary Science". *Bulletin of the History of Medicine*, n.º 52: 61-88.