

# La emancipación femenina decimonónica a través del denuedo velocipedico

## The feminine decimononic emancipation through the cycling courage

RAFAEL CORONA VERDÚ

*Doctorando en Universidad de Alicante. Profesor de Enseñanza Secundaria Obligatoria y Bachillerato  
orcid id: 0000-0002-4736-1693*

Recibido: 14/05/2017

Aceptado: 20/06/2017

doi: <https://doi.org/10.20318/femeris.2017.3761>

*Resumen.* El presente artículo tiene como objetivo analizar, desde un punto de vista cualitativo y cuantitativo, la importancia y trascendencia que el velocípedo tuvo para las mujeres españolas del siglo XIX, tanto desde una perspectiva deportiva, higiénica y terapéutica como desde el prisma de la lucha por los derechos sociales y civiles. No en vano, la bicicleta se conformó en las últimas décadas del siglo XIX y en las primeras del siglo XX como un elemento común de la lucha sufragista y feminista en todo el mundo, en derredor del cual se planteó la reformulación de una suerte de ideas tales como la liberación femenina, la democratización del cuerpo, la presencia de las mujeres en la vida pública y su proyección social a través del denuedo agonístico deportivo. La importancia de este estudio radica en su pretensión de anidar extramuros, más allá de la propia competición deportiva, realizando una lectura simbólica de la sociedad y el contexto histórico de la centuria decimonónica. Elegir a las mujeres como objeto de nuestro estudio conlleva la continuación de un campo tremendamente relevante dentro de la investigación. Es un enfoque en el que pueden confluir varios campos de estudio: antropológico, histórico, social y cultural en un intento de analizar las relaciones de género en una determinada etapa de la historia contemporánea.

*Palabras clave:* velocípedo, ciclismo, género, mujeres, emancipación, España.

*Abstract.* This article aims to analyze, from a qualitative and quantitative point of view, the importance that the velocipede had for Spanish women of the nineteenth century, from a sporting, hygienic and therapeutic perspective as well as from the prism of the struggle for Social and civil rights. Not in vain, the bicycle was formed in the last decades of the nineteenth century and in the early twentieth century as a common element of the struggle suffragist and feminist around the world, around which was proposed the reformulation of a kind of ideas such as women's liberation, the democratization of the body, the presence of women in public life and their social projection through the agonistic sporting courage. The importance of this study lies in its intention to nest outside the walls, beyond the competition itself, making a symbolic reading of the society and the historical context of the nineteenth century. Choosing women as the object of our study entails the continuation of a tremendously relevant field within the research. It is an approach that can combine several fields of study: anthropological, historical, social and cultural, in an attempt to analyze gender relations at a particular stage in contemporary history.

*Keywords:* velocipede, cycling, gender, women, emancipation, Spain.

---

\*rafa\_corona@hotmail.com

“Una bicicleta es un anhelado medio de transporte para quienes tenemos el corazón viajero. Nuestra primera bici nos sirve para aprender a tomar curvas y atravesar charcos, supone librarnos de la supervisión paterna y los toques de queda. Es una liberación misericordiosa de la dependencia de los padres, la manera independiente de ir al cine o a casa de un amigo. Es la primera oportunidad que tenemos de elegir la dirección en la que queremos ir”.

Lance Armstrong.

## 1. Los orígenes del ciclismo femenino: un esbozo formal

En rigor, los primeros prototipos velocipédicos de la historia pueden hallarse en época muy tardomedieval, al abrigo del movimiento Renacentista definido como un fenómeno cultural y artístico de enorme trascendencia para la historia de la circulación política y social del Viejo Continente. Así, las primeras noticias presuntamente referentes a la aparición de una nueva suerte de medio de transporte de dos ruedas data del año 1420, cuando Giovanni Fontana publicó su celebrada obra *Bellicorum Instrumentorum Liber - Libro de los Instrumentos de Guerra*.

Sin embargo, los orígenes de la bicicleta no pueden remontarse antes en el tiempo al año 1790, momento en el que el conde de Mede de Sivrac patentó un artilugio que dio a conocer con el nombre de celerífero, un bastidor de madera al cual se le añadieron dos ruedas para hacerlo circular<sup>1</sup>. De este invento se hizo eco el periodista Louis Baudry de Saunier en su *Histoire générale de la vélocipédie* del año 1891<sup>2</sup>.

A pesar de estos primigenios esfuerzos, la fecha que da comienzo a la historia del velocípedo como tal data del año 1817, hace hoy exactamente doscientos años, cuando el barón teutón Karl Christian Ludwid Drais von Sauerbronn proyectó el diseño del primer vehículo motriz de dos ruedas dotado de un sistema de dirección que favorecía su uso y que respondió, originalmente, al nombre de *Laufmaschine* o *draisiana*<sup>3</sup>.

La invención de la esta *draisiana* abrió un nuevo universo de posibilidades en relación a la evolución y alcance de este tipo de medio de transporte. Una evolución rauda y revolucionaria en la que las mujeres también jugaron un papel muy destacado. En este sentido, para el año 1818 ya se funda en Gran Bretaña la primera fábrica de ciclos pensada exclusivamente para el uso de las señoras de la época.

El precursor de esta iniciativa fue Denis Johnson, quien introdujo una variación importante en el bastidor del velocípedo que facilitase su monta en la máquina, así como una mayor facilidad para acomodar las enormes y largas faldas que solían utilizar. Al igual que

<sup>1</sup> Ortiz, Isabel (2014). *Atlas ilustrado: bicicletas muy antiguas* (pp.14-16). Susaeta, Madrid.

<sup>2</sup> Baudry de Saunier, Louis (1891). *Histoire générale de la vélocipédie* (pp. 4-5). Paris: impronta de. P. Ollendorff.

<sup>3</sup> Archivo Municipal de Karlsruhe. Drais von Sauerbronn, Karl Friedrich Christian Ludwid Freiherr (geb. 29.4.1785 Karlsruhe, gest. 10.12.1851 Karlsruhe) - Forstmeister, Kammerherr, Erfinder des Fahrrades, 8/PBS III Plan- und Bildersammlung – Personen, 5 de abril de 1818.

la *draisiana*, se trata de una máquina propulsada directamente por el contacto de los pies de las féminas contra el suelo<sup>4</sup>.

Con todo, será la década de los 80 del siglo XIX la que se erija como testigo mudo de los avances más importantes en el campo del velocipedismo femenino. En 1879 ve la luz el llamado triciclo *Singer*, creado por George Singer, formado por una rueda delantera pequeña y dos traseras de enorme tamaño. Su forma la hacía sencillamente manejable y estuvo diseñada preferentemente para ancianos y mujeres<sup>5</sup>, mientras que también cobraron especial relevancia los triciclos para parejas, como el triciclo sociable, inventado en 1882<sup>6</sup>; o el triciclo tándem invencible, que participó en algunas carreras por parejas mixtas desde el año 1887<sup>7</sup>.

## 2. El ciclismo femenino decimonónico: estado de la cuestión

La bicicleta ha sido conceptuada, desde sus orígenes, como un elemento de transformación social de primer orden en el que también ha tenido cabida la llamada emancipación femenina. La bicicleta es, por tanto, un medio para el establecimiento de la igualdad social y la liberación de las mujeres. Ha sido recurrentemente utilizado como medio de expansión de la igualdad de los derechos sociales y como impulsor del cambio social que tuvo lugar a finales de la centuria decimonónica.

El éxito de la bicicleta como medio de transporte, por tanto, no atenderá únicamente a criterios lógicos de cariz tecnológica, sino que tras todo ese engranaje de bielas, pedales y hierros subyace la idea de una construcción social que viene tomando forma en la segunda mitad del siglo XIX y que supera ampliamente las pautas técnicas, tecnológicas y de diseño a la que parecía responder dentro del universo determinista tecnológico.

En las siguientes páginas veremos la manera en que la bicicleta mudó en una solución exitosa en lo que a las comunicaciones se refiere gracias a su aparición en un contexto socio-político y cultural determinado, siempre al abrigo de las nuevas reivindicaciones de las mujeres dentro del enfoque constructivista y social del elemento analizado<sup>8</sup>.

En España, el entusiasmo ciclista arraigó en el ocaso de la centuria. Efectivamente, esta última década responde, sociológicamente hablando, al nombre de *boom* velocipédico entendiendo ésta como locura desatada a raíz de las enormes posibilidades que los vehículos de dos ruedas podían ofrecer, tanto en su vertiente recreativa como en la reivindicativa, hasta el punto de ser considerada por algunos autores como Viada o Valserra como *la gran precursora de la moderna actividad deportiva*<sup>9 10</sup>.

<sup>4</sup> Ortiz, Isabel (2014). ídem. P. 16.

<sup>5</sup> Sharp, Archibald (1896). *Bicycles & Tricycles: An Elementary Treatise on Their Design and Construction, with Examples and Tables* (p. 193). Longmans Green: Universidad de Harvard.

<sup>6</sup> VV.AA (1897). *Badminton Library of Sports and Pastimes*, Volumen 1. Boston (Massachusetts): Little, Brown & Co.

<sup>7</sup> VV.AA (1897). ídem. P.422.

<sup>8</sup> Pinch, Trevor y Bijker, Weibe. *The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other*, en Bijker, W., Hughes, T y Pinch, T (1987) *The Social Construction of Technological Systems*. Neu (pp. 17-50). Directions in the Sociology and History of Technology. MIT Press: USA.

<sup>9</sup> Viada, Antonio (1903). *Manual de Sport*. En *Manuales Romo y Füssel*, Tomo XI. Madrid: Adrián Romo Editor.

<sup>10</sup> Valserra, Fabricio (1944). *Historia del deporte*. Madrid: Edición Plus-Ultra.

Dentro de esta retórica, se conocen datos del aumento del número de bicicletas vendidas en nuestro país en 1894 procedentes de Gran Bretaña –cuna de la fabricación velocipédica- en relación a las ventas del ejercicio anterior. Si se calcula que el precio de una bicicleta ascendía a unas 12 libras esterlinas, constataremos que, en solo un año, las ventas de bicicletas en España y sus colonias aumentaron casi un 50%, pasando de circa 826 bicicletas vendidas en 1893 a circa 1276 en 1894<sup>11</sup>.

Pese a ello, la historiografía tradicional del deporte ha tendido siempre a explicar este fenómeno como minoritario desde el prisma de la actividad física femenina, catalogándola como “una incursión casi anecdótica en aquellos lugares de mayor arraigo ciclista”<sup>12</sup>. Si bien es cierto que es una realidad evidente que dicha incorporación no puede asimilarse a la llevada a cabo por los varones españoles o las mujeres del mundo anglosajón o francés para este mismo momento, igualmente cierto es que sería un error minusvalorar la importancia que la actividad ciclista femenina tuvo dentro de nuestras fronteras y, muy especialmente, la trascendencia amplia y multidireccional que dicha actividad tuvo para las generaciones que las siguieron.

A pesar de los múltiples riscos vedados a los que tuvieron que hacer frente a lo largo del camino y a la oposición frontal de la que hicieron gala los estamentos más reaccionarios de una sociedad todavía profundamente conservadora, el rol de las mujeres ciclistas adquirirá un valor sustancial que tendrá su continuación en la aparición de gacetas y revistas, en la moda y los derechos sociales de un colectivo que comenzaba a abrirse paso en el largo camino hacia la igualdad jurídica y social.

Sin duda alguna, con el velocípedo se funda el clásico ingenio tecnológico en donde la forma no es ni mucho menos tan importante como el fondo. A partir de un tema baladí como es el del pedaleo, la bicicleta esconde una suerte de mensaje moralizador y una fuerte dosis de humanidad sobre los aspectos propios de la equidad social en un momento de profundos cambios sociológicos, políticos y morales.

Además, hará énfasis en el individualismo malentendido y el progreso imparable de las nuevas tecnologías en detrimento de las formas tradicionales de vida que experimenta el mundo occidental desarrollado en la bisagra de los siglos XIX y XX: esto es, el triunfo total y aplastante de la modernidad.

Del mismo modo la bicicleta, como instrumento, alude a una entidad fundacional dentro del devenir histórico. Por un lado, encontramos el tema del azar que tan recurrente ha sido en la Historia de la humanidad pero que, por el contrario, tan pocas veces ha sido tratado por parte de los historiadores. Así, nos encontramos ante un fenómeno en el que la casuística juega un papel esencial dentro de la trama en lo que respecta a la construcción de la identidad femenina en el ocaso de la centuria decimonónica. Dentro de nuestro dis-

<sup>11</sup> El Deporte Velocipédico, nº 5, 27 de marzo de 1895.

<sup>12</sup> Izquierdo Macón, Eugenio y Gómez Alonso, María Teresa (2001). La difícil incorporación de la mujer española a la locura velocipédica del siglo XIX, Acotaciones a la participación femenina en el boom velocipédico de finales del siglo XIX en España”, en el *IV Congrés de les Ciències de l'Esport, l'Educació Física i la Recreació*. Generalitat de Catalunya/ Departamento de Presidencia e Institut Nacional d'Educació Física de Catalunya. Llérida, 24-27 de noviembre, 1999.

curso, el azar debe ser entendido como todos aquellos hechos causales que determinan la relación recíproca de éxito entre la bicicleta y las mujeres.

Si atendemos a una suerte de deconstrucción de la historia del artefacto la emancipación femenina del siglo XIX fue facilitada, entre otras muchas cosas, por el denuedo agonal velocípedo y por la determinación del uso de este medio de transporte por parte de las mujeres de su tiempo, que dotaron de significado ecuménico a un instrumento técnico que, de por sí solo, no estaba pensado exclusivamente para el uso de las féminas. Como afirmaba el doctor Championnière:

*“La bicicleta ha nacido ayer: apenas si ha encontrado su forma definitiva; está llamada a modificar las relaciones sociales; La consecuencia más curiosa de este movimiento es la adopción de la bicicleta por la mujer, o mejor dicho, la adaptación de la mujer á la bicicleta”<sup>13</sup>.*

La importancia de la bicicleta para la emancipación de las mujeres, por tanto, se eleva sobre nuestras cabezas como un demiurgo que establece una relación de causa-efecto y que está presente en todos los fenómenos y momentos de la vida de las personas, caracterizadas en buena medida por móviles complejos y nunca de carácter lineal.

Lo que pretendemos hacer ver es la importancia que en la historia y en la vida de cada uno de todos nosotros ha tenido siempre la lectura simbólica de los elementos cotidianos que conforman un fenómeno histórico determinado, una realidad innegable y en la que cada acción que realizamos, por acción u omisión, pensamiento u obra, lleva consigo el desencadenamiento de otras reacciones que escapan más o menos a nuestro control. En este sentido, no es tan importante el número de mujeres que para finales de siglo practicaban el ciclismo como la fuerza atribuida que ejerce un medio de transporte que permite moverse libremente lejos de las ataduras y las convicciones morales de su tiempo.

### 3. El velocípedo como elemento para la emancipación femenina

La forma en la que la historiografía ha abordado el tema de la presencia del ciclismo en la vida de las mujeres parte de presupuestos decididamente erróneos. El análisis riguroso del devenir histórico-velocipédico siempre se ha movido en el alambre de la comparativa dicotómica entre el uso de la bicicleta por parte de los hombres y el uso por parte de las mujeres. Siendo esto así, la participación del hombre en relación a este artilugio es aplastantemente mayor y la bicicleta pasaría a formar parte de un universo marginal dentro de la lucha reivindicativa de las mujeres.

Sin embargo... ¿podríamos eliminar de la ecuación la utilización de la bicicleta por parte de las mujeres en el ocaso del siglo XIX? ¿Sería correcto pasar por alto el uso relativamente marginal de este artilugio por parte de las féminas? ¿Qué tipo de relato historiográfico resultaría de su erradicación como elemento de cohesión social y de conformación de su conciencia como grupo? Si nos basamos en estos presupuestos no sería descabellado afirmar que la verdadera historia que se deriva del análisis de la evolución velocipédica

<sup>13</sup> El Deporte Velocipédico, n<sup>o</sup> 28, 4 de septiembre de 1895.

sin tener en cuenta la participación de las mujeres es aquella que se enfrenta a los hechos acontecidos en el pasado desde un prisma deliberadamente erróneo.

Con todo, de la anulación de la importancia –siempre en términos relativos, no absolutos- de la bicicleta como elemento inalienable a la emancipación femenina resultaría un relato incompleto, sesgado y unidireccional. La explicación de la historia a partir del conjunto de variables que nos ofrece solo una parte de la sociedad nos llevaría a realizar un estudio inabarcable, inacabable y crepuscular y equivaldría a reducir el trabajo del historiador al absurdo.

Sobre esta base resultaría de todo negligente negar la realidad en la España del XIX del difícil acceso de las mujeres a las mismas prácticas higiénicas y deportivas que los hombres. Con todo, y a pesar de las trabas impuestas por una sociedad tremendamente influenciada todavía por la moralidad imperante en aquel tiempo, la lucha contra feroz contra el llamado “orden natural de las cosas” fue más que evidente no solo por parte de las mujeres, sino también por parte de muchos hombres muy concienciados con la causa de los nuevos vientos que soplaban.

Para comprobar la pujanza que el ciclismo femenino tuvo en la década de los 90 del siglo XIX basta con realizar una lectura de alguno de los artículos de Juanito Pedal, redactor de *El Deporte Velocipédico*, quien narra en una crónica de dicha revista la competición oficiosa que él mismo mantuvo contra los señores Lasso de la Vega y Sendras -este último director de la publicación *El Deporte*-, Irene de Lasso –esposa del primero- y Carmen Sendras –hija del segundo- y que discurrió entre las localidades de Griñón y Carranque y posteriormente, entre Torrejoncillo y Madrid. El autor se maravilla del alto nivel competitivo de las féminas apostillando que:

“Nunca creí que pudieran existir dos mujeres tan valientes y dos ciclistas tan intrépidas. No es exageración: muchos compañeros de pedal podrían citarse que se hubieran visto negros para seguir las en el susodicho camino de Griñón. (...) En el camino ganaron Irene de Lasso y Carmen Sendras el Campeonato”<sup>14</sup>.

No obstante, incluso algunas mujeres, todas ellas ciclistas, se mostraban disconformes con la organización de carreras ciclistas femeninas. Mary, pseudónimo bajo el que se escondía la personalidad de una eximia y joven ciclista parisiense, apuntaba en una de sus reflexiones que no era “*partidaria de que se celebren carreras de señoras: la mujer debe usar el ciclo por higiene, primero, y después por utilidad*”<sup>15</sup>.

Por fortuna, poco eco tuvieron las palabras de esta ciclista francesa pues, hasta el 8 de octubre de 1896, estuvo abierta la inscripción para una carrera ciclista organizada por la revista *El Deporte*, a quien correspondió la regulación, en otoño de aquel año, de “*unas carreras de cintas en la Estatua del Retiro, reservada una de ellas para las señoras que asistan, otra para los ciclistas que acrediten ser suscriptores de algún periódico ciclista de Madrid, y una para todos los ciclistas en general*”<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> *El Deporte Velocipédico*, nº 34, 16 de octubre de 1895.

<sup>15</sup> *El Deporte Velocipédico*, nº 85, 26 de agosto de 1896.

<sup>16</sup> *El Deporte Velocipédico*, nº 90, 30 de septiembre de 1896.

Dentro de esta retórica beligerante en España, especialmente significativa fue la constitución, para el año de 1897, de una carrera velocipedica genuinamente femenina y que tuvo lugar en un paraje tan distinguido como los jardines del Buen Retiro en Madrid, con premios en metálico para las ganadoras que ascendía a doscientas pesetas y organizada por Silvestre Abellán<sup>17</sup>.

Fueron ocho las mujeres que tomaron parte en esta bella iniciativa deportiva que, además, congregó a un buen número de aficionados a las dos ruedas, a lo que habría que sumar la posibilidad de apostar por las ciclistas ganadoras<sup>18</sup>. En este sentido, el Retiro era ya un lugar habitual de paseos en bicicleta, tanto por parte de hombres como de mujeres, pues “*allí acuden por las mañanas muchos ellos y bastantes ellas que, dicho sea con perdón, se llevan las simpatías y las miradas de los curiosos*”<sup>19</sup>.

Se conoce que dicha competición tuvo intención de tener continuidad en otras localidades de la geografía española debido al éxito experimentado en la capital de España y solo la negativa por parte de los diferentes Gobiernos Civiles a la aprobación de la práctica de las apuestas dio al traste con esta iniciativa, acabando así su breve pero exitoso ciclo expansivo.

Esta suerte de competiciones ha sido tradicional y peyorativamente entendida más como un medio para ganar dinero por parte de señoritas que no tenían otros ingresos que como una práctica deportiva desinteresada<sup>20</sup>.

No obstante, no debemos olvidar que será a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y al abrigo de los fenómenos de masas cuando el deporte comenzará a profesionalizarse y sus más avezados practicantes podrán vivir de los réditos que se deriven de su actividad deportiva. Un buen ejemplo de esta nueva realidad fue el conato de competición ciclista que se organizó en Sevilla en la Semana Santa de ese mismo año de 1897.

Por desgracia, las reiterativas prohibiciones de las apuestas deportivas por parte de la Gobernación Civil de la capital hispalense negó el éxito del dicho espectáculo deportivo, lo que supuso un grave problema para las ciclistas que se vieron, de la noche a la mañana, sin empleo ni dinero. Esta circunstancia deja a las claras que, en algunas ocasiones, la aproximación de estas mujeres al ciclismo se hace no únicamente por afición al deporte y sí por la pura necesidad; como un medio de ganar un dinero<sup>21</sup>.

Posteriormente, todavía se organizarán en la capital andaluza nuevas carreras femeninas para septiembre de 1898, esta vez con Silvestre Abellán al frente. Madrid también albergó una interesante competición para la navidad del mismo año de 1897 en un velosalón acondicionado para la ocasión en la Carrera de San Jerónimo<sup>22</sup>.

---

<sup>17</sup> Estatutos de la Unión Velocipedica Española recogidos en el *Anuario de la Unión Velocipedica Española de 1897*. Madrid. Circa 1898.

<sup>18</sup> Sáenz García, Rosa María (2014). *La mujer y la bicicleta en el siglo XIX* (pp. 31-32). Castellón: Postgrado de Manifestaciones de la Cultura Contemporánea, Universitat Jaume I.

<sup>19</sup> El Deporte Velocipedico, nº 26, 21 de agosto de 1895.

<sup>20</sup> Izquierdo Macón, Eugenio y Gómez Alonso, María Teresa (2003). Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipedica de finales del siglo XIX (pp. 6-13). *Apunts, Revista de Educación Física y Deportes*. Vol. 1, Institut Nacional de Educació Física de Catalunya.

<sup>21</sup> Izquierdo Macón, Eugenio y Gómez Alonso, María Teresa (2001). Ídem.

<sup>22</sup> Especie de velódromo de salón, consistente en una larga mesa ovalada, semejando la pista de un velódromo, con una serie de ranuras sobre las que se disponían las efigies de ciclistas movidas desde un “ciclono” o bicicleta estática.

*Crónicas de Sport*, publicación española de finales de siglo, se hará eco en algunos de sus artículos de la escasa trascendencia que posee el ciclismo femenino en nuestras fronteras en relación con los países circundantes del entorno como ahora Francia, Gran Bretaña o incluso los Estados Unidos. Este poco entusiasmo responde seguramente al estado social que vive la mujer dentro del país que chocan de bruces con el espíritu religioso, la falta de costumbre y con el escaso interés de buena parte de las mujeres españolas por este nuevo deporte<sup>23</sup>.

Será, precisamente, esta falta de practicante en comparación con los países del entorno la que permitirá la inauguración de un nuevo debate sobre la naturaleza deportiva de las mujeres ciclistas en la España del siglo XIX.

Por una parte, sectores de aquella sociedad entienden esta práctica deportiva como un reflejo de la difusión de los diferentes modelos de mujer alternativos que vienen conformándose en este momento y que no solo tienen que ver con su posición en el mundo si no también con la irrupción de la llamada ciclista proletaria: el abaratamiento de este artilugio provocó su rápida expansión entre los sectores menos pudientes de la sociedad occidental y su transformación, pasando de ser un objeto de lujo y distracción a un medio de transporte al alcance de todos los bolsillos, lo que a su vez trajo consigo la democratización de las actividades de ocio entre mujeres ricas y pobres<sup>24</sup>.

Las décadas finales del siglo XIX advierten el advenimiento de una mujer moderna, desinhibida y liberada, que asumen como propios muchos de los presupuestos traídos desde el exterior –como el sufragismo– y que tanto interés causará entre algunos grupos de mujeres españolas. Giner de los Ríos advertía de esta creciente popularidad entre las mujeres proletarias en una carta a Don José María Sierra:

“Es una gimnasia, un ejercicio higiénico que muchos adoptamos; es además un medio práctico de locomoción que acorta distancias y ahorra gastos. Por todo lo cual se generaliza a todas las clases sociales, desde el obrero al magnate, y a todas las edades, desde el niño al anciano, y a los dos sexos, desde el hombre á la mujer”<sup>25</sup>.

Con todo, en la España del siglo XIX, menos industrializada y próspera que otras naciones vecinas europeas, la expansión de la bicicleta –a pesar de los avances– todavía era una quimera entre muchos sectores de la colectividad. Un autor, cuyas iniciales responden al nombre de F.C., denunció en la *Revista de Sport* que:

“mientras la bicicleta no sea accesible a todas las clases sociales; mientras el modesto obrero, como el encopetado señor, no pueda disfrutar de las ventajas de poseer una máquina, el ciclismo será un invento de un radio de acción muy limitado, no resolverá ni de mucho

<sup>23</sup> Diego, Estrella de (1987). *Profesión, coqueta: decimonónicas madrileñas ante el tocador* (pp. 25-48). Revista Villa de Madrid, año 25, [No. 92].

<sup>24</sup> Thomson, Christopher S. (2002). *Bicycling, class, and the politics of leisure in belle époque France* (pp. 131-146), in *Histories of Leisure*, ed. Rudy Koshar, Berg, Oxford.

<sup>25</sup> El Deporte Velocipedico, nº85, 26 de agosto de 1896.

los graves problemas de carácter sociológico que en su día está llamado á resolver. Largo se ha andado en este camino de pocos años á esta parte, pero está muy lejos aún el término de llegada, la meta de nuestras aspiraciones”<sup>26</sup>.

Sin embargo, y desde un punto de vista sicalíptico, también podría explicarse la utilización de la imagen de la mujer ciclista como una nueva suerte de género deportivo en la que el dinamismo y la actividad física exigente dan paso a una creación de fotos, carteles y postales en las que las damas son utilizadas como elementos recurrentes e inmóviles de un erotismo que alcanza altas cotas en esta España finisecular y que enlazaría con el género literario erótico que tan en alza estaba en aquel momento. Muestra de ello serían publicaciones españolas tan ilustrativas como *Sicalíptico* o *Vida Galante*<sup>27</sup>.

Como ejemplo ilustrativo de esta doble forma de entender el deporte femenino – desde un prisma decididamente moderno y otro pleno de erotismo-, contamos con la existencia de un artículo titulado “*El siglo de la bicicleta*” y publicado en el número 60 de la revista *El Deporte velocipédico* que reza así:

“Hasta el nombre es para nosotros hermoso: bicicleta, nombre femenino como el de las mujeres. Y a la verdad, que a ningún otro ser de la naturaleza puede parecerse más la bicicleta que a la mujer; por la flexibilidad de sus formas, por su rítmico avanzar, por su refinada coquetería, por sus rebuscados caprichos, es la digna émula de la más bella mitad del género humano. Como la mujer, la bicicleta es voluble; quiere se la trate con cariño, con amor; es celosa de sus prerrogativas, y frecuentemente deja sentir el volcán de las pasiones que la traen confusa y agitada. No quiere se la manosee ni maltrate; para la bicicleta el ciclista no ha de ser nada más que ciclista”<sup>28</sup>.

Sin embargo, esta visión del erotismo femenino en relación a la práctica ciclista también era combatida largamente por muchos sectores de la ciudadanía. En la publicación *Revue Scientifique*, Monsieur P. Chibret apostillaba: “*Un prejuicio, en vías ya de desaparecer, condena todavía a la mujer a abstenerse de la bicicleta, y, sin embargo, su conformación sexual la expone menos que al hombre á los inconvenientes del sillín*”<sup>29</sup>.

Contrariamente a esos misóginos presupuestos, el ciclismo femenino finisecular debe ser entendido y conceptualizado desde una óptica bien distinta, como es aquella que apoyaba, fomentaba y promocionaba las virtudes y bondades que este ejercicio físico podía retribuir a las mujeres y la necesidades de normalizar esta actividad dentro de la sociedad española. A colación de las competiciones ciclistas en la ciudad de Sevilla que anunciábamos anteriormente, publicaciones como la *Revista de Sport* citaba:

<sup>26</sup> Revista de Sport, nº \*\*, año de 1896.

<sup>27</sup> Zubiaurre, Maite (2007). Velocipedismo sicalíptico: erotismo visual, bicicletas y sexualidad importada en la España finisecular (217-240). *Journal of Iberian and Latin American Studies*, 13:2-3.

<sup>28</sup> El Deporte Velocipédico, nº 60, 1 de abril de 1896.

<sup>29</sup> Revue Scientifique, nº \*\*, año de 1895.

“Trabajan dos veces por semana y ganan muy buenos cuartos. Al público sevillano le entraron por el ojo derecho, como vulgarmente decimos y está llenando el velódromo que es una bendición, todos los días de espectáculo”<sup>30</sup>.

Esta nueva concepción de las mujeres ciclistas camina de la mano del advenimiento de un nuevo prototipo de mujer moderna, independiente y dinámica que utiliza el deporte como medio para la reafirmación de su papel activo en la sociedad y su participación en la vida pública, al tiempo que trabaja y cultiva su cuerpo a través del *agón*.

Algunos sectores de la sociedad española del XIX recibirán con los brazos abiertos este nuevo rol que la mujer trata de adquirir y en el que las competiciones ciclistas se antojan como un elemento esencial de normalización y exposición pública de las mujeres.

La bicicleta aporta esa dosis de independencia y permite escapar de la rutina, de las convenciones sociales y de la mirada de los otros, al tiempo que celebra la idea de desafío y velocidad a través de las competiciones deportivas<sup>31</sup>.

La bicicleta, a fin de cuentas, se define como un medio de transgresión social que busca romper los obsoletos patrones de comportamiento social y se arroja a la búsqueda de nuevos encuentros sociales de clase así como la reafirmación de las mujeres en el espacio y la vida pública de los pueblos y ciudades, enarbolando la bandera de las ideas de libertad, igualdad e independencia que les habían sido negadas durante largo tiempo.

El uso de la bicicleta por parte de las mujeres españolas –aunque minoritario– no es más que la proyección nacional de un escenario único y sin paragon en la historia de la humanidad. Como afirmaba Susan B. Anthony en una conversación con Nellie Bly “*el uso de la bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo*”<sup>32</sup>, pues se trataba de un novedoso dispositivo que está pensado por y para las personas con independencia de su nivel adquisitivo y condición social, que potencia los encuentros, que sirve tanto para el trabajo como para el ocio y que faculta el acceso a nuevos espacios de entretenimiento dentro y fuera de la ciudad.

En esta línea se manifestó también María Pognon, presidenta de la Liga de los Derechos de la Mujer franceses. Célebre fue su comparecencia en el V Congreso Feminista Internacional, celebrado en París en 1896, en la que hablaba de la bicicleta como un elemento de “*igualitaria nivelación*”, que ayudó a “*liberar a nuestro sexo*”<sup>33</sup>.

La práctica del ciclismo femenino en España, si bien casi marginal, alude a esta nueva realidad inherente a las sociedades propias de la modernidad que se impone definitivamente a finales del siglo XIX y queda recogida documentalmente en publicaciones como *El Deporte Velocipedico*, cuyos números 27, 28 y 29 hablaron casi monográficamente –y de manera positiva– sobre los aspectos destacados que el uso de la bicicleta tenía para las mujeres españolas de este momento.

<sup>30</sup> *El Veloz Sport* de Reus, n° 39, septiembre de 1898.

<sup>31</sup> Andrade de Melo, Víctor y Schettino, André (2009). La bicicleta, el ciclismo y las mujeres en la transición de los siglos XIX y XX, *Revista de Estudios Feministas*, Universidad de Florianópolis, Vol. 1, [No. 1]

<sup>32</sup> Bly, Nellie (2 de febrero de 1896). Champion of her sex: Miss Susan B. Anthony, Nueva York: The New York World, Pictorial Weeklies.

<sup>33</sup> Rabaut, Jean (1996). *La Fronde féministe ou le temps en jupons* (pp. 134-135). Paris: L'Harmattan.

Será el doctor y escritor francés J. Championnière quien colabore con esta publicación redactando y publicando en tres fascículos su celebrado artículo “*La mujer y la bicicleta*”, en la que denuncia abiertamente la incapacidad de algunas personas a la hora de valorar la fuerza y pujanza de las mujeres, tomándolas por seres apocados y delicados a las que se debe apartar de los ejercicios activos. Lógicamente, esta asunción errónea de la naturaleza femenina lleva consigo la negación, por lo que respecta a la educación de las niñas, de toda aquella actividad que implique violencia o exigencia física, condenando a las mujeres a una inactividad física absoluta cuando acceden a la edad adulta.

Asevera Championnière que esta situación todavía tiene su arraigo en los años finales de la centuria a pesar de que, según su criterio, la mujer goza ya de una libertad infinitamente superior a la que ha tenido en cualquier otro momento de la historia de la humanidad. Esta denuncia crece y evoluciona al abrigo de una realidad tangible y mensurable: aquellas personas que defienden el cultivo de la actividad física exigente para las féminas escudan sus presupuestos en el hecho de que, efectivamente, las mujeres de clases modestas se han visto obligadas, desde la noche de los tiempos, a los más exigentes y agotadores trabajos. Con todo, también se debe disociar la actividad física propia de los esfuerzos derivados de una actividad profesional de aquella que se hace *ad honorem*, pues:

“es evidente que el trabajo da a las mujeres del pueblo, no obstante las privaciones y las deplorables condiciones higiénicas en que viven, una vitalidad y una resistencia desconocidas en las mujeres ricas que permanecen habitualmente en reposo”<sup>34</sup>.

En este sentido se habla de la necesidad, por parte de la mujer, de tener:

“un cuerpo vigoroso y sano para tener un cerebro sólido y resistente, conservar el sistema nervioso y transmitirlo lo más entero posible a sus hijos”<sup>35</sup>.

Por tanto, se constata la importancia que, paulatinamente, viene aumentado en relación a la educación de las más jóvenes en tanto en cuanto la introducción de una buena dosis de ejercicio físico -combinado con unas favorables condiciones de bienestar personal e higiénico- otorgaría a esas futuras mujeres una amplia relación de beneficios para su salud y se contendría la degeneración física y motriz propia del paso de los años debido a la falta de cuidados corporales. El artículo no se queda solo en la promoción del deporte ciclista sino que también fomenta el uso de los patines, la hípica y los paseos por las llanuras y las montañas.

Se aprecia como la actividad ciclista también se adentró en el terreno de la medicina y la higiene. Célebre resultó, en su momento, la obra del doctor José Codina Castellví *Velocípedo: sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas*<sup>36</sup> en la que reserva un apéndice final al

<sup>34</sup> El Deporte Velocipédico, nº 27, 28 de agosto de 1895

<sup>35</sup> El Deporte Velocipédico, nº 27, 28 de agosto de 1895.

<sup>36</sup> Codina Castellví, José (1893). *Velocípedo. Sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas* (pp. 195-202). Madrid: Librería de la viuda de Hernando y C<sup>ª</sup>.

estudio del ciclismo y las mujeres debido al “*creciente entusiasmo que el sport velocipedico está despertando en todos los países*”<sup>37</sup>.

A pesar del punto de vista misógino del que hace gala el doctor Castellví, no es menos cierto que reconoce abiertamente “*que –en España- no falten amantes y propagandistas de la igualdad de derechos y de aptitudes del hombre y de la mujer*”<sup>38</sup> y defiende que, al menos “*durante toda la niñez, el empleo del velocípedo es indiferente para ambos sexos; tanto los varones como las hembras pueden amaestrarse en ejercicio tan higiénico*”<sup>39</sup>.

Por suerte, no todas las voces eran tan críticas con la utilización de la bicicleta por parte de las mujeres y, dentro de esta retórica, el doctor Calatraveño ganó el primer premio correspondiente al tema XVII de los Juegos Florales celebrados en el Ateneo de Vitoria en agosto de 1895 con el trabajo *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 gimnasio*<sup>40</sup>.

Según el doctor, todas las edades son buenas para la práctica de la velocipedia y las mujeres deben llevar para su práctica un traje holgado, lo que da buena muestra de los cambios en la moda y la vestimenta que el ciclismo trajo consigo. En estos mismos términos se expresará el ya citado Doctor J. Championnière, quien afirmaba que el éxito de la bicicleta entre las féminas exigía de “*una modificación profunda en el traje, -que- la ha seducido indudablemente*”<sup>41</sup>.

Siguiendo con esta retórica, Mademoseille Miranne focalizó sus esfuerzos en resolver, a través del consultorio de la revista parisina *Le Cycle*, las dudas de todas aquellas mujeres francesas, neófitas en la práctica del ciclismo, sobre la vestimenta que debían utilizar. En una carta a la señorita Julia Capulet y traducida al español por Irenh Leima, Miranne defendía el uso de estos nuevos pantalones y preñar deportivas en los siguientes términos:

“¿Lo que pienso de la falda? ¡Ay, amiga mía! Es la aberración más grande que he visto en mi vida. Vamos a ver: ¿es usted ciclista para caminar a pie al lado de su bicicleta? ¿No? Pues bien: póngase usted pantalón sin ruborizarse; opte usted por lo que es más práctico en bicicleta”<sup>42</sup>.

Suscribe estas mismas ideas en doctor Lèon Petit quien, para enero de 1896, impartió en el Touring Club de France una conferencia titulada “*La influencia de la bicicleta en la mujer*”, en la que defendió abiertamente la práctica ciclista por parte de las féminas y las exhortaba a finalizar su propia obra completa de emancipación mediante el uso del velocípedo.

Entendía el doctor Petit que “*si la bicicleta se halla en camino de operar una revolución en las costumbres de la mujer, no ha sido ciertamente sin oposición encarnizada*” y se mos-

<sup>37</sup> Codina Castellví, José.: ídem, p.195.

<sup>38</sup> Codina Castellví, José.: ídem, p.195.

<sup>39</sup> Codina Castellví, José.: ídem, p. 202.

<sup>40</sup> Revista Contemporánea (pp. 449), Año XXI. Volumen 99, Imprenta de M. G. Hernández, Madrid, 1895.

<sup>41</sup> El Deporte Velocipedico, nº 28, 4 de septiembre de 1895.

<sup>42</sup> Revue Le Cycle, en El Deporte Velocipedico, nº 83, 12 de agosto de 1896.

tró frontalmente contrario a aquellas tesis que, publicadas por otros colegas de profesión, denuncian los supuestos problemas físicos que el uso de la bicicleta puede acarrear en su salud. Para este doctor “*de todos los ejercicios físicos, el de la bicicleta seguramente es uno de los menos peligrosos para la mujer; hasta el punto de que podamos asentar estos dos axiomas:*

1. ° En una mujer saludable, la bicicleta no provoca accidente alguno.
2. ° En una mujer enferma, la bicicleta puede agravar ciertas lesiones especiales, pero las consecuencias no serían tan graves como las de cualquier otro ejercicio violento”<sup>43</sup>.

#### 4. Conclusión e ideas finales

A modo de conclusión e ideas finales podemos apuntar, sin ningún género de dudas, que existe una indisoluble unión entre el artefacto velocipédico y la modernidad surgida en la bisagra entre los siglos XIX y XX con un indiscriminado, fulgurante y rapidísimo desarrollo tecnológico que influyó directamente en la suplantación de los saberes humanistas en favor de los prácticos, lo que también potenció una cultura de masas entendida como cultura de consumo.

Lo que ha hecho este desarrollo tecnológico es disociar dogmática y radicalmente la cultura científica y la cultura humanística, depositaria de la moral. La bicicleta, por tanto, expresa una doble naturaleza de aceptación: si bien fue el resultado de la lucha de las mujeres, también fue construido por un nuevo orden económico que valoraba la exhibición pública, convirtiéndola en un espectáculo y de consumo de masas. Esta exhibición reafirma al ciclismo como garante de un espacio relativamente libre y abierto a la resistencia. Gracias a la bicicleta, las mujeres españolas pudieron aspirar al cultivo de un ejercicio estimulante y prometedor, real y tangible, que escapa a su quehacer diario dentro de los reductos domésticos cotidianos.

Sin embargo, y a pesar de los peyorativos cambios introducidos por la modernidad en el campo de la cultura humanística, las corrientes feministas se vieron favorecidas por toda esta nueva ola científica, política, sociológica y cultural y les facultó para reflexionar profundamente sobre su realidad como grupo social.

La bicicleta, con independencia de su mayor o menor utilización, significó en España y en todo el planeta la reformulación de una suerte de ideas que nacen ya en la noche de los tiempos y que pueden sintetizarse en un concepto: la libertad, de la que el ciclismo y el esfuerzo velocipédico serán un reflejo simbólico de primer orden.

Efectivamente, la libertad es, en primer lugar, la libertad para el cuerpo. Pero no solo desarraigo del cuerpo sino también el desencadenamiento de todos aquellos *grupos mentales*<sup>44</sup> causados por todos los mitos y prejuicios culturales, interpretaciones tradicionales

<sup>43</sup> *La Revue Mensuelle du Touring Club*, enero de 1896, en *El Deporte Velocipédico*, nº 50, 5 de febrero de 1896.

<sup>44</sup> Lledó, Emilio (2013). *Los libros y la libertad*. Madrid: RBA Libros.

y todo aquello que se ha ido aposentando sin ningún tipo de crítica en el lenguaje y que han sido transmitidos por inercia en la educación y en los usos sociales.

Por lo tanto, libertad significa poder pensar, poder actuar y poder elegir a partir del pensamiento. Y la bicicleta ayudará a las mujeres finiseculares a ser libres y responsables, pues la elección está en el centro de la configuración de lo humano. La elección afirma el mundo de la posibilidad y del ser. Como afirmaba Lance Armstrong, la bicicleta será “*una liberación misericordiosa (...), la primera oportunidad que tenemos de elegir la dirección en la que queremos ir*”<sup>45</sup>.

Otro aspecto a destacar dentro de nuestra idea de modernidad es la *democratización del cuerpo*, según la cual la verdad de la democracia pasa por la idea de que todos los seres humanos poseen los mismos derechos.

Dentro de esta democratización, el ciclismo fue responsable directo del fin de los corsés incómodos y la utilización de un nuevo estilo en el vestuario en el que destacan los llamados “*bloomers*” o pantalones bombachos –creados a partir de una enaguas largas, flojas y ligeramente hinchadas que se estrechaban en el tobillo-, creados en la década de 1850 e inspirados en los tradicionales trajes turcos y que resultaban tremendamente cómodos para las mujeres ciclistas del momento, siendo catalogados como el antecedente del pantalón femenino.

Las reformas en la moda iban mucho más allá de una mera adaptación práctica a la actividad física; de este modo, las nuevas vestimentas desafían la percepción que se tenía comúnmente de la feminidad y se convirtió en una discusión de tipo moral realmente reñida. Las nuevas formas de vestir encima de una bicicleta agitaron para siempre los cimientos de la negativa y arraigada concepción que el mundo poseía del deporte femenino y de que lo debía ser una conducta adecuada y decorosa por parte de las mujeres.

Esta teórica gentileza formal y recatada actitud dio paso necesariamente a la progresiva aceptación de que las mujeres también podían tomar parte en actividades físicamente tan exigentes y extenuantes como el ciclismo, para lo que fue necesario cambiar una vestimenta que no solo mejoraba su rendimiento deportivo sino también su feminidad. Una vez despojadas de las viejas e incómodas telas emergieron, literalmente, como *mujeres nuevas*.

A esto debemos añadir su carácter abiertamente sexual: la utilización de prótesis textiles, faldas más cortas, tejidos más ligeros y, especialmente, de corpiños y la desnudez de brazos dotará de un mayor componente de seducción a las féminas de este tiempo.

Las demandas femeninas marcarán el final de la centuria decimonónica. Sus reivindicaciones, su organización y su toma de conciencia como grupo definirán la relación entre la nueva configuración de la mujer en sociedad y su toma de partido en causas como la defensa de los movimientos civiles y esas nuevas dinámicas sociales que se vienen dando a través de la puesta en valor de la actividad física y los espacios públicos de recreo.

Al margen de sus reivindicaciones políticas y sociales, estas nuevas atletas utilizarán la bicicleta de un modo higiénico y terapéutico, manteniéndose activas a través de la dis-

<sup>45</sup> Izagirre, Ander (2012). *Plomo en los bolsillos* (pp. 187-188). Madrid: Libros del KO.

puta de desafíos de resistencia o de velocidad en las que, explícita o implícitamente, ponían de relieve su valor y reclamaban la posibilidad de participar igualitaria y activamente de las competiciones deportivas masculinas. Esta irrupción provocó necesariamente novedades en las costumbres, actitudes y comportamientos o, al menos, forzó la consecución de un ulterior cambio en la visión que se tenía de las mujeres deportistas.

Por tanto, y con independencia del número de practicantes, el ciclismo femenino de finales del XIX en España debe verse como retrato de los grandes avances que estaban por venir y como argumento de ampliación de su participación en la vida social, así como responsable de parte de los cambios en las costumbres y en la vestimenta que experimentaron en estos años, favoreciendo así su visibilidad pública.

No es sorprendente, por tanto, que la bicicleta fuera aclamada como la líder simbólica de los movimientos por los derechos civiles y sociales de las mujeres del fin de siglo en cualquier rincón del orbe occidental.

El ciclismo –junto a otros muchos aspectos– funda el albor de la movilización social feminista en la España finisecular. La bicicleta será un primer intento de ruptura con el clásico discurso comunitario que pretendía enclaustrar a las féminas entre las cuatro paredes del hogar y un elemento de búsqueda de aquellas actividades físicas, sociales, culturales o higiénicas que las mujeres de aquel momento pretendieron llevar a cabo a la luz pública.

La bicicleta hizo remover los cimientos del edificio teórico que conformaba el corpus doctrinario de los garantes de la estabilidad familiar, la higiene moral y el orden social establecido. Una actividad como el ciclismo, en la que las mujeres se mueven libremente lejos de las ataduras sociales que las constriñen, necesariamente tendría que acabar rompiendo los resortes familiares y las obligaciones y deberes domésticos anejos a la asunción del sacramento del matrimonio. A las solteras, por su parte, les facultaba para alejarse de los núcleos poblacionales, la vigilancia paterna o fraternal y facilitar las poco edificantes pretensiones de amigos o amantes. En ciclismo será, decididamente, un elemento disruptivo y transgresor, una vía de ascesis y redención personal, liberal, indecorosa, promiscua e incluso sexual, cuya importancia arriba más allá del horizonte de lo deportivo, económico, competitivo, técnico y cultural. A fin de cuentas, la bicicleta actúa como ciudadela última de los deseos que se alejan del entorno guarecido del hogar, algo de lo que supieron aprovecharse tanto hombre como mujeres.

La importancia de este estudio radica en su pretensión de anidar extramuros, más allá de la propia competición deportiva, para adentrarse en un contexto socio-político e histórico determinado, haciendo hincapié en la importancia de los símbolos, ritos y creencias a los que han rendido tributo los protagonistas de los años predecesores al nuestro.

Con ello, hemos propuesto una lectura simbólica de la sociedad y el contexto histórico del ya mencionado siglo XIX. Elegir a las mujeres como objeto de nuestro estudio conlleva la continuación de un campo tremendamente relevante dentro de la investigación.

Es un enfoque en el que pueden confluír varios campos de estudio: antropológico, histórico, social y cultural, en un intento de analizar las relaciones de género en una determinada etapa de la historia. No en vano, la reina bicicleta, aquella que en el siglo XIX empezó siendo vista como un ridículo juguete, acabó el siglo siendo:

“un medio de locomoción y aun de transporte, que no deja de dar que pensar a los vendedores de caballos y a los alquiladores de carruajes. Los economistas disertan sobre las modificaciones que causa en las relaciones sociales. Los médicos aconsejan su uso, lo mismo a las personas gruesas que quieren adelgazar, que a las flacas que desean engordar. La bicicleta ha enriquecido a comerciantes que eran dignos de honores y a otras gentes que no lo eran tanto y da a las mujeres el derecho de ponerse los pantalones en sus hogares”<sup>46</sup>.

## Bibliografía y fuentes consultadas

- ANDRADE DE MELO, VÍCTOR y SCHETINO, ANDRÉ (2009). La bicicleta, el ciclismo y las mujeres en la transición de los siglos XIX y XX, *Revista de Estudios Feministas*, Universidad de Florianópolis, Vol. 1, [No. 1]
- ARCHIVO MUNICIPAL DE KARLSUHE. Drais von Sauerbronn, Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr (geb. 29.4.1785 Karlsruhe, gest. 10.12.1851 Karlsruhe) - Forstmeister, Kammerherr, Erfinder des Fahrrades, 8/PBS III Plan- und Bildersammlung – Personen, 5 de abril de 1818.
- BAUDRY DE SAUNIER, LOUIS (1891). *Histoire générale de la vélocipédie* (pp. 4-5). Paris: imprenta de. P. Ollendorff.
- BLY, NELLIE (2 de febrero de 1896). Champion of her sex: Miss Susan B. Anthony, Nueva York: The New York World, Pictorial Weeklies.
- BOLUFER PERUGA MÓNICA (1998). *Mujeres e Ilustración: la construcción de la feminidad en la Ilustración española*. Valencia: Institució Alfons El Magnànim.
- CANTERO ROSALES, MARÍA ÁNGELES (2007). De “perfecta casada” a “ángel del hogar” o la construcción del arquetipo femenino en el XIX. *Tonos Digital: Revista electrónica de estudios filológicos*, Universidad de Murcia {No. XIV}.
- CODINA CASTELLVÍ, JOSÉ (1893). *Velocípedo. Sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas* (pp. 195-202). Madrid: Librería de la viuda de Hernando y C<sup>a</sup>.
- DIEGO, ESTRELLA DE (1987). *Profesión, coqueta: decimonónicas madrileñas ante el tocador* (pp. 25-48). *Revista Villa de Madrid*, año 25, [No. 92].
- El Deporte Velocipédico*, nº 26, 21 de agosto de 1895.
- El Deporte Velocipédico*, nº 27, 28 de agosto de 1895.
- El Deporte Velocipédico*, nº 28, 4 de septiembre de 1895.
- El Deporte Velocipédico*, nº 29, 11 de septiembre de 1895.
- El Deporte Velocipédico*, nº 34, 16 de octubre de 1895.
- El Deporte Velocipédico*, nº 60, 1 de abril de 1896.
- El Deporte Velocipédico*, nº 70, 13 de mayo de 1896.
- El Deporte Velocipédico*, nº 85, 26 de agosto de 1896.
- El Deporte Velocipédico*, nº 90, 30 de septiembre de 1896.
- El Gráfico*, nº1414, 2 de de enero de 1897.
- El Veloz Sport de Reus*, nº 39, septiembre de 1898.

<sup>46</sup> El Deporte Velocipédico, nº 70, 13 de mayo de 1896.

- Estatutos de la Unión Velocipédica Española recogidos en el *Anuario de la Unión Velocipédica Española de 1897*. Madrid. Circa 1898.
- FONTANA, GIOVANNI DI (1420-1430). *Bellicorum instrumentorum liber cum figuris*. Munich: Bayerische Staatsbibliothek. 40.
- IZAGIRRE, ANDER (2012). *Plomo en los bolsillos* (pp. 187-188). Madrid: Libros del KO.
- IZQUIERDO MACÓN, EUGENIO y GÓMEZ ALONSO, MARÍA TERESA (2003). Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX (pp. 6-13). *Apunts, Revista de Educación Física y Deportes*. Vol. 1, Institut Nacional de Educació Física de Catalunya.
- IZQUIERDO MACÓN, EUGENIO y GÓMEZ ALONSO, MARÍA TERESA (2001). La difícil incorporación de la mujer española a la locura velocipédica del siglo XIX, Acotaciones a la participación femenina en el boom velocipédico de finales del siglo XIX en España”, en el *IV Congrés de les Ciències de l'Esport, l'educació Física i la Recreació*. Generalitat de Catalunya/Departamento de Presidencia e Institut Nacional d'Educació Física de Catalunya. Lérida, 24-27 de noviembre, 1999.
- La Revue Mensuelle du Touring Club*, enero de 1896, en *El Deporte Velocipédico*, nº 50, 5 de febrero de 1896.
- LEONI, POMPEO. *Codex Atlanticus*, Biblioteca Ambrosiana, Milán, 1478-1519. 133. En *Il Codice Atlántico di Leonardo da Vinci*. Transcrito por Augusto Marinoni (1973-1975). Edición Giunti. Florencia.
- LESSING, HANS-ERHARD y HADLAND, TONY (2014). *Bicycle design: an illustrated history* (pp. 499-502). Cambridge (Massachusetts): Massachusetts Institute of Technology.
- LLEDÓ, EMILIO (2013). *Los libros y la libertad*. Madrid: RBA Libros.
- ORTIZ, ISABEL (2014). *Atlas ilustrado: bicicletas muy antiguas* (14-16). Susaeta, Madrid.
- PINCH, TREVOR y BIJKER, WEIBE. *The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other*, en Bijker, W., Hughes, T y Pinch, T (1987) *The Social Construction of Technological Systems*. Neu (pp. 17-50). Directions in the Sociology and History of Technology. MIT Press: USA.
- RABAUT, JEAN (1996). La Fronde féministe ou le temps en jupons (pp. 134-135). Paris: L'Harmattan.
- Revista Contemporánea* (pp. 449), Año XXI. Volumen 99, Imprenta de M. G. Hernández, Madrid, 1895.
- Revista de Sport*, nº \*\*, año de 1896.
- Revue Le Cycle*, en *El Deporte Velocipédico*, nº 83, 12 de agosto de 1896.
- Revue Scientifique*, nº \*\*, año de 1895.
- SÁENZ GARCÍA, ROSA MARÍA (2014). *La mujer y la bicicleta en el siglo XIX* (pp. 31-32). Castellón: Postgrado de Manifestaciones de la Cultura Contemporánea, Universitat Jaume I.
- SHARP, ARCHIBALD (1896). *Bicycles & Tricycles: An Elementary Treatise on Their Design and Construction, with Examples and Tables* (p. 193). Longmans Green: Universidad de Harvard.
- THOMSON, CHRISTOPHER S. (2002). *Bicycling, class, and the politics of leisure in belle époque France* (pp. 131-146), in *Histories of Leisure*, ed. Rudy Koshar, Berg, Oxford.

VALSERRA, FABRICIO (1944). *Historia del deporte*. Madrid: Edición Plus-Ultra.

VIADA, ANTONIO (1903). *Manual de Sport*. En *Manuales Romo y Füssel*, Tomo XI. Madrid: Adrián Romo Editor.

Vida que se divierte (Filadelfia, PA, EE.UU.), *de 13 de febrero* 1889.

VV.AA (1897). *Badminton Library of Sports and Pastimes*, Volumen 1. Boston (Massachusetts): Little, Brown &Co. 422.

ZUBIAURRE, MAITE (2007). Velocipedismo sicalíptico: erotismo visual, bicicletas y sexualidad importada en la España finisecular (217-240). *Journal of Iberian and Latin American Studies*, 13:2-3.