



La Mujer y la Bicicleta en el siglo XIX

La Mujer y la Bicicleta en el Siglo XIX



Rosa María Sáenz García

**Postgrado de Manifestaciones
de la Cultura Contemporánea
Curso 2013-2014**

A la memoria de mis queridos padres

Agradecimientos

En primer lugar, quiero agradecer a la Universitat per a Majors de la Universitat Jaume I de Castelló la gran labor que realiza, superándose año tras año, sabiendo imponerse a las dificultades que van surgiendo por el camino y permitiendo a los cerca de los mil estudiantes sénior matriculados en sus aulas, seguir aprendiendo y profundizando en novedosas y apasionantes materias académicas.

Así mismo no puedo olvidar de mostrar mi más sentido afecto a todo el profesorado de la Universitat per a Majors, quienes se encargan de las asignaturas de grado y de postgrado, puesto que forman la parte más importante y esencial de esta institución educativa, formativa y humana.

Por último, pero no por ello menos importante, deseo dar las gracias al equipo de personas que son la columna vertebral de la Universitat per a Majors. Todos ellos, tanto por su exclusiva dedicación como por su motivación, son una fuente de inspiración para todos nosotros. Así, al Dr. Salvador Cabedo Manuel, director académico; al personal técnico Mónica Sales Giner y María Paz García Alegre; y a Roger Esteller Curto, responsable del área de Nuevas Tecnologías; les agradezco todo lo que hacen por los estudiantes; pero si hay alguien a quien debo un particular agradecimiento, es a la coordinadora de la Universitat per a Majors, Pilar Escuder Mollón.

Gracias.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
1.- LAS PRIMERAS BICICLETAS PARA MUJERES	7
2.- LA BICICLETA EN LA EMANCIPACIÓN DE LA MUJER	14
2.1.- Las Primeras Líderes Feministas	16
2.1.1.- María Pognon y Margarita Durand	16
2.1.2.- Susan Brownell Anthony	17
2.1.3.- Frances Willard	18
3.- LA INDUMENTARIA FEMENINA PARA MONTAR EN BICICLETA	20
3.1.- Objeciones Morales y Estéticas a la Adopción del Traje Ciclista Femenino	21
3.2.- Amelia Bloomer	22

4.- LA MUJER Y EL DEPORTE EN BICICLETA	26
4.1.- Los Primeros Clubs Ciclistas	28
4.1.1.- Francia	30
4.1.2.- Inglaterra	30
4.1.3.- España	32
4.1.4.- Estados Unidos	33
4.2.- La Vuelta al Mundo en Bicicleta	35
4.2.1.- Annie Cohen Kopchovsky Londonderry	35
5.- LA SALUD SEXUAL DE LA MUJER CICLISTA	42
5.1.- La Salud de la Mujer Ciclista vista en Los Estados Unidos	43
5.2.- La Salud de la Mujer Ciclista vista en Francia	45
5.3.- La Salud de la Mujer Ciclista vista en España	46
6.-OBJECIONES MORALES SOBRE EL TRAJE DE CICLISTA FEMENINO	49
7.- LA BICICLETA Y LA MUJER EN LA PUBLICIDAD	52
7.1.- El Cartel Publicitario	54
7.1.1.- Henry Morin	55
7.1.2.- Ferdinand Mifliez (Misti)	55
7.1.3.- Jean de Paleologue (Pal)	56
7.1.4.- Alfons María Mucha	58
7.1.5.- Manuel Robbe	60
7.1.6.- Théophile Alexandre Steinlen	60
7.1.7.- Georges Massias	61
7.1.8.- Henri Gray	62
8.- LA MUJER Y EL EROTISMO EN LA BICICLETA	63
9.-CONCLUSIÓN	65
ANEXOS	68
BIBLIOGRAFÍA	76

Introducción

Uno de los sueños más antiguos de la humanidad ha sido el poder desplazarse a largas distancias con la máxima rapidez en el menor tiempo posible y sin esfuerzo. Este deseo de ir de un sitio a otro ha sido plasmado de diferentes maneras a través de los tiempos, desde la alfombra mágica de la literatura árabe, pasando por el *pushpaka*¹ hinduista, hasta la escoba de nuestras brujas europeas en la Época Moderna, o más recientemente con el tele-transportador espacial de la nave estelar *USS Enterprise* de las series de TV y películas de ciencia ficción *Star Trek*.

Hoy en día esta capacidad de desplazamiento se encuentra al alcance de millones de personas, gracias al conjunto de mecanismos como la bicicleta, la moto, el coche o el avión. En cuanto al tema que nos ocupa, la bicicleta, podemos decir que no solamente fue un invento de un nuevo vehículo, sino que la bicicleta, por sí misma, fue capaz de cambiar de forma evidente la vida de la mujer en el mundo familiar, laboral y social a partir del siglo XIX.

La historia de la bicicleta está ligada a una serie de transformaciones sociales que tuvieron lugar durante la última década del siglo XIX, tanto en Europa como en Norteamérica. La bicicleta no solamente fue el invento de un nuevo vehículo, sino que también, por sí misma, fue capaz de cambiar la vida de la mujer de una forma evidente. El rol, que la mujer tenía en esa sociedad de la época victoriana, se vio afectado de gran manera por este nuevo vehículo. A partir de la década de 1890 la bicicleta influyó decisivamente en el movimiento por la igualdad de los derechos civiles entre hombres y mujeres y por la liberación femenina.

¹ Pushpaka o Vímana es un carro volador descrito en la literatura antigua de la India.

La bicicleta también hizo cambiar el tema de conversación favorito entre los miembros de los clubs sociales. Enseguida comenzaron a aparecer las primeras asociaciones deportivas que organizaron competiciones al aire libre para los nuevos *wheelmen* (ciclistas), cuyas hazañas comentaban los reporteros deportivos en las páginas de sus periódicos.

La bicicleta no solo dio autonomía e independencia a las mujeres, sino que también les permitió ir más allá de los barrios en los que residían, a la vez que les brindó una nueva sensación de libertad. Esta libertad influyó además en su forma de vestir, ya que las mujeres abandonaron los corsés y polisones, que hasta entonces atrapaban sus cuerpos y adoptaron nuevas prendas más cómodas como los bloomers o la falda pantalón, rompiendo completamente con toda la vestimenta femenina anterior. Dicho cambio de indumentaria fue algo más que una simple transformación estética, ya que con ella, la mujer cuestionó su papel en la sociedad. *La Nueva Mujer*², gracias a la bicicleta, dejó tras de sí los vestidos y comportamientos paralizantes del pasado y abrió un camino de igualdad de derechos con los hombres. El derecho al voto de la mujer estaba a la vuelta de la esquina.

Fue tal la demanda de bicicletas, incluso por parte de las mujeres, que los empresarios y comerciantes cambiaron su forma de pensar. La bicicleta, como económicamente era accesible a la gente común, casi todo el mundo tenía acceso a tener una. Así, aquella bicicleta, que inicialmente se creó como un juguete para distracción de los caballeros en la segunda década del siglo XIX, evolucionó hasta convertirse en una forma de transporte usada por millones de personas en todo el mundo.

Muchos consideraron que en la década de 1890 Estados Unidos dio el espaldarazo al comienzo del mundo moderno. La ciudad de Nueva York brillaba en la vanguardia del cambio, ya que se estaba convirtiendo rápidamente el centro neurálgico

² El término “La Nueva Mujer” fue popularizado por el escritor estadounidense Henry James (1843-1916) para describir a Annie Cohen Londonderry. Término que las mujeres sufragistas adoptaron en las primeras etapas del movimiento feminista a finales del siglo XIX.

del mundo con respecto a la publicidad y al periodismo; *Broadway*, la calle más famosa de Nueva York, pronto iba a ser sinónimo de las representaciones teatrales de primer nivel en todo el mundo y el *Madison Square Garden* se convirtió en el hogar de todos los espectáculos deportivos, incluyendo las carreras de ciclismo y las exposiciones de bicicletas.

En cambio en España, la escasa presencia de la mujer en el deporte o en la utilización de la bicicleta como medio de transporte, estuvo vinculada a la aristocracia y a la alta burguesía, a excepción de algunas mujeres de clase media, gracias a las posibilidades económicas de las que disfrutaba su familia. Madrid, Barcelona y Valencia fueron las primeras ciudades en las que las mujeres comenzaron a utilizar la bicicleta, así como a competir en carreras ciclistas.

La neoyorquina Amelia Bloomer no solo fue la creadora de los *Bloomers* (los pantalones bombachos) sino también fue una incansable defensora de los derechos de la mujer en una sociedad, que ante los ojos de los hombres solo había sido hasta entonces el pilar de la familia, dejando en un segundo plano las facetas culturales, creativas, políticas y laborales femeninas. En aquella rígida moda victoriana los bloomers significaron un gran cambio, ya que las mujeres optaron por otras prendas más cómodas y apropiadas para realizar las diferentes actividades deportivas a las que la mujer se estaba incorporando, como el ciclismo. Vestida con la nueva indumentaria de los bloomers, y desechando los vestidos de falda larga, Annie Londonderry, una joven madre de tres hijos, animada por una lucrativa apuesta, se lanzó a la aventura de recorrer el mundo montada en su bicicleta en un determinado tiempo.

A pesar de encontrarse a finales del siglo XIX, las mujeres que mostraban afición por montar en bicicleta eran ridiculizadas por la sociedad machista, cuyos prejuicios objetaban que no era ético pedalear en esos aparatos porque la mujer sudaba y se despeinaba. De la misma manera, los argumentos médicos especularon ante: *La fragilidad y la sensibilidad del organismo femenino*. Algunos médicos seguían condenando enérgicamente a las mujeres por practicar deporte montadas en bicicleta, ya que podían sufrir daño físico, como la esterilización y el aborto. Otros opinaban que

durante la lactancia, eran tantas las ocupaciones que la mujer tenía, que no podía faltar a su cumplimiento como madre y esposa para dedicarse a la práctica de ejercicio, por muy higiénico que fuera, ya que le robará un tiempo precioso que debía dedicar a su labor de madre y esposa.

Por una parte, los médicos seguían comentando sobre los efectos nocivos que el ciclismo podía causar a la salud femenina; por la otra, las razones morales de los puritanos seguían influyendo en la opinión pública y cuestionando que el montar en bicicleta era una forma de excitación sexual para la mujer. Durante algún tiempo, la estricta moral de la época disparató contra el pudor de las mujeres, que vestidas con bloomers, montaban en bicicleta, etiquetándolas de poco femeninas e incluso “posiblemente lesbianas”. En la década de 1890 fue tan popular el ciclismo, que los líderes eclesiásticos estadounidenses temieron que el número de sus feligreses disminuyera durante los días religioso festivos, anteponiendo el deseo de viajar en bicicleta al de asistir al culto litúrgico.

La Primera Revolución Industrial que comenzó en Inglaterra en la segunda mitad del siglo XVIII hizo cambiar, entre otras muchas cosas, el tipo de sociedad, que pasó de ser doméstica a consumista. A finales del siglo XIX, la evolución de las artes gráficas, con el sistema de impresión litográfica en color, hizo que se pusiera de moda el cartel publicitario, como reclamo erótico publicitario, siendo objeto de interés de renombrados artistas que supieron unir el arte con la publicidad como el francés Toulouse Lautrec o el español Ramón Casas.

Este nuevo medio de publicidad consiguió informar sobre todo tipo de temáticas a una ingente cantidad de público. La protagonista de estos carteles publicitarios, casi siempre, era una mujer, cuya figura femenina siempre aparecía plasmada de una forma esbelta, elegante y etérea, aunque poco apropiada para montar en bicicleta, pero sumamente atractiva e insinuante para promocionar las diversas marcas de los nuevos vehículos.

La literatura erótica, basada en que la paranoia masculina de que la mujer solamente quería andar en bicicleta para auto estimularse sexualmente, hizo que algunos escritores y fotógrafos encontrarán un filón publicando sus obras, en las que la mujer se insinuaba ataviada con ropa transparente, escasa e incluso semidesnudas, montando en bicicleta.



Imagen 1: Ilustración de la Nueva Mujer titulada *Su Elección*. En esta representación vemos a una dama vestida con bloomers preparándose a salir a montar en bicicleta.

La intención de este trabajo de investigación se limita de relatar diversas historias sobre algunas de las personas que estuvieron relacionadas, de una manera u otra, con las primeras bicicletas, así como resaltar el valor de aquellas mujeres feministas que fueron pioneras en la emancipación y en el cambio social que tuvo lugar a finales del siglo XIX en Europa y Estados Unidos de América.

1.- Las Primeras Bicicletas para Mujeres

Karl Friedrich Christian Ludwing, Barón Drais von Sauerbronn (1785-1851), fue el ingeniero alemán que inventó en 1817 la *Laufmaschine* (La Máquina de Correr a Pie). Este aparato estaba fabricado en madera a excepción de los ejes de hierro de las ruedas, las llantas y alguna otra pieza en la dirección y en algún elemento auxiliar. Todo el aparato pesaba unos 45 kilogramos. Para mitigar los impactos que el mal estado del suelo producía sobre la columna vertebral del conductor, el barón Drais colocó un asiento mullido sobre el bastidor para hacer más confortable su conducción.

La patente del invento de la *Laufmaschine*, también llamado *Draisiana* en honor al barón Drais, fue adquirido en 1818 por Denis Johnson, un empresario inglés, que apostó por él y que utilizó la licencia del barón Drais para registrarla, introduciéndole una serie de mejoras encaminadas a hacerla más ligera, rápida y maniobrable. A este modelo lo llamó *The Hobby Horse* (el caballo de entretenimiento).



Imagen 2: Ilustración de tres damas paseando en Hobby-Horse o Draisiana en 1819.

El empresario Denis Johnson también fabricó un modelo exclusivo para mujeres en mayo de 1819, adaptándolo a la vestimenta victoriana de las damas. De los aproximadamente 45 kilogramos que pesaba el nuevo aparato, lo redujo a 30; las ruedas

de ocho radios pasaron a ser de diez y más delgados; colocó una horquilla metálica de dirección, con el fin de eliminar el aparatoso plano de giro de la Draisiana; el manillar de madera pasó a ser metálico; mulló el sillín y lo reguló en altura a través de dos palomillas. Así mismo, para facilitar que las mujeres lo montaran sin dificultad, a pesar de ir ataviadas con las largas faldas que usaban, ideó una variación en el marco de la *Hobby Horse*, fabricándolo a ras de suelo, evitando de ese modo que la mujer hiciera el ridículo ante el estricto conservadurismo de principios del siglo XIX.

A principios de 1819, Denis Johnson fabricó unas 400 unidades de *Hobby-Horses* de forma artesanal para la alta sociedad londinense. Dado que poseía unas escuelas de equitación en las zonas londinenses de Strand y el Soho, aprovechó las instalaciones para enseñar a maniobrar el aparato. Las damas debían ir sentadas a horcajadas sobre el sillín y tenían que golpear con sus pies el suelo, con esta forma alterna lograban propulsar el aparato. El hijo de Denis Johnson la promocionó por toda Inglaterra durante la primavera de ese año; sin embargo después del verano, la locura por la *Hobby Horse* se desvaneció.



Imagen 3: Réplica de Hobby Horse para mujeres fabricado entre 1818 y 1819.

El interés por el nuevo vehículo desapareció casi tan rápido como había comenzado, ya que solo se podía utilizar sobre terrenos llanos y no sobre los malos caminos de tierra y barro que tenían las calles y carreteras, causa por la que se producían muchos accidentes. Otro de los motivos de su ocaso fue la advertencia de unos cirujanos londinenses que difundieron que el uso continuado del velocípedo podía causar la aparición de problemas de salud en las damas. El único ejemplar original de la

1.- Las Primeras Bicicletas para Mujeres

Hobby Horse para damas que se conserva, se encuentra expuesto en el Museo de la Ciencia de Londres.

Años más tarde, en 1860 los fabricantes franceses de bicicletas Pierre y Ernest Michaux acoplaron pedales y manivelas a la Hobby-Horse, a la que ellos denominaron *Michaudine*, convirtiéndola en una nueva forma de entretenimiento para la élite social en Europa y en Estados Unidos de América.

Los círculos sociales que compartían el gusto por las competiciones ciclistas no tardaron en aparecer, incluso algunas mujeres se decidieron a experimentar con el nuevo invento. A pesar de encontrarse a finales del siglo XIX, las damas todavía eran ridiculizadas por la sociedad machista, cuyos prejuicios argumentaban que no era ético montar en esos aparatos porque la mujer sudaba y se despeinaba cuando circulaba sobre ellos. De la misma manera, los argumentos médicos seguían alertando a las mujeres que practicaban deporte montadas en bicicleta, ya que podían sufrir daño físico, como la esterilización y el aborto. Las razones morales también influyeron, conjeturaban que el montar en bicicleta era una forma de excitación sexual.



Imagen 4: Anuncio de bicicletas fabricadas por Swift Cycles de finales del siglo XIX.

La bicicleta fue evolucionando, la *Michaudine* dió paso a la *Penny Farthing*, con su enorme rueda delantera, y ésta a la *Safety Bicycle* con sus dos ruedas casi de igual tamaño y transmisión con cadena. En 1869 una de las primeras fábricas de bicicletas de seguridad fue: *Swift Cycles Company of Coventry*, propiedad de James Starley que se especializó en comercializar modelos para damas. El precio de las bicicletas en esa época en Gran Bretaña oscilaba entre las £9 y £16.

El poseer una bicicleta en la última década del siglo XIX se convirtió en una auténtica locura. Unas 3.000 empresas estadounidenses estuvieron involucradas, de una manera u otra, en el comercio de las bicicletas, que gracias al auge de las ventas obtuvieron grandes beneficios.

Una de estas primeras y más importante fábricas de bicicletas norteamericanas fue la *Wright Cycle Company*, situada en la ciudad de Dayton (Ohio) y dirigida por los hermanos Orville y Wilbur Wright. Aprovechando la circunstancia de que Orville Wright había sido campeón ciclista, a los dos hermanos se les ocurrió la idea de montar en 1892 un negocio de reparación de bicicletas, en el que aplicaron sus excepcionales dotes para la mecánica práctica. Cuatro años más tarde, en 1896, ya habían comenzado a fabricar y vender sus propios diseños: Los prototipos *Van Cleve* y *St. Claire*. El modelo *Van Cleve*, fue llamado así en honor a un antepasado de los hermanos Wright, que había sido uno de los primeros pobladores en el año 1796 de la ciudad de Dayton y cuyo centenario de la fundación de la localidad estaba a punto de celebrarse. El nombre del modelo *St. Claire*, se le atribuyó en deferencia al primer presidente de los Territorios del Noroeste, que posteriormente se convertirían en los estados de: Ohio, Indiana e Illinois.

Los hermanos Wright crearon una bicicleta para mujeres. Al modelo *Van Cleve* le efectuaron una variante; en lugar de colocarle el típico cuadro cerrado por un tubo horizontal como era común para los hombres, le aplicaron una estructura abierta, para que las damas pudieran subir a la bicicleta sin que les molestaran sus largas faldas. Este modelo *Van Cleve* para damas salió a la venta por un precio de \$35.00 y el modelo para caballeros a \$32.00.

1.- Las Primeras Bicicletas para Mujeres

A ambos modelos de bicicletas, los hermanos Wright les aplicaron sus nuevos inventos: “El centro de auto lubricación”, en el que sellaron los rodamientos con arandelas de fieltro, y colocaron un depósito de aceite para reducir el desgaste de los rodamientos; y “El pedal que no se desenroscaba al correr”; efecto que consiguieron al colocar roscas hacia la derecha en uno de los dos pedales y roscas hacia la izquierda en el otro, el resultado consistía en que ambos pedales se apretaban indistintamente, en lugar de aflojarse, cuando el ciclista pedaleaba hacia delante con su bicicleta.

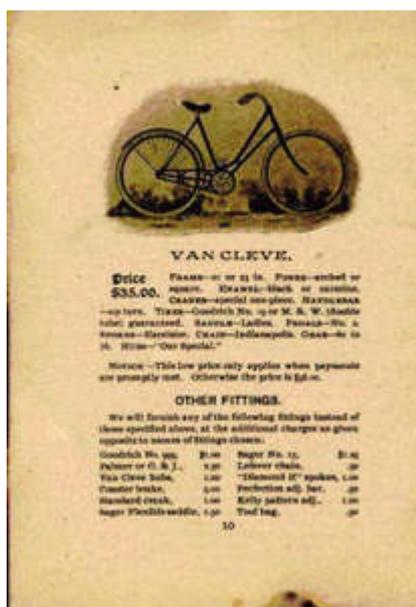


Imagen 5 y 6: Catálogo de bicicletas modelo *Van Cleve*.de Wright Cycle Company.

Tras el éxito que los hermanos Wright tuvieron en el año 1899 con la fabricación de bicicletas, se dedicaron, a partir de entonces, a su otra gran pasión: la aviación¹.

El año 1897 se convirtió en el momento álgido de la bicicleta en todo el mundo, por lo que los empresarios tanto europeos como norteamericanos se lanzaron a fabricar modelos en serie, tanto para damas como para caballeros. Su producción y venta llegó a ser superior a los dos millones de unidades, lo que equivalía a que uno de cada treinta habitantes de Estados Unidos o de Inglaterra poseía una bicicleta, el principal motivo de

¹ Conocedores de las investigaciones relativas al vuelo planeado y a la aerodinámica, los hermanos Wright fueron los pioneros en idear el control de viraje mediante alabeo (movimiento que realiza el avión alrededor del eje imaginario longitudinal y que se extiende desde el morro hasta la cola del avión).

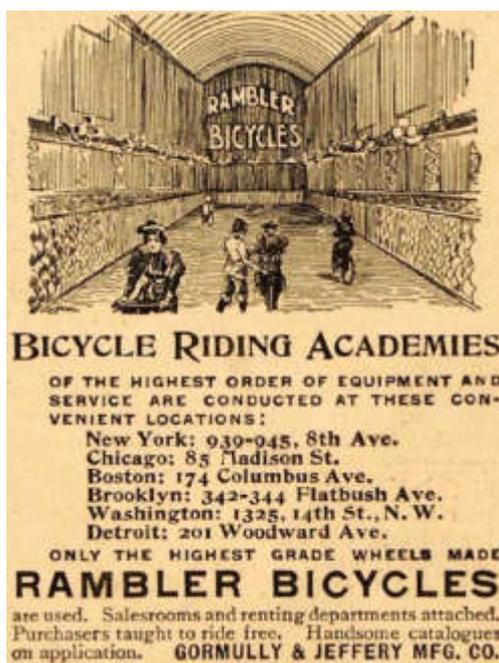
1.- Las Primeras Bicicletas para Mujeres

estas ventas se debieron a que el precio de las bicicletas era asequible económicamente a todas las clases sociales.

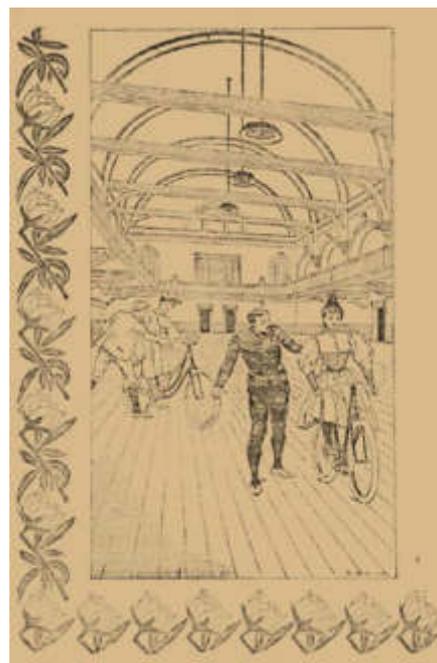


Imagen 7: Fotografía de una pareja tras la Feria Mundial de 1893 de Chicago.

A pesar de todas las trabas que las mujeres tenían por parte de la sociedad machista, algunos empresarios se dedicaron a promover el ciclismo femenino abriendo academias en las que se les enseñaba a montar en bicicleta.



BICYCLE RIDING ACADEMIES
OF THE HIGHEST ORDER OF EQUIPMENT AND SERVICE ARE CONDUCTED AT THESE CONVENIENT LOCATIONS:
New York: 939-945, 8th Ave.
Chicago: 85 Madison St.
Boston: 174 Columbus Ave.
Brooklyn: 342-344 Flatbush Ave.
Washington: 1325, 14th St., N. W.
Detroit: 201 Woodward Ave.
ONLY THE HIGHEST GRADE WHEELS MADE
RAMBLER BICYCLES
are used. Salesrooms and renting departments attached.
Purchasers taught to ride free. Handsome catalogues on application. **GORMULLY & JEFFERY MFG. CO.**



Imágenes 8 y 9: Carteles publicitarios de Academias para enseñar a montar en bicicleta.

2.- La Bicicleta y la Emancipación de la Mujer

En la década de 1890 el mundo occidental vivió el primer gran auge del ciclismo urbano, la bicicleta se transformó en la protagonista de la vida social. Por doquier, las bicicletas inundaron las calles con su presencia, en todos los pueblos y ciudades aparecieron personas montadas en bicicleta. Incluso la prensa gráfica se hizo eco de este nuevo fenómeno; periódicos y revistas competían en sus portadas y en los artículos de sus páginas interiores con este nuevo fenómeno.

La bicicleta fue uno de los factores que directamente influyó en los cambios culturales y sociales que acontecieron en la última década del siglo XIX en diferentes países, especialmente en Francia, Inglaterra y Estados Unidos. Este simple medio de locomoción se convirtió rápidamente en un símbolo de libertad, que transformó los valores de la época, cambiando la vida y la emancipación de la mujer. La bicicleta se transformó en un icono del movimiento de liberación femenina en una época donde la vida de estas señoras estaba dedicada únicamente al cuidado de la familia. La bicicleta transformó la vida de la mujer y se convirtió en el icono del movimiento de liberación femenina y de los derechos de igualdad entre el hombre y la mujer.



Imagen 10: Mujeres sufragistas en Londres.

Algunos hombres argumentaban que la bicicleta podría deteriorar la unidad familiar al permitir a la mujer viajara más allá de los límites de su hogar, sin la vigilancia del marido. Sin embargo, muchas mujeres estaban en pro del voto femenino, así como de la utilización de la bicicleta, vehículo que utilizaron para expresar sus deseos de libertad y modernidad, empezando por cambiar sus largas faldas por prendas más cómodas.

2.1.-LAS PRIMERAS LÍDERES FEMINISTAS

La sociedad machista y los supuestos estudios médicos no impidieron que damas como: María Pognon, Susan Brownell, Frances Willard y otras líderes feministas de los movimientos por los derechos civiles de las mujeres de Europa y Estados Unidos, se presentaran montadas en bicicleta en sus actos públicos y manifestaciones, e incluso la usaron como un desafío hacia los roles femeninos que la tradición había establecido.

2.1.1.-MARIA POGNON Y MARGARITA DURAND

María Pognon (1844-1925), escritora y conferenciante francesa, fue vicepresidente del Consejo Internacional de la Mujer en Francia; presidenta de la Liga de Derechos de las Mujeres en 1893 y miembro de la Sociedad de la Paz de Francia. La contribución periodística de Madame Pognon se divulgó en periódicos y revistas, en las que colaboraba frecuentemente, uno de esos diarios era *La Fronde*.

Al frente del periódico *La Fronde* se encontraba su directora Margarita Durand, (1864-1936) actriz, sufragista y periodista; así mismo, este rotativo también estaba administrado, editado, escrito y elaborado íntegramente por mujeres. Era un diario que principalmente abarcaba dos de los grandes temas de actualidad: el político y el literario. Básicamente trataba temas sobre los derechos de la mujer en los ámbitos de la educación y del trabajo; uno de sus objetivos era la admisión de la mujer en el Colegio de Abogados y en la Escuela de Bellas Artes de Francia, aunque también colaboraba

con mujeres representantes del movimiento obrero y de la libre maternidad, reconocimiento hasta entonces prohibido por el Código Civil francés.



Imágenes 11 y 12: Maria Pognon (1900) izquierda y Margarite Durand (1910) derecha.

Frecuentemente, Madame Pognon conferenció a favor de la clase obrera en la Université Populaire y presidió algunos congresos sobre los derechos de la mujer en París. Uno de los eslóganes preferidos por María Pognon en sus alocuciones ante la Liga de los Derechos Femeninos y que defendía elocuentemente era: *La bicicleta es un instrumento igualitario y nivelador que ayuda a liberar a la mujer.*

2.1.2.-SUSAN BROWNELL ANTHONY

Susan Brownell Anthony (1820-1906) fue una de las principales líderes del movimiento sufragista norteamericano, que durante la segunda mitad del siglo XIX reivindicó el derecho de voto para las mujeres y presidió la Asociación Nacional en pro del Sufragio Femenino entre los años 1892-1900 en Estados Unidos.

2.- La Bicicleta y la Emancipación de la Mujer

En cierta ocasión, Susan Brownell Anthony, la líder feminista de los derechos civiles, dijo en 1896: *La bicicleta ha hecho más por emancipar a las mujeres que cualquier otra cosa en el mundo. Le da una imagen libre con un sentimiento de autonomía y de feminidad sin límites. La Nueva Mujer elige trabajar fuera de casa, esquivar el rol tradicional de esposa y madre e involucrarse activamente en el movimiento por sus derechos y otros temas sociales. Estas mujeres se ven iguales ante los hombres y la bicicleta les ayuda a lograrlo. Les transmite autonomía para ir más allá de los barrios donde viven y les brinda una nueva sensación de libertad, que hasta ahora estaba atrapada entre los patrones culturales de la época, reflejados sobre todo en su vestimenta.*



Imagen 13: Susan Brownell Anthony.

2.1.3.-FRANCES WILLARD

La estadounidense Frances Elizabeth Caroline Willard (1839-1898), reformadora y sufragista femenina fue una de las mujeres más famosas de su tiempo. Maestra de profesión, llegó a ser la primera mujer decano de la Universidad para la Mujer de Northwestern. Su influencia fue fundamental en las Enmiendas XVIII y XIX

2.- La Bicicleta y la Emancipación de la Mujer

de la Constitución de los Estados Unidos de América, relativas a la prohibición de las bebidas alcohólicas y al sufragio de las mujeres, respectivamente. Sus ideas progresistas vieron la luz sobre algunos temas referidos a: La ayuda federal para la educación; la creación de los almuerzos escolares gratuitos; la formación de los sindicatos de trabajadores; el establecimiento de la jornada laboral de ocho horas; atención sanitaria para los ciudadanos por parte de los servicios sanitarios municipales; así como a la aprobación de leyes contra la violación y la protección contra el abuso infantil.

Frances Willard que aprendió a montar en bicicleta a la edad de 53 años, escogió a este vehículo como tema político de manifestación de libertad para la mujer en su libro publicado en 1895 y titulado: *A wheel within a wheel: How I learned to ride the bicycle* (Una rueda dentro de una rueda: Cómo aprendí a andar en la bicicleta). En el texto de dicho libro instó a las mujeres a superar las barreras y a que se involucraran con prácticas que desafiaran el modelo del rol de la mujer de finales del siglo XIX.



Imagen 14: Frances Willard.

3.- La Indumentaria Femenina para montar en Bicicleta

3.1.- OBJECIONES MORALES Y ESTÉTICAS A LA ADOPCIÓN DEL TRAJE CICLISTA FEMENINO.

En el siglo XIX la educación, el trabajo y la política eran funciones exclusivas de los hombres; la época victoriana no era particularmente condescendiente con las mujeres ni con su indumentaria femenina. Otro de los inconvenientes en el acceso de la mujer a la bicicleta fue el reparo de tipo moral y estético de gran parte de la sociedad, que recayó sobre las opiniones del traje que tenían que utilizar para practicar ciclismo. Tanto en Europa como en Norteamérica, las razones higiénicas y de confort impulsaron a las mujeres ciclistas a abandonar su traje tradicional compuesto de largas faldas, corsé y miriñaque, prendas que se habían convertido en un tanto peligrosas e incómodas para montar en bicicleta. El nuevo atuendo que adoptaron fue más racional, dejaron al descubierto sus tobillos y piernas, lo que provocó el consiguiente escándalo entre los moralistas. Las mujeres ciclistas pusieron un cuidado muy especial en este asunto de la vestimenta, con el fin de que no se las confundiera con otro tipo de damas que solamente usaban el ciclismo como un modo de exhibirse ante la sociedad machista.

En un periódico deportivo de la ciudad de Barcelona se publicó un artículo sobre el tema del traje femenino para montar en bicicleta, este decía: *La moral no ha de inmiscuirse para nada con las mujeres ciclistas, que al fin se ven obligadas a adoptar el traje masculino, no para lucir sus piernas, como cree mucha gente bobalicona y estúpida, sino para hacer un deporte saludable.* Esta publicación consideró que, en modo alguno, el traje de las mujeres ciclistas era frívolo sino aconsejable para aquellas féminas que practicaran ciclismo.

Del mismo modo, en España el prestigioso Doctor en Medicina: José Codina Castellví (1867-1934) aconsejó la utilización de este traje especial por razones higiénicas; pero dado que era poco recatado e indecoroso, la sociedad les impediría usarlos en público, por lo que recomendaba a las señoras que solamente se adoptara en lugares privados.

Nuevamente los detractores del acceso de la mujer a la bicicleta, recurrían al tópico de que la mujer montada sobre una bicicleta no encajaba dentro de los manipulables patrones estéticos, y no digamos si lo hacía con pantalones.

En un principio, la moda femenina discrepó entre el uso de la falda o del pantalón. La falda debía ser un poco más corta que la usual, y tenía en su contra el que pudiera ser responsable de alguna caída, y tenía a su favor que estéticamente resultaba más elegante y distinguida que los pantalones, a los que se criticaba por quitar distinción a la figura pero sobre todo por ser un ataque al decoro y a la moral pública.

3.2.-AMELIA BLOOMER

En Estados Unidos los movimientos feministas, que habían aparecido a principios del siglo XIX, propusieron a las mujeres trajes reformistas, como reacción a los excesos de la moda del neo-rococó del Segundo Imperio Francés (1850-1879), o a la moda de la Era Victoriana. Dentro de estas feministas norteamericanas destacó la neoyorquina Amelia Jenks Bloomer (1818-1894) que además de expresar sus ideas sobre los derechos de la mujer, también enfatizó en la necesidad de encontrar una vestimenta femenina algo menos recargada y opresora, más adecuada para la realización de una mujer activa.



Imagen 15: Amelia Bloomer.

En 1851, la activista conocida como Libby Miller (Elizabeth Smith Miller) adoptó un “vestido racional” inspirado en los tradicionales trajes turcos y que estaba formado por unos amplios calzones y sobre ellos un sencillo vestido corto o falda y una chaqueta. Este nuevo modelo fue presentado en público por la actriz Fanny Kemble. Esta propuesta llegó al conocimiento de Amelia Bloomer, a la cual le pareció muy buena idea, incluso llegó a promoverlo con entusiasmo desde su revista.

Amelia Bloomer, animada por dos amigas, comenzó a publicar su propio periódico *The Lily* (1849-1855) cuyos artículos estaban dedicados íntegramente a la mujer y a sus intereses reformistas. Estas dos mujeres eran: Elizabeth Cady Stanton, activista estadounidense, abolicionista, y líder destacada del movimiento de la mujer; y Susan B. Anthony, líder del movimiento sufragista norteamericano. En el número de mayo de 1851 Amelia Bloomer describió con detalle la prenda recomendando su uso a: “todas las mujeres con sentido común”. El artículo decía: *A vosotras, amas de casa, os decimos: Desabrochad vuestros vestidos y dejad que todas las prendas queden holgadas sobre vuestros cuerpos. Seguidamente, respirad a pleno pulmón, henchidos de aire tanto como podáis y en ese mismo instante abrochad la ropa. Cortad después esas faldas ondeantes hasta la altura de las rodillas y poneos unos pantalones holgados abrochados junto a los tobillos.*

Los artículos relacionados con la propuesta de este traje reformista se multiplicaron. Muchas mujeres adoptaron conjuntos derivados de este estilo, que pronto se conoció con el nombre de su propio apellido: The Bloomer Costume o *Bloomers*. En España fueron conocidos como *pantalones bombachos*. De ese modo, poco tiempo después en Londres se celebró una convención feminista a la que tanto Amelia Bloomer como sus seguidoras asistieron ataviadas con dicho atuendo. Este vestuario femenino provocó la indignación de la sociedad; la prensa no tardó en cebarse con ellas mediante la publicación de críticas y caricaturas que no dejaron de aparecer durante largo tiempo. Incluso se creó una nueva expresión: *making a bloomer* que puede traducirse como “meter la pata”, refiriéndose a las mujeres que utilizaban este vestuario.

3.- La Indumentaria Femenina para Montar en Bicicleta

Los bloomers, en un principio, eran unas enaguas largas, flojas y ligeramente hinchadas que se estrechaban en el tobillo, sobre las que iba una falda más corta que la antigua victoriana. El diseño, más que estético, resultó práctico y cómodo y muchas mujeres se atrevieron a usarlos incluso en los salones de baile, a pesar de ser ridiculizadas y de que se burlaran de ellas. El bloomer comenzaba a ser un símbolo de igualdad de derechos de la mujer ante el hombre.



Imagen 16: Ilustración de damas luciendo bloomers durante un baile.

Durante algún tiempo las feministas dejaron de usarlos, ya que pensaban que los bloomers estaban desviando la atención de sus reivindicaciones y tenían miedo de que sus ideas no se tomaran en serio.



Imagen 17: Ilustración de mujeres usando bloomers.

3.- La Indumentaria Femenina para Montar en Bicicleta

No obstante, en 1890 el bloomerismo, con la llegada de la fiebre de la bicicleta, volvió y se convirtió en todo un fenómeno de modernidad, ya que era mucho más cómodo montar en bicicleta con ellos que con la falda larga. El nuevo modelo tuvo alguna variación en cuanto al tejido con el que se confeccionaba, el tejido de las enaguas se cambió por el *tweed*, un tejido de lana que se convirtió en un clásico para andar en bicicleta; también desapareció la falda superpuesta de los primeros modelos.

A pesar de todo ello, la audacia de proponer este tipo de pantalones sirvió para que su uso pronto apareciera como parte del atuendo para la realización de deportes como el ciclismo o darse baños de mar. De ese modo, la palabra bloomer permaneció en la historia para designar al calzón que acompañaba a los primeros vestidos para tomar el baño en las playas.



Imagen 18: Ilustración de mujeres ataviadas con bloomers y preparadas para tomar el baño en la playa.

4.- La Mujer y el Deporte en Bicicleta

Mientras la popularidad de la bicicleta crecía vertiginosamente, la *Nueva Mujer*, como la denominó la sufragista Susan B. Anthony, iniciaba su andadura fuera del ámbito del hogar hacia el mundo laboral. La bicicleta fue el medio de transporte que la ayudó a valerse por sí misma en los desplazamientos hasta su lugar de trabajo. El camino hacia la libertad e igualdad de derechos hacia los hombres, lo pusieron estas *Nuevas Mujeres* subidas en una bicicleta.



Imagen 19: Ilustración de mujeres vestidas con bloomers.

En un artículo del periódico local *Bearings* de Estados Unidos, en octubre de 1894 se publicó: *La bicicleta satisface las necesidades de las mujeres en cualquier estación de la vida. No conoce la diferencia de clases, está al alcance de todos; ricos y pobres, por igual, tendrán la oportunidad de disfrutar de este ejercicio popular y saludable.*

La alta sociedad y la clase media europea del siglo XIX con el *boom* de la bicicleta abrieron un camino hacia el ocio sumamente atrayente, tanto en la práctica recreativa como en la deportista y competitiva. Tanto en Francia como en Inglaterra proliferaron las asociaciones de mujeres ciclistas e incluso comenzaron a publicarse periódicos de y para mujeres ciclistas. En cambio en España la participación de las mujeres en este tipo de competiciones en un principio fue minoritaria.

En España, en un primer momento, la aparición de distinguidas señoritas aprendiendo a caminar en bicicleta en pistas de aprendizaje, paseando por calles y parques de las principales ciudades o participando en algún concurso de carreras, se trató como una mera anécdota. Frente a estas señoritas pertenecientes a la alta sociedad, se encontraban otras pertenecientes al mundo del espectáculo, como el teatro, la zarzuela, o el circo, a las que les gustaba aparecer en las portadas y páginas interiores de los periódicos ciclistas madrileños como *El Veloz Sport* y *El Deporte Velocipédico* fotografiadas junto a una bicicleta o practicando otros hábitos deportivos como el tenis, el golf, la hípica o el esquí.

4.1.-LOS PRIMEROS CLUBS CICLISTAS

Tal era el pensamiento de la época con respecto a la participación de la mujer en el deporte, que incluso Pierre de Coubertin¹ (1863-1937) afirmaba: *Las mujeres sólo tienen una función: coronar al vencedor con las guirnaldas del triunfo*. A pesar de todas las trabas que le pusieron a la mujer ciclista, las primeras carreras en bicicleta para mujeres se celebraron en Francia, Reino Unido, España y en Estados Unidos de América a partir de 1893.



Imagen 20: Pierre de Coubertin creador de los primeros Juegos Olímpicos Modernos.

¹ Coubertin creó en 1894 el Comité Olímpico Internacional (COI) en la Universidad de La Sorbona de París. Los catorce países que lo integraron decidieron crear los primeros Juegos Olímpicos Modernos que se celebraron en el verano de 1896 en Atenas.

La prensa gráfica mundial de finales del siglo XIX apenas recogió noticias sobre la participación de pruebas ciclistas para mujeres. La presencia del *sexo débil* en cualquier evento deportivo de competición estaba limitado exclusivamente a las tribunas, presenciando la evolución del *sexo fuerte* en las lides deportivas.

El recuerdo en imágenes de estas primeras carreras es muy escaso ya que las cámaras no podían captar el movimiento, ni siquiera a la luz del día. Por ello, algunos de los mejores dibujantes realizaron increíbles grabados, elaborados a mano, de las carreras para señoritas, como por ejemplo, la que tuvo lugar en *The Royal Aquarium* de Londres en 1896. Uno de estas carreras la reflejó el pintor inglés Samuel Begg (1854-1936), que en 1895 y hasta 1919 trabajó para *The Illustrated London News* como ilustrador.



Imagen 21: Grabado realizado por Samuel Begg de la carrera de señoritas en 1896 en “The Royal Aquarium” de Londres.

A partir de la década de 1890 las cámaras fotográficas fueron mejorando, al igual que fue creciendo el interés del público por el deporte de competición. Así nació una nueva generación de reporteros y fotógrafos de deportes que documentaron el apetito de noticias sobre el deporte. Aunque en principio las fotografías se tomaban en un estudio, a partir de 1900 la técnica hizo posible que los deportes se plasmaran en acción y en el exterior de los laboratorios de fotografía.

4.1.1.-FRANCIA

La primera carrera ciclista para mujeres, de la que se tiene constancia en Francia, se celebró el 1 de noviembre de 1868 en la localidad de Burdeos, así lo reflejó Serena Beeley, en su libro titulado: *A History of Bicycles, a from Hobbyhorse to Mountainbike*, publicado por Studio Editions en septiembre de 1992, esta información fue recogida del periódico *Le Monde Illustré* del 1 de noviembre 1868. Por otra parte, el semanario titulado *The Harper American* cubrió también la carrera, ilustrándola y comentando: *A la meta han llegado las señoritas con sus piernas descubiertas.*

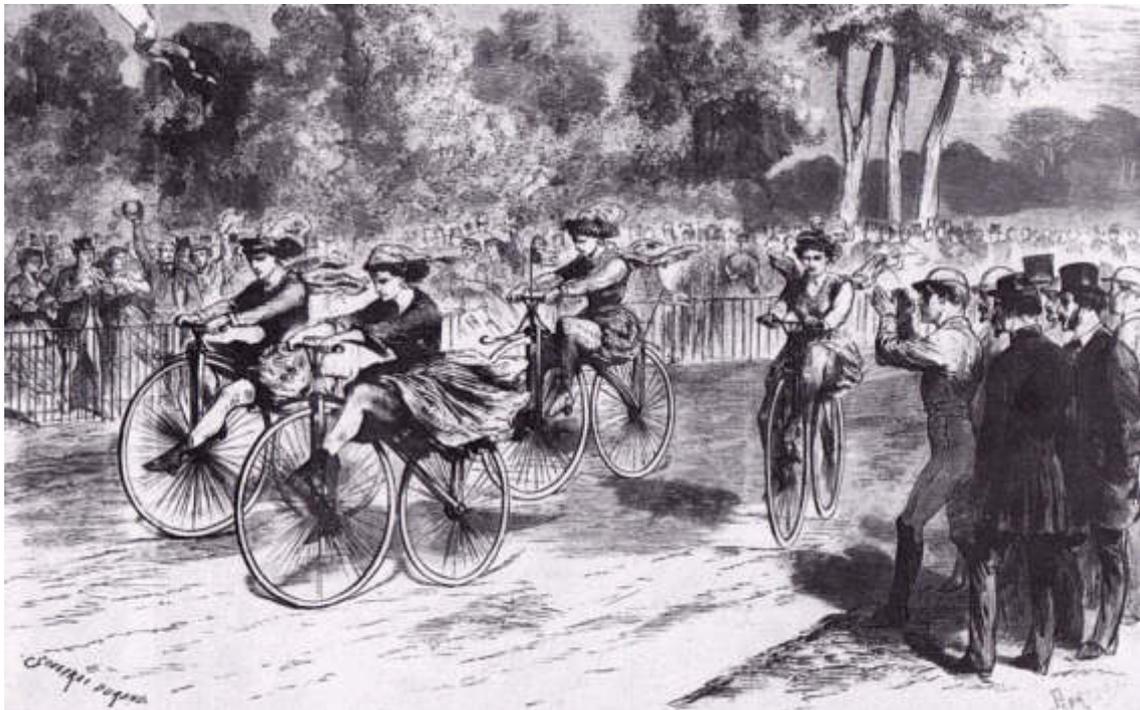


Imagen 22: La primera carrera de mujeres en bicicleta celebrada en Francia.

4.1.2.-INGLATERRA

En *The Daily Sheffield and Rotherham Independent* del sábado 21 de diciembre de 1889 se publicó que en *The Artillery Drill Hall, in the Edmund Road* de Sheffield, iba a tener lugar la competición de *The Twenty hours ladies's bicycle race* (Las veinte horas de carreras en bicicleta para damas). La competición estaba formada por cinco concursantes: *Miss Lottie Stanley*, de Pittsburg (EE.UU), de 18 años de edad; *Miss*

Louisa Amiaindo, de Montreal (Canadá), de 27 años; *Miss May Allen*, de Filadelfia (EE.UU.) de 17 años; *Miss Lillie Willians*, de Omaha (EE.UU). de 21 años y *Miss Jessie Wood*, de Londres, de 17 años. Estas carreras se disputaron durante cinco días consecutivos a una media de cuatro horas diarias.

Cinco días más tarde, el día 26 de diciembre el mismo periódico informó en sus páginas interiores que la asistencia de público había sido escasa, pero a medida que se disputaba la competición, el interés fue creciendo, así como el número de espectadores, que a medida que pasaban los días, se incrementó en gran medida.

Otro de los velódromos ingleses en los que se disputaron estas carreras ciclistas femeninas fue *The Royal Aquarium* de Westminster en Londres. En esta ocasión las pruebas se celebraron durante doce días en un único circuito interior. La ganadora de noviembre de 1895 fue *Miss Monica Harwood*.

En el Anexo 1 se encuentran algunas fotografías de señoritas ciclistas y de algunos recortes de prensa deportiva en los que se anuncian las competiciones de carreras ciclistas para mujeres que se celebraron en: *The Artilley.Drill Hall* en la ciudad de Sheffield; en *The Royal Aquarium* y en el *Olympia*” de Londres.



Imagen 23: Una de las primeras imágenes fotográficas de Carreras de Bicicletas con mujeres celebrada en “The Westminster Aquarium” de Gran Bretaña en enero de 1897.

4.1.3.-ESPAÑA

En España en 1897 un caballero llamado *Silvestre Abellán* decidió preparar a unas señoritas para organizar con ellas unas carreras. Las pruebas tenían un premio en metálico de 200 pesetas y ocho fueron las jóvenes ciclistas que se presentaron para el evento en una pista acondicionada en los Jardines del Retiro. El éxito de público fue notable, sin duda atraído por el morbo de ver a unas mujeres corriendo en bicicleta y la posibilidad de poder apostar, se dijo que algunas apuestas llegaron incluso hasta las 1.000 pesetas.



Imagen 24 y 25: La actriz Rosario del Pino (1871-1933) y una caricatura suya realizada por Ramón Cilla en el nº 49 de la revista *El Deporte Velocipédico* de enero de 1896.

La competición debió de funcionar bien pues el Señor Abellán organizó una *tournee* por toda España. Sin embargo la prohibición de las apuestas por parte de los Gobiernos Civiles estranguló todo el interés que el espectáculo tenía. La conclusión de la participación de estas carreras de señoritas en bicicleta se debió más a la pura necesidad económica, como un medio de ganar dinero, que a la de una simple afición a la bicicleta como medio deportivo.

4.1.4.-ESTADOS UNIDOS

The Weelmen (Los Clubs de Ciclistas) proliferaron durante la última década del siglo XIX por todas las ciudades norteamericanas; estas asociaciones disponían de salas de reuniones; publicaban sus propios boletines informativos; organizaban excursiones con salidas semanales para disfrutar de sus vehículos; e incluso algunos, comenzaban a utilizar uniformes deportivos.

Ante esta nueva afición, las competiciones ciclistas demandaban la construcción de velódromos y grandes espacios para celebrar carreras en pista. Uno de los primeros en inaugurarse al aire libre en Estados Unidos fue el *The Madison Square Garden*, que pronto se convirtió en el hogar de grandes espectáculos deportivos sin precedentes, incluyendo carreras de ciclismo y exposiciones.

The Madison Square Garden I estaba ubicado en Manhattan entre *East 26 th Street* y *Madison Avenue* (New York) y tenía capacidad para 10.000 espectadores. El espectáculo principal que se realizaba en este edificio era el de las carreras de caballos, aunque también fue utilizado de velódromo de bicicletas y pista de hielo; incluso fue el marco de espectáculos circuenses, combates de boxeo y partidos de tenis.



Imagen 26: The Madison Square Garden I (1879-1890)

Coincidiendo con el día de su inauguración, el 30 de mayo del año 1879, se celebró el primer certamen de: *La Gran Exposición de Bicicletas*. Tal fue el éxito de esta gran exposición de bicicletas que el periódico *The New York Sunday World* publicó: *The Madison Square Garden se ha quedado demasiado pequeño para dar cabida a la gran multitud de visitantes que no han querido perderse el acontecimiento de La Gran Exposición de Bicicletas, a pesar de los balcones y de los tres niveles de terrazas que se han construido para ampliar el espacio expositivo. El efecto brillante del encendido de las luces del Madison Square Garden ha contribuido a crear una atmósfera circense. En la plataforma, preparada para la inauguración, han ido aparecido: Un hombre chino, que portaba una rueda de bicicleta con marco amarillo; un indio ataviado con su pintura de guerra; un negro gigantesco; jóvenes ciclistas en traje de carreras; un ciento de enanos; un cuarteto vocal; y figuras alegóricas, que sugerían los nombres de las ruedas estándar para ciclos.*

Como este pabellón no estaba cubierto, los espectadores pasaban muchísimo calor en verano y frío en invierno, por lo que en 1890 se demolió para construir otro cubierto y con mayor capacidad: *The Madison Square Garden II*, diseñado por el arquitecto Stanford White, permaneciendo en esa misma ubicación hasta 1925.



Imagen 27: The Madison Square Garden II (1890-1925).

El lunes 11 de febrero de 1895 dio comienzo en el *Madison Square Garden II* la primera carrera de seis días en bicicleta para damas. La competición que duró hasta el sábado 16 de febrero tuvo como ganadora a Miss Elsie Van Blumen; seguida por Miss Jessie Oaks; Miss Lottie Stanley; Miss Hilda Suallor; Miss Kitty Brown y Miss Louise Armaindo.

4.2.-LA VUELTA AL MUNDO EN BICICLETA

Después de los grandes descubridores y conquistadores del siglo XVI, el primer personaje en dar la vuelta al mundo en un tiempo determinado fue el británico *Phileas Fogg*, acompañado de su ayudante *Jean Passepartout*, gracias a la imaginación del novelista francés Julio Verne. El escritor publicó su novela: *La vuelta al mundo en ochenta días* por entregas en el periódico francés *Le Temps* desde el 6 de noviembre hasta el 22 de diciembre de 1872, año en el que también situó la acción de su relato. Para tamaña empresa los personajes de la novela, Mister Fogg y Passepartout, además de viajar en los barcos de vapor y en los ferrocarriles, también necesitaron utilizar un globo, carruajes, buques mercantes, trineos e incluso elefantes, para poder completar el viaje en el tiempo marcado por una apuesta que había hecho con sus compañeros del *Reform Club* de Londres.

Unos doce años más tarde, en 1884 el aventurero Thomas Stevens decidió recrear la proeza que había imaginado Julio Verne, realizando el primer viaje en solitario alrededor del mundo. Para ello utilizó su propio medio de locomoción, una bicicleta *Columbia Expert*. El viaje lo inició en la ciudad de San Francisco el 22 de abril de 1884, y lo finalizó en la misma ciudad el 24 de diciembre de 1886, después de pedalear casi tres años.

A pesar de la popularidad en aquel momento del ciclismo, el patrocinio deportivo para las mujeres ciclistas era inexistente, pero en el 1894 Annie Cohen Kopchovsky estaba a punto de cambiarlo para siempre. Esta joven mujer se puso un pantalón bloomer, se subió a una bicicleta y entró en la modernidad sin mirar atrás.

4.2.1.-ANNIE COHEN KOPCHOVSKY LONDONDERRY

La primera mujer en dar la vuelta al mundo en bicicleta y en solitario fue Annie Cohen Kopchovsky (1870-1947), una joven norteamericana de ascendencia judío-

lituana, casada con un vendedor ambulante y madre de tres hijos. El motivo de esta aventura no fue otro que el de una simple apuesta por dinero. Para esta joven madre este reto se convirtió en el sueño americano.



Imagen 28: Annie Cohen Kopchovsky.

La historia comenzó en 1894 cuando dos ricos comerciantes y socios de un club elitista de Boston propusieron a Annie Cohen recorrer el mundo en bicicleta en un tiempo de quince meses a cambio de 10.000 dólares. Si tenemos en cuenta, que la última década del siglo XIX, eran tiempos difíciles y que el salario anual no llegaba a los mil dólares; la oferta de poder ganar diez veces más en ese espacio de tiempo para poder alimentar a sus hijos durante una larga temporada, fue el motivo que llevó a Mrs Cohen a aceptar el desafío propuesto por los caballeros bostonianos.

¿Por qué eligieron estos caballeros bostonianos a la joven Annie Cohen? Aparentemente, Annie era una clara opción para que ella nunca llegara a ganar la apuesta. Su falta de experiencia en el ciclismo, su constitución física, así como el hecho de ser una mujer casada, madre de familia y de religión judía, la hacía ser un rival débil. En esa época, en la comunidad judía de Boston, pensar que una mujer abandonara sus responsabilidades familiares de madre y esposa era inimaginable. De hecho, la propia Annie lamentó el día de su partida delante de un reportero gráfico, que su hermano Bennett no se encontrara allí para despedirse de ella.

Para Mrs Cohen la apuesta no solo suponía una prueba de resistencia física y mental, sino también la de demostrar que una mujer en solitario tenía capacidad para valerse por sí misma alrededor del mundo. Apuesta que no dudó en aceptar.

El envite requería que el viaje lo comenzara sin haber recibido, por parte de los caballeros bostonianos, ningún adelanto de dinero. A pesar de la popularidad que el ciclismo estaba alcanzando en ese momento, el patrocinio deportivo para las mujeres era inexistente. Por ello, Mrs Cohen se buscó patrocinadores, la primera oferta le llegó de la mano de *The Londonderry Lithia Springs Water Company* de New Hampshire, compañía dedicada al embotellado y venta de agua medicinal que contenía *litio*, elemento que proporcionaba cura a los enfermos con problemas de ácido úrico, insomnio, nerviosismo, enfermedades del corazón, acidez estomacal, etc. Esta empresa le ofreció 100 dólares a cambio de que siempre llevara colgada en la parte trasera de su bicicleta una placa con el nombre de la compañía, y de que ella misma cambiara su apellido de casada, Cohen, por el de *Miss Londonderry*.

Miss Londonderry se presentó el 25 de junio de 1894 ante una multitud de público que se agolpaba para ver su salida de Boston montada en una bicicleta. La bicicleta pesaba 42 libras y Annie iba ataviada para montar sobre ella con una blusa clásica y una falda larga. Como único equipaje llevaba una sola muda de ropa interior, un revólver de cachas de nácar y un sueño de libertad. El día de su partida en Boston, Annie estuvo escoltada por un grupo de más de quinientas sufragistas que la apoyaban moralmente en el reto que se había fijado.

El 3 de julio llegó a la ciudad de New York, donde fue entrevistada por *The New York Herald*, declarando que solamente iba a permanecer tres días en esa hermosa ciudad, debido a su apretado calendario. No obstante, Annie Londonderry se quedó durante tres semanas, tal vez atraída por lo que New York tenía que ofrecerle. Durante esa etapa, el escritor estadounidense Henry James escribió sobre ella, denominándola *La Nueva Mujer*, término que pronto adoptó el movimiento feminista para apodarse de ese modo a ellas mismas en sus reuniones y mítines sufragistas.

El 28 de julio una multitud de cientos de personas y periodistas, bajo el sofocante calor del verano más caluroso de los trece últimos años que habían pasado en New York, esperaban la salida de la metrópoli de Annie “Londonderry” Cohen Kopchowsky.



Imagen 29: Annie Londonderry con su bicicleta antes de comenzar el viaje.

Tras llegar a Chicago se dio cuenta que durante el invierno no le iba a dar tiempo de cruzar las montañas Rocosas. El periódico *The New York Times* publicó el 11 de octubre de 1894: *Miss Londonderry ha decidido no completar el recorrido*. La moral de Annie se vio afectada, ya que en su propio país ya había encontrado obstáculos, pero decidió volver por el mismo camino hacia el Este y hacer el recorrido por el lado contrario. Antes de salir de Chicago, adquirió dos nuevos elementos clave: Unos bloomers, que le facilitaban su movimiento en la bicicleta, y un revolver con adornos de oro y que era algo más ligero que el modelo Columbia, que en principio había elegido.

El cambio de planes le hizo perder un tiempo precioso, sólo le quedaban once meses para completar el recorrido, y debía terminar en Chicago, donde técnicamente había reiniciado su viaje. Annie Londonderry, convertida en una “Nueva Mujer” pedaleó hasta la ciudad de New York, y el 24 de noviembre de 1894 se embarcó en el buque francés *La Touraine*, con destino a Le Havre, en la costa noroeste de Francia, donde llegó el día 3 de diciembre.



Imagen 30: Annie Londonderry ataviada con bloomers y montada en bicicleta.

En París fue recibida por una gran multitud de personas que la esperaban con pancartas por las calles. Gracias a esta publicidad gratuita, Miss Londonderry consiguió vender todo tipo de espacios publicitarios, que colgó en su bicicleta y en su ropa, de este modo consiguió algo de dinero. Así mismo aprovechó sus apariciones personales en tiendas y carreras de bicicletas para financiar el resto del viaje que le quedaba por hacer.

De la ciudad de París pedaleó hasta Marsella, donde el 20 de enero de 1895 embarcó en el paquebote francés *Sydney* que la llevó hasta Egipto; a través del Canal de Suez pasó a Jerusalén, Sri Lanka y Singapur. A mediados de febrero, Annie estaba en Saigón y poco tiempo después llegó a Port Arthur y Wei Hai Wei donde se encontró con la guerra chino-japonesa en pleno apogeo. La leyenda cuenta que sufrió alguna herida leve, pero gracias a los misioneros y los periodistas extranjeros destacados en el conflicto, siguió hasta Siberia. El 9 de marzo de 1895 en Yokohama se embarcó rumbo a San Francisco, donde llegó el 23 de marzo.

Otra de las condiciones que los caballeros bostonianos habían impuesto a Annie Cohen, además de completar su recorrido en el tiempo marcado, era la de que tenía que personarse ante los cónsules norteamericanos para confirmar que había pasado por todas aquellas ciudades extranjeras montada en su bicicleta.

Para ganar su apuesta, utilizó todo tipo de medios de transporte que pudo. Por ello, para regresar a Estados Unidos se embarcó en un buque belga que la llevó hasta San Francisco (California). Siguiendo el trazado de las vías del ferrocarril del Pacífico llegó a Arizona y Nuevo México. En la ciudad de El Paso (Texas) dio una serie de conferencias relativas a su viaje. Tal fue la reputación que alcanzó, que uno de los asistentes a una de esas charlas fue el famoso forajido John Wesley Hardin, quien poco tiempo después fue abatido mientras disputaba una partida de dados. Tras tomar un tren en Cheyenne, llegó por fin a la meta de su viaje el día 12 de septiembre de 1895.



Imagen 31: Ilustración de Annie Londonderry en “The New York Sunday” del 20 de octubre de 1895.

Después de recoger el premio de los 10.000 dólares Mrs Cohen se trasladó con su familia a New York, donde tuvo una breve carrera periodística. Dada la admiración que Annie Cohen sentía por la periodista de investigación Nellie Bly, llegó a publicar algún artículo en el *New York World* bajo el seudónimo: *Nellie Bly Junior*, por lo que la propia escritora tomó medidas legales contra Mrs Cohen ante tal usurpación.

4.- La Mujer y el Deporte en Bicicleta

Annie Cohen Londonderry hizo en cierta ocasión una crónica de su viaje en la que comenzó diciendo: *Soy una periodista y una Nueva Mujer; ese término significa que soy capaz de hacer cualquier cosa que un hombre pueda hacer*. A pesar de estas declaraciones, ella nunca llegó a escribir su autobiografía, ni el relato de sus aventuras, ni tampoco ningún libro de su asombroso viaje.

Años más tarde su proeza desapareció de la opinión pública e incluso su nombre cayó en el olvido. En el año 1947 murió, pero su historia quedó en los archivos periodísticos por ser la primera mujer en dar la vuelta al globo terráqueo en solitario montada en bicicleta. La gesta de Annie Cohen Londonderry Kopchowsky apareció nuevamente en los titulares de los periódicos gracias a Peter Zheutlin, su sobrino-nieto, escritor y ciclista aficionado, quien en 2005 escribió el libro titulado *Around The World on two Wheels: Annie Londonderry's Extraoridinay Ride* (La vuelta al mundo en dos ruedas: El extraordinario viaje de Annie Londonderry) en el que redescubrió nuevamente la gran hazaña del viaje de su tía abuela.

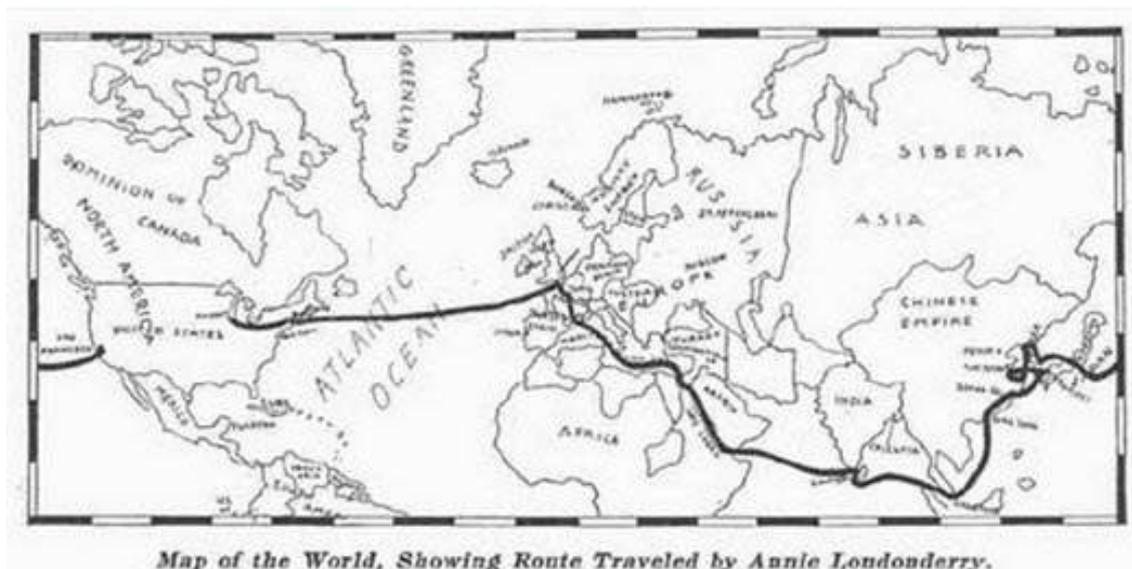


Imagen 32: Mapa del recorrido que hizo Annie Londonderry por el mundo.

5.- La Salud Sexual de la Mujer Ciclista

Cuando Denis Johnson fabricó la Hobby Horse en 1819 e indicó que las damas debían ir sentadas sobre el aparato a horcajadas e impulsarse con los pies sobre el suelo, el sector machista de la población pensó que ese movimiento combinado daría lugar a la excitación femenina. Incluso algunos médicos ingleses comenzaron a advertir a la población femenina sobre los efectos nocivos que el nuevo vehículo producía en la salud debido a su uso continuado. Este supuesto motivo sumado a los accidentes que se producían por las malas condiciones de las calles y carreteras, hizo que el uso de Hobby Horse decayera. Pero algunos años más tarde, cuando en 1860 los fabricantes franceses de bicicletas Pierre y Ernest Michaux acoplaron pedales y manivelas a su *Michaudine*, las mujeres volvieron a decidirse a circular con el nuevo invento.

A pesar de encontrarse a finales del siglo XIX, las mujeres todavía eran ridiculizadas por la sociedad machista, cuyos prejuicios argumentaban que no era ético montar en esos aparatos porque la mujer sudaba y se despeinaba. De la misma manera, los argumentos médicos seguían condenando enérgicamente a las mujeres por practicar deporte montadas en bicicleta, ya que podían sufrir daño físico, como la esterilización y el aborto. Las razones morales seguían influyendo en la opinión pública, ya que los puritanos argumentaban que el montar en bicicleta era una forma de excitación sexual para la mujer. Ante estas obcecaciones, algunos fabricantes de bicicletas idearon unos sillines con poco relleno, suponiendo que el riesgo de la auto estimulación se disminuiría.

Las observaciones morales y médicas que objetaron a la mujer a montar en bicicleta, si bien no prohibían tajantemente su incorporación, si que la limitaban y hacían que su práctica fuera minoritaria.

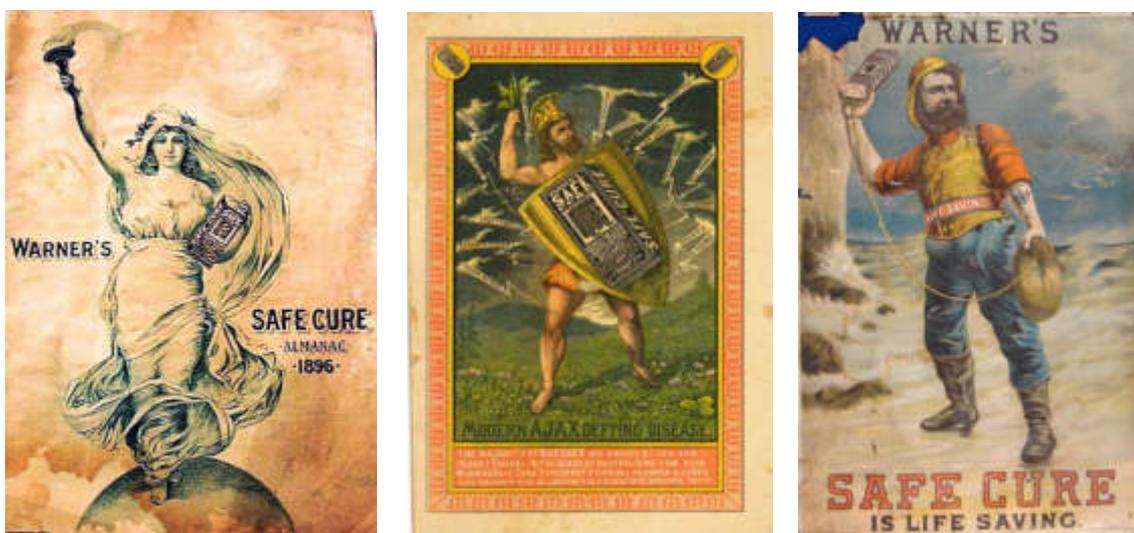
5.1.-LA SALUD DE LA MUJER CICLISTA VISTA EN LOS ESTADOS UNIDOS

Ante estas especulaciones, uno de los temas más comunes de la prensa en sus artículos de opinión versaban sobre: *La fragilidad y la sensibilidad del organismo femenino*. En cierta ocasión, en Iowa se publicó un artículo en el que advertían que la

exposición de los genitales femeninos a la humedad y al frío durante el ciclismo podían suprimir la menstruación o hacerla irregular y dolorosa, sembrando, de ese modo, las semillas de futuros problemas femeninos de salud.

Algunas empresas farmacéuticas aprovecharon estos temores hacia el ciclismo para indicar que la bicicleta también podía lesionar los riñones, el hígado y la vejiga, llegando incluso a vaticinar que las vibraciones de las ruedas podrían incluso conllevar a la muerte a los osados ciclistas, enfermedades que podía surgir tanto en los hombres como en las mujeres.

En 1895 en Estados Unidos algunos periódicos, como el *Chicago Times Herald* y el *Kansas City Star*, aseguraron en unos anuncios publicitarios, diseñados estratégicamente en sus páginas interiores para que parecieran auténticos artículos de prensa, que la empresa *Warner's Safe Cure* no solo advertía a hombres y mujeres de dicho riesgo, sino que además aseguraban que ellos eran capaces de poder curarlos con sus remedios.



Imágenes 33,34 y 35: Anuncios publicitarios de la “Warner’s Safe Cure”.

Ante estas advertencias, la liga de mujeres trabajadoras americanas manifestó su opinión al respecto, indicando que si no era nocivo que una mujer estuviera trabajando en una fábrica mal ventilada; o doblando su espalda delante de una máquina de coser

durante toda una jornada de trabajo; o estando de pie detrás de un mostrador durante más de diez horas seguidas; o condenada a una vida sedentaria en su propio hogar, ¿por qué iba a ser perjudicial que esas mujeres hicieran ejercicio al aire libre y practicaran deporte en sus bicicletas?

Dada toda esta polémica que suscitó la utilización de la bicicleta por parte de las mujeres, hizo que en algunos congresos médicos se tratara este tema. Así, por ejemplo, en la asamblea de facultativos médicos, que se llevó a cabo en el Valle del Mississippi en Detroit en septiembre de 1895, los ponentes ratificaron que el ejercicio de montar en bicicleta era saludable, tanto para hombres como para mujeres. Aunque algunos delegados se burlaron por la utilización de los bloomers por parte de las mujeres, indicando que eran una abominación ante los ojos de los ciudadanos. En contra de esta opinión, el periódico *Chicago Sunday Times Herald* se pronunció al respecto, indicando: *Generalmente, las portadoras de los bloomers son mujeres jóvenes con una mente y una lengua propia que utilizan para defenderse ante tales acusaciones.*

5.2.-LA SALUD DE LA MUJER CICLISTA VISTA EN FRANCIA

En Francia el ciclismo se amparó para su propagación en su alto valor higiénico. El doctor Championnière se posicionó a favor de que la mujer montara en bicicleta. Además de su profesión médica era un apasionado del ejercicio y de las actividades físicas al aire libre y Presidente del Touring Club de Francia.

Just Lucas Championnière (1843-1913), doctor en medicina, fue el fundador de la *Revista de la Práctica de la Medicina y Cirugía* (la primera publicación dedicada a los profesionales de la medicina) y pionero en introducir en Francia el método de la antisepsia (método que evita o atenúa el riesgo de infección en toda técnica quirúrgica) en la especialidad de obstetricia (parte de la medicina que se ocupa de tratar a la mujer durante la gestación, el parto y el puerperio). Así mismo, el doctor Championnière fue partidario de que los médicos se lavaran las manos adecuadamente con sustancias antisépticas antes de asistir a los partos.

El Doctor Championnière exponía: *La mujer cumple la finalidad eugenésica¹ de transmitir un cuerpo vigoroso y sano a sus hijos. A diferencia de otras prácticas deportivas, el ciclismo tiene la ventaja de poder practicarse en el momento que las jóvenes se convierten en mujeres, reportándoles una serie de beneficios en su organismo y desarrollando ciertas cualidades morales y de carácter, como la paciencia, la sobriedad, o la tenacidad. Cualidades atribuidas a la mujer como las más idóneas para el correcto desempeño de sus funciones de abnegada madre y fiel esposa.*

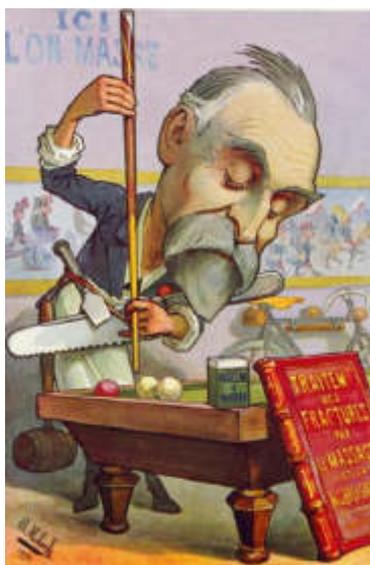


Imagen 36: Caricatura del Doctor. Championnière, firmada por el caricaturista B. Moloch en 1908.

5.3.-LA SALUD DE LA MUJER CICLISTA VISTA EN ESPAÑA

José Codina Castellví (1867-1934), Doctor en Medicina, fue el autor de la primera publicación que sobre materia ciclista se escribió en España en el año 1893; cuyo título del libro es: *El Velocípedo, sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas*. En el apéndice de dicho libro se incluye un anexo titulado *La mujer y el velocípedo* en el que el Doctor Codina Castellví indica que la relación de la mujer con la bicicleta pasa por diferentes etapas en función de la evolución de su vida sexual: *Durante la niñez no*

¹ Eugenesia: Aplicación de las leyes biológicas de la herencia al perfeccionamiento de la especie humana.

de ingreso cuyo título era: *Indicaciones terapéuticas fundamentales y medios de llenarlas en la fiebre tifoidea.*

Por otra parte, el arquitecto modernista y pintor Bonaventura Pollés y Vivó (1857-1919) y presidente de la Unión Velocipédica Española, pensaba que una de las principales diferencias del ciclismo español con relación al extranjero, se debían a la escasa participación de la mujer, y argumentaba: *La vemos crecer ágil y robusta, dedicada en todas las edades a la práctica moderada y constante de ejercicios corporales, exenta de ridículas preocupaciones y preparada para engendrar hombres de raza superior.*



Imágenes 39 y 40: El arquitecto Pollés y Vivó y el Hotel Internacional de Barcelona en 1888.

Bonaventura Pollés y Vivó, colaboró con el también arquitecto modernista catalán, Lluís Domènech i Montaner, en la construcción del edificio del Hotel Internacional de Barcelona para la Exposición Universal de 1888. El edificio del hotel se construyó en un tiempo récord y se concibió como una instalación temporal para acoger a los visitantes de la exposición, y se derribó una vez que se terminó el certamen.

6.- Objeciones Morales sobre el Traje Ciclista Femenino

Mientras los médicos seguían comentando sobre los efectos nocivos que el ciclismo podía causar a la salud femenina, los moralistas se definieron sobre la orientación sexual de las mujeres que osaban utilizar la bicicleta. Durante algún tiempo, despotricaron contra la moral planteada por las mujeres, que vestidas con bloomers, montaban en bicicleta, llegando incluso a etiquetarlas como: *Poco femeninas y hasta posiblemente lesbianas*.

Por otro lado, los líderes eclesiásticos estadounidenses temieron en la década de 1890, dada la popularidad del ciclismo, que el número de sus feligreses disminuyera durante los días de culto, anteponiendo los feligreses su deseo de viajar en bicicleta al de asistir a la liturgia.



Imagen 41: Ilustración publicada por la revista satírica Puck sobre los demonios que llevan a los ciclistas por mal camino.

La revista satírica norteamericana *Puck* publicó en su edición del día 21 de julio de 1897 una alusión a un futuro infernal para los que andaban en bicicleta. La ilustración mostraba a unos demonios que llevaban por mal camino a los ciclistas y los

atraía hacia unas fosas incandescentes para que se derritan sus cuerpos. En la parte de arriba, a la izquierda, se ve a un diablo sentado que tiene una lista con todos los nombres de los miembros que componían la Liga de los Weelmen de los Estados Unidos de América.

En España un artículo publicado en el número 34 de la revista *Barcelona Sport* de diciembre de 1897 y titulado *La moral y la bicicleta* admite como una posible causa del retraimiento del ciclismo femenino a las preocupaciones morales que suscitaba el tema del traje. El artículo decía: *La moral no ha de inmiscuirse para nada con las mujeres ciclistas, que al fin se ven obligadas a adoptar el traje masculino, no para lucir las piernas, como cree mucha gente bobalicona y estúpida, sino para hacer un ciclo saludable.*

En la página 104 de la obra anónima titulada *Prontuario del aprendiz y aficionado al velocípedo por dos compañeros de pedal*, publicado en Madrid en 1895, aparecen una serie de preceptos resumidos en diez mandamientos destinados a la mujer ciclista:

1. No llevarás corsé, sino jubón o justillo.
2. No usarás ligas de goma, lleva sencillamente cintas.
3. Usa pantalones de tela bien holgados y encima falda corta.
4. Lleva toca o capota y no te olvides del velo y de los guantes.
5. Guárdate como del fuego de la grosera vestidura del hombre.
6. Calza zapatos bajos que dejen libres tus pies.
7. Lleva contigo una falda arrollada al timón, te la pondrás cuando llegues al término del viaje.
8. De tal manera vestida pedaleará modesta y moderadamente.
9. Por término medio sólo andarás 12 o 15 leguas por día.
10. Por la noche acuéstate para reposar tranquilamente.

7.- La Bicicleta y la Mujer en la Publicidad

La bicicleta pronto comenzó a capturar la atención de la prensa gráfica y del público, tanto en anuncios publicitarios para fomentar la venta de los velocípedos, como en provocar la sátira de otros. Así lo reflejó, por ejemplo, el semanario londinense *The Ferret*, en el número 3 del martes 22 de marzo de 1870, en cuya cubierta aparece una publicación irónica en la que se dibuja a un grupo de mujeres, ataviadas con traje de montar velocípedos, circulando por las calles.



Imagen 42: Ilustración de la portada del semanario satírico “The Ferret”.

Desde que la industria de la publicidad diera los primeros pasos a finales del siglo XIX, los artistas franceses fueron los primeros en ser contratados por los fabricantes de bicicletas para vender sus productos. Las nuevas técnicas para reproducir mejoraron considerablemente la calidad de las imágenes impresas, con ellas los artistas aumentaron sus talentos estéticos y creativos. Sus nuevas musas fueron las mujeres, daba lo mismo si el artículo que se promocionaba era una bicicleta, el papel para liar cigarrillos o bebidas alcohólicas; la mujer siempre era la protagonista. Generalmente se la representaba con un aspecto de diosas, cuyos cabellos ondulantes eran largos y envolventes y casi siempre, iban vestidas con vaporosas y exóticas gasas que marcaban las curvas de sus cuerpos.

7.1.- EL CARTEL PUBLICITARIO

La Primera Revolución Industrial que comenzó en Gran Bretaña en el siglo XIX hizo cambiar, entre otras muchas cosas, el tipo de sociedad, que pasó de ser doméstica a consumista. La evolución de las artes gráficas con el sistema de impresión litográfica en color hizo que se pusiera de moda el “Cartel Publicitario”. Esta nueva técnica de la litografía conseguía obtener de un mismo trabajo un gran número de copias. Ese hasta entonces inédito medio de publicidad consiguió informar sobre todo tipo de temáticas a una ingente cantidad de público. La protagonista, casi siempre, era la mujer, aunque a veces aparecían hombres, pero solamente como meros acompañantes; la figura femenina siempre aparecía plasmada de una forma esbelta, elegante y etérea.

El cartel publicitario, como reclamo erótico publicitario, fue objeto de interés de renombrados artistas como los franceses Toulouse Lautrec y Jules Chéret, Francisco Tamagno, Georges Favre, Gaston Noury, o el español Ramón Casas. Pero limitándonos al tema de la mujer y la bicicleta, citaremos a algunos de los cartelistas más famosos de la última década del siglo XIX que realizaron trabajos para algunas empresas fabricantes de velocípedos.

7.1.1.-HENRY MORIN

Henry Morin (1873-1961) nació en la localidad francesa de Estrasburgo. Desde 1897 hasta 1925, fue uno de los principales ilustradores de los periódicos: *Mon Journal*, *Le Petit Français Illustré* y *La Semaine de Suzette*, trabajo que compaginó con el de la ilustración de libros como el de “Don Quijote”. Desde el año 1906 hasta el 1925, donde verdaderamente se especializó fue en ilustrar los libros infantiles de: Las Fábulas de La Fontaine; los cuentos de Hadas de Madame d’Aulnoy y de Madame Leprince de Beaumont; los cuentos de Charles Perrault; de los Hermanos Grimm y los de Lewis Carroll. A partir de 1925, ocupó la mayor parte de su tiempo haciendo arte religioso. Como ilustrador de carteles gráficos trabajó para la empresa Cycles Gladiator.

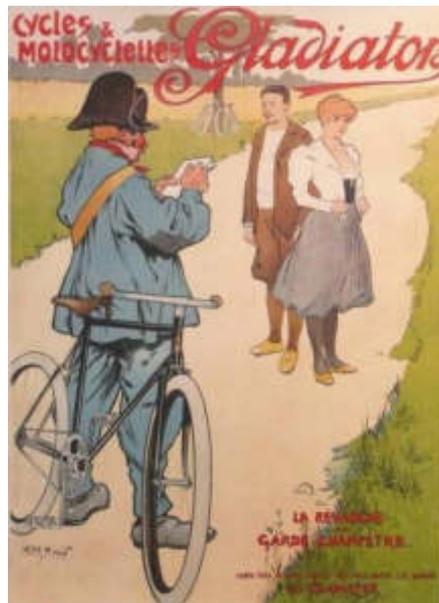


Imagen 43: Cartel publicitario de bicicletas Gladiator ilustrado por Henry Moryn.

7.1.2.-FERDINAND MIFLIEZ “MISTI”

Ferdinand Mifliez “Misti” (1865-1923) fue un cartelista e ilustrador de libros francés, alumno de Edmond Lechevallier Chevignard, y que posteriormente trabajó en el taller de Chéret, otro gran cartelista. En 1895 realizó una veintena de distintos carteles para la empresa Cycles Gladiator, en los que sus personajes, tanto femeninos como masculinos, tenían el mismo protagonismo; el color que más utilizó para estos anuncios fue el verde.

Algunos años más tarde, en 1903 pintó para Cycles Clement un cartel con una figura femenina que representaba a una diosa semidesnuda, con ello el autor quiso transmitir el espíritu de libertad que la mujer manifestaba cuando montaba en bicicleta. Los colores base que utilizó para esta obra fueron el rojo y el amarillo.



Imagen 44 y 45: Carteles pintados por Misti.

7.1.3.-JEAN DE PALEOLOGUE “PAL”

Jean de Paleologue “Pal” (1860-1942) nació en el seno de una familia aristócrata rumana, pero tras su servicio militar optó por la carrera artística, comenzando a trabajar de ilustrador para una revista en Londres. En 1893 Pal se trasladó a París donde se dedicó a la producción de carteles publicitarios. Los personajes de sus carteles son siempre diosas, que se caracterizan por sus voluptuosas formas y por aparecer parcialmente desnudos.

En el año 1889, tras la Exposición Universal de París, fue el encargado de pintar el cartel anunciador del *Salon du Cycle et de l'Automobile dans le Palais des Machines de le Champ de Mars* (Salón de la bicicletas y del automóvil en el de Palacio de las

Máquinas del Campo de Marte); así mismo en 1899 pintó el cartel de la *Exposition Internationale du Cycle*. En ese mismo año, también pintó carteles publicitarios para las empresas de bicicletas: *Fernand Clément & Cie.* y *Cycles Sirius*.

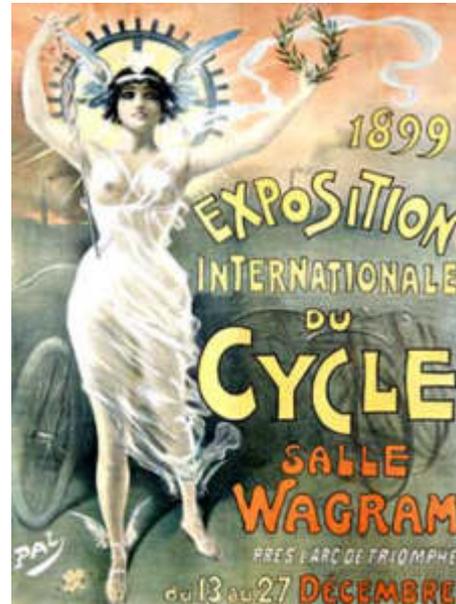


Imagen 46 y 47: Carteles de dos Exposiciones de Bicicletas pintados por PAL.



Imagen 48 y 49: Carteles pintados por Pal para Cycles Cément y Cycles Sirius

7.1.4.-ALFONS MARÍA MUCHA

Alfons María Mucha (1860-1939) fue un pintor checo que se formó trabajando de pintor decorativo en escenografías teatrales. Su salto a la fama le vino cuando la famosa actriz y empresaria teatral, Sarah Bernhardt, lo contrató para promocionar su obra teatral. La víspera del día de Navidad de 1894 Sarah Bernhardt quiso que le hicieran un cartel publicitario de su obra titulada *Gismonda*, pero dadas las fechas en las que se encontraban, todos los artistas al servicio de la empresa de impresión litográfica de Lemercier se encontraban de vacaciones, por lo que le encargó el trabajo a Alfons Mucha. Como el tiempo del que Alfons Mucha disponía era escaso, se vio obligado a confiar en su instinto e imaginación. Mucha creó un anuncio que revolucionó el género de los carteles publicitarios. Sarah Bernhardt quedó tan satisfecha con el cartel, que no solo le pidió que le hiciera más para otras obras de teatro, sino que también le pidió que le diseñara su vestuario y joyas.



Imagen 50 y 51: Carteles de la obra teatral Gismonda y del champán Moët Chandon.

Alfons Mucha se caracterizó por representar un arquetipo de mujer ideal, seductora y de gran belleza, con largos cabellos flotantes, joyas exóticas y vestidos llenos de detalles y dibujos. Los colores que utilizó siempre fueron frescos y combinados con exuberantes adornos florales. Todo lo contrario a lo que hasta entonces se había representado, una mujer de la época decente y con el pelo recogido.

Su popularidad le sirvió para que la empresa de champagne *Moët Chandon* le contratara para promocionar sus vinos. Así mismo trabajó para las industrias de bicicletas Cycles Decauville y Cycles Perfecta. Mucha diseñó también postales, sellos, billetes de banco y otros documentos gubernamentales para Checoslovaquia.



Imagen 52 y 53: Carteles publicitarios de Cycles Decauville y Cycles Perfecta pintados por Alfons Mucha.

7.1.5.-MANUEL ROBBE

Manuel Robbe (1872-1936) fue un pintor francés que ganó una medalla de bronce en la Exposición Universal celebrada en París en el año 1900 por el grabado titulado *Summer*. En sus cuadros reflejó fielmente la vida de las mujeres y de los hombres de su tiempo. Como cartelista publicitario trabajó en 1897 para Cycles Plasson, la modelo que utilizó para dicho cartel fue su propia esposa, a la que mostró montada en bicicleta y ataviada con bloomers.

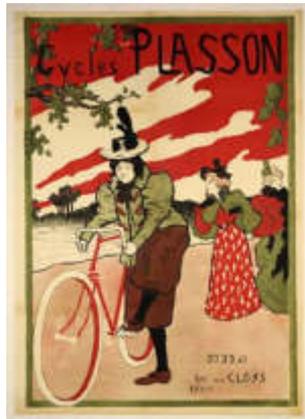


Imagen 54: Cartel de Cycles Plasson pintado por Robbe.

7.1.6.-THÉOPHILE ALEXANDRE STEINLEN

Théophile Alexandre Steinlen (1859-1923), litógrafo francosuizo, fue alentado por el pintor Francois Louis David Bocion, para que se trasladara al barrio de Montmartre en París, donde fue introducido en el mundo artístico de *Le Chat Noir*. En su prolífera obra mostraba preferencia por temas populares, paisajes y animales, sobre todo gatos. En 1887 dibujó un cartel publicitario para la empresa Motocycles Comiot.



Imagen 55: Cartel de Motocycles Comiot pintado por Steinlen.

7.1.7.-GEORGES MASSIAS

Georges Massias pintó en 1895, época dorada del ciclismo, uno de los carteles publicitarios más famosos de París para la empresa Cycles Gladiator, de los que en la actualidad solamente existen cuatro ejemplares originales. Con este cartel se quiso simbolizar la celebración de la libertad y de la felicidad que invadió a Europa a finales del siglo XIX. Esta época fue conocida como *La Belle Epoque*, tiempo que estuvo marcado por la creación de inventos notables, como la bicicleta moderna.



Imagen 56: Cartel de cycles Gladiator pintado por Massias.

La empresa *Cycles Gladiator* fue creada en París en 1891 por Alexandre Darracq; esta compañía de fabricación de bicicletas llegó a encontrarse entre las diez primeras industrias que satisficieron la inmensa demanda del mercado durante la última década del siglo XIX en Francia. La imagen mitológica de la ninfa montada en su bicicleta con alas, es en la actualidad el símbolo de una marca de vinos que se elaboran en California (Estados Unidos).

7.1.8.-HENRI GRAY

Henri Gray (1858-1924) utilizó el seudónimo de “Henri Boulanger” para firmar sus diseños de carteles publicitarios, pero cuando el tema era más picaresco, lo hacía bajo el alias de “Orivois”.

Gray comenzó su carrera diseñando ilustraciones para portadas de revistas, pero cuando comenzó la locura del cartel publicitario en París durante la década de 1890 se dedicó a pintar para todo tipo de empresas. Particularmente, fue conocido por los carteles que diseñó para las empresas de bicicletas: “Cycles Vigneron” y “Cycles Brillant”.



Imagen 57y 58: Carteles pintados por Gray para Cycles Vigneron y Cycles Brillant.

8.- La Mujer y el Erotismo en Bicicleta

La industria de la publicidad, desde sus más tempranos inicios, ha utilizado el erotismo para vender toda clase de productos. La escala ha ido desde los perfumes, tabacos, pócimas médicas, vinos y hasta los vehículos. De ese modo la industria de los velocípedos no podía quedarse atrás, por lo que pronto surgió la idea del erotismo femenino para promocionar las bicicletas.

La obsesión por parte de los hombres por el estado virginal de las mujeres contribuyó al auge de la imaginación erótica en la era victoriana. El nuevo vehículo de moda, la bicicleta, contribuyó a ello, captando la imaginación del público como nada antes lo hubiera hecho. Las cámaras fotográficas y el proceso de impresión hacían más fácil y barato difundir las imágenes eróticas de mujeres a un público adulto. Estos medios modernos sumados a la idea y a la preocupación que los hombres tenían sobre que las mujeres sólo querían andar en bicicleta para auto estimularse sexualmente; hicieron que la literatura erótica y las postales cobraran una gran importancia a finales del siglo XIX.

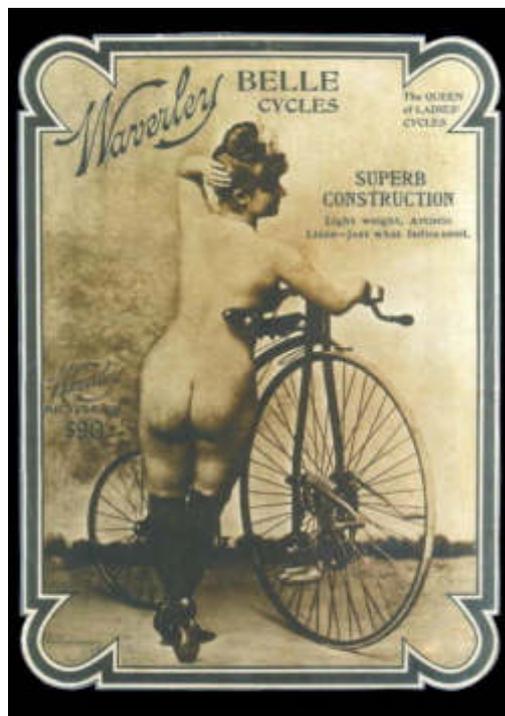


Imagen 59: Mujer desnuda anunciando una marca de bicicletas.

9.- Conclusión

La última década del siglo XIX fue una época que estuvo marcada por el feminismo, la emancipación y el voto por la igualdad de los derechos civiles entre hombres y mujeres. En esos mismos años, la afición al ciclismo sacudió a la sociedad europea y norteamericana como nunca hasta entonces lo había logrado un simple vehículo. Incluso la líder sufragista norteamericana, Susan B. Anthony, reconoció en una ocasión en uno de sus mítines en la ciudad de New York: *La bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que nada en el mundo.*

Así mientras la popularidad de la bicicleta alcanzaba su punto álgido, una nueva raza de mujeres marcaba la década de 1890. *La Nueva Mujer*, término que utilizó el periodista norteamericano Henry James para describir a la mujer moderna, rompió con los cánones de la sociedad victoriana en la que la mujer solamente podía dedicarse al hogar y al cuidado de los hijos.

Esta *Nueva Mujer* ya no dependía de un hombre para el transporte, era libre de ir y venir a su antojo, experimentando nuevas emociones físicas gracias a la velocidad que le proporcionaba la bicicleta. Por ello, cada vez más mujeres consideraron a la bicicleta el símbolo de la libertad.

La bicicleta influyó contundentemente en la vestimenta de la *Nueva Mujer*. Se eliminaron los engorrosos corsés, los polisones y las largas faldas de la época victoriana y se dio paso a una especie de pantalones o bombachos denominados *bloomers*. Con esta nueva vestimenta la mujer montaba en bicicleta con más facilidad y libertad de movimientos, e incluso se atrevió a competir en carreras ciclistas en circuitos, deporte que hasta entonces habían sido exclusivos de los hombres; algunas de ellas lo hicieron no solo por afición sino también como una forma de ganar dinero.

Annie Cohen Londonderry fue otra de esas *Nuevas Mujeres*. Ella se atrevió a aceptar una apuesta que le ofrecieron unos caballeros bostonianos, que consistía en dar la vuelta al mundo montada en bicicleta en un tiempo limitado. Annie no lo hizo por el puro placer de practicar deporte, sino como un medio de ganar dinero para poder alimentar a su familia. Nada más comenzar el viaje se dio cuenta que la vestimenta que llevaba no era la apropiada para montar en bicicleta por lo que cambió su falda larga por los nuevos pantalones *bloomers*. Esta pionera ciclista fue el espejo en el que otras muchas mujeres se miraron, en ella vieron un destello de libertad y valentía al enfrentarse ella sola a recorrer el mundo montada en una simple bicicleta.

Aunque los médicos de finales del siglo XIX especularon sobre los problemas de salud que las mujeres podían tener si montaban en bicicleta durante un determinado momento de sus vidas, a la vez que los moralistas se cuestionaron si esta actividad ciclista podía ser una forma de excitación sexual; las *Nuevas Mujeres* demostraron que nada de eso era cierto y confirmaron que la práctica del ciclismo era una forma sana de practicar deporte, por lo que la sociedad se tuvo que adaptar.

Así la época victoriana pasó de ser un tipo de vida doméstico, a otro modo consumista provocado por la Primera Revolución Industrial. Con la llegada de la litografía los empresarios de todo tipo de productos, incluidos los fabricantes de bicicletas, apostaron por promocionarse a través de los carteles publicitarios. Para ello contrataron a los más prestigiosos artistas que plasmaron su arte mostrando a bellas mujeres montando en bicicleta.

Es evidente, que en la última década del siglo XIX, la bicicleta arrojó el guante a la sociedad europea y norteamericana sobre los derechos y la emancipación de la mujer.

Anexos

Anexo 1:

Artículos sobre las primeras carreras de mujeres en bicicletas que se disputaron en Inglaterra:

LADY BICYCLISTS AT THE DRILL HALL

Holiday makers in search of a novelty cannot do better than pay a visit to the Artillery Drill Hall, where there is at present in progress a twenty-hour ladies' bicycle race. The competitors, it need hardly be stated, hail from the land of the Stars and Stripes, where such contests are no new thing. £75, divided into three prizes of £40, £25, and £10, will be awarded to the three ladies covering the greatest distance within the time stated, and as the fair cyclists have each achieved records, an excellent race may be anticipated. The contestants are five in number. Miss Jessie Wood, who is a native of London, is 17 years of age, and holds the 24-hour ladies' world's record, made at Omaha, U.S.A. She has accomplished 356 miles. Miss Lottie Stanley, of Pittsburg, U.S.A., is 18 years of age, and the 48-hour champion of the world, and the holder of the *Police Gazette* medal with a record of 679 miles. She is also the only holder of an English long-distance record, having won the 18 hour race at Sunderland, with 269½ miles. Miss Louisa Amiaindo, of Montreal, Canada, is 27 years of age, and is stated to be the oldest professional lady rider in the world. She is the possessor of the long-distance six-days' championship, with a record of 1000 miles, having defeated such of well-known professional cyclists as Woodside and Morgan. Miss May Allen, 17 years of age, is a native of Philadelphia, has also accomplished some good performances, and whilst at Sunderland she exhibited her pluck by riding 100 miles with a broken arm. The last of the number is Miss Lillie Williams, of Omaha, U.S.A., who is 21 years of age, and is the holder of the U.S. 18 hour record and championship. It is noteworthy that she won the first professional race she entered. There was not a very large attendance at the Drill Hall on Christmas Eve to see the commencement of the race, but as it grows in interest the number of spectators is sure to be largely increased. The five were started at half-past six, and at the call of time—four hours later—the following distances had been made:—Miss Stanley, 57 miles 1 lap; Miss Allen, 56 miles 8 laps; Miss Amiaindo, 55 miles; Miss Williams and Miss Wood, 52 miles 9 laps each.

Yesterday the competitors rode two hours in the afternoon, and from eight to ten in the evening, in the presence of a large number of spectators. When the gun was fired the distances covered stood as follows: Miss Stanley, 118 miles, 4 laps; Miss Allen, 117 miles, 2 laps; Miss Wood, 113 miles, 8 laps; Miss Amiaindo, 113 miles, 5 laps; Miss Williams, 101 miles, 6 laps.

Imagen 60: Artículo publicado por "Sheffield and Rotherham Independent" el sábado 26 de diciembre de 1889 sobre la primera prueba de la carrera de veinte horas en bicicleta para señoritas a disputar en "The Artillery Drill Hall" en la ciudad de Sheffield.

THE LADY CYCLISTS.

The 20 hours' lady **cycle race** at the Drill Hall finished on Saturday, in the presence of a fair audience, and the records made stand in the eyes of all cyclists who witnessed it as a wonderful performance. In fact, all were most agreeably surprised. Instead of a demonstration of limbs, spectators saw a tastily dressed lot of athletes, who rode with speed and skill worthy of the best male bicycle riders. The race was close from the first, but was handsomely won by little Miss Stanley, with a score of 304 miles; Miss Allen second, 302 and 1 lap; Miss Woods third, 300 miles and 6 laps; while Misses Williams and Aimaindo, who were sick during the first part of the race, made—Williams 265 miles, and Aimaindo 236 miles 1 lap. To-night there will be a variety of races, a 10 mile lady safety race in skirts, a 10 mile ladies' ordinary, and Miss Aimaindo is to ride eight miles while Choppy Warburton, ex-champion of England, runs five miles, and a five mile amateur foot race; and on Tuesday evening New Year's Day and evening there will be a 100 mile **bicycle race** men against women, in which some of the best-known professionals will endeavour to beat the ladies, a task which they will not find easy.

Imagen 61: Artículo publicado en el "Sheffield and Rotherham Independent" el lunes 30 de diciembre de 1889 sobre la última prueba de la carrera de veinte horas en bicicleta para señoritas que se disputó en "The Artillery Drill Hall" de la ciudad de Sheffield.

The Standard.

LONDON, THURSDAY, NOVEMBER 21, 1895.

ROYAL AQUARIUM.—FRANCE v. ENGLAND.
FOURTH DAY of the LADIES' TWELVE DAYS' CYCLE RACES. The Ladies of France v. All England, 11.45 a.m. to 10.30 p.m., bringing our best English riders into competition with all the lady champions of the world.

THE LADIES of FRANCE v. ALL ENGLAND.
—TO-DAY'S ENTRIES:—Mdlle. Lisette (Champion of France), Mrs. Grace (Champion of England), Misses Benham, Blackburn, Rosina Laue, Lillian Adair, Harwood, Ellen Hutton, Clara Gamble, Mdlles. Fanoche Voutra, Marcelle Voultre, Beany Voutra, Aboukaia, Lucie Lutreille, Cannoe, Lolange, Henrietta Paillarde, Etlogella, Keillo, Nellie La Zouche.

THE LADIES' BICYCLE RACES are the talk of the world. The track covers 11,500ft., and runs the whole circle of the vast Aquarium area, forming the largest centrally situated covered Racecourse in London.

THE LADIES of FRANCE v. ALL ENGLAND.
—All the well-known Record Lady Champions are competing in To-day's International Ladies' Bicycle Races. No extra charge. All entertainments as usual.

FRANCE v. ENGLAND.—FOURTH DAY. The racing is divided into Two Sections of Six Days each. Each Day consisting of Four Sessions—11.45 to 2.45, 3.0 to 6.0, 6.15 to 8.15, and 8.30 to 10.45. No extra charge, and all entertainments as usual.

THE HUMAN HORSE.—ROYAL AQUARIUM.
—To-day the marvellous Human Horse will Play the Harmonium, Subtract, Divide, Add up, and Multiply with accuracy, Read and Write. See the Swimming, including Rod v. Woman.

THE HUMAN HORSE.—The "Daily News" says:
—"Of human intelligence." The "Morning Advertiser" says:—"Really marvellous." The "Star" says:—"Yet another wonder to the many wonders at the Royal Aquarium."

ROYAL AQUARIUM.—LADIES' CYCLE RACES 11.45 a.m. to 10.30 p.m., and **MARVELLOUS PERFORMANCES**, 2.30 and 7.30. Early Varieties, 11.0 a.m. Wonderful Sights, Dancing Elephants, Ballet, Flying and Mid-air Feats, Serio-comics, and Eccentric Knockabouts, The Great Dives, Comical Legmaniacs, the Human Arrow, a beautiful Girl Shot from a Bow, Rivalli amidst Living Fire, the Harrison Lady Acrobats, the marvellous Boxing Kangaroo, Musical Palmers, Lady Dunedin Trick Cyclists, a Japanese Performance, Nigger Entertainment, Princess Flo. Wm. Downes comes out of an egg, Conjuring, Juggling, Gymnastic and Acrobatic Performances, Sig. Lopez, solo mandolinist, charming Senorita de Siro, Danseuse, a Ventriloquial Entertainment, &c. All for 1s.; children, 6d. Through tickets with Admission by District Rail. See the grand Swimming Performances, including Rod v. Man, about 5.0 and 10.0. The Human Horse, 4.0 and 9.0. Billiard Matches (Thurstou's Tables), Richards v. Collins, 5.0 and 8.0. The Ladies' Six Days Races 11.45 a.m. to 10.30 p.m. No Extra Charge. All Entertainments as usual.

Imagen 62: Artículo publicado por "The Standard" el jueves 21 de noviembre de 1895, en el que anuncian los horarios de las competiciones ciclistas de doce días para mujeres, que se celebraron en "The Royal Aquarium de Londres".

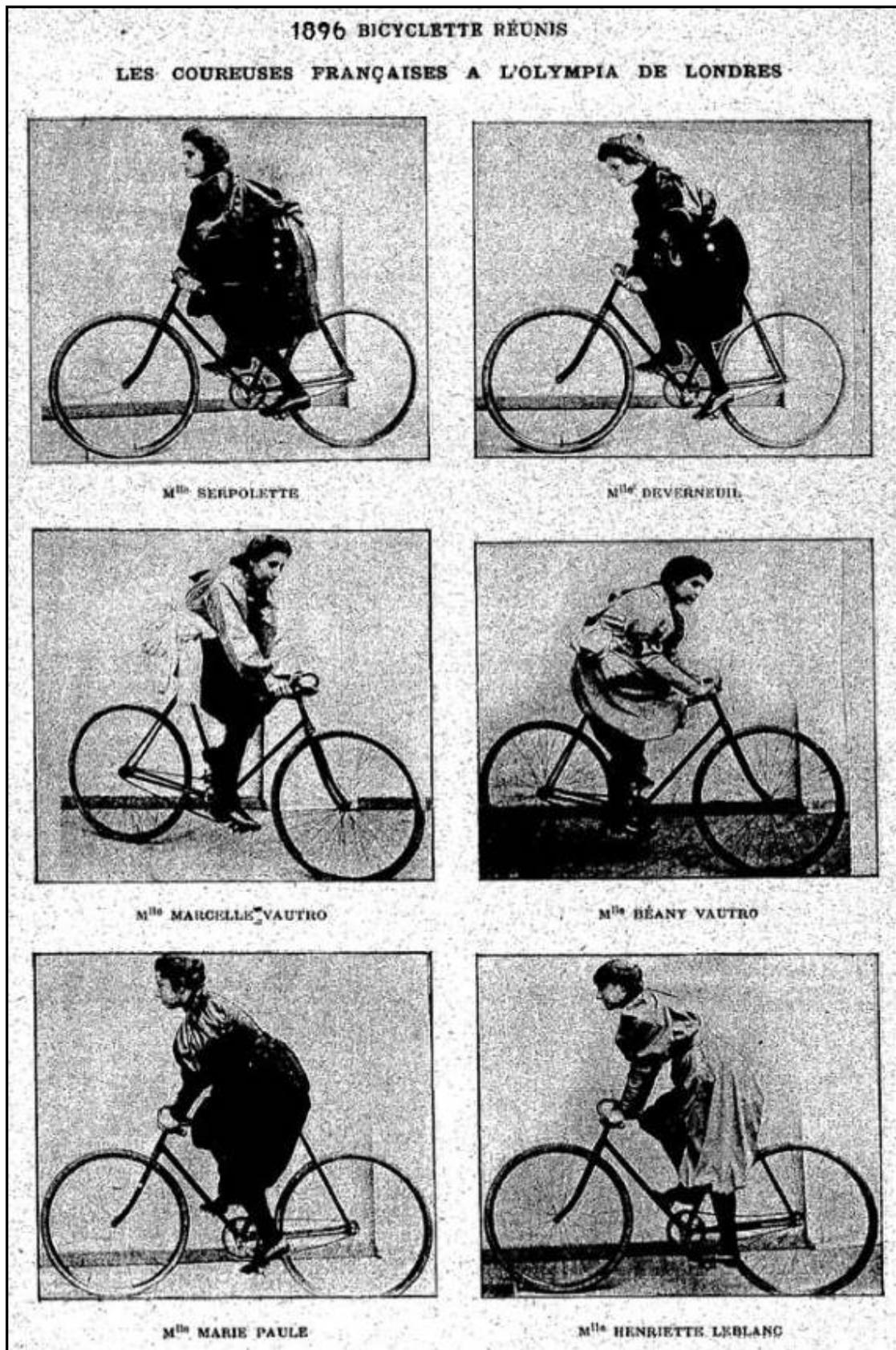


Imagen 63: Corredoras ciclistas francesas en el Olympia de Londres en el año 1896.



Imagen 64: Corredoras de bicicletas inglesas en el Olympia de Londres preparadas para disputar la carrera el de seis días y que comenzó el 6 de febrero del año 1896.



Imagen 65: Miss Ellen Hutton que a la edad de 14 años empezó a correr en un evento internacional en la pista del Olympia de Londres para un equipo de señoritas inglés.

Anexo 2:

Artículos de prensa sobre el viaje de Miss Londonderry alrededor del mundo:

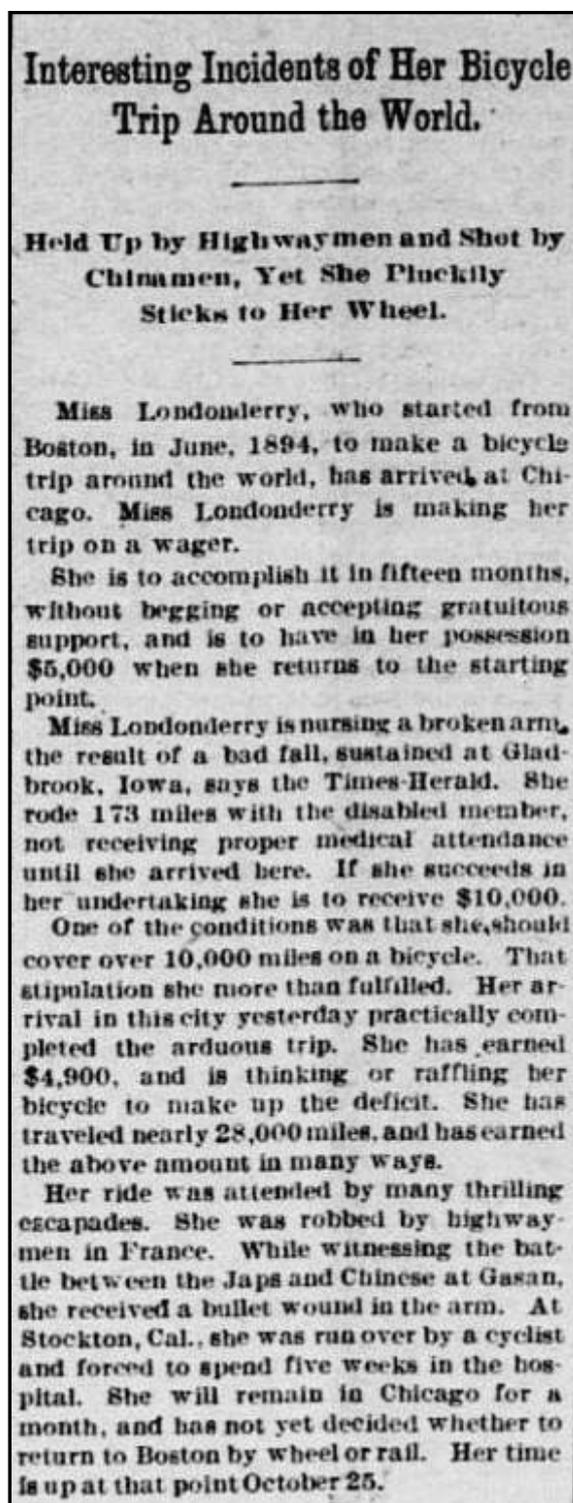


Imagen 66: Artículo de prensa relacionado con el viaje alrededor del mundo de Annie Londonderry.



Imagen 67: Artículo publicado en un diario de Boston el 25 de septiembre de 1894 relacionado con su viaje en bicicleta alrededor del mundo.

Bibliografía

LIBROS:

Codina Castellví, José. El velocípedo: sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas. ISBN 10: 8497618645. Editorial Maxtor Librería. 2011.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS:

<http://goo.gl/Erc6zE>

<http://goo.gl/dpblyU>

<http://goo.gl/1G5rFZ>

<http://goo.gl/K0WQ1C>

<http://goo.gl/MkQnH5>

<http://goo.gl/Ylk3bH>

<http://goo.gl/6Ru8RH>

<http://goo.gl/40oPYB>

<http://goo.gl/Ti48Co>

<http://goo.gl/sxmrrP>

<http://goo.gl/cLa7T3>

<http://goo.gl/GO1BFH>

<http://goo.gl/K0WQ1C>

<http://goo.gl/MkQnH5>

<http://goo.gl/g6TBjI>

<http://goo.gl/v6eZya>

<http://goo.gl/ZFfxF9>

<http://goo.gl/WqWvV2>

<http://goo.gl/24GSWj>

<http://goo.gl/rCDwSA>

<http://goo.gl/yGwTuA>

<http://goo.gl/F7KF2W>

<http://goo.gl/W2RJ3Y>

<http://goo.gl/PO7gKh>

<http://goo.gl/xANEV4>

<http://goo.gl/F8Wqnm>

<http://goo.gl/C66OMw>

<http://goo.gl/a90jtM>

<http://goo.gl/3Ws1fF>

<http://goo.gl/AdJkW>

<http://goo.gl/S4r1YS>

<http://goo.gl/ixyfLE>

<http://goo.gl/PLpm17>

<http://goo.gl/pnd1p>

<http://goo.gl/mU2emp>

<http://goo.gl/XXImNJ>

GUÍA DE IMÁGENES

Imagen de la Portada: Disponible en: <http://goo.gl/Jj8DiX>

Imagen 1: Ilustración de la Nueva Mujer titulada "Su elección". En esta representación vemos a una dama vestida con bloomers preparándose a salir a montar en bicicleta. Disponible en: <http://goo.gl/6OYZ7o>

Imagen 2: Ilustración de tres damas paseando en Hobby-Horse o Draisiana en 1819. Disponible en: <http://goo.gl/ae6xco>

Imagen 3: Réplica del modelo de Hobby-Horses para mujeres fabricado entre 1818 y 1819. Disponible en: <http://goo.gl/S6nmpT>

Imagen 4: Anuncio de bicicletas fabricadas por Swift Cycles de finales del siglo XIX. Disponible en: <http://goo.gl/zICTXs>

Imagen 5 y 6: Catálogo de bicicletas modelo "Van Cleve".de Wright Cycle Company. Disponibles en: <http://goo.gl/lqy7QE>

Imagen 7: Fotografía de una pareja tras la Feria Mundial de 1893 de Chicago. Disponible en: <http://goo.gl/O9AT57>

Imágenes 8 y 9: Carteles publicitarios de Academias para enseñar a montar en bicicleta. Disponible en: <http://goo.gl/6n59fx> y <http://goo.gl/iLxpeV>

Imagen 10: Mujeres sufragistas en Londres. Disponible en: <http://goo.gl/cLFymE>

Imágenes 11 y 12: Maria Pognon (1900) a la izquierda y Margarite Durand (1910) a la derecha. Disponibles en: <http://goo.gl/7D3HkI> y <http://goo.gl/4JbqGb>

Imagen 13: Susan Brownell Anthony. Disponible en: <http://goo.gl/1uNPE>

Imagen 14: Frances Willard. Disponible en: <http://goo.gl/NtYb8a>

Imagen 15: Amelia Bloomer. Disponible en: <http://goo.gl/Tb9eN5>

Imagen 16: Ilustración de damas luciendo bloomers durante un baile. Disponible en: <http://goo.gl/SbDmrV>

Imagen 17: Ilustración de mujeres usando bloomers Disponible en: <http://goo.gl/5CLcTX>

Imagen 18: Ilustración de mujeres ataviadas con bloomers preparadas para tomar el baño en la playa. Disponible en: <http://goo.gl/UKfP1O>

Imagen 19: Ilustración de mujeres vestidas con bloomers. Disponible en: <http://goo.gl/WqLyHi>

Imagen 20: Pierre de Coubertin creador de los primeros Juegos Olímpicos Modernos. Disponible en: <http://goo.gl/9vZ6O5>

Imagen 21: Grabado realizado por Samuel Begg de la carrera de señoritas en 1896 en The Royal Aquarium de Londres. Disponible en: <http://goo.gl/w91mb0>

Imagen 22: La primera carrera de mujeres en bicicleta celebrada en Francia. Disponible en: <http://goo.gl/vsKcGp>

Imagen 23: Una de las primeras imágenes fotográficas de Carreras de Bicicletas con mujeres celebrada en “The Westminster Aquarium” de Gran Bretaña en enero de 1897. Disponible en: <http://goo.gl/g6TBjI>

Imagen 24 y 25: La actriz Rosario del Pino (1871-1933) caricaturizada por Ramón Cilla en el número 49 de la revista “El Deporte Velocipédico” de enero de 1896. Disponible en: <http://goo.gl/GOIBFH> y <http://goo.gl/MI8yDd>

Imagen 26: The Madison Square Garden I (1879-1890). Disponible en: <http://goo.gl/DIHxmZ>

Imagen 27: The Madison Square Garden II (1890-1925). Disponible en: <http://goo.gl/no6hrH>

Imagen 28: Annie Cohen Kopchovsky. Disponible en: <http://goo.gl/rvy7CM>

Imagen 29: Annie Londonderry fotografiada con su bicicleta antes de comenzar el viaje. Disponible en: <http://goo.gl/RVs3vN>

Imagen 30: Annie Londonderry ataviada con bloomers y montada en bicicleta. Disponible en: <http://goo.gl/ThIjc4>

Imagen 31: Ilustración de Annie Londonderry en el New York Sunday del 20 de octubre de 1895. Disponible en: <http://goo.gl/Flvcb8>

Imagen 32: Mapa del recorrido que hizo Annie Londonderry por el mundo. Disponible en: <http://goo.gl/JW9P9U>

Imágenes 33, 34 y 35: Anuncios publicitarios de la “Warner’s Safe Cure”. Disponibles en: <http://goo.gl/fRzHQON>, <http://goo.gl/zvIbHf> y <http://goo.gl/uEUCb9>

Imagen 36: Caricatura del Doctor. Championnière, firmada por el caricaturista B. Moloch en 1908. Disponible en: <http://goo.gl/mtsUIB>

Imágenes 37 y 38: José Codina Castellví y la portada de su libro “El Velocípedo” escrito en 1893. Disponibles en: <http://goo.gl/7qY1Ex> y <http://goo.gl/iSTgIP>

Imágenes 39 y 40: El arquitecto Pollés y Vivó y el Hotel Internacional de Barcelona en 1888. Disponibles en: <http://goo.gl/24Gqm3> y <http://goo.gl/VRmZau>

Imagen 41: Ilustración publicada por la revista satírica Puck sobre los demonios que llevan a los ciclistas por mal camino. Disponible en: <http://goo.gl/FNAKcN>

Imagen 42: Ilustración de la portada del semanario satírico “The Ferret”. Disponible en: <http://goo.gl/XwDwc3>

Imagen 43: Cartel publicitario de bicicletas Gladiator ilustrado por Henry Moryn. Disponible en: <http://goo.gl/1nctTo>

Imagen 44 y 45: Carteles pintados por Misti. Disponibles en: <http://goo.gl/Y4RyTi>, y <http://goo.gl/CLwp6z>

Imagen 46 y 47: Carteles publicitarios de las Exposiciones de Bicicletas pintados por PAL. Disponibles en: <http://goo.gl/Obz5dJ> y <http://goo.gl/j9fgCVv>

Imagen 48 y 49: Carteles pintados por Pal para Cycles Clément y Cycles Sirius. Disponibles en: <http://goo.gl/xWgver> y <http://goo.gl/HeBwDx>

Imagen 50y 51: Cartel de la obra teatral Gismonda y del champám Moët Chandon. Disponible en: <http://goo.gl/AprPNd>

Imagen 52 y 53: Carteles publicitarios de Cycles Decauville y Cycles Perfecta pintados por Alfons Mucha. Disponibles en: <http://goo.gl/LD6Yxm> y <http://goo.gl/GfXTT8>

Imagen 54: Cartel de Cycles Plasson pintado por Robbe. Disponible en: <http://goo.gl/st59d0>

Imagen 55: Cartel de Motocycles Comiot pintado por Steinlen. Disponible en: <http://goo.gl/gG1lhI>

Imagen 56: Cartel de Cycles Gladiator pintado por Massias. Disponible en: <http://goo.gl/zIj1Y8>

Imagen 57 y 58: Carteles de Cycles Vigneron y Cycles Brillant pintados por Gray. Disponibles en: <http://goo.gl/i8w862> y <http://goo.gl/WcZvFD>

Imagen 59: Mujer desnuda anunciando una marca de bicicletas. Disponible en: <http://goo.gl/eZbqno>

Imagen 60: Artículo publicado por “Sheffield and Rotherham Independent” el sábado 26 de diciembre de 1889 sobre la primera prueba de la carrera de veinte horas en bicicleta para señoritas a disputar en “The Artilley.Drill Hall” en la ciudad de Sheffield. Disponible en: <http://goo.gl/PO7gKh>

Imagen 61: Artículo publicado en el “Sheffield and Rotherham Independent” el lunes 30 de diciembre de 1889 sobre la última prueba de la carrera de veinte horas en bicicleta para señoritas que se disputó en “The Artilley.Drill Hall” de la ciudad de Sheffield. Disponible en: <http://goo.gl/PO7gKh>

http://www.sixday.org.uk/html/1889_sheffield.html

Imagen 62: Artículo publicado por “The Standard” el jueves 21 de noviembre de 1895, en el que anuncian los horarios de las competiciones ciclistas de doce días para mujeres, que se celebraron en “The Royal Aquarium de Londres”. Disponible en: <http://goo.gl/W2RJ3Y>

Imagen 63: Corredoras ciclistas francesas en el Olympia de Londres en el año 1896. Disponible en: <http://goo.gl/5YY2Qm>

Imagen 64: Corredoras de bicicletas inglesas en el Olympia de Londres preparadas paradisputar la carrera el de seis días y que comenzó el 6 de febrero del año 1896. Disponible en: <http://goo.gl/5YY2Qm>

Imagen 65: Miss Ellen Hutton que a la edad de 14 años empezó a correr en un evento internacional en la pista del Olympia de Londres para un equipo de señoritas inglés. Disponible en: <http://goo.gl/AThaQa>

Imagen 66: Artículo de prensa relacionado con el viaje alrededor del mundo de Annie Londonderry. Disponible en: <http://goo.gl/g4Ju00>

Imagen 67: Artículo publicado en un diario de Boston el 25 de septiembre de 1894 relacionado con su viaje en bicicleta alrededor del mundo. Disponible en: <http://goo.gl/tr16h>

