

<https://info.nodo50.org/La-bicicleta-vehiculo-en-la.html>



La bicicleta, vehículo en la emancipación de la mujer

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Jueves 9 de junio de 2016

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

La bicicleta cambió el estilo de vida de las mujeres: introdujo una nueva vestimenta que les permitía una mayor libertad de movimiento y supuso un aumento de sus derechos como ciudadanas

Fermín Grodira

[«El uso de la bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo.» Susan B. Anthony, en una conversación con Nellie Bly.1](#)

La invención y expansión de la bicicleta en la década de 1880 supuso una revolución en la sociedad. La bicicleta propició la creación del sistema nacional de carreteras estadounidense, ya que los ciclistas se hartaron de caminos de barro llenos de baches y comenzaron a hacer presión para la construcción de caminos pavimentados. También facilitó el camino del automóvil y otros medios de transporte como el primer avión de los hermanos Wright, que salió de un taller de bicicletas.² Montar en bicicleta en la década de 1890 era “una erupción, un exceso de exuberancia, un temblor sísmico que sacudió la economía y las bases mismas de la sociedad”.³ Pero, sin lugar a dudas, el mayor efecto que tuvo la bicicleta fue en las mujeres, vehículo de su emancipación, aumentando sus derechos y cambiando su estilo de vida para siempre.

Una mujer en el trono, una propiedad en la casa

Durante la segunda mitad del siglo XIX, la reina Victoria gobernó un imperio que abarcaba medio mundo. Paradójicamente, las mujeres carecían del derecho de sufragio, a litigar en juicio o a poseer bienes propios. Cuando una mujer se casaba, los derechos de la mujer se cedían al marido y la pareja se convertía en una entidad única representada por el esposo que pasaba a controlar todo lo referente a la familia. Las mujeres se convertían en otra posesión más de sus cónyuges. Su mundo se limitaba exclusivamente a la esfera doméstica y su deber era mantener la casa limpia, la comida en la mesa y educar a la prole. El matrimonio otorgaba al marido hasta el derecho de propiedad del cuerpo de su esposa y daba por hecho que el cuerpo de la mujer ya no le pertenecía a esta.⁴

La “medicina” contra la bicicleta”

Todos los cambios se topan con resistencias, y la introducción de un método de transporte como la bici no fue menos: rápidamente aparecieron sectores contrarios a la bicicleta. Algunos de ellos trataron de disuadir a la población de su uso prediciendo nuevas enfermedades que afectarían a los ciclistas. Por ejemplo, la “joroba ciclista” causada por la posición doblada sobre la bicicleta, dolor de garganta debido a largos paseos por caminos polvorientos o la “cara de bicicleta”, causada por el continuo esfuerzo de mantener el equilibrio.² Todos estos males eran especialmente graves para las mujeres, cuyo valor, por aquel entonces, residía en su salud y aspecto físico, pero también anunciaron problemas exclusivos en la mujer ciclista: la exposición al frío y la humedad “puede suprimir o dejar menstruaciones irregulares y terriblemente dolorosas y quizás sembrar las semillas de futuras enfermedades” según un periódico de 1895.⁵

Se desarrollaron modelos específicos para mujeres con un sillín más rígido y sin apenas relleno, denominado “**sillín higiénico**”, para evitar o reducir la posible excitación sexual por fricción de los genitales femeninos.⁴ Ante

este alarmismo, algunos periódicos de la época publicaron artículos que destacaban la hipocresía de estas críticas: “Cuando una mujer quiere aprender algo nuevo o hacer algo útil o incluso divertirse siempre hay alguno que solemnemente le advierte que es su deber seguir bien de salud. Mientras tanto, en muchos estados, esa misma mujer puede trabajar en fábricas diez horas al día, puede estar detrás de un mostrador en tiendas mal ventiladas desde las ocho de la mañana hasta la seis de la tarde, doblar el espinazo en la máquina de coser por cinco centavos la hora y a nadie le importa lo suficiente como para protestar. Pero cuando estas mismas mujeres, condenadas a vidas sedentarias de interior, encuentran una manera barata y encantadora de obtener el aire fresco y el ejercicio que tanto necesitan hay un gran clamor sobre su bienestar físico”.⁶

Un antes y un después en la vida de las mujeres

A pesar de los esfuerzos conservadores por reducir el impacto de la bicicleta, su uso como vehículo se popularizó rápidamente entre las clases medias y altas de Inglaterra y Estados Unidos. En consecuencia, las mujeres cambiaron de vestimenta, abandonando las pesadas falsas y corsés por pantalones bombacho y otras prendas más ligeras que permitían la conducción, liberando a la mujer de ropas incómodas y que limitaban su libertad de movimiento.⁷

Más allá de la moda, la bicicleta introdujo cambios importantes para las mujeres. Como afirmaba una revista de la época: “Mientras para los hombres de clase media-alta la bici es un nuevo juguete, para las mujeres es un trampolín que las lleva a otro mundo”.⁸ Su coste era menor que mantener un caballo y un carruaje y permitía escapar de la vigilancia paternal, posibilitando a la mujer ir donde quisiera, fomentando el conocimiento de su entorno y daba una movilidad libre sin depender de los hombres.

“[La mujer] está montando en bicicleta para conseguir más libertades, por una mayor igualdad con el hombre, para adquirir el hábito de cuidarse de sí misma y por los nuevos puntos de vista en el asunto de la filosofía de las ropas” escribía The Columbian en 1895.⁹ **La bicicleta antecedió al voto femenino y fue un vehículo para obtenerlo.** “La Nueva Mujer” fue el término usado en la década de 1890 para describir a la mujer moderna que rompió con las convenciones sociales trabajando fuera de casa, rehuyendo del rol tradicional de esposa y madre o siendo políticamente activa en el movimiento sufragista femenino. La mujer empezó a verse igual que el hombre y la bicicleta le ayudó a reafirmarse como tal.⁴

Pese al avance que supuso y supone la bicicleta para los derechos de la mujer (o tal vez precisamente por eso), en algunos lugares del mundo montar en bicicleta siendo mujer no está permitido. En Arabia Saudí, las mujeres obtuvieron el año 2013 el derecho a montar en bicicleta pero solamente para ocio en parques y lugares delimitados, no como medio de transporte. Además deben ir cubiertas de ropa de los pies a la cabeza y acompañadas por un hombre.¹⁰ Arabia Saudí es el único país en el mundo que prohíbe conducir coches a las mujeres. Todas las mujeres tienen un guardián masculino.¹¹

Pioneras

Elizabeth Cady Stanton, activista abolicionista primero, sufragista y feminista después, escribió que la bicicleta era “una herramienta que motivaba a las mujeres a ganar fuerza y asumir un aumento de roles en la sociedad”¹², que “la mujer está pedaleando hacia el sufragio”¹³ y “la bicicleta incentivará en las mujeres valentía, respeto por sí mismas e independencia”.¹⁴

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L298xH400/ride_a_stearns_and_be_content_bicycle_advertising_poste

r_1896-424x570-acceb.jpg] **Poster publicitario de Stearns de finales del siglo XIX**

Frances Willard, líder del Movimiento de Mujeres Cristianas por la Templanza, publicó en 1895 un libro¹⁴ en el que narra su meta de aprender a montar en bici en su vejez para mejorar su deteriorada salud. Este libro animó a otras muchas mujeres a montar en bicicleta. Willard invitó en sus páginas a librarse de ropas inadecuadas e incómodas y usar otras más “cómodas y sensatas”.¹⁵

Susan B. Anthony, feminista y sufragista, dijo en una entrevista con la periodista Nellie Bly en 1896: “**La bicicleta ha hecho más para emancipar a las mujeres que nada en el mundo. Me levanto y me regocijo cada vez que veo a una mujer paseando sobre ruedas.** Da a la mujer una sensación de libertad e independencia. Le hace sentir como si fuese independiente. El momento en que se monta sabe que no se la puede herir a menos que se baje de la bicicleta”.¹

Annie “Londonderry” Cohen Kopchovsky, mujer casada y madre de tres hijos, empezó lo que sería la primera vuelta en bicicleta realizada por una mujer en el año 1894, a sus 25 años. Todo comenzó como una apuesta sobre si podría dar la vuelta al mundo montando una bicicleta en 15 meses y ganar 5.000 dólares en ruta. Fue una apuesta ganada. **Durante 15 meses pedaleó por medio mundo, simbolizando la resistencia femenina** allá donde iba. Hizo dinero durante el viaje actuando como valla publicitaria y vendiendo fotografías suyas para conseguir dinero durante la travesía. Aunque empezó con ropas y bicicletas de mujer, las cambió por unas ropas y bicicleta de hombre, mucho más ligeras. Su hazaña fue una demostración de la capacidad de las mujeres de arreglárselas por sí mismas.¹⁶

K. J. Erskine publicó en 1987 un pequeño manual “escrito para mujeres ciclistas por una mujer ciclista”, aconsejando y guiando a aquellas que se inician en el deporte de la bicicleta en Inglaterra. Los consejos van desde la vestimenta, pasando por la alimentación para evitar sucumbir al agotamiento, hasta trucos de mecánica o cómo organizar eventos deportivos.⁴

Bicis y feminismo hoy en día

En la actualidad, dentro del ‘cicloactivismo’ las mujeres son minoritarias. No obstante, en muchas ciudades existen colectivos y talleres de autorreparación exclusivos para mujeres.⁷ En Madrid se encuentra el colectivo **Cicliátrico**, que se define como “un taller de reparación de bicis para mujeres, bolleras y trans y un espacio de aprendizaje horizontal, libre de paternalismos, actitudes machistas y tránsfobas”.¹⁷ **Ovarian Psycos** es un colectivo de mujeres latinas de Los Ángeles (Estados Unidos) que organiza paseos en bici por su barrio y talleres de autorreparación. Muchas de sus actividades son mixtas pero las noches de luna llena dan una vuelta mujeres y trans juntas.¹⁸

Según Beatriz Esteban, “la bicicleta hace que estas mujeres se sientan poco a poco más libres y cuiden su salud pero además se crean lazos de respeto y colaboración mutua gracias a la propia organización del colectivo con tareas y cargos rotatorios. Todas acaban asumiendo una serie de responsabilidades que, de otro modo, jamás hubiesen podido alcanzar: organizan actividades, hablan en público, buscan información, ejercen de comité de bienvenida para la gente nueva. Un evidente ejercicio de empoderamiento para unas mujeres que probablemente no hayan tenido jamás voz ni voto en su entorno y que, gracias a Ovarian Psycos, son protagonistas y agentes de cambio en sus propias vidas”.⁷ Además, algunos proyectos feministas de autoempleo utilizan la bici como medio de sustento, como las repartidoras de Radius Mensajeras en Barcelona.¹⁹ En la India rural, un programa de una ONG internacional ofrece bicicletas a niñas para completar su educación, reduciendo el porcentaje de abandono escolar.¹⁵

Varios manuales de autodefensa feminista recomiendan el uso de la bici para desplazarse de forma segura.⁷

La bicicleta, [como cuenta Izaskun Sánchez](#), sirve también para evitar el acoso y el peligro de agresiones sexuales. “La bicicleta me deja disfrutar de una vuelta a casa por las noches sola, a la hora que quiera, pasando por calles oscuras o incluso descampados. Algo que puede sonar un tanto ridículo ya que lo lógico sería que pudiera sentirme libre de hacerlo andando a cualquier hora del día”. Desde los feminismos se cuestiona que el urbanismo sea neutro y las ciudades universales. Consideran que están hechas al servicio del denominado BBVA (Blanco, Burgués, Varón y Adulto) y a medida del coche.²⁰

Algunas intervenciones urbanas buscan potenciar y facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte pero sus resultados son contraproducentes, especialmente para las mujeres. Las aceras-bici en Madrid han frenado el uso de la bici y han incrementado la desigualdad de sexos, reduciendo el porcentaje de mujeres desde cerca de un 30% a en torno al 20%.²¹ Potenciar el uso de la bicicleta debe pasar también por eliminar la brecha de género que hay en los ciclistas, donde la mayoría son hombres. En Países Bajos, un país con más bicicletas que habitantes y referente mundial del ciclismo urbano, las mujeres son el 55% del total de ciclistas. En Alemania rozan el 50%. En cambio, en otros países donde tanto la bicicleta como la igualdad entre sexos no están tan implantadas, la brecha es mayor, como en México, donde solo el 10% de los viajes en bici son hechos por mujeres.²²

Posdata:

Bibliografía

- 1 Bly, N. (1890). “Champion Of Her Sex: Miss Suan B. Anthony” *The New York World*, 2 de febrero de 1896.. Nueva York: *Pictorial Weeklies*.
- 2 Aronson, S. H. (1952). “The Sociology of the Bicycle”. *Social Forces*, 20 (3): 305-312.
- 3 Leonard, I. A. (1983) *When Bikehood was in Flower*. Richmond: Seven Palm Press.
- 4 Erskine, F. J. (2014) *Damas en bicicleta. Cómo vestir y normas de comportamiento*. Madrid: *Impedimenta*.
- 5 *Iowa State Register* (1985) “Taking Chances”. *Iowa State Register*, 28 de agosto de 1895.
- 6 *Chicago Daily News* (1984) “Woman and Her Bicycle”. *Chicago Daily News*, 17 de octubre de 1894: 8.
- 7 Esteban Agustí, B. (2013) “No sin ella”. *El Ecologista*, 76. Disponible en: <http://www.ecologistasenaccion.org/article26528.html> [Consultado el 24 de diciembre de 2015].
- 8 Sánchez Aroca, I. (2015). “Pedaladas de cambio, placer y alegría”. *Diagonal*, 248. Disponible en: <https://www.diagonalperiodico.net/saberes/27002-pedaladas-cambio-placer-y-alegria.html> [Consultado el 24 de diciembre de 2015].
- 9 *The Columbian* (1895) *The Columbian*, 30 August 1895: 5. Disponible en: <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83032011/1895-08-30/ed-1/seq-5.pdf> [Consultado el 24 de diciembre de 2015].
- 10 Alfageme, A. (2013) “¡Hurra! Las saudíes pueden montar en bicicleta... en un parque... o no” *El País* [online] Disponible en: <http://blogs.elpais.com/mujeres/2013/04/hurra-las-mujeres-saud%C3%ADes-pueden-montar-en-bicicleta-en-un-parque.html> [Consultado el 26 de diciembre de 2015].
- 11 Human Rights Watch (2015) “World Report 2015: Saudi Arabia”. Disponible en: <https://www.hrw.org/world-report/2015/country-chapters/saudi-arabia> [Consultado el 26 de diciembre de 2015].
- 12 Vivanco, L. A. (2013) *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (old) Thing*. Nueva York y Londres: Routledge.
- 13 Dodge, P. (1996). *The Bicycle*. Paris y New York: Flammarion.

14 National Women's History Museum (2014) . Disponible en:

<https://www.nwhm.org/blog/pedaling-the-path-to-freedom-american-women-on-bicycles/> [Consultado el 25 de diciembre de 2015].

15 Willard, F. (1997) A Wheel within a Wheel: How I learned to Ride the Bicycle. Nueva Inglaterra: Applewood Book.

16 Zheutlin, P. (2007) Around the World on Two Wheels: Annie Londonderry's Extraordinary Ride. Nueva York: Citadel.

17 Ciclotaller y biciescuela transbollofeminista (2009) Disponible en:

<http://patoriavarillas.net/2009/11/06/ciclotaller-y-biciescuela-transbollofeminista> [Consultado el 24 de diciembre de 2015].

18 Ovarian Psycos Bicycle Brigade. Disponible en: <http://ovarianpsycos.com/> [Consultado el 24 de diciembre de 2015].

19 Radius Mensajeras. Disponible en: <http://radiusmensajeras.tumblr.com/sobrenosotros> [Consultado el 24 de diciembre de 2015].

20 Sánchez Aroca, I. (2015) "Ciudades Feministas.El derecho a la casualidad en las ciudades". Coordinadora Feminista. Disponible en:

<http://www.feministas.org/ciudades-feministas-el-derecho-a.html> [Consultado el 26 de diciembre de 2015].

21 Villaramblas (2013) "Las aceras-bici de Madrid frenan el uso de la bici". En bici por Madrid [online] Disponible en:

<http://www.enbicpormadrid.es/2013/01/las-aceras-bici-de-madrid-frenan-el-uso.html> [Consultado el 26 de diciembre de 2015].

22 López, L. (2015) "La bicicleta: instrumento para la liberación de las mujeres". MujeresNet.info [online] Disponible en:

<http://www.mujeresnet.info/2015/02-03/la-bicicleta-instrumento-para-liberacion-de-las-mujeres.html> [Consultado el 27 de diciembre de 2015].