

Las ciclistas y su rastro en el aire

10.08.2026

Víctor Ramés



Bicicletas que llegan a contraluz

De pronto algunos jóvenes, y de inmediato también las jóvenes cordobesas en, pongámosle, la primavera de 1892, tuvieron noticias de un nuevo vehículo a través de artículos e imágenes difundidas por los diarios y revistas. Al pasar frente al negocio de Theodore Flandin, en la calle Independencia al seiscientos, y ver el cartel que anunciaba el producto importado, habrán entrado al local para hallarse por primera vez frente a esa máquina llamada bicicleta. Es posible que la rozaran con los dedos, cerraran los ojos y comenzaran a proyectarse montados o montadas sobre éste, desplazándose por plazas y paseos, o surcando por las calles la ciudad. La bicicleta parecía proponer una

libertad novedosa, temida o acariciada. Era un vehículo ágil, personal, veloz. Era un chiche.

No se trataba de escenas a protagonizar exclusivamente por los y las jóvenes pertenecientes a la burguesía local, por supuesto, si bien fueron ellos los primeros usuarios de este invento que se veía como un instrumento de recreación. En la década de 1890 no solo Córdoba: occidente todo vivía el primer gran auge global de ciclismo urbano. La bicicleta estaba lejos de representar el signo proletario en que se convertiría más tarde, cuando esa clase social acabara de tomar forma como tal en Córdoba. A fines del siglo XIX circulaba un puñado de esos vehículos que podían contarse con los dedos de una mano, vinculados más que nada a una actividad recreativa en la ciudad. Su generalización temprana entre la burguesía avanzó a pedaleos rápidos, como si necesitara de ese impulso para entrar en el siglo veinte.

Con ser pocas en el panorama local, al parecer las bicicletas eran visualizadas como una molestia, o como un peligro. En un artículo publicado hace un par de décadas, el periodista Eduardo Gesumaria (Sprinter), citaba una temprana ordenanza de 1881 que prohibía a los ciclistas circular por las veredas, especialmente las de la plaza San Martín. Sus conductores y conductoras en general, aun cuando fuesen prudentes en cuanto a velocidad, podían muchas veces incomodar a los demás paseantes en aquellos espacios urbanos donde solían desplazarse sobre ruedas. Dos décadas después de la ordenanza mencionada, seguían los ciclistas imponiéndose en sus lugares favoritos como eran el Paseo, el Parque Las Heras o, como en la siguiente queja puesta por el diario "La Libertad" de 1900, sobre un espacio verde inaugurado en 1897:

"En la plaza Vélez Sarsfield

Anoche hemos tenido ocasión de observar los abusos que continuamente están cometiendo nuestros ciclistas.

No habiéndose contentado con andar a toda furia por los alrededores de la plaza sino que se introdujeron dentro y en momentos que paseaban varias señoritas, procuraron andar de igual manera pareciendo hacerlo intencionalmente, pues se divertían con molestar a las paseantes las cuales tuvieron que retirarse temiendo cualquier desgracia. Hacemos notar que el agente de servicio que presencié el hecho, no intervino como era de su deber.

Esperamos que la policía intervendrá en adelante para evitar que nuestros ciclistas sigan cometiendo tales abusos y faltas de cultura."

Lo concreto es que, siguiendo el guion de la "vida moderna", la población ciclista se multiplicó en Córdoba como en todo el mundo, y también los usos de la bicicleta, lo que incluyó su potencialidad deportiva que permitía explotar una prisa mucho mayor que la

viable en espacios públicos. En 1899, el mismo Theodore Flandin que vendía estos artículos, fue el más entusiasta impulsor de la construcción de un velódromo, que comenzó a funcionar ese año. Allí los ciclistas contaban con un espacio delimitado para pedalear a gusto y sacarse ventaja unos a otros. Se puede decir que nacía una nueva pasión hasta entonces latente y desconocida.

Si es que puede considerarse como otro "uso" del nuevo objeto cultural, en 1896 se aprobaba una tasa municipal que tomaba a las bicicletas como fuente de recaudación. El asunto era mal visto por el diario "Los Principios", que transmitía la "desagradable impresión" causada "a los aficionados a esta clase de Sport el impuesto de diez pesos a las bicicletas sancionado últimamente por el Concejo Deliberante. Ese impuesto no sólo debe reputarse exagerado, sino injusto". Puede deducirse que el periodista asociaba la bicicleta a la actividad deportiva, sin detenerse en su adopción como medio de locomoción urbano, según era la tendencia.

Con o sin esa tasa, la adopción de la bicicleta estaba asegurada. Una nota del diario "La Libertad", en marzo de 1900, daba una idea del auge del ciclismo a través del columnista Gil Guerra, un catalán que entonces residía y escribía en Córdoba. En su columna "Chachara", donde hacía libre uso de una total digresión, comentaba:

"Crónica en bicicleta – Ya que es el vehículo de moda, vamos a decir, hay que usarlo hasta en el periodismo, aun cuando no sea más que por seguir la corriente. Antes se escribían crónicas a vapor o al vapor; pero ahora el ciclismo está en auge y ya no se usa el vapor sino para los ferrocarriles. Y aún está llamado a desaparecer, según los sabios."



La moda del "bloomer"

Cuerpos a los pedales pegados

La percepción del cambio de hábitos que traía consigo la adopción urbana de las bicicletas en todas las ciudades del mundo, cobró a fines del siglo XIX especial énfasis en torno al uso del nuevo vehículo por parte de las mujeres, a quienes aportaría una mayor libertad de desplazamiento, y un medio de desafiar una rígida mentalidad social.

Está claro que esa mentalidad necesitaba aún de tiempo y de otra serie de cambios sociales más profundos, para admitir ciertas libertades femeninas en los hechos, pero era seguro que se abrían espacios para nuevas experiencias y nuevas ideas.

El cronista ya citado Eduardo Gesumaria (que usaba el seudónimo de Sprinter) aporta el dato de que en el parque Las Heras, en 1898, "la joven Sofía Rodríguez de la Torre asombró por su destreza en el manejo de la bicicleta". Probablemente hubiera mujeres que venían pedaleando de antes, pero es simpático contar con una mención y una fecha específica.

Es parte de la historia de la bicicleta el modo en que su uso contribuyó al proceso de superación de tabúes relativos al vestido de las mujeres, cuyo peso e incomodidad entorpecían el manejo del vehículo a pedales. A fines de siglo en Inglaterra ya existían movimientos de mujeres que bregaban por la adopción del primer pantalón diseñado para ellas, el *bloomer*, que dio lugar a una moda llamada "bloomerismo", pronto

reprimida. El bloomer se adecuaba muy bien al uso de la bicicleta, pero tuvo fuerte oposición social, sin duda porque desafiaba cánones impuestos a las mujeres. En 1899 cobró difusión un juicio famoso en Londres, que le hizo una dama a un establecimiento de té que la desatendió por llegar en bicicleta y, encima, en bloomers.

Fue otra mujer, la propietaria del Hotel Hautboy, la Sra. Martha Sprague, quien se negó a servir a Lady Florence Harberton, presidenta de la *Rational Dress Society* (Sociedad de Vestimenta Racional) que ella misma había cofundado en Londres, entusiasta ciclista y orgullosa del uso del *bloomer*. La Sra. Sprague le negó la entrada, insistiendo en que fuera al bar, donde los trabajadores fumaban y bebían. Evidentemente, la clienta era rechazada por usar una falda dividida, considerada una prenda varonil. Lady Haberton interpuso una demanda al año siguiente, pero el jurado falló a favor de la dueña del Hautboy. Esta había afirmado que sencillamente en su salón de café no permitía la entrada de mujeres sin falda.

También en 1898, el diario cordobés "La Libertad" reproducía una noticia europea sobre la conferencia dada por "Madama Gaches-Serrante, doctora en medicina en París", en torno a "las ventajas e inconvenientes de la bicicleta para el sexo femenino y sobre el abuso del corsé." En el artículo se presentaba a la Dra. Gaches-Serrante como "una fervorosa propagandista del feminismo, que así se designa ya en todas partes la evolución reivindicadora de la mujer en lucha contra el monopolio masculino de las profesiones liberales". En las citas de su conferencia parisina, la Dra Gaches-Serrante afirmaba que "actualmente la mujer sigue la corriente del progreso y se prepara a compartir con el hombre ciertos trabajos, lo mismo que ciertas distracciones, en relación con sus aptitudes intelectuales y físicas. Una vez más acaba de proporcionársele el medio para aproximarse, o tal vez aventajar al compañero de su vida: ¡La bicicleta!" Para la facultativa citada en el diario cordobés, "desde su aparición un nuevo horizonte se ha abierto a la mujer, la cual ha entrevisto la posibilidad de cambiar sus costumbres, y como la vida sedentaria que venía practicando le era desagradable, se ha adaptado al nuevo sport con una rapidez extraordinaria".

En lo que respecta al uso del corsé, la doctora opinaba que "el actual debe ser reemplazado por otro higiénico especial. Nada de presión sobre el torax" (...) y en posesión de ese corsé ideal, agregaba, no hace falta apretar el talle, ni ninguna otra parte del cuerpo: nada de cintas que aprieten, nada de vestidos ceñidos: ¡amplitud, mucha amplitud!"

Por su parte, el redactor cordobés encargado de introducir y cerrar la cita de la Dra. Gaches-Serrante en 1898, no se expedía sobre los pros y los contras, limitándose a opinar que la bicicleta no era más que una moda, que pasaría y sería sustituida por una

próxima, "pues vivimos en una era de fiebres en que la electricidad triunfa del vapor, el automóvil de la bicicleta y la velocidad de la estética. Tanto es que las elegantes y aristocráticas damas de París empiezan a dejar la bicicleta para andar en automóviles." El escriba local veía en la velocidad uno de los males que se avecinaban, y no estaba equivocado en esto:

"¡Hoy la moda exige al paseante 36 km por hora! Mañana un nuevo invento nos hará pasear a una velocidad de 50 km por hora: así lo exige nuestra era de progresos ¡como si tuviéramos que andar con la velocidad del rayo para alcanzar la felicidad!"

Vislumbraba bien la instalación del culto del apuro, pero se quedaba muy corto en cuanto a la velocidad por conquistar. Y no acertaba en cuanto a la superación del vehículo de dos ruedas: este no sería sustituido, simplemente se sumaría a las máquinas para desplazarse.

Junto con los cambios en el vestuario femenino y el enfoque higienista de la época, la relación de la mujer con la bicicleta sirvió también para explotar nuevas proyecciones del erotismo depositado sobre el cuerpo femenino. Las estampas de mujeres en bicicletas se convirtieron en toda una rama del *voyeurismo* y la mirada masculina se habituó a hacer foco y a calcular las formas del cuerpo de la mujer en la actividad de pedalear una bicicleta.

Un ejemplo literario que puede servir para un cierre elegante, se lee en el último capítulo del "Ulises" de James Joyce, que recreaba un día de junio de 1904 en Dublín. Es parte del célebre monólogo de Molly Bloom, la esposa del protagonista, el Sr. Leopold Bloom:

"Claro que él está loco en el asunto de las bragas, se ve claramente siempre echando el ojo a esas descaradas en bicicleta con las faldas levantadas por el viento hasta el ombligo".



Víctor Ramés

[Contame-la](#) →