

## Reseña

Una de las primeras guías para mujeres ciclistas de la época victoriana. Para saber cómo montar en bicicleta con gracia, o proteger de escalofríos tus partes vitales.

"La señorita F. J. Erskine exploró en esta guía de 1897, con un humor franco y desenfadado, esa nueva moda de las chicas que montaban en bicicleta por los campos ingleses. Hay que decir que muchas de las cosas que decía siguen siendo relevantes hoy en día. Si alguna vez has querido saber cómo montar una bicicleta con gracia, o proteger tus partes vitales de escalofríos, no tienes más que seguir leyendo..."

The Simple Things

## Índice

### [Nota de los editores](#)

1. [Ciclismo: aspectos sociales y deportivos](#)
2. [Indumentaria ciclista para el campo y la ciudad](#)
3. [La máquina](#)
4. [El modo correcto de andar en bicicleta](#)
5. [Pedaleando en la ciudad](#)
6. [Pedaleando en Inglaterra y en el extranjero](#)
7. [Ascendiendo montañas en bicicleta](#)
8. [Gymkhanas ciclistas](#)
9. [Mantenimiento de la bicicleta](#)
10. [Otros consejos de carácter general](#)

### [Sobre este libro](#)

### [La Autora](#)

## La máquina de la libertad (Una nota de los editores)

R

*«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*

Durante la segunda mitad del siglo XIX, la reina Victoria gobernó, con un palo y una zanahoria, un imperio que se extendía desde Canadá y el Caribe, abarcando buena parte de África, extensas posesiones en Oriente Medio, la India, hasta Australia y algunas de las más importantes islas del Pacífico. Medio mundo estaba bajo su dominio. Victoria era una monarca omnipotente en cuyo país, paradójicamente, las mujeres carecían del derecho de sufragio, del derecho a litigar en juicio y a poseer bienes propios. Las mujeres estaban circunscritas exclusiva y específicamente a la esfera doméstica, y se requería de ellas que mantuvieran la casa limpia, la comida en la mesa y a los hijos educados. Cuando un hombre y una mujer contraían matrimonio en la era victoriana, los derechos de la mujer se cedían a su marido. Bajo las leyes inglesas, la pareja se convertía en una entidad única, representada por el marido, que

pasaba a controlar todo lo referente a la familia: el dinero, las posesiones y el propio destino del matrimonio. Las mujeres se convertían, de hecho, en otra posesión más de sus maridos, que asimismo se convertían en dueños de todo lo que ellas pudieran darles, hijos incluidos. El matrimonio otorgaba al marido incluso el derecho de propiedad del cuerpo de su esposa (la institución del matrimonio suponía que la mujer debía consentir sexualmente ante su marido en todo momento, según su deseo) y daba por hecho que el cuerpo de la mujer ya no le pertenecía a esta.

Pero la era victoriana fue también una época de crecimiento y de progreso. La Revolución Industrial supuso el nacimiento de una nueva clase, la clase media y, por primera vez en la historia, sucedió que la gente trabajadora empezó a disponer de algo hasta entonces desconocido para ellos: un periodo de tiempo libre que se podía dedicar a la práctica de todo tipo de actividades «mundanas»: el croquet, los paseos a caballo, las actividades acuáticas, los deportes... Y el ciclismo. Hordas de ciclistas comenzaron a tomar las calles, los caminos y las carreteras en las dos décadas finales del siglo XIX. La fiebre de la bicicleta hizo que aquellos que nunca habían salido de sus pueblos, de sus barrios y de sus comarcas se aventurasen ahora más allá de sus lugares archiconocidos y explorasen nuevos territorios. Incluso hubo mujeres, arriesgadas amazonas del pedal, que, intrépidas, se lanzaron a pilotar esos artilugios que para muchos eran auténticas «máquinas del diablo».

Montar en bicicleta en la década de 1890 fue poco menos que «una erupción, un exceso de exuberancia, un temblor sísmico que sacudió la economía y las bases mismas de la sociedad».<sup>1</sup> Y en nadie fue más evidente esa violación de los sagrados principios de la moral que en las mujeres. Para ellas no resultó sencillo adaptarse a una práctica que se esperaba exclusivamente masculina, pero fue la evolución de la propia tecnología de la máquina (la introducción de la cadena, que hacía más fácil el pedaleo, o el diseño de bicicletas con ruedas de parejo tamaño, que «democratizaban» la práctica del deporte ciclista) lo que permitiría que el ejercicio del ciclismo femenino se extendiera de manera masiva por todos los rincones del mundo británico. Se convirtió en una práctica «de moda».

Así, y junto con otros factores, la práctica del ciclismo entre las damas propiciaría el nacimiento en la década de 1890 de un nuevo temperamento y una nueva condición en la existencia femenina: el surgimiento de la «Nueva Mujer», término que se usó para describir a las mujeres que rompían con las convenciones sociales imperantes trabajando fuera de casa, renunciando a su tradicional rol de madres y esposas, y reivindicando un activismo político mediante el sufragismo, el profeminismo y la defensa de sus propios derechos. La «Nueva Mujer» se situaba en igualdad de condiciones con el hombre, y la bicicleta ayudó en gran medida a que algo así, tan impredecible e inimaginable en la época, se hiciera posible.

---

<sup>1</sup> Irving A. Leonard, *When Bikehood was in Flower*, (Seven Palms Press, 1983).

Las mujeres que decidieron subirse a una bicicleta no solo consiguieron algo que no habían tenido hasta entonces (movilidad física por sus propios medios), sino que la práctica del ciclismo les ayudó a ampliar sus horizontes más allá de los barrios en que vivían y habían vivido siempre, y les hizo descubrir una libertad de la que habían carecido, gracias, en parte, a la eliminación de lo que en gran medida había estado asfixiándolas: su atuendo. Los restrictivos ropajes de las mujeres victorianas (corsés, pesadas y largas faldas con enaguas, camisas de cuello alto rígido) les imposibilitaba una necesaria libertad de movimiento para montar en bicicleta y, más allá, parecía simbolizar la prisión invisible, forjada a base de convenciones, en que se hallaban encerradas. Dicho atuendo era incompatible con cualquier tipo de ejercicio físico, y el ciclismo requería una indumentaria más práctica, más racional, de modo que las faldas largas y los corsés empezaron a dar paso a los pantalones anchos, a veces incluso en forma de falda-pantalón, ceñidos a la altura de las rodillas. Quien quisiera montar en bicicleta tenía que vestir más libremente, lo que conllevaba, a su vez, mayor sensación de libertad. Las carreteras y las calles de Inglaterra (y no solo de Inglaterra, sino también de América, como lo prueban célebres mujeres impulsoras de la práctica del ciclismo en el Nuevo Mundo, como Annie «Londonderry» Cohen Kopchovsky) se poblaron de mujeres vestidas como hombres, de mujeres que pusieron en tela de juicio los estereotipos de género desafiando la moral de la época. La práctica del ciclismo y los cambios en cuanto

a indumentaria que la acompañaron «proporcionaron un espacio en el que la mujer pudo replantearse su propia feminidad».<sup>2</sup>

Los cambios sociales propiciados por el ciclismo no se limitaron, no obstante, a la vestimenta. Cuando una mujer adquiría una bicicleta ya no tenía que depender de un hombre que la trasladara de un lado a otro, y era libre de ir y venir a su antojo sin pedir permiso a nadie. Experimentó una suerte de liberación, y la bicicleta impuso con el hombre una paridad de hecho, que hasta ese momento había sido casi una quimera. Además, el cambio de indumentaria no supuso un simple asunto de adaptación, diríase práctica, al nuevo deporte, sino que significó un cambio radical en la percepción de la feminidad y se convirtió, de hecho, en un asunto muy controvertido moralmente. Hubo quien llegó a sugerir que el ejercicio del ciclismo podía ser sexualmente estimulante para las mujeres y de ahí la pasión con que adoptaban su práctica, por lo que florecieron los llamados «sillines higiénicos», rígidos y sin apenas relleno, que, se pensaba, harían más difícil que los genitales femeninos, en contacto con el asiento, sufrieran cualquier tipo de estimulación no deseada. La batalla por el nuevo y revolucionario atuendo femenino propiciado por el ciclismo alteró de una vez y para siempre la percepción pública de la capacidad atlética de las mujeres y, más allá, de su propio comportamiento público.

Es en este ámbito en el que se publica, en 1897, este pequeño manual «escrito para mujeres ciclistas por una mujer ciclista»,

---

<sup>2</sup> Sarah Gordon, *Beauty and Business: Commerce, Gender, and Culture in Modern America*, 2001.

firmado por F. J. Erskine. En él, la autora guía y lleva de la mano a las nuevas practicantes del deporte de la bicicleta en Inglaterra, aconsejándolas sobre todo tipo de cuestiones: no solo vestimenta, sino también la correcta alimentación para no sucumbir al agotamiento tras una larga jornada sobre dos ruedas; trucos de mecánica para poder reparar la bicicleta en caso de avería súbita; comportamiento ante eventualidades como un repentino encuentro con un mendigo, cruces peligrosos y vecinos poco amigables; y organización de eventos deportivos con los amigos en el jardín de casa. Un manual que, a los ojos de los modernos y las modernas ciclistas, puede resultar de una curiosidad rayana en el humor, y que los editores ingleses de la National Library recomiendan no tomarse muy en serio. Aun así, este curioso manual de buenas prácticas ciclistas victorianas constituye un recordatorio del papel revolucionario que tuvo la bicicleta en la existencia de las mujeres inglesas de finales del XIX, así como un testimonio sin igual de una época en la que las cosas que hoy damos por sabidas aún estaban despuntando.

Los Editores

## Capítulo 1

### Ciclismo: aspectos sociales y deportivos



Hace algunos días me topé con un prolijo artículo en el que el autor se preguntaba si, desde el punto de vista de la salud, las damas deberían practicar el ciclismo. «Pero tanto si deben practicarlo como si no, lo cierto es que las damas ya van en bicicleta —apuntaba el autor—, y hasta el momento los resultados parecen ser extraordinariamente beneficiosos para ellas.» En todo caso, no hay otro asunto sobre el que se haya desatado últimamente una controversia más feroz. Tal vez, como en otras cuestiones, las espantosas historias que una oye a todas horas a propósito de los peligros de andar en bicicleta contengan una pizca de verdad adornada con una buena dosis de exageración. En realidad, la

cuestión sobre si es bueno o no para la mujer andar en bicicleta se puede resumir brevemente en el siguiente enunciado: si las damas recorren en bicicleta cincuenta millas cuando su límite razonable está en diez —en definitiva, si pierden el juicio y el sentido común y se vuelven majaretas—, en ese caso, sin ninguna duda, el ciclismo constituye una práctica dañina para las féminas.

Por ejemplo: las mujeres no deberían competir en carreras ciclistas, si es que tienen el más mínimo interés en preservar su salud; y si lo hacen, sin duda se tratará de una práctica suicida, condenada al más estrepitoso de los desastres... por no hablar de la perniciosa influencia que tendría en el deporte. En la actualidad, el ciclismo está tan firmemente arraigado entre los miembros más sanos de nuestra comunidad, como una forma sencilla y barata de locomoción, que la mujer que compitiera solo conseguiría perjudicarse o incluso hacerse daño físicamente.

Pero en cuanto forma de ejercicio —siempre que se realice con moderación, desde luego—, la práctica del ciclismo, en el caso de las mujeres, se encuentra en una posición excepcionalmente favorable respecto al resto de las actividades deportivas. Es evidente que el coste inicial de una bicicleta es casi tan elevado como el de un poni —aunque, claro, luego el poni requiere su propio equipamiento, por no hablar de la enorme cantidad de cosas que hay que hacer para mantenerlo en perfectas condiciones—. Por ejemplo, al coste de un poni hay que añadir el precio de un carro... lo que supone otras 25 libras, los arneses (7 libras más), el forraje, las mantas, y además

un lacayo. Por su parte, la bicicleta no requiere más que una cuidadosa limpieza, que apenas lleva quince minutos, y un uso adecuado de la máquina. Aparte de todo esto, el ciclismo está dejando de ser un mero pasatiempo de moda y empieza a adquirir un papel más práctico y útil como medio para lograr determinados objetivos. Y es en este aspecto del asunto donde precisamente reside su fuerza. Si el ciclismo fuera solo una moda, ya se habría abandonado hace mucho tiempo. Pero el arte del pedaleo no es simplemente un deporte pasajero. El ciclismo —una vez que se supera la fase de aprendizaje, es decir, la etapa «acrobática» o «de equilibrio»—, en sentido estricto, requiere muy poco esfuerzo: «las ruedas van a toda pastilla», como decían los famosos y añorados Budge y Toddie en los libros del señor Habberton. Las payasadas que una puede cometer en una bicicleta tienen un límite y las consecuencias son muy evidentes. Pero una bicicleta es la puerta a tantos placeres y diversiones que no dudamos en abrirla porque nos conduce a un pródigo mundo de diversiones, tanto en Inglaterra como en el Continente. A nosotras, las ciclistas, nos es dado recorrer a placer toda Inglaterra, y Escocia, e Irlanda y Gales, solo con la ayuda de esas frágiles ruedas recubiertas de goma neumática. Gracias a las bicicletas los paisajistas han podido pintar más de lo que jamás hubieran soñado antes del advenimiento de este artefacto, cuando uno tenía que pasarse los días estudiando al detalle los horarios de los trenes para poder ir a un lugar, pintar una escena y regresar antes de que pasara el último convoy. Los

arqueólogos, por fin, pueden dedicarse a su afición más querida con renovado entusiasmo. El fotógrafo ciclista es ya una figura familiar en nuestras carreteras. Por cierto, los caminos y senderos se están beneficiando notablemente de este incremento de usuarios. La razón es sencilla: ahora son los propios ciclistas los responsables de su mantenimiento, ciclistas a quienes «una especie de camaradería los convierte en individuos increíblemente educados» los unos con los otros, de modo que los baches y las roderas, los senderos imposibles y otras causas de preocupación están a punto de convertirse en historia... y todo gracias a la bicicleta.

Si la bicicleta es de uso casi indispensable para todos aquellos que viven en el campo, también lo es para aquellos que habitan en las ciudades. Pocos —salvo los que no los han sufrido— desconocen los horrores de una noche de agosto en Londres, asfixiante y abrasadora, con ese cielo tan turbio y oscuro, con esas paredes recalentadas, esas aceras chamuscadas, ese pestilente pavimento de madera embreada, esa imposibilidad de encontrar ningún lugar adonde huir. El tren metropolitano subterráneo londinense es sofocante y está mal ventilado, los agobiantes omnibuses pasan uno tras otro atestados de gente, atronando con su insoportable traqueteo. Los obreros que llevan trabajando todo el día, y que suspiran por un poco de aire fresco, apenas encuentran una especie de atmósfera polvorienta que llevarse a los pulmones, y los respiraderos de las calles no consiguen sino provocar en los ya de por sí sufridos londinenses episodios de cefalalgia y brotes de

irritación nerviosa. Pues bien, hay que decir que un simple soplo de aire fresco aliviaría de un plumazo semejantes dolencias.

Es en este punto donde la bicicleta acude en nuestro auxilio. Durante años fue una herramienta utilísima para las jóvenes generaciones, que acostumbraban a salir a dar paseos campestres tan pronto como concluían sus labores cotidianas. Los tiempos han evolucionado, y nosotras con ellos, de modo que las mujeres comenzamos a participar en los distintos oficios y negocios —en aquellos en los que se nos admite, claro está— y, como consecuencia natural, también las mujeres empezamos a exigir el descanso preceptivo, igual que nuestros compañeros masculinos.

Fue entonces cuando se desató la bicimanía en Francia. Este país, tan alegre y audaz, siempre se mostró gustosamente proclive al uso de la bicicleta y, como ocurre con la mayoría de las modas procedentes de París, no transcurrió mucho tiempo antes de que el uso de la bicicleta —más bien escaso hasta ese momento en nuestro país— estallara también como una moda en las Islas. Pero como por naturaleza somos una nación de tenderos —«chicos de los recados», nos llaman cariñosamente nuestros primos continentales—, aunque el ciclismo parecía ser solo una tendencia pasajera, en nuestro país siempre fue menos una moda que una útil y práctica afición. Las damas van a hacer los recados sobre ruedas; se dice que las princesas prefieren montar en bicicleta a montar en sus caballos («las bicicletas son más manejables»); los campesinos y los habitantes de las comarcas rurales visitan a sus vecinos utilizando

las dos ruedas, en vez de emplear el caballo... Y no solo eso, sino que es con harta frecuencia el deseo de utilizar la bicicleta precisamente lo que los impulsa a hacer dichas visitas.

Cada vez más señoritas meten sus aderezos en un pequeño hatillo o en una cesta y se van en bicicleta a pasar un par de días con una amiga que vive a veinte o incluso a treinta millas de distancia. La gente sale a cenar... ¡en bicicleta! A veces van a visitar a los amigos a la luz de la luna... ¡en bicicleta! Acuden a sus citas... ¡en bicicleta!; y, lo que es más, mucha gente cruza los campos en bicicleta... ¡vestida para ir de fiesta! Los sacerdotes y los hombres de iglesia consideran de todo punto imprescindible la bicicleta, dado que, por su oficio, se ven obligados a recorrer de modo constante largos e incómodos caminos rurales. Maestros, comerciantes, nobles, plebeyos, ricos, pobres, todos ven en la bicicleta un medio de locomoción barato y sencillo. Un artefacto que se mantendrá sin duda entre nosotros muchos años, y no como una moda, sino como un accesorio mecánico indispensable en cada hogar, grande o pequeño, con más posibles y con menos.

Las consecuencias de este movimiento, en un sentido estrictamente social, son difíciles de evaluar. Es probable que su influencia sea positiva, en tanto en cuanto el arte del pedaleo, sin ir más lejos, nivela los diferentes estratos sociales, iguala las clases. La gente de la ciudad tendrá más contacto con los habitantes de las zonas rurales, y así podrá hacerse una idea más ajustada de los intereses vitales de la sociedad en general. Un senador aficionado al ciclismo,

yendo convenientemente de incógnito, podrá formarse seguramente una idea más ajustada de los problemas del campo que dedicándose al trabajo rutinario de oficina y leyendo aburridos informes sobre su distrito electoral. Se producirá un intercambio de ideas más fructífero, y un conocimiento mucho mayor de las bellezas del país que si nos limitáramos a ir de un lado para otro montados en un tren expreso. La gran lacra social y política de los últimos años ha sido la centralización, y parece que esto podría contrarrestarse con la práctica del ciclismo, que favorece el contacto entre las gentes y la propagación de las ideas y la cultura.

Al parecer, algunas personas creen que el ciclismo debe su éxito al hecho de que ciertos miembros de la nobleza hayan reconocido últimamente sus méritos. Desde luego, es indudable que esos personajes notables han imprimido un fuerte e importante impulso en este deporte; pero durante muchos años, calladamente, el ciclismo ha ido abriéndose poco a poco hueco entre los más atrevidos y modernos del país. Pocas grandes casas solariegas hay en el campo que no cuenten con una bicicleta, al menos, para su uso más o menos diario. De ese modo, la semilla ha ido esparciéndose, una semilla que por fuerza estaba obligada a arraigar y florecer tarde o temprano. Y si ha habido una persona que haya favorecido el ciclismo entre las damas, esa ha sido Su Majestad la Reina Victoria. Ella comprendió enseguida las grandes posibilidades que tenía aquella entonces novedosa idea, e inmediatamente encargó un par de bicicletas para su uso personal,

y de ese modo dio prestigio y carta de naturaleza al movimiento ciclista británico, hecho por el que todos y todas las ciclistas le debemos gratitud y reconocimiento.

Cada vez es más evidente que el ciclismo, practicado con moderación, puede resultar extraordinariamente beneficioso. El ejercicio, sin ir más lejos, constituye un perfecto antídoto contra la anemia y otros desórdenes relacionados con nuestro agobiante y angustioso modo de vida. Antes de que el ciclismo acudiera en nuestra ayuda, no había ningún medio sencillo y práctico de hacer deporte en Londres. El golf, en la ciudad, exige dedicarle una gran cantidad de tiempo y dinero, incluso para poder acceder a los campos más cercanos a nuestras casas. Tampoco es fácil practicar el tenis. Caminar es excelente si lo que se quiere es acabar con un dolor de cabeza, y en verano el calor agobiante anula cualquier deseo de entregarse a un ejercicio que pueda considerarse mínimamente exigente.

Por supuesto, es probable que al principio se exagere en el uso de la bicicleta... incluso aunque sus devotos alberguen las mejores intenciones. «¡El ejercicio es tan delicioso —piensa (y declara) la ciclista novata—, que podría estar pedaleando toda la vida!» Paseando hace algún tiempo por Regent's Park, me crucé con una señorita que estaba aprendiendo a andar en bicicleta. Ya podía ir sola perfectamente, y de hecho pedaleaba de lo más ufana junto a unas amigas. «¡Esto es la gloria!», oí que decía, y a fe mía que

parecía que sus palabras se ajustaban sin duda a sus sentimientos más sinceros.

Ahora bien, el objeto de este pequeño libro es proporcionar a las damas y señoritas todos los consejos necesarios e imprescindibles sobre el arte del pedaleo, aunque hay una advertencia que debe imponerse sobre todas las demás —pues es el fruto de la experiencia personal de la autora—: ¡practique ciclismo con moderación! ¡Sea prudente y no se exceda en el ejercicio!

## Capítulo 2

### Indumentaria ciclista para el campo y la ciudad



Antiguamente, en la época de los triciclos, y cuando la práctica del pedaleo no estaba en absoluto de moda, la indumentaria ciclista no constituía un arte tan refinado como en la actualidad. Nuestro único pensamiento en aquellos tiempos consistía en ir arregladas y convenientemente aseadas, y llevar la consabida indumentaria impermeable. Los llamados «gorros marineros» (ligero canotier con banda) en verano y los sombreros de fieltro en otoño e invierno eran el colmo de la elegancia exigible, y las modas —de París, racionales y bien distintas a las nuestras— ni siquiera se tenían en consideración. Pero todo eso hace tiempo que ha cambiado. Llevemos tweed, sarga o sea nuestro traje de tela común, en la

actualidad entendemos que nuestra indumentaria debe tener un corte impecable, y muchas veces gastamos tanto como si lleváramos indumentaria hípica.

Por lo visto, para ir en bicicleta por el parque debemos contar con una fantástica falda de singular corte y confección, ingeniosamente preparada para que cuelgue vistosa y ampliamente a ambos lados del sillín; al parecer la moda (aunque no el sentido común) decreta que debemos ir ataviadas con una blusa de seda o algodón, rebosante de lacitos y aderezos, y con amplias mangas abombadas, que es la indumentaria en régle y lo que mejor se ajusta a nuestros cuerpos. Tal vez este detalle no sea en exceso importante si lo que vamos a hacer es dar un simple paseo por el parque en verano —me refiero a llevar esas blusas ampulosas y ligeras—, aunque me gustaría ver el aspecto que tienen después de que a la señorita ciclista le haya caído un chaparrón encima... En fin: sea como sea, llevar esa indumentaria es una idea absurda si estamos pensando en la posibilidad de salir de Battersea Park o del Inner Circle de Regent's Park.

¡Lana! Lana arriba y lana abajo, lana por todas partes; tal es el consenso deportivo al que han llegado tirios y troyanos en lo que a normas de saludable higiene ciclista se refiere. Las camisetas de algodón para largos recorridos, desde el punto de vista higiénico, son inviables. Se empapan enseguida, la dama ciclista se para por cualquier razón, y rápidamente empieza a tiritar, coge un buen resfriado y se ve obligada a guardar cama, al tiempo que culpa de

todo ello a la práctica del ciclismo. En Inglaterra, una nunca está segura del tiempo que va a hacer al día siguiente... ¡ni siquiera a la hora siguiente! Las ciclistas pueden comenzar su paseo como el almirante Sydney Smith, que en sus viajes tropicales dijo desear quitarse la piel y quedarse en los huesos «con tal de refrescarse un poco»; esto es, deseando en lo más profundo del alma algo de fresco, y pasar así buena parte de la mañana. Pero entonces, de repente, el viento cambia a norte o a este y el aire que se cuele por el algodón húmedo le da a la ciclista la sensación de encontrarse en pleno proceso de congelación. ¡No se trata de una escena imaginaria! En la costa oriental de Inglaterra con frecuencia me ha ocurrido que me he estado asando —metafóricamente— en un momento dado, y dos o tres horas después, ese mismo día, he estado dando las gracias al Cielo por contar con un abrigo de piel de foca para poder entrar en calor. La ropa interior de lana puede ser ligera o de un grosor notable, de acuerdo con las peculiares costumbres o idiosincrasia de la dama ciclista en particular, pero en cualquier caso... ¡es obligatorio que sea de lana! Según tengo entendido, varias firmas de ropa están especializadas en ropa interior para señoritas ciclistas. En numerosos periódicos y revistas femeninas donde se anuncia ropa para ciclistas, una observa que casi invariablemente se recomienda usar medias de algodón o caladas. Bueno, puede que sirvan para ir a dar unas cuantas pedaladas por el barrio, pero para cualquier cosa que vaya un poco más allá de ese simple paseo urbano esas medias serían de lo más contraproducentes: además de

causar unas horriblas ampollas, ese tipo de medias tienen cierta tendencia a dañar los pies. Y eso es no solo extraordinariamente problemático, sino muy doloroso. Lo mejor es ponerse unas medias ligeras de lana, a menos que se lleven polainas —de las que nos ocuparemos un poco más adelante—, y cambiárselas después de cada paseo en bicicleta. Aunque no nos ocupemos de nada más, los pies siempre deben mantenerse secos y en perfectas condiciones, porque una vez que empiecen a sufrir, tardarán mucho tiempo en recuperarse.

Algunos entendidos dicen que los corsés deberían descartarse a la hora de practicar ciclismo. Esto no es correcto. Es verdad que no deben apretarse mucho los cordones, pero lo cierto es que un par de corsés bien revestidos de lana pueden proporcionar una beneficiosa sujeción; impedirán que la figura se descomponga y de paso protegerán las partes vitales del frío. Ya se fabrican corsés especiales revestidos de lana, al menos lo hacen dos empresas, que no han reparado en gastos a la hora de proporcionar un corsé seguro y apropiado para las señoritas ciclistas.

En el universo ciclista es esencial contar con unos pantalones bombachos de corte perfecto en lugar de faldas. Pueden conseguirse en la mayoría de las sastrerías femeninas, y su coste ronda habitualmente una libra. Lo mejor es que incluyan refuerzos de piel, igual que si sus dueñas fueran a montar a caballo. Deberían tener una hebilla por debajo de la rodilla, pero no han de apretarse

mucho: en este punto, no son recomendables las gomas. En este mismo sentido, para asegurar las medias son preferibles las ligas.

Tal y como he mencionado más arriba, las indumentarias ciclistas difieren enormemente dependiendo de si se está en el campo o en la ciudad. En la ciudad, la naturaleza humana obliga a acomodarse a ciertas modas y —aunque no resulta saludable ni higiénico— aquellas que utilizan la bicicleta en la ciudad deben tener en cuenta la moda del momento. Esto no significa que las ciclistas deban adoptar ridículas blusas y sombreros jardineros. Sería verdaderamente absurdo, y semejante aderezo constituiría el peor modelito posible para afrontar un pasatiempo que requiere, sobre todo, que la ciclista vaya libre, desenvuelta y en armonía con la máquina de raigambre obrera en la que va montada. Pero no hay ninguna razón por la que la señorita ciclista no pueda llevar una ligera tela de alpaca gris, un piqué blanco o una holanda beis para conformar la chaqueta y la falda. (Los días de los puños vueltos con puntillas blancas ya han pasado. Se pusieron de moda entre la muchedumbre, y su éxito derivó en su propia ruina.) Con estos materiales ligeros y veraniegos, y el buen gusto y el corte de una modiste con talento, las señoritas pueden salir a la calle en bicicleta con la seguridad de que dará gusto verlas. Estas indumentarias no se desgastarán mucho, pero de todos modos aquellas señoritas que monten en bicicleta por la ciudad pueden procurarse distintos vestidos para los diferentes ambientes, de modo que esa preocupación no debería ser ningún inconveniente. En términos

generales, se considera que las faldas para la ciudad deben ser más amplias que en el campo. He comentado este asunto recientemente con un sastre y su explicación fue que «resulta muy elegante el ondular de los pliegues al pedalear». Bueno, hay que reconocer que la gente tiene distintos puntos de vista al respecto. El incremento de la tela rara vez se equilibra en ambos laterales. En el noventa por ciento de los casos, la falda acaba pareciéndose peligrosamente a la vela de botavara de un velero y la gente acaba imaginando que la dama ciclista se aleja como impulsada por el viento marino. Para contrarrestar este inconveniente se ha inventado la falda partida o falda pantalón. Se da por seguro que The Pedaleuse es la mejor empresa en la confección de faldas partidas, pero casi todos los sastres tienen su propia especialidad. Aquellas damas que quieran diseñar su propia indumentaria ciclista deben tener en cuenta que en la ropa deportiva no puede haber ni trenzados ni forros ligeros. Se han producido accidentes más graves por culpa de estos adornos que por cualquier otra causa. Lo mejor, en términos generales, es hacer el dobladillo de la falda de unas buenas seis u ocho pulgadas, y coserlo bien fuerte alrededor con cinco o seis vueltas de la máquina de coser. Así el dobladillo quedará bien sujeto y firme. Otro consejo interesante es que la falda pantalón (o los bombachos) tenga los botones a los lados, y ninguna abertura ni remate en la parte de atrás donde pueda engancharse el pico del sillín. Una buena idea es tener un par de cintas elásticas cosidas firmemente en cada lateral de la falda, ajustadas de tal modo que la falda no pueda subirse o

dar tirones y se mantenga siempre en su sitio, perfectamente estirada. Cada pata de la falda pantalón se engancha a los botones de las polainas, y de ese modo ya está completa la indumentaria. Las polainas son muy necesarias, porque las damas deben llevar una falda larga para el campo, y las que se lo tomen en serio deberían vestir una falda que alcanzara casi hasta el empeine, y esas faldas cortas que llevan ahora algunas señoritas, a menos que se complementen con unas polainas de pie, hacen que una ofrezca un aspecto un poco desaliñado. La indumentaria que se ha descrito aquí, en general, resulta perfectamente apropiada con tela de tweed Harris, con sarga o con frieze irlandés, y es tan útil como pueda desearse. Es elegante y resistente; racional, sin resultar poco femenina; segura, porque si lleva un buen dobladillo no hay nada con lo que pueda engancharse; y apropiada en igual medida para un paseo campestre o para montar a caballo, para patinar o para jugar al golf. En cualquier caso, la falda no debería tener un perímetro mayor de dos yardas y media (unos dos metros) y el único forro debería ser una pieza cuadrada de seda glasé en torno a las rodillas, bien alejada de la zona de los pedales. Cualquier buena firma londinense puede confeccionar un vestido con estas indicaciones y aplicando el más estricto sentido común. Lo mismo vale para los sastres de provincias. No existe ninguna complicación al respecto ni derechos de patentes que incrementen el coste de esta indumentaria. La tela debería ser de calidad, así como el corte y la confección.

Uno de los errores típicos es la recomendación habitual, que puede leerse por todas partes, según la cual el mejor calzado para ir en bicicleta son unas botas. Pues bien, las botas son completamente desaconsejables para pedalear, y no debería ponérselas nadie sensato que estuviera siquiera pensando en andar en bicicleta con conocimiento. Unos zapatos, razonablemente confeccionados en piel negra o marrón, con una buena horma para los dedos de los pies, son lo mejor y lo más adecuado. Por lo que toca al ejercicio ciclista, al final sale más a cuenta ir a un buen zapatero y encargarse un zapato cosido a mano que se ajuste bien al pie, en vez de cometer la atrocidad de pretender que el pie se acomode a un zapato ya fabricado: ni más ni menos que una promesa de infinitos dolores y males de todo tipo. La piel marrón, tintada con una solución suave de café, para quitarle esa espantosa apariencia de zapatos recién estrenados, es lo mejor para disfrutar de largas excursiones campestres, con la ventaja, además, de que se limpia fácilmente. Pero como se muestran tanto, deben además sentar bien y ser elegantes. Las señoritas que utilicen mucho la bicicleta descubrirán que los pedales metálicos «dentados» y las suelas de zapatos con estrías son el colmo de la comodidad ciclista. Esos pedales no cuidan mucho la suela del calzado, es verdad, pero su empleo los dota de más agarre, evitando el peligro de que el pie resbale sobre el pedal, como ocurre con los pedales planos de goma. Las damas ciclistas que los empleen entenderán por qué sus colegas más experimentadas los tienen en una alta estima y consideración.

Respecto a los sombreros y los guantes, la cuestión es más un asunto de gusto que de necesidad. Los alfileres sombrereros deben evitarse; en su lugar, para sujetar los sombreros, se recomienda la utilización de unas bandas anchas y elásticas, o de otras de seda, que se pasarán por debajo de la barbilla. En todo caso, pocas cosas hay mejores en verano que un buen «sombrero mariner» (estilo canotier) para ir en bicicleta con elegancia y comodidad. Para el invierno son preferibles los sombreros de fieltro. Respecto a los guantes, se trata de una cuestión abierta y controvertida: los guantes de color canela oscuros y calados quedan muy bien y son agradables de llevar; los blancos de ante también son muy buenos y muy estilosos; los blancos de cabritilla resultan absurdos y excesivos para emplearlos en un deporte como el ciclismo. La seda y el algodón no tardan en agujerarse y además dan muchísimo calor, por no mencionar que con frecuencia provocan ampollas en las manos que en teoría deberían proteger. Los guantes de lana confeccionados en casa son los mejores para cuando hace mal tiempo, y el clima nos depara frío y lluvia.

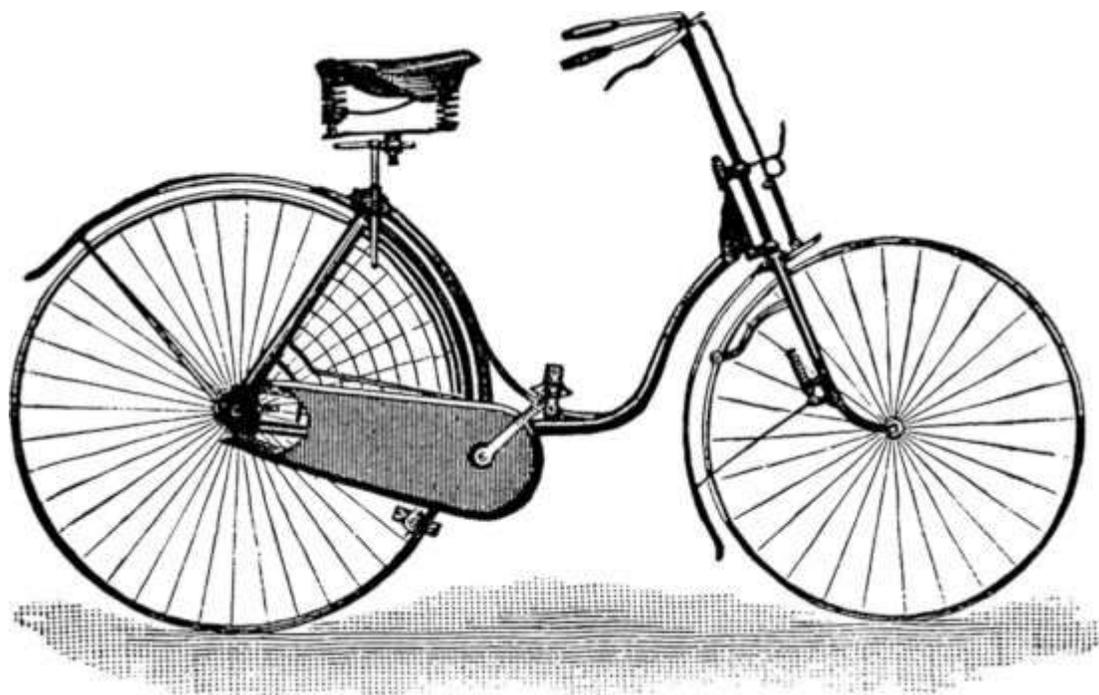
Los pañuelos y las corbatas son muy elegantes y resultan incluso útiles, sobre todo en trayectos cortos. Las blusas con cuellos de quita y pon, que pueden conseguirse en cualquier sastrería femenina, resultan extraordinariamente elegantes y útiles asimismo. La utilidad de los velos es discutible: desde luego, mantienen el peinado impecable cuando hace viento, y también proporcionan una notable protección contra los mosquitos que se estrellan contra

nuestra cara; pero embutirse en una gruesa gasa azul y blanca, como hacen algunas, no solo es absurdo sino que termina siendo asfixiante. Se dice que son una buena protección contra las quemaduras del sol, pero las ciclistas más juiciosas prefieren ponerse un poco morenas antes que andar por los caminos con las cabezas metidas bajo una bolsa casi opaca que no las deja ni ver por dónde van.

La indumentaria adecuada para el ciclismo campestre debe ser impermeable, capaz de soportar y proteger a la ciclista frente a la lluvia, y que no se estropee aunque se empape. Todas tendremos que enfrentarnos tarde o temprano a una excursión pasada por agua, y en tanto la ciclista vaya ataviada con prendas de lana y siga moviéndose, no habrá ningún peligro de que pille un resfriado.

### Capítulo 3

#### La máquina



La pregunta más común de todas cuando se trata de empezar a practicar ciclismo es siempre la misma: «¿Cuál es la mejor bicicleta que se puede comprar hoy en día?». Y las que plantean semejante pregunta con frecuencia se muestran muy sorprendidas cuando se les dice que no hay una que sea definitivamente mejor que las otras, sino que hay media docena o más que son igual de buenas. Teniendo en cuenta la moda, el diseño y el precio, tal vez las Humber y las Elswick se encuentran entre lo mejorcito del mercado; las segundas, sin lugar a dudas, son las mejor fabricadas, y una Beeston Humber es, como me dijo una aficionada de Lincolnshire, «tremendamente dura de pelar». Pero al mismo tiempo, para un uso normal y para las excursiones largas, recomiendo las Coventry

Machinists y sus Swifts, las J. K. Starley y sus Rover; la compañía Singer Co. con las bicicletas De Luxe; las Raleigh, Premier, Osmond, Ivel, y las bicicletas Sunbeam, así como las bicicletas de la Rudge-Whitworth Co. y las Marriott & Cooper. Todas estas compañías fabrican bicicletas de primera categoría, fiables, y capaces de satisfacer todos los requerimientos de la ciclista exigente. En la actualidad hay tantos fabricantes que lo que debemos buscar son los detalles específicos de cada máquina. Algunas marcas fabrican bicicletas para señoritas extraordinariamente ligeras; otras fabrican máquinas más adecuadas para el trabajo, duras y resistentes; otras, como las Rovers, son ideales para excursiones y el turismo ciclista; las Singers tienen una fama aquilatada por sus excelentes materiales; las Swifts, por su diseño sólido y compacto; las Premier, por su rigidez y por sus cámaras. Así pues, cualquiera que se haya planteado la pregunta con la que comienza este capítulo comprenderá cuán difícil resulta ofrecer una respuesta adecuada.

«No quiero gastarme mucho dinero», es otra de las afirmaciones que con frecuencia conducen a adquirir una de esas bicicletas «baratas» que publicitan por ahí. Seguid mi consejo: las bicicletas baratas son trampas mortales. En términos generales se puede adquirir una buena bicicleta por poco dinero, sobre todo ahora que hay tanta oferta. Es posible obtener bicicletas fuertes y ligeras, con sus cubiertas neumáticas y todos los avances más modernos por un precio que va desde las siete a las diez libras. Una buena bicicleta ligera es muy cara, porque contará con un cuadro perfecto y un

trabajo perfecto en las soldaduras. La gente, en general, tiende a calcular el precio de una bicicleta teniendo en cuenta sobre todo el esmalte o el cromado. En realidad, el verdadero valor de una bicicleta reside en su mecánica. Los rodamientos de las bicicletas baratas solo tienen de rodamiento el nombre. El acero es pobre y con frecuencia las juntas muestran irregularidades, y montar en bicicletas de este tipo suele resultar una experiencia bastante desagradable. Las que quieran saberlo todo acerca del mecanismo de funcionamiento de sus bicicletas harán bien en leer atentamente un buen manual sobre el tema, y aplicar en la práctica, en sus propias máquinas, los conocimientos que han adquirido. Así se mostrarían menos sorprendidas y comprenderían por qué las buenas bicicletas son tan caras.

Pero eso no quiere decir que una bicicleta que no sea una Humber o una Rover no sirva para nada. Hay muchos fabricantes en provincias que producen excelentes máquinas por precios que oscilan entre las catorce y las dieciséis libras. Pero si la aficionada al ciclismo tiene intención de comprar una bicicleta a un fabricante local o desconocido, lo mejor es que se haga acompañar de una amiga con cierta experiencia para que la ayude a escoger la bicicleta adecuada. Es un hecho bien conocido que cualquier bicicleta repintada con colorines es suficiente para una dama... en opinión de los vendedores, claro está. Porque se supone que la dama desconoce cuáles han de ser las características técnicas de la bicicleta... o directamente le importan un comino.

Lo primero que hay que decir es que adquirir una bicicleta demasiado ligera es un gran error. Las americanas son excelentes para pasear por el parque y son fáciles de manejar, pero para un camino duro por el campo resultan extremadamente incómodas, si bien aguantarán bien el continuo traqueteo. Como ya he comentado anteriormente, si la bicicleta es ligera (unas 26 libras o unos 12 kilos), tiene que estar muy bien hecha. Naturalmente, fabricar una buena bicicleta requiere el concurso de obreros especializados, que no trabajan gratis; los cuadros ligeros deben ser perfectos, sin tacha, lo cual encarece el producto; y de todos modos, al final, cuando se trata de hacer excursiones con equipaje, y recorrer todo tipo de caminos, senderos y carreteras, es más que probable que la bicicleta pese bastante más que una bicicleta de carretera de unas 32 libras (alrededor de 15 kilos).

Las formas de los cuadros se dividen en dos tipos: el cuadro angular recto y el doble curvado. El sencillo curvado también tuvo su momento; a las jóvenes modernas les gustaba porque no molestaba tanto ni entorpecía el movimiento del vestido a la hora de desmontar, pero ningún cuadro sencillo curvado resiste la tensión necesaria del ángulo donde se sujetan el plato y los pedales. Singer y Starley Brothers fabricaron durante muchos años el sencillo curvado, pero creo que en la actualidad los hacen dobles. Para viajes por el extranjero, la bicicleta femenina más resistente del mercado es la del cuadro triangular, patentado por Humber & Co. En esta bicicleta, el plato se encuentra precisamente en el ángulo

donde se unen los dos tubos principales, de modo que la bicicleta es tan rígida y resistente como las de los hombres. Otro cuadro muy resistente es el de las Raleigh; estas cuentan con un cuadro de doble ángulo también en el manillar, lo cual les confiere una extraordinaria resistencia.

Los mejores manillares son los sencillos, rectos en el frontal y ligeramente curvados hacia atrás. Los que están curvados y retorcidos como los cuernos de un carnero, hacia arriba, no solo son mucho más difíciles de reparar, sino que dan la impresión de que una viajera montada en una silla de ruedas. Cuando se colocan hacia arriba, resultan de todo punto espantosos, y es imposible hacerse con ellos cuando se trata de subir una colina o cuando el camino es empinado y es necesario empujar la bicicleta, aunque, como norma general, este tipo de circunstancias debería reducirse al mínimo, como veremos.

Los mejores manillares —los manillares propiamente dichos— son los de corcho. Si se lavan de vez en cuando con un jabón corriente de casa pueden conservarse perfectamente limpios. Son frescos y transpirables, y más limpios que los de fieltro.

Pedales, hay de dos tipos: los de metal «dentado», y los que cuentan con apoyaderos gruesos de caucho, de goma o de fieltro. Estos últimos son los más adecuados para las señoritas, pero la comodidad de los zapatos fijos y los pedales «dentados» es tan grande que yo se los recomendaría de todo corazón a todas aquellas damas que realmente deseen adentrarse en el universo del ciclismo.

Los zapatos que se lleven deberían tener una suela especial, un poco más gruesa en el interior, para proteger la piel de la fricción de las bielas de los pedales. La ciclista debe colocar el pie en ángulo recto con el pedal, del mismo modo que se pone cuando se monta a caballo, y decirle al zapatero que marque con tiza dónde deben ir las ranuras antideslizantes. Entonces, el zapatero debe colocar otra suela ligera en tiras, con cuidado de que estas queden bien pegadas o cosidas y de que coincidan donde están las hendiduras, y no solo en los bordes. Hecho esto, el agarre es fabuloso; sin embargo, nunca jamás hay que fijar el pie con rastrales o calapiés: estos artefactos de ningún modo deben utilizarlos las señoritas, porque son unos amigos peligrosísimos.

Respecto a los neumáticos, casi parece que hoy solo existen los Dunlop; sin embargo, los Clincher son extraordinariamente buenos, y los Palmer son muy adherentes. Para las bicicletas de las señoritas yo recomendaría sin lugar a dudas los Scottish; los Fleuss también son muy fiables. La principal característica de los Scottish es la facilidad con que se puede quitar la cubierta. No resulta sencillo retirar la goma Dunlop de la llanta, aunque una sepa cómo se hace y conozca a la perfección la teoría de dicha operación e incluso haya practicado. Ahora se lleva mucho poner una cubierta antideslizante en la rueda trasera, y una cubierta lisa y sencilla en la delantera. Para los paseos campestres este expediente resulta muy apropiado, pero en la ciudad me parece que este arreglo incrementa bastante la posibilidad de resbalones y caídas. Así pues,

lo mejor es decidirse por lo más seguro y colocar cubiertas antideslizantes tanto en la rueda delantera como en la posterior.

El argumento en favor de una cubierta sencilla en la rueda delantera es que sufre menos con el uso de los frenos. Desde luego, los frenos desgastan un poco los neumáticos, pero los peligros de resbalar son suficiente argumento como para permitirse el gasto de una libra al año destinado a reparar el posible neumático dañado. Algunos eliminan el problema prescindiendo del freno, una innovación que llevan todas las bicicletas modernas. Ahora bien, aun admitiendo que los frenos en ocasiones pueden dañar la cubierta, lo cierto es que son tan importantes que ninguna mujer debería ni siquiera plantearse montar en bicicleta sin contar con ellos. Una novata no tiene fuerza suficiente en los tobillos para sujetar una bicicleta descendiendo de una colina sin caerse. Algunas personas creen que es muy moderno ir diciendo por ahí: «¡Yo nunca utilizo frenos!». ¡Que no se sorprendan entonces si alguien les dice que eso significa que no llevan mucho tiempo andando en bicicleta o incluso que no tienen demasiado aprecio ni por sus vidas ni por las de los demás! No existe ninguna necesidad de ir dando frenazos en seco cada vez que se nos presente una mínima pendiente, pero cuando se llevan a cabo excursiones largas una puede encontrarse en cualquier momento en la cima de una cuesta empinada. ¿Qué hacer entonces? No solo todas las bicicletas deberían llevar frenos, sino que los frenos deberían ser firmes, seguros y fáciles de accionar. En general se asegura que los frenos

neumáticos (en los que dos pequeñas bolsas de goma se hinchan junto a la rueda y la bicicleta se detiene) son muy buenos, pero el mejor dispositivo de frenado de palanca es la zapata Roper, que detiene el neumático sin dañarlo. Los frenos de fricción Smith también son excelentes; funcionan con una palanca convencional y tienen la ventaja de que no destrozan la cubierta del neumático. No obstante, los frenos de palanca más satisfactorios que yo he utilizado son los Humber. La palanca es larga, sólida, y se fija al final del manillar, con lo que alivia la tensión en la mano. Conviene que tanto las ciclistas como los fabricantes presten más atención a este imprescindible dispositivo.

Otro de los puntos conflictivos de las bicicletas para señoritas son los sillines. Resulta prácticamente imposible ofrecer un consejo fiable respecto a este adminículo ciclista. Los sillines de Henson y de Burgess son buenos, pero exigen a la usuaria que se sitúe a muy baja altura y bastante atrás, de modo que la rotación de las rodillas resulta bastante incómoda. Los sillines B85 y B302 de Brookes son bastante buenos, sobre todo si se ajustan correctamente con su corrector de inclinación patentado. Puede que a la ciclista le lleve algún tiempo subir y bajar el sillín, inclinándolo hacia delante o hacia atrás, hasta que se consiga el mejor ángulo y el más cómodo. Es perfectamente posible montar en bicicleta con toda comodidad utilizando un sillín común, pero al principio conseguir una posición correcta no resulta tan sencillo como parece.

A la hora de escoger la primera bicicleta, lo mejor es hacerse con una que sea buena y sencilla. Lo mejor es dejarse de inventos, como eso de las marchas. *À propos* de este último punto, nueve de cada diez bicicletas para señoritas están adaptadas para ir demasiado despacio, porque sesenta pulgadas de engranaje no es en absoluto demasiado para una ciclista verdaderamente competente. El pedaleo lento es mucho menos agotador que andar por ahí pedaleando como una loca, que es lo que se hace cuando se elige una bicicleta con una marcha corta o un plato pequeño. Con buenas carreteras y una fuerza normal, no es insensato elegir una relación de marchas de sesenta y cinco pulgadas. Debería utilizarse un protector de cadena, y no solo porque así se protege la ropa para que no se enganche, sino porque así se evita que el barro y la suciedad que suelen salpicar la rueda delantera se incrusten en la cadena. Pero si aún hay alguien a estas alturas que dude de los beneficios del uso de un buen protector, el estado de los pedales y las bielas tras una excursión por barrizales servirá como testigo mudo de mi afirmación. En este mismo sentido, los guardabarros deben ser fuertes y buenos. Cuando el tiempo viene malo y los caminos están encharcados y llenos de lodo, conviene poner un trozo de goma en la parte de atrás del guardabarros, para proteger las bielas, los pedales y los pies, aunque nos parezca que el camino tiene solo agua. Cualquier tienda de bicicletas puede instalar una de esas gomas por un chelín, y por experiencia puedo decir que se gana mucho en comodidad y en limpieza.

La luz y el timbre son otros dos importantes aparejos de cualquier bicicleta. La linterna marca The Silver King (cuesta 12 chelines y seis peniques) es una de las mejores y una de las que mejor salen de precio, y da una luz excelente. La 20th Century, que consume parafina, es también bastante buena; se fabrica en aluminio y también en otros metales comunes. Las luces eléctricas resultan un poco más caras porque son una novedad, pero si el ciclista vive cerca de algún lugar donde se la recarguen, este tipo de luces funcionan de modo muy eficaz, si bien únicamente durante un número limitado de horas. Respecto a los timbres, un simple timbrado largo y agudo tiende a despejar la calzada mejor que el ligero tintineo de los timbrecillos comunes. Los ciclómetros resultan un aderezo interesante durante los paseos ciclistas. Resulta muy interesante comprobar las distancias que se van cubriendo durante una larga excursión. Los mejores y los más científicos son los fabricados por Boy's & Rücker, que hacen sonar un pequeño timbre cada milla. Cuestan una libra y un chelín. Los Standard son bastante fiables también, al igual que los Trenton y los diminutos Veedor. Estos tres últimos cuestan entre cinco y diez chelines cada uno.

Dos de los dispositivos más interesantes en lo que al mantenimiento de la bicicleta se refiere son el pie apoyador o pata de cabra (que se usa para que la bicicleta se mantenga en pie y no tengamos que tumbarla en el suelo) y el bombín de bicicletas marca Hutton. Ambos pueden adquirirse separadamente o bien de modo conjunto;

el precio del segundo es de catorce chelines, y puede adquirirse en The Army and Navy Stores. Si no se desea afrontar ese gasto, un bombín sencillo de pie, con válvulas para poderlo conectar a cualquier tipo de rueda, puede conseguirse en cualquier comercio del ramo por diez chelines. Con estos bombines cualquier aficionada podrá hinchar las ruedas con toda facilidad, y así evitar una de las causas más frecuentes de pinchazos: el andar por ahí con las ruedas deshinchadas.

También resulta muy útil un candado para bicicletas, sobre todo para cuando se va de visita, o cuando se pernocta en hoteles en el extranjero. Hay tantos tipos de candados que es fácil escoger uno cualquiera. Los candados con combinación de cierre son especialmente buenos.

La caja de herramientas Martin Silent es una invención reciente. Lo más interesante es que se trata de un pequeño paño desenrollable en el que van envueltas las herramientas. Hay muchas otras cajas o equipos portátiles de herramientas, y algunas son especialmente conocidas por su eficacia. Hay quien utiliza un dispositivo para sujetar el reloj en el manillar, pero yo no creo que sea un aditamento muy útil en la bicicleta. En ningún caso debería colocarse un buen reloj en un lugar sometido a tantas vibraciones como el manillar de una bicicleta. Si se desea utilizar alguno, cualquier modelo corriente de Waterbury será suficiente para ir a la última moda.

## Capítulo 4

## El modo correcto de andar en bicicleta



En la actualidad debería ser algo excepcional —y no la norma, como desgraciadamente ocurre— ver por esos caminos de Dios a ciclistas que practican el arte de la bicicleta chapucemente. Mucho se ha

afirmado al respecto, mucho se ha escrito y (por citar uno de los dichos más repetidos de nuestros padres) «doctores tiene la Iglesia y no hay nada que el dinero no pueda comprar»; sin embargo, por extraño que resulte, una ciclista realmente es una rara avis, y hoy más que nunca. Puede que, aunque las instrucciones que acompañan al aparato sean excelentes, su dueña no las haya leído; ¡y ya pueden ser buenas las enseñanzas, si le entran por un oído y le salen por el otro! O puede que sea el talante natural de los ingleses de llevar la contraria lo que nos impele, a unos y a otros, a hacer exactamente lo que no debemos. En cualquier caso, muchas de las actuales damas ciclistas tienen mucho que aprender antes de que puedan autoconcederse los galones de buenas practicantes del arte del pedaleo.

Me da la impresión de que algunas lectoras, después de meditar detenidamente la jeremiada anterior, preguntarán con atenta curiosidad: «Entonces, ¿cómo se monta bien en bicicleta?». En términos generales se entiende que todo consiste en echarle un poco de esfuerzo a la cosa y que el balanceo corporal, a fin de cuentas, sea más o menos armonioso. La ciclista y su bicicleta han de moverse como si fueran un solo cuerpo; deprisa o despacio, con vigor o suavemente; independientemente de cómo sea el camino, la buena ciclista se desplaza, aparentemente sin esfuerzo, como un halcón cruzando la cúpula celeste. Sus rodillas no bombearán arriba y abajo como si fueran los pistones de un motor de vapor; los brazos no se desplegarán en semicírculo, abriéndose en ángulos

rectos desde el cuerpo, sino que deberán situarse como si fueran una extensión misma de la bicicleta, formando los dos un agradable conjunto. La mala ciclista salta a la vista: es todo ángulos y tensión. Si la dama ciclista lee un libro que le dice que tiene que sentarse con el sillín alto, hará todo lo posible por ajustarse a lo que le dicen. Y colocará el sillín tan alto que apenas sí podrá dar pedales, lo cual no hará sino imprimir a su cuerpo una especie de extraño movimiento parecido al que ejecutaría sobre los pedales de su máquina de coser, llevará la espalda encorvada y encogida, y el conjunto mostrará una carencia tal de sencillez y armonía que la visión de su persona resultará extraordinariamente penosa para todos aquellos que sean testigos de su paso. Esta manía de llevar el sillín lo más alto posible es una costumbre moderna que ejemplifica las malas prácticas ciclistas. A las principiantes se les suele decir que deben sentarse alto, y se trata de un consejo que sin duda se da con la mejor intención, aunque con una indiscutible falta de raciocinio. Así, las neófitas tienden a pedalear últimamente encaramadas al sillín en todo lo alto, y su actitud es tan criticable como cuando se afeaba la conducta de sus despreciadas hermanas de antaño en Battersea Park por llevarlo demasiado bajo.

La posición adecuada del sillín se encuentra, pues, en el justo medio. El sillín debe estar situado a una altura que permita que haya entre una pulgada y una pulgada y media en la holgura de su «alcance» al pedal. Esto permite que el tobillo tenga margen para rotar, lo cual es una condición sine qua non para imprimir un buen

pedaleo a la máquina. Las principiantes pueden sentarse más bajo al principio, pero en el bien entendido de que a medida que vayan ganando confianza el sillín debe irse levantando gradualmente hasta alcanzar la altura antes mencionada. Luego hay que tener en cuenta la inclinación hacia delante o hacia atrás del sillín. Mucho se ha dicho a propósito de la incomodidad inherente a casi todos los sillines, pero en el noventa por ciento de los casos un ajuste adecuado representa la diferencia entre un pedaleo incómodo y un agradable paseo. Y el ajuste se consigue con el buen manejo de una llave inglesa. La gran mayoría de la gente parece incapaz de utilizar una llave inglesa o una llave de tuerca. Cuando comenzó la moda de las bicicletas, la llave marca King Dick —por cierto, la mejor que se ha fabricado jamás— podía llevarse en un bolsillo de la chaqueta, y podía utilizarse para subir o bajar el sillín hasta que la usuaria se encontrara cómoda en su posición. La barra del sillín siempre se ajusta aflojando la mariposa que hay al final del tubo del cuadro. A veces he oído a algunas señoritas que dicen: «Creo que mi sillín no puede moverse, porque no hay tornillo». ¡Pues parece que quien dice estas cosas no tiene ojos en la cara! Todas las bicicletas, sean buenas o malas, ofrecen la posibilidad de subir o bajar el sillín, y la mayoría de los sillines disponen de mecanismos que permiten la fácil inclinación de los mismos. Cualquier bicicleta ofrece la posibilidad de ajustar esta parte tan importante.

Una vez que el sillín está correctamente colocado, debemos pasar al ajuste del manillar. Como regla general, la altura adecuada es una

pizca más alto que el pico del sillín, pero el ajuste final depende de diversas variables, esencialmente de la longitud de los brazos de la ciclista, de su altura, etcétera. Los manillares que se curvan hacia arriba deberían descartarse siempre que se pueda, y en caso de que la máquina los incluya, deberíamos sustituirlos por un sencillo manillar de frontal plano, ligeramente curvado hacia atrás en los extremos. Aparte de lo absurdo de la forma y la postura tan idiota a la que obliga sentarse con el manillar con los cuernos hacia arriba, lo cual requiere ir encogida y medio paralizada mientras se pedalea, tal accesorio traslada una gran cantidad de vibraciones al ciclista, lo cual, por sí solo, constituye una razón excelente para prescindir de él.

Una vez que la máquina se encuentra debidamente ajustada y la dama ciclista se ha armado de confianza —tanto en sí misma como en su montura—, se puede decir que ha dado el paso decisivo hacia el éxito. A muchas señoritas les parece que el proceso de montar y desmontar constituye una verdadera pesadilla. El mejor modo de emprender la marcha es atraer levemente la bicicleta hacia una, y a continuación «entrar» en el cuadro, aunque no se esté sentada aún propiamente en el sillín. Solo entonces se coloca un pie en el pedal. La pierna que permanece en el pedal debería estar completamente doblada, casi alcanzando la horquilla delantera con la rodilla; las manos, firmemente asidas al manillar. Llegado el momento, simplemente hay que estirar la rodilla, empujando el pedal hacia abajo. Así, la máquina coge carrerilla y se mueve hacia delante,

permitiendo que la dama ascienda hasta el sillín con el simple movimiento del estiramiento de la pierna apoyada en el pedal. Al comenzar, el pedal de impulso debería estar casi totalmente arriba, sobre todo si la bicicleta tiene bielas cortas. Algunas señoritas utilizan la pierna derecha para el impulso primero, mientras que otras emplean la izquierda. Esta es una mera cuestión de gusto, pero es recomendable practicar con ambas piernas. Las principiantes pueden dar un fuerte pisotón para lanzarse, pero una vez que se coge práctica resulta bastante fácil encaramarse en el pedal e impulsarlo sin mayores alardes, y sin movimientos bruscos. Esa moda espantosa de sentarse en la bicicleta, con el sillín bajo, e impulsarse a zapatillazos en el suelo con una de las piernas hasta que se coge carrerilla, debe descartarse totalmente, al menos para aquellas damas que pretendan ser unas buenas ciclistas. Hacer eso no solo es feo, sino además muy peligroso.

La mayoría de los errores, no obstante, dan a la hora de acometer el pedaleo. Hay varios estilos: el «movimiento de máquina de vapor», al que ya hemos aludido anteriormente; el «pedaleo de talón», tan característico de las novatas; y el exagerado movimiento de tobillo que se ha convertido últimamente en lo más común entre las ciclistas de parque y jardín. El primero es simplemente una pérdida de tiempo y de energía. En realidad, un pie trabaja contra el otro, y no es de extrañar que las señoritas que practican el ciclismo de este modo lo encuentren agotador. El pedaleo de talón, por su parte, es muy difícil de combatir. Tiene la desventaja de concentrar todo el

esfuerzo y la acción en el tobillo de la ciclista. También deriva en una apariencia desaseada, y exige un esfuerzo enorme porque en realidad sus practicantes necesitan que el asiento esté muy bajo (aunque las novatas dicen que eso les proporciona más seguridad, y se necesita tener la paciencia de un santo para convencerlas de que empiecen a utilizar la parte delantera del pie). En un pedaleo correcto, todos los músculos del pie colaboran para impulsar el pedal hacia delante, y al mismo tiempo retirar el otro hacia atrás, promoviendo de este modo el movimiento circular de los pies. Solo entonces se emplea adecuadamente cada átomo de fuerza. El nombre técnico que recibe esta técnica es «clawing», porque se apoya en el pedal solo el antepié (los dedos y los metatarsianos), adoptando una postura en forma de garra. La parte delantera del pie y los dedos se sitúan sobre la barra del pedal y se aferran a ella casi como la mano se aferra al manubrio de una broca cuando se pretende perforar algo. No hay peso muerto en ninguno de los pedales, sino una inteligente interacción de ambas bielas que permite un esfuerzo continuo gracias a una combinación de los músculos del talón y la tensión de todos los músculos del pie y el tobillo. Hay que decir que mediante este método de pedaleo se consigue un perfecto control sobre la bicicleta. El peso del cuerpo, mediante la lógica distribución en el sillín y los pedales, contribuye a dicho control, sin concentrarlo todo en el sillín. La conducción resulta mucho más sencilla cuando se trata más de una cuestión de variar levemente la presión de los pedales que de forzar el giro del

manillar. Pues este es el secreto de andar correctamente en bicicleta. Una ciclista experimentada puede dirigir la bicicleta sin apenas tocar el manillar, una habilidad que la ciclista de pedaleo «estilo máquina de vapor» apenas puede siquiera imaginar y en la que fracasaría estrepitosamente.

Para pedalear adecuadamente, lo mejor es utilizar pedales «dentados» (con hendiduras y picos de agarre) y un calzado adecuado. Estos pedales tienen el inconveniente de que las suelas del calzado pueden rasgarse y estropearse con bastante facilidad, pero si los zapatos están bien hechos y un buen zapatero ha colocado bien las hendiduras en las suelas, en realidad no tienen por qué sufrir daños excesivos. Si se utilizan pedales de goma, en cambio, es recomendable utilizar zapatos preparados para conseguir cierto antideslizamiento mediante una suela extra o unas hendiduras apropiadas. Cuando llueve o cuando hay mucho polvo o arenisca en el camino, los pedales de goma tienden a ser bastante resbaladizos, no obstante, y un pedal resbaladizo no solo es una cosa incomodísima sino también algo bastante peligroso.

Conviene apuntar que la mayoría de la gente, en cuanto empieza a controlar el equilibrio, suelen lanzarse a demostrar su recién experimentada habilidad girando a toda velocidad en las curvas y doblando las esquinas lo más rápido posible. Hay que decir que no es lo más inteligente. Puede resultar muy llamativo, pero cuando se patina —como ocurre en muchas ocasiones—, la bicicleta tiende a irse para un lado y la ciclista para el otro. ¡Cuán poca gracia tiene

hacer el loco cuando eso ocurre! Con tiempo lluvioso y los caminos embarrados, o bien cuando está todo muy seco y polvoriento, es muy recomendable coger las curvas —incluso cuando se transita por un buen camino— con precaución. Además, nadie puede saber qué obstáculo puede esconderse tras la siguiente esquina, y si se va demasiado deprisa resulta imposible frenar y detenerse ante un peligro imprevisto. Apuntaremos algunos detalles más sobre este asunto en el próximo capítulo pero, como norma general, puede afirmarse que las mejores ciclistas son las que se conducen de manera prudente.

Otro aspecto interesante es aprender a subir cuestas. Aprender a subir cuestas es esencialmente una cuestión de practicar correctamente: de dominar trucos y habilidades que pueden aprenderse con una buena técnica. En esta particular modalidad, como cuando nos da el viento de cara, la persistencia es lo que cuenta. Intentar subir una colina a un paso vivo es absolutamente absurdo, además de agotador. El mejor modo de hacerlo, suponiendo que el camino sea bastante horizontal, es sentarse en el sillín y subir con calma y lentamente. No es necesario arquear el cuerpo de modo excesivo, pero conviene ascender con una ligera inclinación hacia delante del mismo. Los músculos del tobillo y de la pantorrilla deben trabajar conjuntamente. Cuando el ascenso obliga a giros descontrolados del manillar y aparecen los jadeos y las angustias en la respiración, es el momento de bajarse y terminar andando. Es un gran error empeñarse en subir en bicicleta todas

las cuestas, aunque sean moderadamente empinadas. Algunos días subiremos las cuestas mejor que otros, pero cuando al final el esfuerzo de la ciclista se hace excesivo, lo mejor es subir andando y así alcanzar la cumbre.

Como norma general puede decirse que hay pocas cuestas que valga la pena subir a menos que pueda hacerse tranquilamente. Reventarse y fatigarse, como hacen muchas ciclistas, resulta en extremo perjudicial para el cuerpo y para el ánimo. En todo caso, mediante la práctica y el aprendizaje de ciertos trucos comunes, pueden subirse cuestas bastante empinadas sin demasiado esfuerzo. Los principales factores de éxito son, de nuevo, la acción del tobillo y un balanceo constante y uniforme del cuerpo.

A la hora de bajar las cuestas, no conviene quemar la goma con frenazos prematuros e innecesarios. El freno es un mecanismo que se utiliza en combinación con el pedaleo de frenada; el pedaleo de frenada no se puede descartar completamente, aunque tampoco se puede fiar todo a este modo de reducir la velocidad. Y por último, de ningún modo las señoritas deberían bajar las cuestas quitando los pies de los pedales. En un triciclo era posible, pero en una bicicleta los peligros sobrepujan a las ventajas. Lo mejor es mantener la bicicleta bajo control, con un balanceo uniforme, hasta que el camino parezca estar libre de obstáculos y curvas, y entonces darle un poco de cuerda, pero nunca como para perder el control sobre la máquina. Es una imprudencia, en todos los sentidos, depender solo del pedaleo de frenada, aunque no sea más que porque las cadenas

pueden tener remaches poco seguros y la tensión puede romperlas en cualquier momento. Ocurren constantemente graves accidentes a causa de la ruptura de la cadena, o porque esta se salga, y por esta razón, si no por otras, siempre hay que tener un buen freno a mano... ¡y utilizarlo!

## Capítulo 5

### Pedaleando en la ciudad



Transitar en bicicleta por la ciudad de modo seguro, sobre todo por lugares donde existe cierto tráfico, es una experiencia ciclista que solo deberían intentar aquellas que no tienen otro modo de regresar a sus casas si no es sobre las dos ruedas, o aquellas que son capaces de mantener la cabeza fría y no perder los nervios con facilidad. En todo caso, aunque la dama ciclista esté adornada con semejantes cualidades, es mejor evitar las atestadas calles de las ciudades siempre que se pueda. Dejemos aparte la cuestión de si es agradable para una dama tener que soportar las vulgares groserías que no pocas veces se le dedican por parte de los viandantes: lo mejor es, desde cualquier punto de vista que se mire, que las damas

que se tengan por tales eviten el tráfico cuando montan en bicicleta. La cuestión se ha planteado recientemente así: «¿Deben las señoritas montar en bicicleta por las calles de Londres, sí o no?»; y he de decir que las respuestas que se me ofrecen cuando pregunto son decididamente contrarias a semejante idea.

No obstante, si, por circunstancias sobre las cuales la dama ciclista no tiene ningún control, no le queda más remedio que andar en bicicleta por la ciudad, las siguientes instrucciones y consejos pueden serle de cierta ayuda.

Concéntrate, querida amiga, en lo que tienes entre manos y en lo que estás haciendo, mantén la mirada alta y al frente, actúa con decisión, y mantén la bicicleta siempre bajo control. Estate preparada para frenar en seco al menor obstáculo; avisa a los vehículos que llevas detrás estirando firmemente el brazo izquierdo cuando se produzca un atasco en el tráfico. Evita los giros bruscos, la velocidad excesiva, pasar demasiado cerca bajo los hocicos de las cabalgaduras y entre los vehículos que circulan por las calles. Reduce la velocidad en los cruces; presta suma atención a los ruidos que emiten los seres y las máquinas que te rodean; incluso en medio de la turbamulta londinense prestar atención a los sonidos de la calle resulta de gran ayuda, aunque haya quien diga que en semejante barahúnda un ruidillo más o menos no puede ni oírse. Al ir en bicicleta por la ciudad, los oídos se acostumbran enseguida al rumor del tráfico, y resulta sencillo distinguir los

detalles que nos pueden ayudar a transitar por las calles con más seguridad.

En Inglaterra, la norma es que las bicicletas circulen por la izquierda, mientras que todos los vehículos se cruzarán con nosotras por la derecha. Es imprescindible entender y comprender esta regla a la perfección, pues nada molesta y enfurece tanto a los conductores como los ciclistas que circulan por el lado equivocado de la calzada. Pero mantenerse a la izquierda no significa ir metidas en el bordillo. La mayoría de las calles de las ciudades tienen una pequeña inclinación a ambos lados de la calzada, y por eso es extraordinariamente importante mantenerse en el centro de la calle. Los ciclistas que se mantienen cerca del bordillo están siempre en trance de ser golpeados o empujados por el tráfico que transcurre a su derecha, y en estas circunstancias montar en bicicleta se convierte en una práctica tan cargada de tensiones de todo tipo, que no la soportará ni la más templada de las amigas ciclistas. El lugar adecuado para las bicicletas es, pues, la hilera de tráfico que se forma en la parte izquierda de la calzada. Una vez asumido esto, debe tenerse muy en cuenta que, a ojos de la autoridad, una bicicleta es un vehículo como cualquier otro: goza de los mismos privilegios y está sometido a las mismas obligaciones que el resto de las máquinas que se impulsan sobre ruedas. Mientras la dama ciclista recuerde este sencillo principio, observe las normas básicas de circulación y se comporte con la educación necesaria, no deberá tener mayores sustos. Hay muchas damas ciclistas que reciben un

trato muy cortés y favorable por parte de los conductores de autobuses, los carreteros y los taxistas; pero siempre hay personas que más que seres humanos parecen moscardones en lo que a los ciclistas se refiere, gente irritable y que se comporta de modo furibundo, sobre todo si quien lleva la bicicleta es una mujer. En resumen y en román paladino, si las normas generales de cortesía se cumplen por parte de todos, y se da una convivencia normal en la calzada, ninguna dama tendría que quejarse de la insolencia por parte de los conductores —bastante irritables en general— que pueblan las calles de nuestras grandes ciudades.

Los resbalones y patinazos con la bicicleta constituyen un peligro constante y un problema que, hasta el momento, no se ha logrado resolver adecuadamente. Los neumáticos antideslizantes para ciudad ofrecen una cierta seguridad, pero en la mayoría de los casos el problema no es la calzada deslizante, sino los nervios y el pedaleo irregular del ciclista. Los días en los que la calzada está muy grasienta —bien por culpa de los carros aguadores que lo han encharcado todo o por culpa de las lluvias, que en nuestro país son muy habituales— resulta conveniente bajar un poco el sillín. De este modo, el empuje del pie es menor y el centro de gravedad de la ciclista estará más bajo. En circunstancias de firme deslizante, el paso debería acomodarse a un pedaleo constante, reduciéndose, a la hora de girar en las curvas, casi a la velocidad del paso de un peatón. En cierto sentido resulta raro y curioso que dos condiciones ambientales completamente distintas, como las calzadas

polvorientas y las calzadas mojadas o embarradas, puedan provocar patinazos y resbalones similares. De modo paradójico, en un día lluvioso en Londres, con su característico pavimento de adoquines de madera, el tránsito de las bicicletas será perfectamente seguro y firme; la lluvia tiende a limpiar la grasa acumulada y el maderamen desgastado proporciona un excelente agarre a la rueda. Pero en los días muy secos y polvorientos —tanto en la ciudad como en el campo—, ni siquiera los neumáticos antideslizantes resultan del todo útiles. No en vano una de las peores caídas que he sufrido a lo largo de mi carrera como ciclista fue por culpa de un patinazo en un camino de entrada a una casa, un día en que el firme estaba muy seco y polvoriento.

Hay que apuntar que en comarcas como Gloucestershire, Oxfordshire y también en ciertas partes de Wiltshire los caminos presentan una espantosa mezcla geológica denominada «oolito». Cuando llueve —aunque sea poco—, el suelo se torna tan resbaladizo como las callejuelas más grasientas de cualquier astillero. La ciclista que se aventure por tales demarcaciones hará bien en concentrarse y poner todos sus sentidos en mantenerse derecha, pero seguir pedaleando con naturalidad exige mucha habilidad y destreza. Pues precisamente en la normalidad del pedaleo reside el secreto para no terminar con tus huesos en el suelo.

Esto, por cierto, constituye una simple digresión respecto al tema que me dispongo a abordar inmediatamente, pero los patinazos y

resbalones y cómo evitarlos es un asunto que reviste la máxima importancia. Entre los miles de peligros con que los constructores siembran nuestras ciudades, los peores, incuestionablemente, son los raíles de los tranvías. El mejor consejo que puede darse al respecto es alejarse todo lo que se pueda de las calles por donde estos discurren, pero si una está obligada a pasar en bicicleta por encima de las vías, ha de tenerse en cuenta que lo más seguro es cruzarlas en ángulo recto. Afrontarlas incluso con una levísima desviación del ángulo recto no constituye sino una invitación a sufrir una mala caída. La bicicleta debe encarar los raíles perpendicularmente, en la medida de lo posible, en ángulo recto, o tan recto como se pueda dadas las circunstancias, y solo cambiar de dirección cuando la rueda trasera los haya sobrepasado. Ir en bicicleta por una calle por donde transiten tranvías es en extremo peligroso. El mismo consejo puede aplicarse a los pasos de piedra que a veces forman los bordillos o los escalones en la calzada: también conviene afrontarlos directamente y en perpendicular.

Al cruzar estos pasos de piedra, que forman como caminos para cruzar las calles, las bicicletas sufren mucho menos si la ciclista se pone en pie sobre los pedales, en vez de permanecer sentada como un peso muerto en el sillín. Lo mismo puede aplicarse al pavimentado de madera desigual o de macadán, esas vías pródigas en baches que magullan las bicicletas hasta lo indecible y que además causan una considerable incomodidad. Las rejillas de las alcantarillas también merecen una vigilancia extrema por nuestra

parte. ¡Es increíble la cantidad de trampas que esconden las ciudades más civilizadas del mundo para las ciclistas de naturaleza incauta! A la hora de andar en bicicleta por la ciudad, lo más inteligente, por último, es no darse mucho tono, yendo sin manos, por ejemplo, o intentando hacer piruetas y otros truquillos baratos. Se da por hecho que cualquiera puede andar sin manos en los lugares menos peligrosos, pero pavonearse con excentricidades en un lugar atestado de gente y de vehículos no solo es peligroso: denota, además, una suprema falta de buen gusto.

Posiblemente en todas las ciudades del mundo las ciclistas piensan lo mismo de los peatones indecisos. Por mucho que una intente evitarlo, a veces un individuo se cruza en su camino —sin mala intención, por supuesto— e intenta cruzar la calle con un vigor digno de mejor causa. El infractor generalmente se encuentra en un lado de la calle y mira a derecha y a izquierda; la ciclista hace sonar su timbre; y el peatón, en vez de esperar a que la ciclista haya pasado, o cruzar tranquilamente, sale corriendo como un poseso en dirección al centro de la calzada. Si siguiera corriendo hasta la otra acera, todo iría bien, pero en el peor momento se detiene y, entre espasmos, da media vuelta con la intención de regresar a la acera de donde había partido. A continuación comienzan los aspavientos y las pirouettes del peatón, y los consiguientes volantazos de la ciclista. La conclusión es que o bien la ciclista decide apearse para evitar el atropello o bien el indeciso peatón acaba bajo las ruedas de la bicicleta. Un desastre.

En fin, es cierto que algunas ciclistas no tienen ningún problema en surcar a toda velocidad una vía pública atestada de gente y de vehículos pero, al mismo tiempo, algunos peatones tratan a las ciclistas como si no tuvieran derecho a haber nacido. Lo razonable simplemente sería que los peatones prestaran a los timbres de las bicicletas la misma atención que prestan a las campanillas de los carruajes provistos de ruedas de goma. Las ciclistas por lo general podemos evitar a una persona que actúa con decisión, pero cuando de lo que se trata es de esquivar a un individuo que se comporta del modo en que se ha descrito arriba, el asunto se vuelve algo más complicado.

En el extranjero, la ley indica que en la carretera hay que circular por la derecha. En las ciudades francesas, como en las nuestras, está prohibido (défendu) ir por las aceras, incluso aunque se vaya desmontado. Está prohibido tomar las curvas a alta velocidad y la multa por conducción temeraria oscila entre los cinco y los quince francos. A los ciclistas se les exige que lleven siempre luz. En Francia, y creo que también en Alemania, el ciclista está obligado a llevar una matrícula con un número, o con un nombre y una dirección; para más detalles, recomiendo preguntar en las oficinas londinenses del CTC (Cyclists' Touring Club). En el extranjero, asimismo, las ciudades generalmente están pavimentadas con adoquines, los cuales, en general, son mejores para transitar que nuestras calzadas. Pero cuando en dicho adoquinado se incrustan las vías del tranvía eléctrico, como por ejemplo en la ciudad de

Montreux, a orillas del lago de Ginebra, entonces las ciclistas deben andarse con mucho ojo, pues los accidentes acechan en cada esquina.

Los frenazos y parones repentinos de carros y otros vehículos de tránsito, así como los giros inesperados de los mismos, cuando se pedalea en mitad del tráfico, son la causa más habitual de accidentes ciclísticos; en el caso de giros bruscos las ciclistas pueden caer incluso bajo las ruedas de un coche. Todos estos peligros pueden prevenirse prestando atención y manteniendo firme la bicicleta, y procurando ir despacio y con tiento. Una indicación con el brazo estirado servirá para avisar de nuestros movimientos a los vehículos que vienen detrás. Por otro lado, la ciclista siempre ha de mantenerse alerta, por si ve una mano levantada, o por si alguien avisa con un látigo o una fusta, pues estas son señales que indican la obligación de detenerse, y las usan y conocen todos los conductores.

Los cruces de las calles principales es mejor afrontarlos despacio y avanzando lentamente, hasta que una pueda echar un vistazo y comprobar quién viene por ambos lados. Cuando hay hueco, un firme timbrado permite avisar al resto de conductores para que presten atención, y así la ciclista conseguirá que le dejen espacio para cruzar sin peligro. Si la dama ciclista está nerviosa, o el cruce es complicado, como el de Regent Circus o la rotonda del Marble Arch, lo más inteligente —si no lo más decoroso— es que una se tire de la bicicleta y cruce andando.



## Capítulo 6

### Pedaleando en Inglaterra y en el extranjero



El ciclismo ha logrado su popularidad en nuestras tierras, no tanto por la moda, sino sobre todo gracias al turismo. Irremisiblemente, de año en año, cada vez más gente ha adoptado el ciclismo, frente a las caminatas, como medio ideal para hacer excursiones campestres

por nuestros más renombrados parajes naturales durante las breves vacaciones de otoño, lo cual representa un revitalizante regalo para la mayoría de los agotados trabajadores urbanitas. Pues hombres y mujeres trabajan igual de duro, ciertamente. Ya quedaron atrás los días en los que los hombres eran la exclusiva mano de obra en el comercio y las distintas profesiones liberales; ahora, y cada día en mayor medida, se abren nuevos campos profesionales y las mujeres en muchos casos comparten el honor de contribuir con su salario al mantenimiento del hogar. Si ellas trabajan, y a fe que lo hacen ya miles de mujeres en nuestro país, en oficinas insalubres, encorvadas sobre la procelosa correspondencia y los apuntes contables, mecanografiando, y en otros muchos casos desempeñando empleos sedentarios, es justo que las féminas tengan las mismas oportunidades que los hombres de disfrutar de un poco de aire puro de vez en cuando. Y esto es precisamente lo que convierte el turismo en bicicleta en una actividad tan valorada por todo tipo de mujeres, y esta también es la razón —mucho más que las modas o las tendencias— por la que el ciclismo ocupa hoy su actual posición preponderante entre las damas. Entre las señoritas ciclistas, probablemente nada es más digno de aprecio y estima que las excursiones de fin de semana, esto es, las excursiones de sábado a lunes. Resulta muy agradable huir de la sofocante urbe el domingo, y pasarlo con amigos en algún paraje rural, para regresar a la ciudad el lunes por la mañana, totalmente en forma, recuperadas y con ánimos suficientes para

afrentar una dura semana de trabajo. El equipaje preciso para estas salidas puede acarrear perfectamente en la bicicleta: puede llevarse incluso un recambio completo de vestimenta, aunque ello requiere cierta inteligencia y habilidad, a la hora de escoger una que sea ligera, adecuada, elegante, y que al mismo tiempo pueda doblarse sin problemas. Haré unas mínimas sugerencias al respecto (todas las mujeres tienen ideas particulares en lo que al modo de vestir se refiere, y sería una pérdida de tiempo prescribir consejos especiales sobre la forma de arreglarse).

Hablando en términos generales, una falda de seda o de crepé y una blusa de seda son un recambio de ropa ideal para una excursión. La ropa para montar en bicicleta debería ser de un tejido ligero, y conviene llevar un sobretodo. La chaqueta, por su parte, debería estar confeccionada de tal modo que pueda desabotonarse por delante junto con la sobrefalda de crepé. El asunto de los sombreros es algo más complejo. Un canotier de paja o estroza resulta perfecto para cualquier excursión ciclista, pero desde luego no siempre resulta elegante, y el aderezo jardinero o «flowergarden» para un sombrero sería una pesadilla para cualquiera que se proponga montar en bicicleta. O bien elegimos un sombrero simple que nos resulte de utilidad a la hora de andar en bicicleta o lo mejor es que acudamos a una oficina de correos y empaquetemos el bonito para enviarlo al lugar donde vayamos a pasar el día o el fin de semana; este recurso también puede aprovecharse para enviar el vestido, con

la seguridad de que estará en el lugar señalado para poder ponérselo.

Ante un viaje de varios días, debemos incluir sin falta una muda completa de lana. No hay nada peor que andar por ahí con la ropa empapada, y el hecho de poder darse un baño y cambiarse después de una calurosa y polvorienta excursión es una experiencia gloriosa: hay que vivirla para creerlo. Bajo ninguna circunstancia, por tanto, debe olvidarse que es obligatorio cambiarse de ropa al final de cada sesión. Otros elementos indispensables y absolutamente necesarios que siempre deberíamos llevar: un cepillo y un peine, un cepillo de dientes, una esponja, una cajita de jabón, un recambio de zapatos y medias, un neceser con recado de coser, y por último un mapa de la ruta. Conviene, asimismo, a las damas ciclistas llevar una discreta petaca de brandi y un poco de agua de colonia —sobre todo en verano—, así como una pequeña caja de cerillas. Aparte de estos elementos imprescindibles, la señorita ciclista debe obrar con conocimiento y pensar en su propia comodidad y en sus necesidades particulares. Bastarán unas cuantas excursiones para que adquiera los conocimientos precisos al efecto y para que aprenda a seleccionar los objetos que sin duda convertirán su experiencia en una aventura tan placentera como una pudiera imaginar; como la gente tiene ideas diversas a este respecto, no será necesario ofrecer una tabla de objetos pertinentes, y como el espacio de que disponemos es limitado, optaremos por seguir a

continuación con una exposición sobre las necesidades de la bicicleta en sí misma.

Para este tipo de excursiones largas o vacacionales no tiene ningún sentido plantearse comprar una bicicleta demasiado ligera. Como he explicado anteriormente, una bicicleta ligera o bien resulta demasiado cara o bien no resulta útil para caminos incómodos y difíciles, para llevar equipaje y para el uso general. No hemos de pensar que una máquina de treinta libras (alrededor de trece kilos) sea en absoluto pesada para nuestros propósitos, pues la pueden utilizar incluso señoritas de pequeña complexión. La libertad y la flexibilidad del pedaleo son con mucho más importantes que la simple ligereza de la bicicleta. Deberíamos tener especial cuidado y comprobar que el manillar está dispuesto en una barra amplia y horizontal; que el manillar del freno sea suficientemente largo, que tenga posibilidad de quedar encajado y que sea seguro; que la goma de los neumáticos esté correctamente alineada con la zapata de frenado; que las ruedas sean fiables; que los neumáticos estén bien ajustados con su cámara interior, y que sean seguros; que el equipo portátil de herramientas esté completo; que la lata de aceite esté bien llena; si la bolsa de herramientas no cuenta con una llave inglesa ajustable King Dick, deberíamos adquirir una, junto con un candado y una cadena; y también deberíamos llevar un bombín, atado con cintas a la barra del sillín. Las cintas para sujetar el bombín son infinitamente mejores que los clips, porque así no se daña la goma del bombín, y si se da una vuelta a la barra del sillín

antes de ajustar el bombín se puede evitar el más mínimo riesgo de que el bombín vaya traqueteando mientras pedaleamos.

Obviamente, se entiende que debe llevarse un equipo completo de reparación de neumáticos, y la propietaria debe saber cómo utilizarlo para reparar los posibles pinchazos.

Igual que en la bicicleta todo debería ser de la mejor calidad, bien hecho y sencillo, así también debería ser nuestra indumentaria. Debe tenerse siempre en cuenta que el vestido ideal para hacer turismo ciclista debe estar confeccionado de tal manera que sirva para ir en la bicicleta y que no desentone cuando una se baje de ella. Sin embargo, este detalle se olvida con harta frecuencia. La mayoría de la gente pretende bajarse de la bicicleta en su lugar de destino y luego hacer la correspondiente visita a pie. Esto no acarrea mayores inconvenientes si las damas ciclistas van ataviadas con un sencillo vestido de corte sastre, que puede ser ligeramente corto; en estos días tan golfísticos nadie lo consideraría una extravagancia. Respecto a los supuestos impedimentos que supondrían nuestras faldas con viento de cara, y las mil y una objeciones inconsistentes que proclama la escuela racionalista del vestir, sus falacias han quedado claramente desmentidas una y otra vez. El viento de cara resulta una desagradable molestia, pero lo es tanto andando, montando a caballo, como yendo en bicicleta y patinando; la única manera de lidiar con ello en bicicleta es reduciendo la pedalada hasta alcanzar un ritmo cómodo y constante, y no pretender luchar contra las ráfagas de viento.

La elección de las telas y el estilo indumentario es una cuestión personal que hemos de resolver por nosotras mismas, cada una en su caso. El vestido debería ser capaz de resistir y repeler un chubasco intempestivo, y todas las guarniciones, forros y cenefas deberían ser de lana o de un tejido similar. Cualquiera de los sastres oficiales de la Cyclists' Touring Club (CTC) podrá ofrecernos, a precios moderados, una selección de tejidos y estilos aprobados por la propia organización. El frieze irlandés (una tela densa de lana, algodón, mohair y otros materiales) es insuperable gracias a sus cualidades impermeables. Lo mismo cabe decir del tweed de Harris. Tal vez, en general, resulte más útil que la chaqueta y la falda incluyan una pechera de refuerzo, o un chaleco, o incluso una sobrefalda. La chaqueta de estilo Norfolk es también muy recomendable, siempre que esté bien hecha, claro está. Respecto a las polainas (o guêtres), indispensables en largas excursiones, yo personalmente lamentaría mucho prescindir de ellas. Un buen calzado es un elemento sine qua non. Cuando se sube una colina o cuando los caminos están embarrados o polvorientos, la arenilla entra por los agujeros de los cordones y puede fácilmente, gracias al rozamiento, provocar ampollas y rozaduras. Las polainas también protegen el pie de los aguijonazos de los mosquitos y demás insectos campestres. Un buen picotazo de un bicho (rastrero o volador) puede llegar a causar tanta hinchazón en la pierna como para que la dama ciclista apenas pueda caminar. Á propos de insectos y mosquitos, la loción de ácido bórico es lo mejor para las picaduras,

así como para todo tipo de cortes y rozaduras. Es barato, es inocuo, y un pequeño frasco o un paquetito de sales para disolución es una aportación muy útil al equipo de viaje. La proporción adecuada es de una onza de sales por 25 onzas de agua.

Aquellas que pretendan hacer largas excursiones por el país o por el extranjero deberían unirse al Cyclists' Touring Club de Inglaterra (o bien al Touring Club de France si es que planea un viaje al Continente). La información respecto a esta última asociación puede encontrarse en las oficinas del propio CTC. Los miembros del CTC. tienen derecho de entrada libre a los puertos franceses, y en casi todas las ciudades de Inglaterra hay un cónsul de la asociación a quien se le puede solicitar información sobre rutas y caminos. Algunos hoteles ofrecen restauración a precios reducidos para los miembros del CTC, y la asociación cicloturista publica mensualmente una revista especial y gratuita que está a disposición de todos los miembros del club. El club también ha establecido delegaciones especiales destinadas a apoyar a los miembros femeninos de la asociación: existen cónsules para las damas ciclistas que se encuentran en casi todas las grandes ciudades, y a ellas pueden dirigirse los miembros femeninos del club en caso de caer enfermas estando de excursión, o de accidentarse en un lugar lejano a su hogar natal y lejos de sus familiares. Actualmente se está procediendo a construir alojamientos en el campo y se está elaborando una lista de granjas accesibles para que los miembros del club no echen a perder sus vacaciones preocupándose de buscar

alojamiento; disponer de esta información es primordial, porque así las excursionistas pueden explorar la región, jugar al golf, dibujar, hacer fotografías o no hacer nada en absoluto y descansar sin tener que preocuparse de nada. Hay talleres de reparación cualificados del club en todas las ciudades, que no tardarán en dar pruebas de su competencia a la hora de reparar bicicletas. Finalmente, el club publica el Handbook, una de las revistas dedicadas al ciclismo más exhaustivas y completas de Inglaterra; y en la actualidad se está preparando un detallado y preciso mapa de caminos y carreteras, que no tardará en publicarse.

Ir de excursión en bicicleta por Inglaterra es una cosa, e ir de excursión por el extranjero... otra bien distinta. Es más agradable y entretenido, concedámoslo, pero en tales casos se precisa tener una documentación oficial que poder mostrar y una potente organización que la respalde a una. Para la ciclista que se aventure por el extranjero, existen dos documentos imprescindibles: el pasaporte y un carné de la CTC. Para un extranjero, un billet o un documento que certifique que efectivamente se ha contratado un alojamiento es vital, y la británica que ignore esos «molestos e inútiles requisitos de la burocracia y el papeleo» no tardará en descubrir que cuando se está en el extranjero es mejor guardarse ese y otros prejuicios insulares en el bolsillo.

Es extraordinariamente importante, sobre todo para las damas, no hacer largas distancias al principio; hacer más de cuarenta millas en un solo día resulta algo exagerado. A la mayoría de las personas

les gusta emprender estos viajes para sentirse bien y disfrutar, y eso sería argumento suficiente para reprimirse y no empeñarse en cubrir largas distancias de una sola tacada. Conviene desayunar con moderación, pero abundantemente; es importante empezar a pedalear temprano y descansar durante las horas más calurosas del día, disfrutando de una comida al fresco si el tiempo lo permite. Para conseguir que nuestro periplo se convierta en un ameno entretenimiento, siempre es de gran ayuda practicar alguna afición como la pintura o la fotografía, y llevar un cuaderno para dibujar o una cámara fotográfica que animen el viaje. Y lo mismo puede decirse de los intereses científicos, como la arqueología o la botánica. Es necesario estudiar la ruta cuidadosamente y llevar un mapa grande, preciso y detallado de la zona que se va a visitar. Deben evitarse los atajos. También debe llevarse una brújula, aparato que con frecuencia se nos demostrará utilísimo, especialmente cuando se hace turismo en países muy llanos donde hay pocas indicaciones y puntos de referencia. Y aprovecho para decir que nosotros los ingleses apenas estamos empezando a darnos cuenta de que nuestra estúpida estructura de señalización viaria es una desgracia nacional al lado de las utilísimas señales metálicas y esmaltadas que tienen en el extranjero.

A la hora de hacer turismo en bicicleta, por último, cuando la dama ciclista tenga sed, lo mejor es beber leche y soda, acompañadas con una galleta si es posible. Las bebidas baratas de refrescos son peligrosas. Las buenas cervezas de jengibre (las envasadas en

cerámica) son seguras, pero como norma general ha de entenderse que la cerveza de jengibre comercial no es buena. Un huevo batido en la leche, al que añadiremos una buena cucharadita de whisky, resulta un magnífico reconstituyente para la ciclista que ha perdido súbitamente sus fuerzas. Una cerveza clara con gaseosa, si está preparada con productos saludables, resulta de lo más reconfortante. Hay escasas posibilidades de conseguir una bebida aceptable durante las excursiones campestres (digamos, en Westmorland Fells o en los Lincolnshire Wolds), así que es mejor llevarse una discreta petaca con vino y agua, o alguna bebida por el estilo, de modo que podamos pasar el día con toda tranquilidad y sin depender de nadie. La leche, si se toma en grandes cantidades, es peligrosa si la señorita ciclista está muy sofocada.

## Capítulo 7

### Ascendiendo montañas en bicicleta



Antaño, cuando los triciclos se consideraban inventos estafalarios, y en absoluto máquinas respetables, mucha gente se planteó un problema crucial, que no era sino cómo subir las cuestas montados en aquellos aparatos. Que se pudieran bajar lo entendía cualquiera; pero «¿cómo se las arregla uno cuando la cuestión es ascender?». La respuesta natural era que las cuestas medianas podían subirse pedaleando, y las otras, más empinadas, podían subirse andando y

empujando el triciclo; pero esta respuesta siempre causaba cierta decepción y hasta frustración en quien la recibía. La gente, claramente se veía, no confiaba mucho en quienes asegurábamos que podíamos subir las cuestas montados en «aquellos artefactos», e incluso ahora —diez años después— la «escalada» o ascensión de cuestas en bicicleta aún se observa con mucho más respeto y temor del que realmente resultaría recomendable.

Ahora bien, hay cuestas y cuestas. Yo conozco lugares con larguísimos tramos de pendiente gradual, lo que se conoce como «falsos llanos», que las aficionadas más novatas considerarían simples tramos de camino liso, y que he de decir que son los que más esfuerzo me han costado en mi vida, incluso más que muchos puertos llenos de esas señales de peligro. Casi por vergüenza una no puede permitirse desmontar en un tramo que parece prácticamente plano, y sin embargo con cada pedalada se constata que la pendiente está ahí, aunque debido a la naturaleza del camino o la carretera, esta apenas se percibe. Con un viento de cara constante, atravesar un tramo de este tipo es una de las experiencias más agotadoras que puede afrontar una ciclista.

Otra variante orográfica que la señorita cicloturista puede encontrarse en el camino es el llamado valle en V —un tramo de los llamados «montañas rusas» o «rompepiernas»—, pero con eso que los cazadores llaman «una buena rampa»: una pequeña cuesta, bastante empinada, del tipo que impresiona a los timoratos aficionados a las dos ruedas. Una vez que se llega a la cumbre de la

loma, y sentada bien atrás en el sillín, apenas tocando el freno... ¡fiuuu!, allá que se lanza la dama ciclista, permitiendo a media bajada que la bicicleta adquiera toda la velocidad posible para que con el impulso pueda ascenderse buena parte de la cuesta opuesta: entonces, con un fuerte pedaleo y una buena sujeción del manillar, la bicicleta ascenderá sin mayores contratiempos la pendiente. Pueden quedar unos metros duros hasta la cima, eso es cierto, pero la dama ciclista aún contará con cierto impulso suplementario, así que unas cuantas pedaladas vigorosas más... ¡y estará arriba!, preparada para continuar por un eventual camino llano. Este tipo de cuestas son de lo más llamativas, pero para subirlas se requiere, más que fuerza, una buena cantidad de sensatez y no poca habilidad.

Otro tipo de cuesta, esta más engorrosa y pesada de afrontar, es la cuesta que se empina gradualmente, que se endurece por momentos y en la que cada pedalada que se da parece más difícil que la anterior. Cuando me encuentro con una de estas cuestas en mis correrías ciclistas, en prácticamente todos los casos acabo bajándome de la bicicleta y termino andando. Ya en la cumbre, cuando observo la cuesta desde arriba, veo que se trata de una cuesta muy larga y muy empinada, un «rompepiernas» que se remata con una repentina «pared» en el último tramo: sin duda es el peor tipo de cuesta a la que una puede enfrentarse. La «escalada», como se llama técnicamente el arte de subir cuestas en bicicleta, requiere una combinación de fuerza y habilidades particulares. Las

buenas «escaladoras» saben que, con mucho, resulta más importante utilizar bien la fuerza y los músculos del tobillo que optar por doblar el espinazo hasta acabar adoptando la forma de una luna menguante y, así encogida, empujar, resoplar y agobiarse hasta acabar extenuada. En tales casos lo más seguro es acabar haciéndose daño; es preferible pensárselo bien y subir con más tranquilidad. Algunas cuestas pueden afrontarse sin mayores problemas, como las reseñadas cuestas en V de las que hemos hablado antes, así como los puentes sobre vías férreas (figura extensible a los puentes sobre canales), que no son más que pequeñas e incómodas tachuelas que por desgracia aún adornan nuestros caminos.

Por tanto, el mejor modo de afrontar una larga cuesta es hacerlo lentamente, y no esprintando a toda velocidad hasta que a una le sea imposible avanzar más; una vez que se llega al pie de la colina se debe comenzar a pedalear tranquilamente y empezar a ascender poco a poco, bien sentada en el sillín, derecha, con algún empujoncito al manillar de tanto en tanto, pero sin agacharse ni retorcerse sobre la bicicleta. Eso siempre es peor. Los músculos del tobillo son los que deben hacer el esfuerzo principal; debemos mantener los pedales en acción continuamente, uno después del otro. Las puntas de los pies deberán cumplir con su función presionando el pedal hacia delante y hacia abajo, mientras el otro pie tirará del pedal hacia atrás y hacia arriba, girando y girando, exactamente del mismo modo que las bielas hacen girar las ruedas

de la locomotora de la Great Northern Line. Lo que mejor funciona en tales casos es la calma y la confianza en las posibilidades de una misma. Puede que la cuesta sea muy empinada, pero la dama ciclista debe saber que su labor es avanzar con pedaladas largas, procurando no quedarse sin aliento. Por el contrario, ha de procurar llevar una respiración tranquila y rítmica, sin hacer alardes, sin apresurarse, manteniendo un ritmo constante y uniforme. Luego, una vez la dama ciclista alcanza la cima y se relaja toda la tensión, puede continuar adelante tan fresca y respirando tan normalmente como si no hubiera hecho otra cosa que avanzar por una carretera llana. Este es el sistema científico adecuado para escalar cuestas: con un ritmo uniforme y utilizando la distribución del peso corporal para ayudar a los tobillos en su rotación. Una mala ciclista encararía esa misma cuesta empujando el manillar, pedaleando a toda máquina, entorpeciendo con un pie el trabajo del otro, dando tirones, resoplando, jadeando, tensando cada nervio de su cuerpo, y en consecuencia llegando a la cima desarbolada, despeinada, destrozada e inevitablemente agotada para toda la jornada.

Una de las cosas que los denostados triciclos de antaño enseñaron a nuestras antepasadas ciclistas fue precisamente cómo subir las cuestas. Hay que reconocer que empujar una pesada máquina de setenta libras por las tierras montañosas del norte constituyó un buen aprendizaje para lo que ha venido después. El pasado otoño fui a visitar una vieja propiedad familiar con una bicicleta ligera y me topé con una cuesta bastante seria que ya en su momento había

subido sobre uno de esos pesados triciclos. Puedo asegurar que, en aquella ocasión, para cuando alcancé la loma la columna vertebral de mi máquina estaba severamente dolorida. Pues bien, en aquel soleado día de otoño, reconozco que me quedé pensativa junto a mi ligera Humber preguntándome cómo era posible que hubiera conseguido subir esa cuesta con un pesado triciclo diez años antes casi sin desgaste por mi parte. Al intentar repetir la hazaña en la bicicleta, fracasé absoluta y ridículamente.

Algunas personas afirman que, visto lo visto, todas las cuestas deberían subirse andando. Pues bien, he de decir que quien diga eso no demuestra sino su estupidez. Es de suponer que los ciclistas utilizaremos el mismo sentido común a la hora de ascender un puerto que en el resto de asuntos de nuestra vida. Si un puerto o una cuesta exigen demasiado esfuerzo, nos bajaremos de la bicicleta. Si no, no. Por otra parte, si una cuesta empinada se afronta sosegadamente y con ritmo constante, ello exigirá poco más esfuerzo que subirla andando con la bicicleta de la mano. Es inútil forzar el ritmo, tanto en las cuestas como cuando tenemos el viento de cara. Solo la tranquilidad y el ritmo constante nos beneficiarán, no así los esfuerzos agónicos. Optar por rodear un puerto, como haría un poni de Devonshire, puede funcionar en algunos casos, pero si los caminos están llenos de tachuelas y baches (con el consiguiente traqueteo de la montura) lo mejor es evitarlos y afrontar la escalada. Personalmente nunca he salido ganando

cuando he decidido rodear los puertos que me he ido encontrando por el camino.

La escalada ciclista constituye una entretenida diversión si la confrontamos con los múltiples peligros que surgen a partir de un descenso descuidado o atolondrado: tal es la razón y causa de innumerables accidentes. De ningún otro modo se muestra tan frecuentemente la estulticia juvenil como en la conducción temeraria de las novatas bajando los puertos a pedal suelto, y en la indiferencia que demuestran ante la absoluta necesidad de emplear adecuadamente los frenos. Yo recomendaría que todas las bicicletas llevaran un freno apropiado de zapata o bien uno neumático, si es que una va a transitar por paisajes montañosos o con cuestas; el segundo es excelente si se emplea como un mecanismo de reserva, fijado a la rueda trasera. El manillar del freno debería ser fuerte y estar bien sujeto, de modo que la mano no tenga que hacer mucho esfuerzo al accionarlo. He de decir que, desgraciadamente, se ha prestado demasiada poca atención en los últimos años a esta cuestión. A los hechos me remito.

## Capítulo 8

### Gymkhanas ciclistas



La bicicleta ha irrumpido en nuestras vidas de muchas y diferentes maneras, y una de ellas, y no la menos importante, es que ha propiciado un nuevo tipo de entretenimiento en las reuniones sociales, en los mercados, en las fiestas privadas y en otras

diversiones principalmente estivales. La imaginación y el ingenio han unido sus fuerzas, y así ha sido posible contar con una muy pasable serie de competiciones deportivas en las que, en vez de ponis, se utilizan bicicletas. No se esperaba que estas gymkhanas o juegos ciclistas despertaran la misma expectación. Una bicicleta apenas si constituye una débil imitación de un poni, pues los animales siempre hacen gala de una vitalidad y una energía proverbiales. Con la bicicleta, puede que el ciclista baile y se tambalee en su montura y ello distraiga un tanto al espectador, pero he de decir que, desde la irrupción de la bicicleta, las mil y una piruetas y giros del inteligente poni de polo que hasta ahora se empleaba en estos juegos ya se han perdido para siempre.

En cualquier caso, y a pesar de todo, una gymkhana ciclista no es mala cosa para pasar alegremente una tarde de verano con los amigos. Siempre anima un mercadillo, que de otro modo podría ser una auténtica lata; además, estos divertidos concursos de habilidad y destreza son también un gran incentivo como distracción en las exposiciones florales de provincias; y al fin y al cabo, favorecen notablemente la práctica y las habilidades del ciclismo. El lanzamiento de cartas y paquetes sin bajar de la bicicleta es un ejercicio de lo más divertido, creedme. Pero existen otros juegos, como las fintas al pasar entre un poste y otro, el regateo entre obstáculos de distintos tamaños utilizando solo una mano y sabiendo que los segundos vuelan en el reloj del cronometrador...

los juegos son innumerables. Actividades todas ellas que no son juegos de niños precisamente, como podría parecer a primera vista. Conviene, primeramente, que el lugar donde se celebren estas gymkhanas o competiciones de destrezas y habilidades ciclistas sea una gran pradera o un campo llano: cuanto más espacio haya para trotar con la bicicleta, mayor será el éxito del evento. Tanto si tenemos la vista puesta en un simple circuito para juegos, como si decidimos organizar algo más complejo, digamos una carrera tipo Cruz Victoria provista de obstáculos y vallas, el espacio mínimo que es necesario acotar sería una zona rectangular de 250 por 160 pies. Lo siguiente que deberemos hacer es reclutar un buen equipo de jueces; los hombres son indispensables, y entre ellos, los más fiables son los militares. Serán árbitros y jueces competentes, cuya palabra se convertirá en ley, y cuyas decisiones deben considerarse obviamente definitivas. Al final del cartel donde se especifiquen las reglas del evento debería advertirse de dicha circunstancia, cartel que habríamos de colgar en un lugar donde todo el mundo pudiera verlo. Otro de los jueces imprescindibles es el cronometrador, armado con su correspondiente reloj-cronómetro. También debe haber dos o tres chicos avispados, a disposición de las órdenes del secretario de la carrera, que nos ayuden a colocar los aros, reemplazar los obstáculos cuando se hayan desordenado en la carrera, y atender a todo lo que sea preciso y necesario. También debe montarse aparte una pequeña tienda con bicicletas baratas de alquiler y con un hombre de confianza al cargo. Cada bicicleta debe

Llevar una etiqueta y el propietario ha de recibir un resguardo, y ninguna bicicleta podrá sacarse de la carpa sin ese documento. Esto por lo que respecta al personal de la gymkhana.

Respecto a la competición propiamente dicha, los postes para el torneo de los aros deben ser de madera o bien metálicos. En este último caso lo mejor sería que tuvieran un pie de sujeción. Los de madera, en cambio, precisan que se haga un agujero en el suelo, lo que con frecuencia daña el césped; los más recomendables, por todo ello, son los aros de hierro, que pueden plantarse en el terreno de modo sencillo, obviando los inconvenientes de sus primos de madera. El aro puede estar colgado de un gancho fijo, pero las cosas resultarán un poco más interesantes si se utiliza un alambre fino, como en los torneos del Agricultural Hall. Este alambre hará que el aro se balancee con la brisa, y de ese modo los ciclistas tendrán que manejarse más diestramente que si el aro está firmemente anclado en un gancho fijo. Los postes se colocarán a ambos lados del campo, a razón de tres en cada margen. Los participantes en el torneo correrán a mano derecha, por el interior, y tanto los ganchos como los alambres deberán estar dispuestos de tal modo que la lanza pueda ensartarse y soltarse del aro sin dificultades y sin excesiva resistencia. De lo contrario, cualquier enganchón podría derivar en un accidente grave.

Para la carrera de obstáculos deben utilizarse grandes pelotas de goma o bien bloques de madera pintados de blanco. Una línea blanca debería marcar el trazado de la carrera y sobre ella deberían

colocarse los obstáculos, cada seis o siete pies. Una cruz blanca podría utilizarse para indicar el lugar exacto donde debería recolocarse el obstáculo si algún ciclista lo moviera o lo desplazara. Si hubiera dos equipos enfrentados, deberían trazarse un par de líneas paralelas, con una separación de unos veinte pies, de modo que las marcas y los obstáculos estuvieran en una posición idéntica en ambos recorridos. En un extremo, pintada en el suelo, debería haber una cruz blanca, y en el otro un poste blanco, sobre el cual deben girar los competidores.

Se pondrá a cada competidor en la cabecera de la línea de obstáculos, sobre la cruz blanca. El juez preguntará: «¿Listos?», el cronometrador controlará el tiempo y a la voz de «¡Ya!» los dos competidores comenzarán a serpentear sobre su línea y a salvar los obstáculos. Puede recordarse, *en passant*, que es un error entregarse a un balanceo excesivo: queda muy brusco y muy zafio. El primer giro brusco significará un giro aún más brusco en el segundo obstáculo, y el error que se cometió al principio acabará desembocando al final en desastre. Por otra parte, si empezamos directos por la línea de obstáculos, y solo nos desviamos ligeramente, tendremos muy fácil ganar la justa. La presión de los pies en los pedales debería ser una parte importante del control de dirección en los giros.

Para el concurso del cartero planearemos seis envíos. Cada competidor deberá llevar una saca; generalmente cada una incluirá dos tarjetas postales, dos cartas normales y un par de paquetes, tan

grandes como sea necesario a fin de que se precise un buen lanzamiento para colarlos por el agujero. Los paquetes, no lo olvidemos, son los elementos cruciales en este juego, y los que con más facilidad se resbalan de las manos. Si el ciclista deja caer uno, deberá desmontar, recogerlo, volver a montar, retomar la marcha y volver a intentar embocar el paquete por su ranura. Los buzones preferiblemente se situarán junto a los postes del torneo de justas. Podrán estar hechos de paja, con una abertura en la parte superior a fin de que puedan sacarse las cartas; y por supuesto, también con su preceptiva ranura para echarlas. Si se pinta de rojo, añadirá mucha más verosimilitud al espectáculo.

La carrera tipo Cruz Victoria puede organizarse tanto para damas como para caballeros. En el caso de los caballeros, las vallas y otros obstáculos añadirán diversión al espectáculo; para las damas es necesario que todo el mundo comience al mismo tiempo, recoja sus muñecos y vuelva corriendo a la base. Hay que advertir que un muñeco bien embutido en su funda es bastante difícil de manejar, así que son fundamentales la rapidez en detenerse, en desmontar y en volver a montar cada vez.

Sin embargo, es probable que la prueba más difícil, y a la vez la más útil, sea aquella en la que el participante monta en su bicicleta mientras transporta otra a su lado, sosteniéndola con la mano. Dominar tal disciplina no es más que una cuestión de práctica. A fin de afrontar la prueba con éxito, la dama ciclista ha de colocar la bicicleta vacía lo más cerca de sí misma que pueda, formando una

A. Utilizando la bicicleta vacía como apoyo, dará un salto, se montará en la suya, cogerá equilibrio, y ya podrá salir andando. Lo único que hay que procurar es que la bicicleta vacía no se desvíe demasiado, y que los pedales respectivos se mantengan algo separados para que no se traben. Algunos prefieren conducir la bicicleta vacía por el extremo del manillar, y otros por el centro. Hay que decir que este último método confiere más control a la conducción.

Por supuesto, las cosas que pueden hacerse sobre una bicicleta son de lo más variadas. Posiblemente ir tocando un instrumento musical y ensartar una lanza en una argolla sean las actividades que precisen más habilidad. Tras preguntar a diversos aficionados, he sabido que el señor W. Macpherson, de Sloane Street, puede proporcionar a quien interese jueces cualificados dispuestos a trasladarse a cualquier zona de la campiña, así como equipos ciclistas completos, a razón de una libra por día, sin incluir el billete de tren ni el alojamiento, que van aparte. No hay duda alguna de la belleza de una carrera ciclista que además lo sea musical, pero en este caso todos los ciclistas deberían ser grandes expertos en el manejo de la bicicleta, además de consumados músicos.

Las lanzas para los torneos deberían tener una longitud de aproximadamente cuatro pies. A falta de lanza, siempre se pueden utilizar palos de billar, pero todos han de tener la misma longitud y ser de la misma calidad, y deberían raspase hacia la mitad para que puedan proporcionar un buen agarre a la mano.

Las bicicletas de las gymkhanas, para ir acabando, deberían ser bajas y sólidas. Este tipo de bicicletas, naturalmente, solo son aconsejables para andar por los parques y siempre que haga buen tiempo; las máquinas de más amplitud entre ruedas y de ruedas grandes —las buenas bicicletas de carretera— no son aptas para ejecutar los rápidos ejercicios de montar y desmontar de la bicicleta, los giros cortos, las maniobras veloces, etcétera, necesarias para una buena gymkhana. Por ejemplo, en una carrera «de huevo y cuchara» lo más difícil (habrá alguna que lo considerará incluso imposible), será subirse al sillín sin que se caiga el huevo. El único modo de conseguirlo es utilizar una bicicleta de 26 pulgadas, sentarse en el sillín e impulsarse con una pierna. En última instancia este método constituye una auténtica herejía si de lo que hablamos es de montar correctamente en bicicleta, pero en estos imaginativos juegos ciclistas algunas veces las prescripciones pueden obviarse a gusto de la consumidora. Si los concursantes se ven obligados a utilizar una bicicleta de carretera estándar, lo mejor es poner el sillín ligeramente más bajo a fin de facilitar la operación de subir y bajar rápidamente de la bicicleta. Para estos casos la mejor es la bicicleta corta Swift. También hay algunos modelos con el cuadro curvado de Rovers, como el «Modèle de Luxe», que resultan de lo más útiles para estos casos.

A la hora de escoger un equipo, el organizador del evento deportivo hará bien en seleccionar a ciclistas jóvenes, si bien estos no tendrán tanta práctica como las más veteranas, pues la vitalidad y la

agilidad son cruciales en este tipo de competiciones. Montar y desmontar a la velocidad del rayo o ser capaz de girar rápidamente son aspectos que hay que tener en cuenta; respecto a la altura y el tamaño de la deportista, cuanto más pequeña sea la ciclista, mejor. Pasa igual que con los jockeys de las carreras de caballos. Las ciclistas veteranas pueden competir en la actividad de las lanzas y las argollas con mayor eficacia que sus colegas más novatas, porque esa prueba necesita compensar la puntería y la firmeza del manillar, así como la fuerza y la regularidad de la velocidad. Sin embargo, como norma general, cuanto más joven sea el equipo, mejor.

Otra prueba, aparte de las ya mencionadas, es la carrera de verduras: cada concursante debe coger un surtido de cebollas, patatas, berzas, puerros y zanahorias de un cubo situado en un extremo del campo, y trasladarlos y meterlos en otro cubo situado en el otro extremo, todo ello sin desmontar. Esto con frecuencia propicia momentos de gran diversión, porque desde luego no es nada fácil hacer un lanzamiento preciso de una hortaliza desde el sillín de una bicicleta mientras se va a toda velocidad. Por lo que se refiere a la competición de disfraces, ponerse trajes siempre es divertido, aunque se corre el peligro de que aquello acabe pareciendo un cotillón navideño. Las carreras «sin manos», por último, resultan un poco peligrosas si hay muchos concursantes.

## Capítulo 9

### Mantenimiento de la bicicleta



Cualquier dama ciclista que se precie presumirá de saber cómo reparar su propia bicicleta cada vez que se le plantee algún pequeño problemilla mecánico. De hecho, no hay nada menos complicado que mantener la bicicleta en buen estado de revista. Tan pronto como se localice un chirrido, para lo cual es necesaria cierta habilidad, la buena ciclista será diestra en saber aplicar las medidas y los remedios oportunos a fin de hacer las reparaciones precisas. Cualquier mínima irregularidad en la cadena, por ejemplo, puede ser la causa de que la bicicleta vaya lenta, o de que chirrie de un modo harto desagradable. Siempre y cuando la propietaria sea capaz de conocer hasta el último detalle técnico de su máquina y de

Llevar a cabo sin ayuda de nadie las reparaciones habituales, será muy poco lo que se gaste en su mantenimiento, una vez adquirida la propia bicicleta, claro está. De ese modo, ella misma podrá ocuparse perfectamente del cuidado de su máquina sin ayuda de nadie.

Para la ciclista acostumbrada, por el contrario, acudir al taller a cada ruidito que detecte en la máquina, la experiencia ciclista será en extremo frustrante y acabará considerando que un poni le resultará, a fin de cuentas, mucho más barato que una bicicleta, pues las bicicletas que se pasan la vida en el taller mecánico para que les revisen esto o lo otro siempre acaban resultando ruinosas para sus dueños.

Lo primero y primordial que cabe esperar de la propietaria de una bicicleta es que la mantenga siempre limpia y brillante. Últimamente se ha puesto de moda la costumbre de montar un buen zafarrancho cuando toca limpiar la bicicleta, pero diez minutos de trabajo concienzudo cada día, armadas simplemente con un sencillito trapo de parafina y un cepillo, servirán para que podamos mantener el cromado y el esmaltado de nuestra máquina en perfectas condiciones. Cuando por desidia o bien por inexperiencia se abandona y se descuida el cuidado de una bicicleta —con lo que el esmaltado pierde brillo y el cromado se empaña y se pica—, el trabajo de lustrado y limpieza nos llevará más tiempo del que resulta recomendable, y la experiencia acabará siendo frustrante. Fundamental para poder limpiar cómodamente la

bicicleta es adquirir un pie para que la máquina se sujete sola, así como un bombín de pie que nos servirá para inflar las ruedas y prevenir pinchazos indeseables. La importancia del pie de sujeción es enorme, puesto que con él la bicicleta podrá tenerse derecha ella sola, con lo que conseguiremos limpiar tanto las ruedas como las manivelas de los pedales mucho más fácilmente que cuando la bicicleta está tumbada en el suelo.

En caso de pinchazo, las cosas se simplifican mucho si se quita la rueda entera del cuadro y se coloca en un banco o sobre una mesa. A continuación se sacará la cubierta —en caso de que sea una Dunlop— tal y como se especifica en el libro de instrucciones que la ciclista podrá adquirir en cualquier tienda del ramo. Se extraerá la cámara, que es una pieza delicada, procurando que los extremos de la cubierta no la magullen y puedan debilitar alguna zona e, indirectamente, posibiliten un reventón. La rueda delantera es muy fácil de sacar. Para reparar la rueda trasera es necesario retirar la protección de la cadena. Una vez hecho esto, quitaremos el ajuste de la cadena y la desatornillaremos. No es un trabajo en absoluto sencillo ni agradable, pero nos resultará utilísimo saber cómo llevarlo a cabo. Una vez que se ha sacado la rueda, hay que actuar igual que con la rueda delantera.

Para las damas, no obstante, yo recomiendo fervientemente el neumático Scottish. Quitar la cubierta de un Scottish no representa el más mínimo problema y el propio neumático es de primerísima calidad, y excelente en todos los sentidos. Yo he usado un par de

ellos en mi bicicleta y el resultado ha sido de lo más satisfactorio. El neumático antideslizante es muy bueno, en verdad excelente, tanto que incluso estaría dispuesta a admitir que lo prefiero a los mismísimos Dunlop-Welch.

La cadena, tanto si va protegida como si va al aire y expuesta al polvo y al barro —algo que ocurre por culpa de la estúpida pasión por la ligereza de la bicicleta a la que ya se ha aludido—, precisará limpieza y atención de vez en cuando. Si lleva aceite, recomiendo el sistema del engrasado automático Carter, que requerirá menos cuidados; pero si el protector es de cuero, la masa de polvo y aceite hará que la cadena se ensucie y por tanto precisará de cierta limpieza cada cierto tiempo. En tal caso deberíamos quitar la cadena, bien sacándola de los dientes del plato y la corona, bien desatornillando uno de los empalmes que unen los eslabones, y la introduciremos en una lata llena de parafina. La dejamos allí una hora más o menos, y luego la secaremos cuidadosamente y la frotaremos para que no quede arenisca entre los eslabones. Al volver a colocar la cadena, tendremos que asegurarnos de que la parte más gastada encaja correctamente en el mecanismo. Una cadena mal puesta, aunque no esté muy gastada, además de hacer un ruido espantoso echará a perder todo el placer y la comodidad del paseo; por tanto, insisto en que hay que probar hasta que la cadena encaje bien. Es recomendable marcar en un trozo de papel el modo en que estaba colocado el eslabón desatornillado antes de quitarlo, para así poder volver a montarlo bien. La cabeza del tornillo debe

estar mirando hacia nosotras, mientras que el extremo afilado debe salir por la otra parte. Si se tienen en cuenta estos dos puntos tan sencillos se evitarán muchas dificultades y molestias.

Los cojinetes, como norma general, es mejor dejarlos como están y no tocarlos, pero si fuera estrictamente necesario reforzarlos o desmontarlos, hay que tener muchísimo cuidado de no atornillarlos demasiado fuerte. El mejor modo de llevar a cabo esta operación es apretarlos fuerte y luego darles un cuarto de giro hacia atrás, lo cual les permitirá cierto juego. Luego deben atornillarse las contratueras con cuidado, y hacer girar las ruedas, hasta comprobar que lo hacen solas sin rozamiento. Si giran libremente, el peso del neumático debería hacerlo girar paulatinamente a menos revoluciones. Las bicicletas Elswick y Centaur presentan unos excelentes ejes ajustables. En caso de adquirir una de estas dos máquinas, la compradora debería exigir una completa explicación sobre el modo de ajustar los cojinetes, pues el método difiere un poco respecto al que se ha explicado aquí.

Algunas veces se oye un ruido molesto, como de arenilla y chirridos procedente de los ejes, lo cual denota que un cojinete se ha roto. En este caso, si no es posible llevar la bicicleta a un taller especializado, la propietaria deberá tumbar la bicicleta sobre un lado y desenroscar la cubierta de los cojinetes, sacando las bolas una por una. Como la mayoría de las bicicletas tienen un sistema estándar y se pueden solicitar por correo nuevos cojinetes del fabricante, este contratiempo no representa un grave problema ni acarreará

excesivos gastos. A la hora de volver a colocar las bolas, estas deberían estar bien limpias de grasa, si bien conviene embadurnarlas previamente de vaselina; también debería ponerse una ligera capa de vaselina en el interior, para que las bolas se asienten en su lugar apropiado mientras se vuelve a atornillar la tapa. En las bicicletas Elswick y Centaur el sistema de cojinetes es más complicado, porque está diseñado para repeler el polvo, pero con un poco de interés la tarea de reemplazar los cojinetes debería ser igual de sencilla que con las bicicletas convencionales.

A veces, generalmente cuando viajamos por carretera, ocurre que se rompe un radio. Ante tal eventualidad, deberían guardarse en casa unos cuantos radios de sobra, junto con las contratueras en las que se atornillan dichos radios. Para cambiar un radio basta con retirar la cubierta y la cámara del neumático, así como la cinta que recorre toda la llanta e impide que los radios agujereen o rocen la cámara. Se quita la tuerca si la rosca está gastada y se reemplaza por una nueva. Hay que tener cuidado de pasar el radio por el agujero del reborde del eje. Debería introducirse sin problemas, sin necesidad de doblarlo o forzarlo, y luego sujetarlo mientras se ajusta la boquilla roscada, bien sea con una llave especial plana o con una llave inglesa ajustable. Hay que tener mucho cuidado de que el nuevo radio tenga exactamente la misma tensión que el resto, o de lo contrario la llanta se torsionará y tenderá a combarse. Tal vez haya que limar el extremo del nuevo radio, para que quede al mismo nivel que los otros: esto lo puede hacer cualquier herrero que

encontremos en la nuestra ciudad. Si no atendemos a estas sencillas recomendaciones, la cámara podría resultar dañada. La alineación y la tensión de las ruedas precisan la ayuda de un especialista, pues los radios pueden saltar en cualquier momento si están mal colocados. Es, por tanto, una operación que requiere cierta pericia profesional, así que no me esforzaré en explicarla por escrito.

Un manillar roto, si es de esos tan modernos un poco combados, resulta complicadísimo de arreglar. Los manillares rectos pueden repararse provisionalmente utilizando un palo que una las dos secciones hasta que pueda conseguirse un manillar nuevo. Las señoritas que estén obsesionadas por la cuestión de la ligereza de las bicicletas harán bien en quitar el manillar de su bicicleta. Se sorprenderán del peso tan ridículo que tiene esa pequeña pieza de metal, y lo poco que influye en el peso total de la máquina.

La bolsa de herramientas portátiles debería recibir más atención de la que generalmente se le presta. El buen manejo de la llave inglesa es crucial, por lo que la usuaria debería pasar algún rato aprendiendo cómo utilizarla. El mejor modo de abordar su uso es aplicar de forma lateral la llave inglesa y fijarla a la tuerca hasta que esta quede cuadrada y ajustada en el hueco. A continuación debemos aplicar una fuerza constante y firme, del cuerpo al mango, hasta que la tuerca ceda. Si nos precipitamos o tiramos como unas locas solo conseguiremos perder el tiempo, además de estropear tanto la llave inglesa como la rosca, y rasparnos los nudillos.

Aparte de esta llave, deberían llevarse siempre un par de llaves de tubo de distintos calibres, que nos servirán para apretar cada tuerca de la bicicleta, para ajustar los tornillos que estén algo sueltos y los de las ruedas delantera y trasera, así como los tornillos del manillar. Este tipo de llaves tienen que formar parte en todo caso de nuestro equipaje, y nos resultarán de gran ayuda cada vez que surja un problema mecánico. También es bastante útil llevar una llave para fijar radios, un pequeño maletín para reparar los neumáticos, una tira de goma para reparar las válvulas cuando se estropeen, cosa que ocurrirá tarde o temprano, y una latita de aceite, preferiblemente que no gotee, si es que puede conseguirse semejante milagro.

El mejor aceite del mercado lo fabrican en las casas Tringham y Lucas. El mejor lubricante para la cadena, si la protección del carenado no tiene un baño de aceite, es el Viscoleum o vaselina. Cuando el tiempo es muy seco y polvoriento, cada quince días conviene sacar los cojinetes y meterlos en parafina. Por último, cuando llega el invierno conviene engrasar la máquina más a menudo de lo que lo haríamos en verano; así prevendremos la oxidación en los cojinetes.

A menudo se ríen de mí al ver la cantidad de objetos que llevo en mi bolsa de herramientas: «Es una tontería cargar con todo ese peso de más», me dicen. Bueno, mis críticos podrían tener razón si la red viaria estuviera salpicada, cada milla más o menos, de tiendas de bicicletas o de talleres mecánicos. Sin embargo, mi experiencia

cuando he sufrido pinchazos o averías, es que el taller más cercano puede estar perfectamente a ocho millas. Si algo fuera mal en una excursión por medio de los Wolds, lo más seguro es que no nos quedara más remedio que cargar con la bicicleta durante millas. El otro día mi hermana estaba dando un paseo en bicicleta cuando se topó con un par de ciclistas que llevaban sus bicicletas de la mano aunque tenían un estupendo viento de espalda: habían pinchado. Le preguntaron a mi hermana si había algún taller cerca y su respuesta fue que no había ninguno en doce millas a la redonda. Así que los pobres infortunados tuvieron que seguir con su excursión a pie, sin duda lamentando no haber cargado con un poco de peso extra y con un equipo adecuado de reparación.

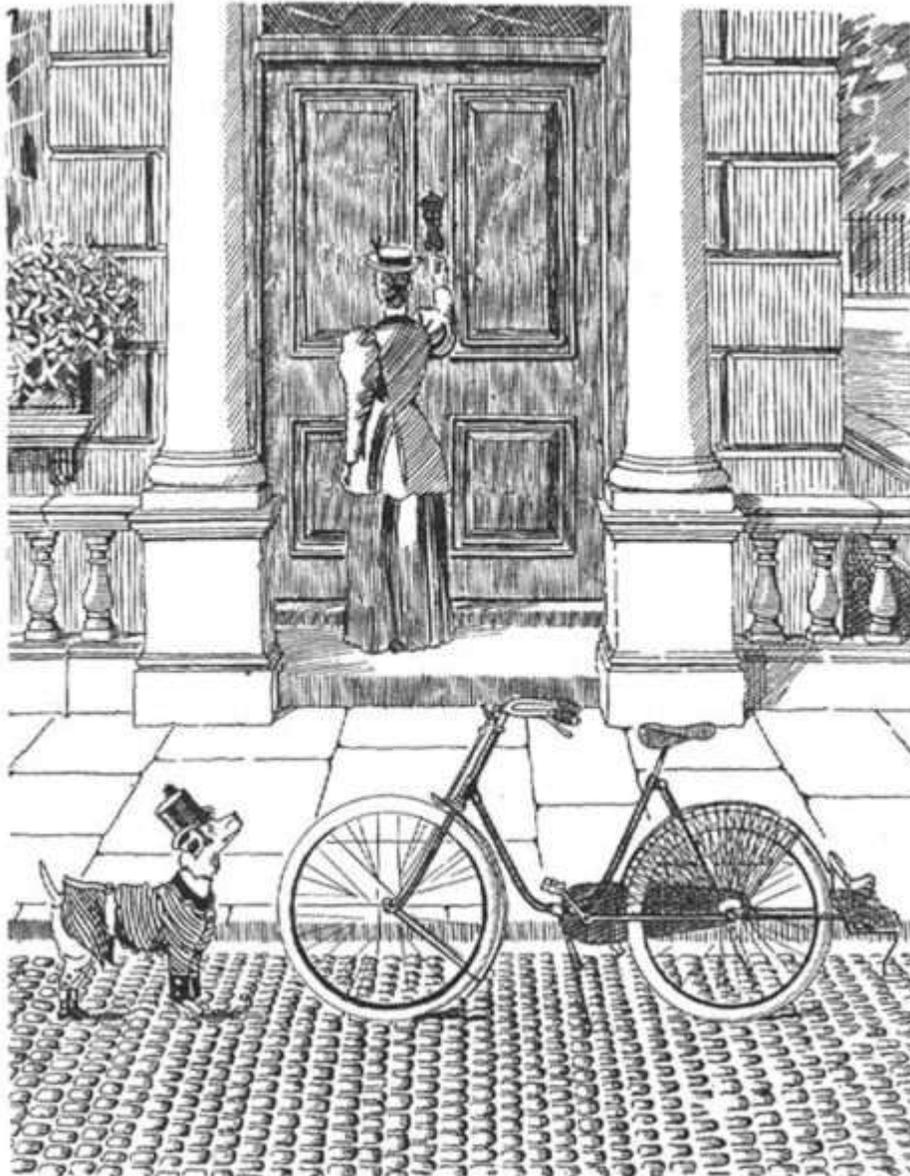
En resumen, esa moda por evitar todo el peso posible no conducirá más que al desastre; aquellos que deciden quitarse de encima todo lo necesario irán contentos durante un rato, pero cuando les ocurra cualquier percance se quedarán literalmente «tirados». Nadie debería echarse a los caminos sin un bombín, un buen equipo de reparación, un juego de llaves y una latita de aceite. Los accidentes siempre ocurren cuando menos se lo espera uno y cuando menos convienen; y si alguien desea confirmar el valor de su propio bombín, que intente pedir prestado uno en el campo o que improvise una reparación provisional. Entonces sabrá lo que vale.

Una vez que se sabe cómo reparar la bicicleta, las excursiones resultarán mucho más agradables y placenteras. Es la independencia y la libertad lo que hace del ciclismo una actividad

tan deliciosa, y esto no puede apreciarse en toda su magnitud sin que seamos totalmente autosuficientes. Ante un problema mecánico, no obstante, los herreros de los pueblos se convertirán en nuestros más fieles aliados. Una siempre puede confiar en ellos y en que cumplan las órdenes, bajo supervisión nuestra. Sin embargo, nadie que aprecie realmente su bicicleta debería dejarla en manos inexpertas y abandonarla a su suerte, o sin duda se arrepentirá y lo lamentará durante mucho tiempo.

## Capítulo 10

### Otros consejos de carácter general



Como la mayoría de las actividades deportivas, el ciclismo tiene sus luces y sus sombras. Practicado con moderación, todo el mundo admite que se trata de un ejercicio excelente para las mujeres de toda clase y condición. Pero en su sencillez y en el encanto de este

deporte residen también sus peligros. Las principiantes no guardan el debido cuidado. Salen en grupo a andar en bicicleta y hacen largas tiradas, a una velocidad huracanada, y, una vez que empiezan, ¿quién se atreve a decirles que van demasiado deprisa y que deben refrenarse? Ahí las ves, enloquecidas, jugando a «tonta la última». ¡Pues bien, tales locuras no pueden conducir más que al desastre! Además, este modo de proceder no solo es estúpido, sino abiertamente irracional. Un hombre a lomos de un buen caballo, al emprender un largo viaje, lo refrenará durante las primeras millas, y luego, gradualmente, lo irá soltando para que alcance un buen tranco. Si empezara cabalgando sin medida, como hacen las ciclistas jóvenes, sin duda agotaría a su cabalgadura antes de que hubiera transcurrido la mitad de la jornada. Pues bien, igual que los buenos jinetes cuidan bien de su cabalgadura, una buena ciclista deberá cuidar sobre todo de sí misma. Solo las «irresponsables» empiezan un recorrido de treinta millas a un ritmo de cuarenta millas por hora: son las mismas que andan por ahí quejándose de que el ciclismo es un deporte agotador. Siempre, vayan donde vayan, acaban exhaustas. No hay ningún peligro en concluir una tirada a buen ritmo: los músculos ya han entrado en calor y se han acostumbrado al movimiento. Pero salir a toda pastilla y luego pretender mantener el ritmo durante horas, eso no hay cuerpo humano que lo soporte.

Debería ser una regla de obligado cumplimiento, por tanto, que el ritmo para las primeras millas no excediera las ocho millas por

hora. Una vez que las señoritas ciclistas se acostumbren a este ritmo, tomarán aire y podrán empezar a rodar a velocidades que rondan las veinte millas por hora si ellas quieren, e incluso más rápido, y todo sin descansar y sin hacer esfuerzos excesivos. Ocurre lo mismo que con el montañismo. Los novatos parten a toda velocidad, como si quisieran llegar a la cima por encima de todo: «Estos guías no son más que unos rufianes perezosos —dicen malhumorados—. Parece que nunca tienen prisa». Aparentemente es verdad, pero su actitud no se debe a que sean perezosos... al contrario. De hecho, son los guías los que nunca se detienen. Los novatos enseguida estarán agotados, y en un par de horas estarán cansados como perros, hasta que comprenden que «con paso lento y un poco de vino se anda el camino» y, metafóricamente, no les quedará más remedio que bajarse del burro y enmendar su comportamiento.

Los excesos de este tipo en la bicicleta suelen resultar peligrosos, son algo muy serio desde todos los puntos de vista; por otra parte, el comercio de bicicletas en Inglaterra ha aumentado considerablemente en los últimos años y es de vital importancia que las tontunas de ciertas mujeres alocadas no den mala fama a un deporte espléndido y por lo demás muy saludable. Mi hermana y yo llevamos montando en bicicleta más de catorce años, en todo tipo de máquinas —nuestra primera bicicleta tenía la dirección en la rueda de atrás—, y siempre hemos hecho deporte con moderación, con resultados magníficos.

Sin embargo, ser prudente con la bicicleta resulta harto difícil. Es infinitamente más sencillo estar sentada e impartir conocimientos, que es lo que me dispongo a hacer yo ahora: en todo caso, las advertencias son necesarias y hay que darlas, y si se aceptan mis consejos, al menos en parte, y se tienen en cuenta mis recomendaciones, por pesadas que parezcan, habrá muchas jóvenes que podrán disfrutar de alegres excursiones ciclistas y que me lo agradecerán. Si una señorita ciclista se sobrepasa una vez, ello significará que tardará meses e incluso años en volver a coger la bicicleta. Y entonces habríamos fracasado.

En el universo del pedaleo, probablemente nada resulta de más ayuda que tomarse las cosas con tranquilidad, uniendo el ciclismo con otra afición común, como por ejemplo, el dibujo. Hay muchísimos paisajes pintorescos que pueden disfrutarse desde la bicicleta; la señorita ciclista puede intentar pintarlos en su cuaderno, y el resultado de semejante entretenimiento se convertirá en un agradable recuerdo de sus excursiones, así como un objetivo particular que la invite a salir en bicicleta y expandirse. Los aparejos para pintar al óleo o con acuarelas pueden llevarse sin mayores impedimentos. Resulta sorprendente que la mayoría de los clubes de pintura al aire libre no tengan una formación ciclista adecuada. La pintura y el dibujo tienen grandes ventajas frente a la fotografía, sobre todo porque los paisajes que reproduzcamos saldrán en color. Una placa fotográfica puede reproducir un paisaje con prodigioso detalle, pero es el color, el ambiente, el dorado de los

maizales en los ondulados valles recortados contra el azul del cielo, lo que confiere auténtico significado a una obra artística. A la dibujante, sea profesional o una mera aficionada, le será dado reproducir la atmósfera campestre con total fidelidad, mientras que las fotografías se limitarán, como mucho, a jugar con efectos relacionados con la distancia y los difuminados, que algunos denominan «detalles artísticos» y otros simplemente «borrones indefinidos». Y si se desea, además, por apenas un chelín y tres peniques podremos instalar en la bicicleta un soporte compuesto por un par de barras metálicas y llevar incluso un trípode o hasta un caballete.

Y si no, también se puede llevar una pequeña cámara fotográfica provista de película. Hoy en día, las ciclistas aficionadas a la fotografía proliferan por doquier, y si bien el resultado de su trabajo no es genuinamente artístico, al menos se llevarán un recuerdo agradable de sus excursiones. Lo mismo puede decirse de las arqueólogas vocacionales. Esta disciplina, la arqueología, es fascinante: está muy lejos de ser el asunto polvoriento e incómodo que algunos creen que es. De la arqueología se siguen los trabajos en disciplinas como la heráldica, el coleccionismo de viejos relojes de sol y el estudio de los epitafios inscritos en los monumentos. Yo misma he podido conocer algunos verdaderamente extraños y pintorescos en mis excursiones por algunos cementerios rurales. La historia natural o la biología también constituyen aficiones que combinan extraordinariamente bien con la práctica del ciclismo.

Encaramadas al sillín de nuestras bicicletas podemos estudiar el comportamiento y las costumbres de los pájaros, de los animales e incluso de los reptiles. Gracias a la bicicleta nos resulta sencillísimo acercarnos a la fauna sin ser advertidas. Cualquier cosa es mejor que una larga y solitaria cabalgada ciclista por una carretera recta e interminable. Y si no se tiene ninguna afición ni se goza de compañía propicia, una siempre se puede llevar un libro y leer tumbada en las extensas praderas que salpican nuestra campiña. Pero, en realidad, la mayoría de las ciclistas, excepto las pertenecientes a la antes mentada fraternidad del ciclismo veloz, aprenden pronto a encontrar cosas de interés y disfrutar de todas las novedades que se presentan en su camino: la charla con los paisanos, la visita a las granjas, el descubrimiento de paisajes campestres, etcétera.

Para acabar, debemos decir que al apearse de la noble práctica de la hípica y bajar a la altura mundana de la vida real, las ciclistas — como los caballos— deberían estar bien alimentadas. Conviene comenzar la jornada con café y tostadas, y quizá también con un par de huevos o unas lonchas de jamón —o ambas cosas, si es que el jamón no tiene mucha sustancia—. Media hora después de desayunar, pero no más tarde de las nueve de la mañana, las damas ciclistas ya deberían estar en route. Una buena jornada matutina bien puede alargarse hasta las doce. En los sofocantes días de julio y agosto la cicloturista avispada se ocupará de llevar un buen acopio de comida —sándwiches, galletas, vino, chocolate,

pasas y otras golosinas— y disfrutar así de un tranquilo picnic a la sombra, momento que aprovechará para consultar alguna guía o para leer a algún autor con quien renovar las amables lecturas de antaño.

Lo mejor es descansar durante las horas de más calor, de doce a tres, y luego continuar nuestra ruta con el fresco de la tarde, con la previsión de alcanzar nuestro destino alrededor de las cinco o las seis de la tarde. Un baño, cambiarse de ropa, y por último una buena cena, sencilla, tras lo cual nos iremos a la cama, es todo lo que se precisa para cerrar la jornada con un broche de oro. La dama ciclista debería dormir como un tronco y de un tirón, y levantarse alrededor de las siete de la mañana al día siguiente, fresca y lozana. Lo mejor es comenzar el día con un buen café, si es que se puede conseguir en la posada donde una se aloje. Hay que decir que en el extranjero una apenas encontrará otra cosa que no sea café, pero en Inglaterra es difícil hallar un establecimiento donde lo hagan bueno. Para tales casos, una excelente alternativa es una taza de cacao de Schweitzer. A mucha gente le desagrada el té por las mañanas. Las gachas, para aquellas a las que les gusten, vienen fenomenal como complemento alimenticio. En cuanto a las bebidas para el camino, aconsejo llevar leche o bien soda: no leche a secas, puesto que los días de mucho calor puede sentarnos mal.

Debe evitarse andar en bicicleta en las horas de más calor y cuando el sol brille en todo lo alto del cielo. Para prevenir un golpe de calor o una insolación hay que protegerse la cabeza, especialmente la

nuca. Si notamos que el sol nos está recalentando la cabeza, es mejor subirse el cuello de la chaqueta, o bien utilizar un pañuelo de seda o una bufanda. A nosotras, las inglesas, nos encanta tomar el sol; deberíamos aprender de las árabes y las indias, que acostumbran a envolverse la cabeza con telas para protegerse de los rayos de sol. Son más sabias que nosotras, eso está claro.

Muchos clubes de señoritas están empezando a organizarse, aunque, desde algunos puntos de vista, las jóvenes que están acostumbradas a ir solas en sus correrías ciclistas cometerían un craso error si se unieran a estas agrupaciones porque las mujeres, en términos generales, no estamos hechas para los clubes. No somos tan tolerantes como los hombres en lo que a costumbres se refiere: ellos cuentan con una infinidad de círculos sociales, organizados concéntrica y jerárquicamente, lo que hace que, cuando alcanzan el poder, suelen mostrarse arbitrarios y tiranos. Si aun así se está interesada en integrarse en algún grupo, probablemente el mejor club exclusivamente femenino sea el Lady Cyclist Association, que tiene delegaciones (imitando en parte a la organización del Cyclists' Touring Club) en la mayoría de las grandes ciudades de Inglaterra. Uno de los clubes de señoritas más antiguos, asimismo, es el Coventry Ladies', presidido admirablemente por la señorita Edith Thomas. Tengo entendido que recientemente se ha fundado otro en Newcastle-on-Tyne, y también que se han formado, o se están formando, asociaciones regionales del Cyclists' Touring Club a lo largo y ancho de toda Inglaterra.

Por último, ir acompañada cuando se hacen excursiones en bicicleta constituye una certera salvaguardia contra las molestias ocasionadas por los vagabundos, aunque pienso que una señorita, vestida formalmente y sin llamar la atención, y pedaleando tranquilamente sola a la luz del día, tiene poco que temer de nadie. En cualquier caso, en los alrededores de las grandes ciudades industriales suele haber individuos pendencieros y gamberros que en ocasiones incomodan a las damas que viajan solas en bicicleta, aunque, si he de hablar por mi experiencia, siempre he disfrutado de la mayor amabilidad y cortesía por parte de todo el mundo. Sin embargo, puede que todo se deba a que he tenido una suerte excepcional en mis excursiones, y no quisiera presumir de ello.

## Sobre este libro

Publicada originalmente en 1897, estamos ante una de las primeras guías para mujeres ciclistas de la época victoriana. Un manual impagable que sirvió para instruir, aconsejar y modelar a las primeras generaciones de arriesgadas amazonas del pedal, incluyendo la selección de la bicicleta adecuada a las damas de la buena sociedad, su atuendo y complementos, la elección de la comida y la bebida más convenientes para tomar durante el viaje, y hasta la organización de divertidas ginkanas ciclistas en tu jardín. Además de afrontar la espinosa y controvertida cuestión de si montar en bicicleta constituía una actividad apropiada para las mujeres. Un libro revolucionario que es el espíritu de una época en que montar en bicicleta constituía una actividad naciente para las féminas más modernas y temerarias del Imperio.

## La autora

F. J. Erskine fue una autora victoriana cuya única obra conocida es el manual *Damas en bicicleta*. Fue escrito, en palabras de Erskine, «*para mujeres ciclistas por una mujer ciclista*», y publicado en 1897, momento en el que las mujeres de todo el imperio británico se habían lanzado a la aventura en sus bicicletas, lo cual no fue muy bien recibido por la sociedad masculina de la época. La señorita Erskine fue, por tanto, una mujer transgresora que puso su granito de arena para que la llamada «*Nueva Mujer*» se situara en igualdad de condiciones con el hombre.