

James Longhurst

LAS BATALLAS DE LA BICI

Prólogo:

Elisabeth Lorenzi Fernández y Diego Ortega Botella



En la editorial Katakarak hemos decidido apostar por las licencias Creative Commons, por eso los puedes copiar y difundir libremente los libros que publicamos. Aunque pensamos que es la mejor herramienta para difundir la cultura, por desgracia, no todos nuestros libros son CC, aunque sí la gran mayoría del fondo de la editorial.

En el momento actual, las tecnologías permiten que la copia privada de archivos digitales se pueda realizar a coste cero, lo que supone un gran gran avance para la difusión y para el acceso más democrático a la cultura. Sin embargo, los libros han tenido costes para poder estar disponibles gratuitamente en formato digital. Ha sido necesario el trabajo de muchas personas y la inversión de dinero en la compra de derechos, traducción, diseño, maquetación y edición.

Por eso, te sugerimos que hagas una donación para poder seguir impulsando la producción de textos que luego sean libres.

James Longhurst

***LAS BATALLAS
DE LA BICI***

James Longhurst

LAS BATALLAS DE LA BICI

Traducción: Laura Carasusán Senosiáin



Título original: *Bike Battles. A History of Sharing the American Road*

Título de la presente edición: *Las batallas de la bici*

Autoría: **James Longhurst**

Traducción: **Laura Carasusán Senosiáin**

Licencia original: *Bike Battles. A History of Sharing the American Road* – © 2015 by James Longhurst. This edition is published by arrangement with University of Washington Press through International Editors' Co.

Diseño de portada: **Koldo Atxaga Arnedo**

Primera edición en Katakarak: mayo de 2019

Fotografía: **Plataforma 8/80**

Diseño de portada: **Koldo Atxaga Arnedo**

Edición y maquetación: **Katakarak Liburuak**

Calle Mayor 54-56
31001 Iruñea-Pamplona
editorial@katakarak.net
www.katakarak.net
[@katakarak54](https://twitter.com/katakarak54)



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra

Lan honek Nafarroako Gobernuaren dirulaguntza bat izan du, Kultura, Kirol eta Gazteria Departamentuak egiten duen Argitalpenetarako Laguntzen deialdiaren bidez emana / Esta obra ha contado con una subvención del Gobierno de Navarra concedida a través de la convocatoria de Ayudas a la Edición del Departamento de Cultura, Deporte y Juventud.



Este libro tiene una licencia Creative Commons Atribución- NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional. Está permitido copiar, distribuir, ejecutar y exhibir libremente esta obra sólo con fines no comerciales. No está permitido distribuir trabajos derivados basados en ella.

ISBN: **978-84-16946-33-4**

Depósito legal: **NA 1256-2019**

Impresión: **Gráficas Alzate**

ÍNDICE

| | |
|---------------------------|----|
| NOTA DE LA EDITORIAL..... | 13 |
| PREFACIO | 17 |
| INTRODUCCIÓN..... | 21 |

- La historia de mi inminente muerte
- Conflicto en el Stop
- La carretera como bien común
- Política, políticas públicas y cultura
- El auge de la bici en el siglo XXI
- Una nueva esperanza

1

¡FUERA DE LA CARRETERA!:

| | |
|---|-----------|
| LA BATALLA POR LA VÍA PÚBLICA EN EEUU, 1870–1900 | 51 |
|---|-----------|

¿ES UN VEHÍCULO?

- El camino real y la vía pública
- Velocípedos

ALTA SOCIEDAD Y BICICLETAS DE RUEDA ALTA EN LA DÉCADA DE 1880

- Taylor contra Goodwin
- ¿Es un medio de transporte?
- Molestias, negligencias y normas de circulación

LA BICICLETA DE SEGURIDAD Y LA DIMENSIÓN SOCIAL DE LOS CICLISTAS DE LA DÉCADA DE 1890

ACERAS

LEGISLACIÓN SOBRE SEGURIDAD DE 1890 EN ADELANE

- La fuerza pública y los locos de la velocidad
- Preparando el terreno para los automóviles

2

LA CLASE ADECUADA DE PERSONAS:

LA BATALLA POR LOS IMPUESTOS, LAS PISTAS PARA BICICLETAS Y LAS CARRETERAS EN EL CAMBIO DE SIGLO.....87

LOS LÍMITES SOCIALES DE LA EDAD DE ORO DEL CICLISMO

LA CONSTRUCCIÓN DE BUENAS CARRETERAS Y DE PISTAS RECREATIVAS ANTES DE 1898

AUGE Y CAÍDA DE LAS PISTAS PARA BICICLETAS, 1898-1902

- El fracaso de los impuestos a la bicicleta
- El sueño de una nación surcada por pistas para bicicletas
- Las pistas para bicicletas: el camino que nunca llegó a tomarse

EL PROBLEMA DE LAS ÉLITES

3

LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN:

EL CICLISMO EN LA ÉPOCA DE LA AUTOMOCIÓN, 1900-1930.....125

EL DECLIVE DEL CICLISMO COMO ACTIVIDAD SOCIAL

DEL LIENZO EN BLANCO A LAS CARRETERAS AUTOCÉNTRICAS

- Transformando la legislación
- Reconfiguración de la carretera
- Elaboración de un código de circulación uniforme

EL CICLISMO TRAS EL BOOM INICIAL

- Adultos que iban a trabajar en bicicleta
- Las bicis en el campo de batalla

LA SINGULARIDAD ESTADOUNIDENSE

- Chicos en bici

UNA BATALLA SIN BICICLETAS

4

LAS BATALLAS DE LA BICI DE LA VICTORIA:

EL DEBATE SOBRE EL TRANSPORTE MÁS NECESARIO EN LA II GUERRA MUNDIAL.....173

LA LEYENDA DE LA BICI DE LA VICTORIA

HOLLYWOOD Y EL CICLISMO ESTADOUNIDENSE EN LOS AÑOS 30

LA II GUERRA MUNDIAL Y EL RACIONAMIENTO DE BICICLETAS

LA BICICLETA Y EL AUTOMÓVIL

- Se acabaron las bicicletas nuevas

ANDAR EN BICICLETA COMO ACTO PATRIÓTICO

LA VIDA DURANTE LA GUERRA

EL LEGADO DE LA BICI DE LA VICTORIA

5

EL SÍNDROME DE LOS AÑOS 50:

LA EXCLUSIÓN DE LAS BICIS DE LAS CALLES DE LAS AFUERAS, DE LAS CARRETERAS INTERESTATALES Y DE LA VIDA ADULTA.....209

BEAV

LA PÉRDIDA DEL ACCESO A LOS BIENES COMUNES

- Excluidas por ley
- Carreteras exclusivas
- Desplazamientos desde y hacia los barrios periféricos

CHAVALES SOBRE DOS RUEDAS

- Las películas sobre seguridad de los años 50
- Licencia para montar

LA OCUPACIÓN DE JAPÓN Y EL CICLISMO EN EEUU

- Antes de la guerra
- La SCAP y la recuperación a través de la bicicleta
- Apuesta por la recuperación
- Diferencias de opinión

LAS BICIS MOLAN:

| | |
|---|------------|
| LA FIEBRE DE LA BICI, LAS VÍAS CICLISTAS Y LA BATALLA POR DÓNDE CIRCULAR EN LOS AÑOS 70..... | 251 |
|---|------------|

EL RETORNO DE LA BICI

- La «diez velocidades» en EEUU
- Defensores y gurús de la condición física
- El ecologismo y la tecnología apropiada
- La crisis energética

¿POR DÓNDE CIRCULAR CON LA BICICLETA?

- ¿Por la izquierda?
- Por las vías ciclistas
- Por las rutas ciclistas
- Por la derecha
- La conquista del carril

LA HERENCIA DE LA FIEBRE DE LA BICI**CONCLUSIÓN:**

| | |
|--|------------|
| LA CARRETERA COMO BIEN COMÚN..... | 305 |
|--|------------|

- La bici ha vuelto
- La bici nunca se fue
- La bicicleta y el análisis de las políticas públicas
- El camino continúa

| | |
|-----------------------------|------------|
| AGRADECIMIENTOS..... | 319 |
|-----------------------------|------------|

| | |
|----------------------|------------|
| SIGLARIO..... | 321 |
|----------------------|------------|

| | |
|--|------------|
| ÍNDICE ONOMÁSTICO Y TEMÁTICO..... | 325 |
|--|------------|





NOTA DE LA EDITORIAL

Quienes se dedican al estudio histórico y geográfico dicen que cada frontera es el resultado de una batalla. Lo mismo ocurre, aunque no siempre con tanta sangre de por medio, con las ciudades que habitamos. El espacio urbano está atravesado por múltiples surcos y cicatrices, resultado de batallas y acuerdos, de luchas victoriosas y derrotadas, de innumerables pugnas en las que se han entremezclado ideologías, clases, formas de vida y poder.

Una de esas cicatrices, nunca cerrada del todo, es el resultado de la pugna por las vías, por las calles, por el espacio que se destina a los diferentes modos de movilidad urbana. Como bien apunta James Longhurst en el libro que presentamos, las calles y carreteras que conocemos son el resultado de la historia y sus entresijos; son el decantado de múltiples luchas, acuerdos y decisiones, pero, sobre todo, son el fiel reflejo de una contradicción fundamental que ha acompañado la movilidad desde finales del siglo XIX. En el fondo, dicha contradicción puede ser resumida (asumiendo cierto grado de reduccionismo) como un desacoplamiento entre el derecho y la ingeniería; una desfase cuyo responsable es, como no, la política.

Cualquier persona tiene derecho a circular por la vía pública, lo cual incluye (por si hubiera dudas) a los y las ciclistas. Sin embargo, centenares o miles de pugnas y decisiones han hecho que el diseño de las calles y carreteras no esté pensado para ese uso compartido entre bicicletas y vehículos motorizados. Senzillamente, a quien monta en bicicleta le asiste un derecho en muchos casos difícil de ejercitar.

Este es el origen de muchas discusiones cotidianas, de las que seguramente nadie que lea esto se haya librado, así como de muchos accidentes y desgracias. Nuestras calles se han convertido, en algunos casos, en espacios peligrosos en los que la saturación de vehículos, el diseño de las vías y de los cruces y las reglamentaciones de velocidades máximas y prioridades de paso te pueden jugar una mala pasada. También, a la contra, esta peligrosidad está siendo enfrentada y en ocasiones reducida gracias a algunas políticas urbanas activas, que muchas veces son resultado de movimientos de protesta del entorno ecologista, ciclista o del movimiento vecinal.

En todo caso, y más allá del asunto de la movilidad urbana (como versión local e icónica de los modelos de movilidad general), *Las batallas de la bici* tiene interés en dos sentidos.

Por un lado, *Las batallas de la bici* es un excelente ejemplo de estudio histórico sobre la evolución de un bien común; en este caso las vías, las calles y las carreteras. Nos sirve de referencia para comprender la delicadeza y fragilidad de lo común, y al mismo tiempo la potencia y posibilidades que nos da su conservación y mantenimiento. Nos inspira sobre la importancia de toda esa serie de decisiones aparentemente técnicas, y fundamentalmente políticas, por las que el derecho de disfrute de un bien común queda ensombrecido, si no anulado, por las trabas prácticas que frenan y dificultan el acceso al mismo.

Por otro lado, a través del estudio y esclarecimiento de las pugnas por el uso de las vías (calles y carreteras) vemos que lo que hay en juego es mucho más que una confrontación entre simples preferencias para moverse por la ciudad. Estamos ante algo más que una guerra cultural. La defensa de la ciclabilidad urbana no es solamente un entretenimiento de ecologistas de clase media, ya que la bicicleta es y ha sido una herramienta muy útil y eficaz para los desplazamientos de muchas personas, de diferentes ideologías, cosmovisiones, géneros y estratos sociales. Como ejemplo, en los estratos más bajos también se utiliza la bicicleta, y mucho, para desplazarse por el espacio urbano (y muchas veces periurbano), por parte de personas que no necesariamente comparten una pulsión ecologista ni algún tipo de rechazo al coche (posiblemente buena parte de ellas sientan más bien admiración y deseo por un bien de consumo que no

se pueden permitir). Así, la conquista de unas vías aptas para la bicicleta, y por lo tanto de una movilidad urbana menos motorizada es una pugna en la que está en juego el despliegue material y social de la ciudad, por no decir la democratización del acceso a la misma.

En resumen, Las batallas de la bici condensa una buena muestra de los debates a los que se enfrenta la política contemporánea: la defensa y la gestión de los bienes comunes frente a la neoliberalización expansiva del espacio, la movilidad urbana y el derecho a la ciudad, la necesaria centralidad de la agenda ecologista en la política actual y la importancia de la presión y la movilización social en un mundo plagado de lobbies de la empresa privada.

Pamplona-Iruñea
Mayo de 2019

PRÓLOGO A LA PRESENTE EDICIÓN

¿*Batallas de la bici*? Desde luego, es un título que llama la atención. Algo hace clic cuando vemos unidos, de manera un poco absurda o contradictoria, dos elementos aparentemente poco relacionados. En este caso, se produce una conexión entre la experiencia de montar en bicicleta y los múltiples frentes abiertos que cotidianamente se derivan de su uso.

En los últimos 20 años ha habido un nuevo *boom* de la bicicleta y, en paralelo, una eclosión de estudios relacionados con el fenómeno. La punta de lanza de las publicaciones parte de la experiencia del ciclismo urbano, y el caso español, con sus especificidades, es reflejo de esa tendencia global. Se ha pasado de analizar la bicicleta como un fenómeno en si mismo, a observarla como una realidad que nos interroga sobre la relación entre nuestros cuerpos, el territorio y la tecnología.

Por otro lado, y dado que el ciclismo urbano desafía al orden establecido en las calles, este ensayo busca, antes que nada, comprender la construcción histórica de ese orden, y para ello, analiza cronológicamente seis batallas diferentes. Nos faltaba un relato al que acogernos y con el que dotarnos de una perspectiva para entender cómo hemos llegado hasta aquí. Este libro pretende aportar en esa dirección con el estudio de los distintos episodios de las calles norteamericanas, desde que la bicicleta empezara a rodar por los pueblos y ciudades de EEUU a finales del siglo XIX, viene a señalar que los peligros actuales que padecen los ciclistas son producto de decisiones tomadas en el pasado.

Sin embargo, y como en otros ensayos sobre movilidad ciclista, hay que resaltar que la razón última que ha dado lugar a esta obra es la pasión por la bicicleta. Ciertamente, Longhurst aplica una metodología para abordar los interrogantes a los que se enfrenta, pero cada línea escrita muestra que lo hace con una elevada motivación. No en vano, y como él mismo cuenta en la introducción, nos hallamos ante un «entusiasta defensor del ciclismo con el deseo de evitar ser atropellado».

En cualquier caso, el ciclismo urbano es un fenómeno con muchas capas, y quizás lo más característico de su fase actual sea su dimensión de movimiento social globalizado. Se trata de una realidad en la que se difuminan las idiosincrasias locales, aunque no esté exenta de contradicciones de género, clase, raza, o territoriales. Esa escala global es la que hace tan interesante la edición de *Bike Battles* en castellano. De alguna manera, el caso de EEUU contiene claves y herramientas útiles para otros lugares del mundo.

• • •

Desde su invención en 1817, la historia del velocípedo ha pasado por diversas etapas y conflictos. Lo que inicialmente fue concebido como un juguete para hombres, se ha convertido hoy en día en un objeto desde el que repensar nuestras urbes. Los debates que ha generado pueden dividirse en dos bloques: el que engloba lo relacionado con su transformación como objeto tecnológico, y el que recoge lo derivado de su irrupción en las calles. Este texto se detiene en el segundo grupo de discusiones, poniendo el acento en que no puede entenderse la evolución del ciclismo urbano sin considerar las transformaciones socio-históricas de la ciudad.

Durante el pasado siglo, el desarrollo de la industria del transporte motorizado determinó la organización de las ciudades. Y para hacer posible el uso masivo de algunos productos, especialmente del coche, fue necesario ordenar el entramado urbano promoviendo los grandes desplazamientos, la velocidad y la eficiencia. La expansión de los vehículos a motor, al contrario de lo que intuitivamente suele creerse, no obedeció tanto al aumento de la demanda como a las modificaciones del espacio

urbano orientadas a favorecer la fluidez de la movilidad motorizada. Estos cambios, producidos en casi todas las ciudades del mundo, han generado algunos efectos considerados socialmente positivos, como el acceso a conexiones rápidas entre puntos distantes. Sin embargo, y como es sabido, también han desencadenado otros muy negativos, como la proliferación de hábitats deshumanizados y nocivos para la salud, donde la diversidad de usos que puede tomar la calle se ha visto reducida.

La tesis principal de Longhurst, a propósito de la conformación histórica del espacio de la movilidad, es que las calles y las carreteras son comunes urbanos, esto es, espacios compartidos que no son de nadie y que, a su vez, son de todo el mundo. Y, precisamente, la intensidad de las controversias que generan tienen que ver con que se trata de recursos con una amplia gama de utilidades y con múltiples regulaciones públicas. En ese sentido, no podemos olvidar que el uso social de la bicicleta se sitúa en un espacio articulado por la función circulatoria, convertida en el principio general de las ciudades sometidas a las necesidades del tráfico y del desplazamiento individual acelerado.

Directamente relacionado con lo anterior, el autor también analiza el desarrollo histórico del discurso imperativo de las instituciones públicas en EEUU, y su relación con la exclusión de la bicicleta mediante el ejercicio de la ley. Consecuencia de esta categorización legal, a la que el contexto español no es ajeno, es la constante contraposición entre el «buen ciclista» y el ciclista «contestatario», ampliamente difundida por los medios de comunicación. En este marco, la ley está por encima de la integridad física y no hay «excusa» para el ciclista que la incumple: una visión correctiva que trataría de garantizar el orden dentro del «caos» que introduce la bicicleta en la ciudad.

• • •

De forma similar al caso estadounidense, la bicicleta también tuvo una importante presencia en las calles de las ciudades españolas, pero fue igualmente desplazada. Así que, sin pretender establecer analogías inmediatas con el caso norteamericano, ¿qué aporta la mirada de un historiador de Wisconsin a nuestro contexto?

Como hemos comentado, el autor analiza seis batallas, y el último capítulo es el llamado *Bike Boom* de los años 70, directamente relacionado con las dos crisis del petróleo. Después de 50 años de una regulación del territorio construida alrededor del automóvil, el retorno de la bicicleta no podía ser fácil y gran parte de las iniciativas tuvieron poco impacto. En todo caso, es necesario señalar que las aproximaciones a la realidad española que existen son herederas de esta última batalla, un conflicto que todavía no ha sido analizado históricamente. Es en este último ciclo histórico donde es más fácil trazar la conexión global.

Al igual que en otras partes del mundo, distintos aspectos de una «nueva» cultura de movilidad está incorporándose al urbanismo de las ciudades españolas a través del fomento del ciclismo urbano. Este marco cultural, en el que se inserta el uso social de la bicicleta, configura el aparato cognitivo con el que las personas nos orientamos en el mundo urbano y está, por tanto, cargado de conflictos y matices. Porque, a pesar del esfuerzo de la ingeniería (social) por separar la dimensión técnica de la dimensión política del tráfico y del tránsito, la circulación ciclista se torna social y política a la hora de explicar por qué se construyen (o modifican) carreteras o calles.

De ahí que la hipótesis del autor sea también muy sugerente para nuestra realidad: porque permite explorar el ciclismo urbano a partir de la trama de relaciones sociales, culturales, económicas, geográficas, históricas, políticas, tecnológicas, y legales que intervienen en la definición y planificación urbanística de los desplazamientos en bicicleta.

• • •

Los frentes de batalla en nuestros comunes urbanos actuales son numerosos, y muchos están relacionados con las regulaciones que afectan al uso social de la bicicleta: la re-introducción de la bicicleta en la calzada, en la que algunos colectivos apuestan por la segregación espacial con carriles bici y otros defienden la coexistencia con políticas de ralentización del tráfico motorizado); la presión de las asociaciones pro-bici a los poderes públicos para que discriminen positivamente a la bicicleta en el ordenamiento urbano; la integración de la bicicleta en el transpor-

te público (intermodalidad); la circulación en doble sentido por la calzada; la demanda de que los vehículos de movilidad personal compartan espacio con las bicicletas; el plano cultural; el ámbito económico; las calles como parte de los comunes urbanos; o incluso, el propio aire que respiramos, son solo algunos de ellos.

Y, al mismo tiempo, cuanto más crece el *boom* de la bicicleta, más se diversifica la visión pro-bici. No hay una sola forma de entender estas batallas y, en ocasiones, esas miradas distintas colisionan. En este sentido, los peligros que acechan al movimiento ciclista son dos: replegarse sobre posiciones identitarias y defensivas, y perderse en debates endogámicos acerca de cuestiones técnicas en distintos grados de superación. Todo ello, cuando quienes se desplazan en bicicleta en la ciudad tienen ante sí la gran ocasión de poner todo el capital simbólico acumulado por ese sencillo artefacto al servicio de la gran movilización global pendiente, la esperada ola ecologista, cuyos primeros brotes han puesto en el centro el problema del cambio climático.

Para escribir la historia de las batallas de la bici, el feminismo nos señala el camino, más allá de reivindicaciones concretas en torno a derechos y libertades de las mujeres ha abierto un debate importante en torno al concepto de la economía/cultura de los cuidados, que compite sin complejos con la matriz ideológica del neoliberalismo. Ha mostrado, además, la invisibilización de las mujeres como sujeto histórico. En nuestro caso, nos obliga a incorporar la perspectiva feminista en la ocupación del espacio público, y a los conceptos de cuero y tecnología. Y en ese sentido, a incorporar las prácticas de la movilidad, con la de los cuidados. Ahí puede engarzarse la cuestión medioambiental, otro de los grandes retos, que también necesita superar debates temáticos específicos para plantear soluciones globales, factibles y necesarias para las ciudades y para el planeta. Sin duda, en ese horizonte deseable, que pugna con el imaginario de un coche depredador de recursos y comunes urbanos, la bicicleta está llamada a ocupar un lugar determinante. Por eso conocer y comprender sus batallas, las pasadas y las presentes, es tan importante.

Elisabeth Lorenzi Fernández
Diego Ortega Botella
Madrid, abril de 2019

PREFACIO

Antes de que emprendamos juntos este viaje, tengo que hacer algunas advertencias y una declaración de intenciones. Los historiadores tenemos en gran estima el noble sueño de la objetividad, pero, al mismo tiempo, solemos escribir sobre temas que nos interesan personalmente. Aunque quienes nos dedicamos a la historia del medioambiente y de las políticas públicas nos encontramos algo más cómodos en este tipo de investigación «de parte», tengo que declarar lo siguiente en aras de la transparencia total: escribo como ciclista mediocre de mediana edad que monta en bici por placer, como persona que acude regularmente al trabajo en bici y como entusiasta del ciclismo. El asunto me concierne, porque me gustaría evitar que me atropellen.

Soy un recién llegado a la historia de la bicicleta, pero el largo recorrido de mis intereses académicos en cuestión de organización política, formación de comunidades y entornos urbanos se antoja relevante. Como otros historiadores políticos, considero que comprender las decisiones adoptadas en el pasado puede ayudarnos a entender la complejidad de las dificultades del presente y, tal vez, a tomar mejores decisiones de ahora en adelante. Yo, particularmente, creo que los debates públicos exponen supuestos no declarados en los ámbitos de la cultura, la política y la filosofía. Si se miran con más detenimiento, las batallas en torno a la bici tienen implicaciones más profundas y controvertidas de lo que se podría suponer. Los pasajes de debate político de este libro se ofrecen como prueba de que, en EEUU, la bicicleta es una cuestión poco analizada, pero relevante para la historia de las ciudades, de las políticas públicas y del medioambiente.

Espero trasladar algunos descubrimientos de historiadores académicos a un público más amplio formado por responsables de la toma de decisiones, activistas y habitantes de las ciudades, tanto para que los debates actuales estén mejor fundados como para sacar a la luz muchas de las útiles aportaciones de la investigación académica, que suelen quedar enterradas en publicaciones especializadas. En este libro también se refleja mi propio interés por la cultura popular, más allá de lo habitual en prolijos análisis políticos o de la historia del transporte. He incluido referencias al cine, la televisión, el vodevil y el cómic con el fin de que el libro resulte más ameno y para tener una excusa que me permitiera dar con el paradero de telecomedias olvidadas de los años 50 en los rincones más oscuros de Internet.

Aunque me gustaría hacer aportaciones históricas útiles al debate actual en torno a la bicicleta, mi objetivo no es defender los derechos de los ciclistas modernos dando una versión selectiva de la historia. El historial del ciclismo, como todas las historias humanas, no es el cuento del héroe inmaculado que tal vez quieran ver los espectadores más nostálgicos. Pretendo complicar los supuestos simplistas que suelen asumir todas las personas que usan la carretera, ciclistas incluidos.

Aviso: prestar atención a la historia de las políticas públicas relacionadas con la bicicleta, desatendida durante largo tiempo, supone recurrir a ciertas pruebas poco convencionales que sorprenderán a algunos lectores. Hay temas que pueden explorarse usando como fuentes primarias los materiales habituales conservados en archivos profesionales, como las *pistas para bicicletas*¹ de la década de 1890, las *bicis* de la victoria de la II Guerra Mundial y el nuevo impulso a las exportaciones de bicicletas japonesas durante la ocupación aliada en la posguerra. Pero el análisis de los acontecimientos en los periodos durante los que la bicicleta quedó olvidada en los márgenes de lo establecido exige la exploración de fuentes menos tradicionales: películas educativas cutres de los años 50, cartas indignadas a los directores de periódicos locales, películas mudas de porrazos,

1 *Sidepath* en inglés, que literalmente significa «camino lateral, adyacente, que discurre junto a otra cosa (en este caso, las carreteras)». Para *bikeway*, en cambio, hemos utilizado la traducción de «vía ciclista», término más genérico que quiere decir «camino para bicis» [N. de la T.].

carteles de vodeviles de los años 20, folletos de insignias de mérito de los Boy scouts, números antiguos de *Boys' Life*, telecomedias de los años 50 y cómics gubernamentales.

Muchos aspectos de la historia de la bicicleta en EEUU, como el ciclismo militar, la dinámica de género de las faldas-pantalón o bombachos, la popularidad esporádica de las competiciones profesionales y las cuestiones más intrincadas de su fabricación y diseño, se han documentado en otras obras. La investigación de la historia de la bicicleta en Europa también es mucho más exhaustiva que la estadounidense. Aun cuando gran parte de la investigación histórica sobre estas cuestiones es excelente, en este libro me limito a mencionar estos temas.

De hecho, he elegido el título *Las batallas de la bici* en parte porque me gusta la aliteración² y también porque transmite la idea de que no examino toda la historia de la bicicleta. Hablo de batallas, no de la guerra completa. En este libro investigo algunos episodios escogidos de conflicto, pero quedan fuera muchas historias más. Algunas de estas historias de ciclismo que todavía no se han contado —y que encajarían en cualquier tesis futura— son las reacciones al control del tráfico a principios del siglo XXI, la oficina de correos, la Gran Depresión, los picos en la venta de bicis en los años 30 y después de la II Guerra Mundial, la política arancelaria, los detalles de la financiación federal de vías ciclistas, las huelgas de transporte en la ciudad de Nueva York, la prohibición de las bicis a finales de los años 80 en las afueras de Manhattan, las campañas a favor del casco y la consideración de la bicicleta en el contexto de la historia global. En pleno renacimiento de la bicicleta en el siglo XXI, queda mucho por explorar y hay más motivos que nunca para hacerlo.

2 La sonoridad de *Bike Battles* se pierde en la traducción al castellano [N. de la T.].

INTRODUCCIÓN

La historia de mi inminente muerte

Creo que la historia me va a matar. Todo empezó cuando decidí ir en bicicleta a trabajar por la subida del precio de la gasolina de 2008. Enseguida me di cuenta de que mi plan tenía algunos inconvenientes: me adentraba en un territorio en conflicto, porque otras personas tenían ideas contradictorias sobre el lugar que debía ocupar mi bici en la carretera —e incluso sobre si debía estar ahí—.

Al principio, pensaba que los conductores iban a por mí; muchos parecían conducir sin importarles en absoluto si me mantenía con vida o no. Esta sospecha pronto dejó paso a otra preocupación: que el conflicto y la confusión fueran culpa mía; al fin y al cabo, había empezado a ir en bici a trabajar porque quería consumir menos gasolina y más calorías, así que el acortamiento de mi esperanza de vida sería, al menos en parte, cosa mía. Luego pasé una temporada pensando que eran los diseñadores del tráfico urbano quienes estaban intentando que tuviera un accidente: tenía que ser culpa suya que no hubiese espacio en la carretera para circular en bici de forma segura.

Pero, como historiador de políticas medioambientales urbanas, acabé pensando en las decisiones tomadas años atrás que habían conducido al peligro ante el que me encontraba en ese momento. En el último siglo y medio de desarrollo urbano se ha creado una situación en la que las vías públicas son el campo de batalla de contendientes desiguales: los automóviles de combustión interna, potentes y numerosos, y las bicicletas, vulnerables y mucho menos numerosas. Generalmente de forma involuntaria

o sin maldad, jueces, urbanistas, organismos gubernamentales, asociaciones profesionales y grupos de interés han estructurado la calzada moderna de tal forma que se desata el conflicto. Décadas de decisiones jurídicas, políticas y de infraestructuras han acabado favoreciendo al automóvil y, como es lógico, las vías urbanas estadounidenses se han diseñado en consecuencia. Pero esas mismas decisiones no han suprimido los derechos fundamentales de ciclistas y peatones; han mantenido el compromiso de una vía pública compartida, lo que puede tener sentido desde un punto de vista jurídico abstracto, pero en realidad ha dado lugar a una competencia desigual de frenos chirriantes. El conflicto no se limita a la pugna entre el conductor del automóvil y el ciclista, centrados cada uno en sus propios intereses. Más bien, las decisiones pasadas han abocado a ciclistas y conductores a chocar, y dirimen sus rencillas en la calle, en los tribunales, en disputas feroces en foros online y en artículos de opinión de periódicos locales.

Para los historiadores ambientales, estos combates públicos sobre responsabilidades y derechos son ejemplos de las discrepancias humanas más básicas. Las batallas de la bici revelan presunciones que, de lo contrario, no se explicitarían sobre los derechos individuales, el bien común y el rol gubernamental adecuado. Ilustran cómo se comparte un recurso común entre varias partes de manera que casi nunca resulta completamente equitativa o justa, pero que, al mismo tiempo, tampoco es nunca lo suficientemente injusta como para causar agitación social. Es bien sabida la historia de la adjudicación imperfecta de recursos escasos mediante la toma de decisiones grupal, con la dificultad añadida de que, en este caso, los errores pueden causar atropellos, lastrar una economía o arruinar el planeta. Los historiadores ambientales reconocemos que este debate es tan antiguo como las ciudades humanas y tan inmediato como nuestro incierto futuro climático.

Pensar en las bicis como historiador ambiental supone considerar la bicicleta como parte de un sistema de transporte que depende de la sociedad, la cultura, la política, la geografía, los recursos naturales, la tecnología y la legislación. No hablamos de la bici, o no únicamente, porque la historia de la bicicleta se ha configurado mediante una combinación de fuerzas que

no tienen nada que ver con el sillín. El sistema resultante puede parecer sincrético, forjado y guiado por su propia lógica, con más empuje y mayor impacto de los concebidos en un principio. Muchos académicos describen este tipo de fenómeno como un sistema sociotécnico, un ecosistema técnico, un paisaje o simplemente como un componente del sistema moderno de transporte que se conoce como automovilidad.³

Tener en cuenta el ecosistema técnico de la ciclomovilidad no solo sirve para comprender mi peligroso viaje al trabajo; también explica preocupaciones más generalizadas. Pensar en la interrelación de las numerosas fuerzas distintas de nuestras ciudades resalta el hecho de que la encrucijada medioambiental en la que nos encontramos es en gran medida consecuencia de nuestros actos. No está predeterminado en absoluto que las personas tengan que pasar horas en un coche para ir a trabajar; se debe más bien a una compleja interacción de fuerzas, muchas de las cuales controlamos nosotros mismos. Las batallas de la bici —las pugnas por el uso de la vía pública— sacan a la luz estas cuestiones soterradas haciendo una prospección de distintas capas de supuestos no analizados, relacionados con la política, con la sociedad y con nuestro paisaje físico.

Conflicto en el *Stop*

Está claro que la ciudad estadounidense moderna se ha diseñado para el automóvil: tiene carriles de la anchura de los coches, señales para controlar su movimiento, amplias zonas de aparcamiento para almacenarlos y extensas redes de carreteras elevadas o de acceso controlado para ajustarse a su velocidad y a su peso. Todo esto cuenta con el respaldo de organismos, grupos de representación política y corrientes de financiación dedicadas a las necesidades del automóvil. Las bicicletas, sin embargo, se mueven por calles que casi nunca disponen de un espacio específico para ellas; habitan un lugar indefinido, atrapadas entre el carril por el que se circula —lleno de vehículos rápidos cuyos conductores se impacientan con cualquier cosa que les impida moverse— y los coches aparcados, ocupados a veces por con-

3 Véase el prólogo de William Cronon a Wells, *Car Country*, pp. x, xii, 75, 193, 289; McShane, *Down the Asphalt Path*, pág. xii; Bijker, Hughes, y Pinch, *Social Construction of Technological Systems*, pp. xli–xliv; Bijker, *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs*, pp. 45–50.

ductores despistados que parecen esperar a que vaya a pasar un ciclista para abrir la puerta de repente. Pocos organismos gubernamentales se responsabilizan de la gestión y del fomento del ciclismo, y los que lo hacen normalmente no cuentan con recursos para que resulte eficaz. La tecnología de señalización en intersecciones, por ejemplo, detecta coches pero suele pasar por alto las bicis. En las carreteras y las vías públicas importantes, se impide físicamente que los peatones y los ciclistas las crucen, lo que segrega la ciudad y en algunos lugares hace al coche imprescindible para salir del vecindario.



Imagen I.1. Diseño urbanístico típico de una ciudad estadounidense en Milwaukee Avenue, Chicago, a principios de 2013; las bicicletas tienen que hacerse hueco entre los coches aparcados y los vehículos en movimiento. La marca pintada en la vía es una flecha de compartición, un intento institucional reciente de recordar a los usuarios que hay que compartir el carril y de señalar un espacio para las bicicletas en las vías demasiado estrechas para tener carril bici.

Fuente: Green Lane Project, People for Bikes Foundation.

El problema al que nos enfrentamos otros usuarios de la carretera, y yo mismo, lo representa simbólicamente la señal de *Stop*. Cuando voy en bici a trabajar por las calles arboladas y llanas de la ciudad donde está mi facultad, paro en una intersección de cuatro vías con señales de *Stop* en todas ellas. Es posible

que en el mismo cruce se detenga el conductor de un gran camión o de un vehículo de tracción a las cuatro ruedas, habituales aquí, en la parte septentrional del Medio Oeste. Somos iguales en ciertos aspectos: cada vehículo lo maneja un único ciudadano y contribuyente que se desplaza por la vía pública utilizando un medio de transporte mecánico en su respectivo camino al trabajo. Aunque la ley nos considera usuarios iguales de un recurso compartido, nuestras condiciones son muy desiguales: el conductor tiene a su disposición una cantidad inmensa de energía, medida en cientos de newtons/metro de par de torsión y en caballos de potencia, y le protegen los dispositivos de seguridad más avanzados. Yo manejo nueve kilos de aluminio protegido por 300 g de poliestireno en la cabeza y una señal luminosa intermitente. El Estado ha examinado al conductor, al menos superficialmente, y ha certificado sus conocimientos y sus aptitudes, y el vehículo de motor se ha registrado y ha pagado un impuesto. Yo no tengo carné ni me he registrado en ningún sitio; la ley estatal y la ordenanza municipal me permiten circular por la calle, pero nadie ha verificado mis aptitudes para montar en bici ni el buen estado mecánico de mi vehículo, ni tampoco he pagado una tasa para registrar mi bici en ningún organismo gubernamental.

Mientras nos miramos con recelo, es posible que el conductor esté pensando «¿Será este uno de esos ciclistas locos que atajan cambiándose de carril sin señalar, pasan de repente de la acera a la calzada, se saltan el Stop sin contemplaciones, circulan en sentido contrario o simplemente se caen en medio de la carretera? A mí me preocupa que el conductor esté enviando mensajes, bebiendo café, toqueteando la radio o las tres cosas a la vez. Es posible que él (o ella) esté tan aislado del mundo exterior que no me vea hasta que ya me haya enredado en su eje trasero. En cierto modo, los dos nos preguntamos quién tiene preferencia en este caso: sí, hay normas para las intersecciones con cuatro señales de Stop, pero ambos sabemos que ni los conductores ni los ciclistas siguen las normas siempre. Hasta esa norma favorece al coche: detenerse por completo es seguro para un coche de cuatro ruedas, pero es la maniobra más peligrosa para quien monta en bici, que depende del movimiento hacia adelante para mantener el equilibrio y se encuentra en la situación más inestable cuando arranca estando parado. Como

ciclista, tal vez le genere confusión al conductor porque ocupo una especie de carril imaginario, a la derecha del carril «real» de desplazamiento de coches y a la izquierda de los vehículos aparcados, y a veces reclamo el carril entero con todo descaro. Es posible que los conductores bienintencionados me hagan señas para que pase aunque ellos tengan preferencia, dando a entender que mi bici no es un vehículo de la misma categoría que el suyo y confundiendo a otros conductores que no nos hayan visto interactuar. Los conductores con intenciones más dudosas, en cambio, puede que consideren que no tengo ningún derecho a desplazarme por la carretera y tal vez me manden a la acera con algún insulto o con el parachoques.

«Si hay algún incidente» —pensamos los dos—, «¿de quién será la culpa?» ¿Qué valor cultural se nos asigna a cada uno? La sociedad, los peritos del seguro, los agentes de policía o un jurado formado por nuestros conciudadanos, ¿se pondrán de parte del ciclista o del conductor del coche? ¿Son los ciclistas intrusos no deseados en las carreteras, élites intelectualoides con mucho tiempo libre? ¿O son «ciclistas invisibles», personas de barrios urbanos pobres que viven sin coche y a los que tendría que prohibírseles el acceso a los caminos de los miembros más exitosos y productivos de la sociedad? ¿O tal vez son los conductores personas egoístas y moralmente culpables ya antes de salir de la entrada de su casa, que ponen en peligro la vida, la salud y el futuro del resto de la sociedad con sus motores de combustión interna y su derroche de recursos sin sentido? La ley reconoce los derechos del ciclista, pero la física newtoniana, la cultura estadounidense del coche y el diseño material de las carreteras favorecen claramente al conductor del automóvil.

Si llego ileso a trabajar, tengo el privilegio de enseñar la historia de las políticas medioambientales a estudiantes universitarios. Las personas que se matriculan en clases sobre estos temas suelen ser veinteañeros apasionados y preocupados por la sostenibilidad, y preguntan con impaciencia por qué resulta tan difícil actuar frente a problemas medioambientales urgentes, sobre todo cuando las soluciones parecen obvias y racionales a ojos de la generación *milennial*. A alguien ajeno a mis clases le puede parecer que me dedico a machacar los sueños y las esperanzas de mis estudiantes, cosa que desde luego no era mi

objetivo cuando empecé. Pero, tanto si les preocupa la contaminación, como el clima, la tala de árboles o la flora y la fauna, mis respuestas son similares. Las presunciones legales y políticas sobre la propiedad, la ciudadanía y el rol adecuado de las administraciones públicas son anteriores a la preocupación actual por el medioambiente, lo que constriñe las decisiones que tomamos hoy en día. En EEUU, muchas de estas cuestiones quedan en un espacio jurídico que se disputan los estados y el gobierno federal. Las grandes diferencias entre las distintas leyes estatales complican aún más que se lleven a cabo acciones coherentes y bien fundamentadas. Como se señala en mi libro de texto favorito, la formulación de políticas medioambientales combina todas estas dificultades ya conocidas y añade algunas más: la confrontación de valores fundamentales, la tendencia a abusar de recursos limitados, las predicciones enturbiadas por incertidumbres científicas o médicas y la posibilidad de dañar el planeta de forma irreversible.⁴

Igual que las luchas políticas por preservar la vida silvestre, conservar los recursos, responder a la contaminación o gestionar los riesgos para la salud de las personas, las batallas de la bici son negociaciones sobre la adjudicación del acceso a una propiedad compartida y a recursos limitados. Las batallas por la vía pública se parecen a la famosa «tragedia de los comunes» de Garrett Hardin, en la que los efectos acumulados del consumo individual sin restricciones destruyen involuntariamente los recursos compartidos.⁵ Resulta especialmente complicado proteger los recursos comunes frente al uso excesivo: sus distintos usuarios no tienen por qué compartir intereses en cuanto a su mantenimiento y tal vez ni siquiera sean conscientes de la existencia del otro, de manera que es improbable que cooperen para mantener el delicado equilibrio que configura un recurso compartido.

El análisis de los bienes comunes ha evolucionado mucho desde el artículo de Hardin de 1968. En su experimento de reflexión, planteado en un pasado idealizado, no había ninguna fuerza organizada que gestionase el acceso a unos pastos que terminaban expoliados por sobreutilización. Más adelante, algunos

4 Andrews, *Managing the Environment, Managing Ourselves*, pág. 9.

5 Hardin, «Tragedy of the Commons», pp. 1243-48.

académicos señalaron que casi nunca ha existido un recurso humano compartido sin ningún sistema de gestión o distribución. A economistas y a antropólogas, en particular, les han fascinado desde entonces las soluciones recurrentes que las personas han concebido para gestionar los recursos de uso común a lo largo de miles de años de historia. Su concepto de «nuevos comunes» examina tanto los recursos de uso común como el régimen que los gestiona. Esta idea está adquiriendo cada vez más importancia: a medida que las capacidades de la humanidad aumentan gracias a la tecnología, a los mecanismos del Estado nación racionalista y a la mirada de interconexiones que se conoce como globalización, cada vez más espacios del planeta pueden definirse como comunes. Desde los bosques a las zonas de pesca, pasando por el espectro radioeléctrico y los acuíferos, todos los elementos del mundo físico están sujetos a la acción de distintos grupos de personas. Cualquiera de estos grupos puede invadir el uso del otro, lo que hace necesario un sistema de gestión para evitar el expolio.⁶

La carretera como bien común

Concebir la carretera compartida como un bien común en lugar de como un mero escenario de conflicto nos permite superar las riñas mezquinas entre ciclistas y conductores para tener una visión de conjunto. De hecho, considerar la carretera un bien común es un precepto esencial de la civilización occidental que se remonta a las *viae publicae* romanas. El código legal del emperador bizantino Justiniano, del siglo VI, recoge esta declaración de un gobernante: «prohibo que se emplee la violencia para impedir a cualquier persona que pase y circule libremente por un camino o una carretera públicos».⁷ La idea de que el tránsito de personas y de sus propiedades por un vial común estaba protegido frente a las interferencias de terratenientes particulares o de gobiernos se ha incorporado a muchos códigos civiles europeos. También se recoge en el derecho consuetudinario inglés a través de las sentencias de los tribunales. Así, en un caso tratado en

6 Ostrom, *Governing the Commons*, pp. 30–35; Disco y Kranakis, *Cosmopolitan Commons*, pp. 13–25; Wall, *Commons in History*, pp. 4–37.

7 Scott, S. P., *Civil Law IX*, Cincinnati, Central Trust, 1932, Título XIII.

1599 por el King's Bench,⁸ se declaró, según se ha recogido, que «la herencia de cualquier hombre en el camino real es anterior a todas las prescripciones»; una definición inspiradora del antiguo derecho al uso de los caminos.⁹ Ya en 1731, esta garantía estaba registrada en el propio nombre de la vía: en un diccionario se explica que «el Camino real o carretera común» recibía ese nombre «porque la designa el monarca y queda bajo su protección». Cincuenta años más tarde, un juez declaró que «desde tiempos inmemoriales, ha habido y sigue habiendo un camino real público y común [...] utilizado por todos los súbditos del rey para ir, volver, pasar y volver a pasar, a pie y a caballo, con ganado, carros y carruajes, todos los años, en cualquier época del año».¹⁰ El camino se consideraba tradicionalmente una propiedad compartida y se salvaguardaba como tal.

En caso —y únicamente en este caso— de que en una vía se permitiera el paso libre a todos los viajeros, se le otorgaba una servidumbre de los derechos de propiedad de los dueños del terreno por el que discurría y además se le asignaba el término jurídico *camino*. Los tribunales denominaban a esta libertad de paso *eundo et redeundo*, es decir el «ir y venir» de las personas. *Vía de paso* también transmite este significado, ya que se refiere tanto al «paso» a través de la propiedad ajena como al derecho de todas las personas a desplazarse por esa «vía». En los *Comentarios* (s. XVIII) de William Blackstone se afirma que las personas tenían derecho a defender esa libertad de circulación, señalando que «si se colocase una puerta nueva en el camino público, lo que supone una molestia común, cualquiera de los súbditos reales que pasase por el camino podría echarla abajo y destruirla».¹¹

8 La Queen's Bench Division o King's Bench Division, en función de si el monarca es una mujer o un hombre, respectivamente, es la sala más importante del High Court of Justice y se ocupada de cualquier tipo de demanda civil. También tiene jurisdicción de apelación en lo penal en las causas juzgadas en Tribunales de Magistrados. Sería una especie de Tribunal Superior de Inglaterra y Gales en cuestiones civiles [N. de la T.].

9 *Smith against Shepherd*, 1599, Cro. Eliz. 711, 78 ER 945; *Pelham v. Pickersgill*, 1787, 1 Informes revisados, pág. 350.

10 Bailey, Nathan, *An Universal Etymological Dictionary*, 5.^a ed., Londres, Knapton, 1731, s. v. «Via Regia»; *Pelham v. Pickersgill*.

11 *Oxford English Dictionary*, s. v. «thoroughfare», disponible online en: www.oed.com [última visita: 30 de marzo de 2019]; William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, libro 3, Oxford, Clarendon, 1768, pág. 5; véase también Hawkins, William, y Leach, Thomas, *A Treatise of the Pleas of the Crown* [...], vol. 1, 6.^a ed., Dublín, Lynch, 1788, pág. 365; Blomley, *Rights of Passage*, pp. 74–79.

Dado que los tribunales de la América colonial reconocían el derecho consuetudinario inglés, los jueces de este lado del Atlántico asumieron el derecho a desplazarse e incluso lo incorporaron a algunos documentos. Se produjeron ciertas diferencias tras la Guerra de la Independencia de EEUU: el concepto británico de camino real se expresó en términos de carreteras públicas. Aunque en la constitución no se explicitaba el derecho a desplazarse ni la libertad de circulación, los tribunales llegaron posteriormente a la conclusión de que esos derechos estaban implícitos. En 1849, un magistrado del Tribunal Supremo declaró que «todos somos ciudadanos de EEUU; y [...] tenemos derecho a pasar una y otra vez por cualquiera de sus partes sin interrupciones, con la misma libertad que en nuestro propio estado». Décadas después, este concepto del derecho consuetudinario se integró en la definición de las carreteras públicas en sí mismas. Un experto del ámbito jurídico señalaba en 1895 que, para entonces, el derecho público a desplazarse se había vuelto implícito: «tal y como suele utilizarse, [...] 'carretera' significa carretera pública». Partiendo del derecho consuetudinario con siglos de antigüedad, a finales del siglo XIX la palabra *camino* se definía también como una ruta en la que se garantizaba «el derecho de tránsito de todas las personas de la comunidad».¹²

Esta concepción de la carretera como recurso de uso común que solo podía existir si estaba al servicio de todo el que viniera se complicaba un poco en el caso de las calles de la ciudad, que se destinaban a muchos otros usos aparte del desplazamiento. Antes de finales del siglo XIX, la calle de una ciudad también funcionaba como mercado, corral, espacio de juegos y punto de encuentro público. Pero, a medida que la población de las ciudades aumentó y que los vehículos tirados por caballos se volvieron más pesados y más numerosos, el desplazamiento se convirtió en el rasgo definitorio de las calles urbanas, relegando los usos anteriores.¹³ Aun así, la calle de la ciudad era un espacio común ocupado por muchas formas distintas de trans-

12 Wilhelm, «Freedom of Movement», pp. 2461–97; *Smith v. Turner*, 48 U.S., 283, 492, 1849. Como es obvio, este derecho no se extendía a los esclavos; Clementson, *Road Rights*, pp. 9, 16. El tribunal terminó concluyendo que incluso «el aire es una vía pública». *U.S. v. Causby*, 328 U.S. 261, 1946.

13 McShane, *Down the Asphalt Path*, pp. 62–63; McShane y Tarr, *Horse in the City*, pág. 72.

porte de personas y de mercancías: conducciones de gas, agua y alcantarillado colocadas por el municipio, cables eléctricos y de comunicación soterrados o tendidos por empresas privadas, líneas de tranvía, autobuses públicos, coches de caballos, vehículos de reparto y de construcción y vehículos de motor particulares y para emergencias.¹⁴

La carretera pública es hoy un recurso de uso común: se trata de una propiedad construida por personas, con límites físicos, de financiación comunitaria, que debe compartirse —aunque sea de forma imperfecta— entre muchos usuarios distintos con fines diferentes que cambian con el paso del tiempo, lo que a menudo hace necesaria una renegociación. En los EEUU del siglo XX, un grupo de usuarios —los conductores de automóviles particulares— reivindicó de forma convincente la práctica totalidad de lo que había sido una institución satisfactoria al servicio de usuarios dispares y diversos. Las disputas recurrentes en torno a los derechos de la bicicleta sobre la carretera son un síntoma de los retos que plantea la gestión de un recurso que, según los principios jurídicos, debe ser accesible para todos y todas.

Política, políticas públicas y cultura

Aunque gran parte de la filosofía sobre la vía pública se había desarrollado antes de que naciese el Estado nación moderno, analizar las batallas de la bici supone prestar atención a la acción comunitaria tal y como se transmite a través de los mecanismos del Estado. En general, denomino a esta acción comunitaria *políticas públicas* [policy], con lo que me refiero a las deliberaciones, las decisiones y las acciones gubernamentales tendentes a un objetivo compartido o a un bien público. La política —es decir, la retórica y los mecanismos mediante los que grupos y personas alcanzan el poder— configura las decisiones que se adoptan en cuanto a políticas públicas, pero hago una distinción entre la *política* y las *políticas públicas* (las acciones que estas personas realmente llevan a cabo cuando llegan al poder).

Aunque las políticas públicas de la bicicleta son el resultado de muchas fuerzas, una de las más relevantes ha sido la

14 Troesken y Geddes, «Municipalizing American Waterworks»; Troesken, «Water and Urban Development»; Platt, *Electric City*.

evolución de las perspectivas culturales con el paso del tiempo. El significado de la bicicleta, señala el antropólogo cultural Luis Vivanco, «guarda una estrecha relación con el momento de una bicicleta, es decir, con su periodo histórico y con los diversos factores sociales y técnicos que han influido en la configuración y en las cualidades del objeto».¹⁵ Así, aparte de todas las demás formas de ver una bicicleta (como producto, como medio de transporte, como tecnología o como objeto material), tenemos que pensar mucho en las distintas concepciones que las personas tienen de ese objeto material. ¿Es un juguete infantil o una maravilla tecnológica? ¿La solución a una crisis o una molestia de cuyo uso debe disuadirse? ¿La moda pasajera de una élite o un indicador de pobreza? Desde el punto de vista del análisis de las políticas públicas, este bagaje cultural puede describirse como valores —las filosofías esenciales y a menudo contrarias de distintos grupos que complican la capacidad para acordar una acción común— o como marco —la retórica y los supuestos cambiantes de los medios que dan forma a episodios específicos de la toma de decisiones en materia de políticas públicas—.

La percepción popular, está claro, no debe interpretarse como el único factor que determina el éxito de un tipo de transporte. Decir que los estadounidenses se desplazan casi exclusivamente en coches particulares solo porque les encantan las cajas metálicas sería una forma chapucera de estudiar la historia. Las políticas públicas y la percepción han de interpretarse más bien como factores que se influyen mutuamente. Existen muchas otras fuerzas que configuran la percepción y las vivencias de las personas sobre una tecnología de transporte y que determinan si un sistema se impone sobre otro. Por lo tanto, aunque este libro tiene en cuenta las percepciones populares sobre las bicicletas y quienes las montan, se centra sobre todo en determinados debates públicos sobre la acción gubernamental que han influido en el desarrollo del ciclismo práctico en las ciudades estadounidenses. A esos debates me refiero cuando hablo de batallas de la bici.

15 Vivanco, *Reconsidering the Bicycle*, pp. 25–26; véanse también los numerosos ensayos de Horton, Rosen y Cox, *Cycling and Society*.

El auge de la bici en el siglo XXI

Si la bicicleta de verdad fuera un artilugio obsoleto condenado al desguace —si la historia fuera una narrativa de lo que prevalece, por la que los inventos más avanzados siempre desplazan a las soluciones menos efectivas—, las ciudades estadounidenses probablemente no habrían sido escenario de ninguna batalla en torno a la bici durante el siglo pasado. Pero no parece que la tecnología funcione así: más bien, la preeminencia de una herramienta sobre otra se estructura mediante una combinación de aceptación social, impulso económico, fundamentos jurídicos, voluntad política y azar. Este batiburrillo de fuerzas produce resultados inesperados. Por ejemplo, siglo y medio después de su aparición y casi un siglo más tarde de ser eclipsada por los avances tecnológicos del automóvil, la sencilla bicicleta está volviendo a adquirir protagonismo.

The Economist afirmó en 2012 que el número total de desplazamientos en bici en EEUU se había triplicado desde 1970 y que la cantidad de personas que van a trabajar en bicicleta se había duplicado en una sola década. Ese mismo año, el Censo de EEUU registró un aumento del 9% en los desplazamientos al trabajo en bicicleta teniendo en cuenta únicamente los 12 meses anteriores.¹⁶ La League of American Bicyclists [Liga de Ciclistas Estadounidenses, LAB por sus siglas en inglés] ha declarado que en 40 de los 50 estados los desplazamientos en bici al trabajo han crecido en porcentajes de dos cifras en comparación con los datos de 2005. En algunos sitios el crecimiento ha sido aún mayor: ciudades de todo el país están intentando emular a Portland, Oregón, donde el 6,1% de todas las personas que tenían que desplazarse para ir a trabajar lo hacían en bici en 2012; un aumento del 249% respecto al 2000 y del 430% respecto a 1990.¹⁷ El Grupo de Defensa de Alternativas de Transporte de la ciudad de Nueva York informa de que actualmente 200 000 personas van a trabajar en bici a diario, lo que supone un incremento significativo en

16 «Vive la Révolution», *The Economist*, 09/09/2012; Snyder, Tanya, «Census: American Bike Commuting Up Nine Percent in 2012», disponible *online* en: <http://usa.streetsblog.org/2013/09/19/census-american-bike-commuting-up-nine-percent-in-2012> [última visita: 25 de marzo de 2019].

17 LAB, «Where We Ride: Analysis of Bicycling in American Cities», 2013, disponible *online* en: http://bikeleague.org/sites/default/files/ACS_report_forweb.pdf [última visita: 25 de marzo de 2019].

los últimos 30 años. Según el *Washington Post*, «se estima que el número de personas que van en bici a trabajar ha aumentado un 43% desde 2000» en todo el país, y al mismo tiempo indica (tal vez con cierto grado de exageración) que «la cantidad de bicis en las grandes ciudades —como Los Ángeles, Nueva York, Chicago y Washington D. C.— ha crecido exponencialmente».¹⁸ La LAB, por su parte, calculó que el aumento a escala nacional fue del 61,6% entre 2000 y 2012, de acuerdo con los datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense del Censo de EEUU. Esta cifra implica que un total de 865 000 personas iban en bicicleta a trabajar en EEUU en 2012. El más sorprendente de todos estos indicadores tal vez sea que los adolescentes encuestados muestran menos inclinación que las generaciones anteriores a querer ser propietarios de un automóvil o incluso a sacarse el carné de conducir. La bici ha vuelto, se miren las cifras que se miren.¹⁹

El aumento del número de personas que circulan en bici a diario se debe en parte a los intentos de rediseñar las calles de las ciudades estadounidenses que se llevan produciendo desde los años 70, pero también se usa como argumento para pedir más reformas. Sea en forma de carriles bici integrados en la carretera, de zonas de espera adelantadas para bicis, de vías verdes independientes o de ciclorrutas, el espacio para bicis se está incorporando cada vez en mayor medida a la calzada física. Muchos de estos esfuerzos actuales en EEUU se basan en la filosofía de las *calles completas*, que defiende unos criterios de diseño de transporte urbano al servicio equitativo del tráfico de automóviles, peatones y bicicletas, y propugna también el transporte público, la seguridad y los intereses económicos.²⁰

18 Goodman, J. David, «More Than 200,000», *NYT*, blog *City Room*, 26/04/2010, disponible online en: <http://cityroom.blogs.nytimes.com/2010/04/26/more-than-200000-a-daynow-cycling>; Halsey III, Ashley, «What Drivers Should Know», *Washington Post*, 15/09/2012.

19 LAB, «ACS: Bike Commuting Continues To Rise», disponible online en: www.bikeleague.org/content/acs-bike-commuting-continues-rise [última visita: 26/03/2014]; White, Ronald D., «Fewer Teens Getting Driver's Licenses», *Los Angeles Times*, 06/12/2011.

20 El enfoque de las calles completas se resume muy bien en McCann, *Completing Our Streets*, pp. 22–25; McShane, *Down the Asphalt Path*, pp. 79–80; National Association of City Transportation Officials, *Urban Street Design Guide*, Nueva York, Island Press, 2013; National Association of City Transportation Officials, *Urban Bikeway Design Guide*, 2.ª ed., Nueva York, Island Press, 2012.

El boom de la bici en EEUU ha recibido el impulso de un aluvión de libros de defensores del ciclismo, como *The Cyclist's Manifesto*, *Pedal Power*, *Bikenomics* e *It's All about the Bike*. Parece que nos encontramos en un momento de cambio: como escribe Jeff Mapes en *Pedaling Revolution*, «por primera vez desde que el coche se volvió el modo principal de transporte en EEUU tras la II Guerra Mundial, existe un movimiento de base para recuperar al menos parte de la calle de las manos de los conductores».²¹ Este movimiento cuenta con el respaldo de innumerables publicaciones, proyectos de promoción y defensa y grupos de presión, como las revistas *Bicycling*, *Momentum* y *Urban Velo*; la calificación de comunidades, empresas y universidades probicicleta de la LAB, y con grupos de presión nacionales como People for Bikes, Alliance for Biking and Walking y Green Lane Project, además de los muchísimos grupos locales de defensa de la bici.

Los estudiosos y académicos también están interesados. En *One Less Car*, Zach Furness hace un análisis cultural de cómo «está creciendo el respaldo del transporte en bicicleta en EEUU». En *Street Fight*, Jason Henderson examina la agitación de la política y la ideología relacionadas con el ciclismo en San Francisco. Los urbanistas y académicos congregados por John Pucher y Ralph Buehler en *City Cycling* documentan «un auge en el interés por el ciclismo en todo el mundo». Juntos, se han referido a este auge en EEUU con el sugerente nombre de «renacimiento del ciclismo».²²

Pero este boom no está exento de problemas. Como expone Mapes, «el ciclismo, que antes se consideraba en gran medida una diversión sencilla para niños, se ha vuelto un acto político». Para algunos conductores y peatones, las bicis, que se mueven demasiado despacio o demasiado rápido como para dar confianza, siempre han supuesto una amenaza, y el auge de la bici ha generado una sorprendente respuesta de enojo: la reacción «antibicis». En Staten Island, la introducción de carriles bici en 2009 dio lugar a una serie de incidentes de violencia vial y a lo que los miembros del consistorio denominaron un «ambiente propio

21 Hurst, *Cyclist's Manifesto*; Wray, *Pedal Power*; Blue, *Bikenomics*; Penn, *It's All about the Bike*; cita de Mapes, *Pedaling Revolution*, pág. 7.

22 Furness, *One Less Car*, pág. 8; Henderson, *Street Fight*; Pucher y Buehler, *City Cycling*, pp. xiii, xi; Pucher, Buehler y Seinen, «Bicycling Renaissance In North America?», pp. 451–75.

del salvaje oeste». En Texas, la muerte de un agente de policía de Lubbock fuera de servicio mientras montaba en bici motivó que se escribiese una carta al director para animar a los estadounidenses a «unirse y retirar a estos ciclistas de todas las calzadas para evitar más tragedias». En algunos casos, estas actitudes han hecho que se apliquen nuevas restricciones legales al ciclismo: en 2010, los ciclistas que intentaban atravesar Black Hawk, Colorado, se encontraban con la prohibición de circular por las calles de la ciudad, y el caso llegó hasta el Tribunal Supremo estatal.²³

Las bicicletas también han sido objeto de debate en el Congreso. Tras el impulso al ciclismo del Secretario de Transporte Ray LaHood en 2010, «los miembros del partido republicano sugirieron que LaHood estaba colocado, descartaron la mera idea de los carriles bici y ridiculizaron cualquier modificación de una sociedad dependiente del coche», de acuerdo con los medios de comunicación. Según se informó, el congresista Steven LaTourette, de Ohio, insinuó que los proyectos en torno a la sostenibilidad medioambiental y la bicicleta habían «robado» 300 millones de dólares a los programas de carreteras, mientras que Tom Latham, congresista por Iowa, afirmaba de manera incorrecta que cada nuevo ciclista era un contribuyente menos al fondo de transporte y que, por lo tanto, había que poner freno al ciclismo. Esta reacción antibicis desencadenó más polémicas; LaTourette se quejó después de la cobertura mediática tachándola de «difamatoria»: «tengo que volver a casa durante el parón del Congreso y reunirme con un montón de gente en mallas para decirles que no iba en serio».²⁴

En las ciudades, la incorporación de carriles bici a las carreteras ya existentes dividió a la opinión pública. Entre los aspectos menos agradables del debate se encuentran las acusaciones a la responsable de transporte de la ciudad de Nueva York,

23 Mapes, *Pedaling Revolution*, pág. 8; Goodnam, J. David, y Farrell, Sean Patrick, «As Bike Lanes Proliferate», NYT, blog *City Room*, 25/08/2009; Tyler, Terry, «It's Time to Outlaw», *Lubbock Avalanche-Journal*, 19/05/2010; Blevins, Jason, «Colorado Supreme Court Overturns», *Denver Post*, 04/02/2013; *Webb v. Black Hawk*, n.º 11SC536 (Colo. 04/02/2013).

24 Wilson, Nick, «Republicans Ridicule Bike Lanes», Courthouse News Service, 17/03/2010; *Departments of Transportation [...] Appropriations for 2011: Hearings, Part 4, before House Appropriations Subcommittee*, Congreso 111.º, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2010.

Janette Sadik-Khan, de que estaba abriendo el camino a «una invasión de guerreros de corte socialista, eurocéntricos y llorones vestidos de licra».²⁵ Los columnistas del *New York Post*, cuando no se dedicaban a difamar directamente a Sadik-Khan, proclamaron un «baño de sangre en los carriles bici», argumentando que con la creación de un programa de uso compartido de bicicletas «el Ayuntamiento está a punto de invadir las calles con 10 000 armas más de destrucción de peatones». Un adversario declarado de estos avances —irónicamente, antiguo dueño de una tienda de bicis— condenó los planes para incrementar el ciclismo urbano declarando que «el nivel de perjuicios emocionales y psicológicos que trae consigo la bicicleta [...] es terrorismo local. Su efecto acumulado equivale a lo sucedido el 11-S». La carrera por la alcaldía de Nueva York en 2013 giró al menos en parte en torno a la bici; se exigió a los candidatos que expresasen su opinión respecto al apoyo del alcalde saliente Michael Bloomberg a los carriles bici, al programa de uso compartido de bicis, a Sadik-Khan y al cierre de partes de Times Square al tráfico de automóviles. «Bill de Blasio gana el voto de la bici», declaraba el *New York Daily News*, anunciando la llegada de lo que ahora se conoce en tono jocoso como el *lobby* de la bici, una fuerza que lleva más de un siglo pasando bastante desapercibida en la política estadounidense y cuyo poder sigue siendo incierto a día de hoy.²⁶

El conflicto no se limita a la ciudad de Nueva York. En Washington D. C. un columnista opinó que «la multa a un conductor por golpear a un ciclista es de 500 \$, pero se ven comportamientos tan indignantes que algunos pueden pensar que merece la pena pagar». En Filadelfia, el veterano columnista Stu Bykofsky arremetió contra los ciclistas que hacen caso omiso de las normas de tráfico. En una columna suya de 2013 aparecen estos rípicos escritos desde el punto de vista de las personas a las que llama «los tontos de la bici»:

25 Shaer, Matthew, «Not Quite Copenhagen», *New York*, 28/03/2010; véase también Sullivan, Robert, «Bicyclists vs. Pedestrians: An Armistice», *NYT*, 27/09/2009; Cassidy, John, «Battle of the Bike Lanes», *New Yorker*, blog *Rational Irrationality*, 03/08/2011; Goodman, J. David, «Expansion of Bike Lanes in City», *NYT*, 22/11/2010; Grynbaum, Michael, «Lawsuit Seeks to Erase», *NYT*, 07/03/2011; Grynbaum, «Judge Rejects Groups' Effort», *NYT*, 16/08/2011.

26 «Bike-Lane Bloodbath», *New York Post*, 21/09/2011; Shaer, «Not Quite Copenhagen»; «Bill de Blasio Wins the Bike Vote», *New York Daily News*, 03/09/2013.

I think that I shall never like
 Anything as much as my bike.
 A bike that makes me feel so free,
 Because the laws don't apply to me.
 I go through lights of red, you've seen,
 It doesn't matter 'cause I'm green.
 [Nada me gustará tanto
 como mi bici con encanto.
 La bici me hace sentir libre,
 a mí las leyes no me sirven.
 Paso cuando no está verde
 y el ecologismo me pierde.]

No todas las críticas vinieron de fuera de la comunidad de la bicicleta. Las protestas ciclistas en las calles de Chicago provocaron que un ciclista experimentado y furioso se preguntara si estábamos ante «¿la revolución? ¿La anarquía? ¿Terrorismo de Estado? No, no es más que otra masa crítica en Chicago, dejando que cualquiera con una bici se salte la ley».²⁷

Las batallas de la bici en el siglo XXI simbolizan otras luchas ideológicas. «Sobre todo en EEUU, la bicicleta se está convirtiendo en un nuevo frente conservador en las guerras culturales», observó el *Boston Globe* en 2013. El humorista P. J. O'Rourke argumenta que «los carriles bici infringen un principio fundamental de la democracia». A ojos de O'Rourke, que todo el mundo esté obligado a financiar «una fibrosis de carriles bici [...] que se extiende por todas las ciudades del mundo [...] para que una élite adinerada pueda sentirse bien consigo misma dando pedales desde su superioridad moral» es un ejercicio de totalitarismo comunista. De igual forma, un redactor del medio conservador *Weekly Standard* advirtió a los conductores de que «estamos asistiendo al intento de un grupo de interés privado organizado de reclamar un bien público», robándoles a los conductores un recurso previsto para su uso exclusivo. Adujo también que «la agenda de la bicicleta está empezando a parecerse a la agenda feminista

27 Milloy, Courtland, «Bicyclist Bullies Try to Rule», *Washington Post*, washingtonpost.com, columna online, 08/07/2014; Bykofsky, Stu, «Bikes: True Confessions», *Philadelphia Daily News*, 13/12/2013. Véanse también LoBasso, Randy, «Why Disrespect Festers», *Philadelphia Weekly*, 28/08/2013; Rowan, Scott, «A Critical Mess», *Chicago Tribune*, 11/10/2011.

de los 70, cuando las universidades que antes eran solo masculinas se volvieron mixtas. Todo lo que no estaba al alcance de la minoría agraviada tiene ahora que facilitar su acceso», incluso aunque sigan reservándose nuevos fondos e infraestructuras ya existentes al uso exclusivo de ese grupo minoritario. Algunos ultraconservadores temen que el fomento de la bicicleta y de los peatones sea el primer paso de un insidioso plan de Naciones Unidas para socavar la soberanía de EEUU e instaurar un gobierno mundial único.²⁸

El programa de uso compartido de bicis de la ciudad de Nueva York, establecido en verano de 2013, constituye un excelente ejemplo de cómo las batallas de la bici suelen ser debates políticos vestidos de licra. En el *Wall Street Journal* no solo clamaban contra las bicis (y la invasión de puestos de bicis compartidas en las aceras), sino también contra el poder de un alcalde al que el consejo editorial llevaba tiempo oponiéndose. En un videoeditorial, Dorothy Rabinowitz, integrante del consejo, mostraba su preocupación porque «la administración municipal» había «empoderado [a los ciclistas], transmitiéndoles la idea de que eran privilegiados» por su fanfarria ecologista. Rabinowitz atribuía la existencia del programa de uso compartido de bicis a la extralimitación autocrática del alcalde Bloomberg, respaldada por su «extremista responsable de tráfico». La vehemencia de Rabinowitz atrajo la atención de toda la nación y el vídeo se volvió viral. En el *Daily Show*, el humorista Jon Stewart se burló de su preocupación: «¡No son más que puñeteras bicis! ¡Eche el freno, señora de los Juegos del hambre!»²⁹ A medida que el conflicto amainó, el programa de uso compartido de bicicletas se consideró en general un éxito, y el nuevo alcalde, Bill de Blasio, se ha comprometido aún más con Vision Zero, una iniciativa para reducir las víctimas mortales y los accidentes en Nueva York, cosa

-
- 28 Smith, Jordan Michael, «Conservatives' New Enemy: Bikes», *Boston Globe*, 16/12/2013; O'Rourke, P. J., «Dear Urban Cyclists: Go Play in Traffic», *WSJ*, 02/04/2011; Caldwell, Christopher, «Drivers Get Rolled», *Weekly Standard*, 18/11/2013; «Why Walking Leads to One-World Government», *The Economist*, blog *Democracy in America*, 26/06/2012.
- 29 «Opinion: Death by Bicycle», *WSJ*, disponible online en: <http://live.wsj.com/video/opinion-death-bybicycle/5/31/2013> [última visita: julio de 2014]; Bernstein, Andrea, «Wall Street Journal Editor», *Transportation Nation*, WNYC, 07/06/2013, disponible online en: <http://www.wnyc.org/story/297726-wall-street-journal-editor-has-even-more-say-bike-share> [última visita: 25 de marzo de 2019].

que probablemente conllevará más modificaciones en las calles de la ciudad.

El rechazo de las bicis y de sus conductores combina críticas legales, políticas, sociales y culturales, a veces de los propios ciclistas. Un escritor resume: «a medida que el grupo de presión de los ciclistas se vuelve más poderoso [...], están descubriendo —con auténtica sorpresa— que generan desconfianza e incluso hostilidad en la opinión pública». Otra persona señala que «los ciclistas urbanos tienen un problema de imagen. Se les ha encasillado en el estereotipo de gilipollas pretenciosos y distantes». Otro, en un artículo en defensa de las bicis en la sección de opinión bajo el título irónico de «¿Está bien matar ciclistas?», admite que «cada vez que voy en coche por San Francisco, veo a ciclistas saltándose señales de Stop como imbéciles que se creen inmortales. Así que entiendo el impulso de ver a los ciclistas como personas que se la juegan por placer y que se merecen lo que les pase».³⁰

El auge de la bici y la reacción en su contra han sido todavía más intensos en Reino Unido, Australia y zonas con menos desarrollo económico del continente europeo. En Italia se ha observado un descenso sin precedentes en la venta de coches, acompañado del ascenso en la venta de bicicletas. En Londres, el crecimiento del ciclismo podría incluso llevar a soñar con una utopía ciclista: «los defensores de la teoría del *peak car* [pico del automóvil] se imaginan un futuro en el que los centros urbanos se entregan a los peatones, a los ciclistas y al transporte público, y en el que la cultura de las cafeterías sustituye a la cultura del coche», escribía un periodista del *Times* de Londres en 2012. Pero, según un documental de la BBC de 2012, *The War on Britain's Roads*, puede que ese futuro esté muy lejos: se mostraban vídeos aterradores grabados con las cámaras del casco de los ciclistas en los que se veían gritos, acusaciones, golpes con capós, episodios de violencia vial y experiencias cercanas a la muerte. El programa, al que el *Guardian* calificó como «un documental con mucha repercusión, demasiado alarmista y algo sesgado» generó aún más debate.³¹

30 Caldwell, «Drivers Get Rolled»; Doig, Will, «Are Urban Bicyclists Just Elite Snobs?», *Salon*, 04/12/2011; Duane, Daniel, «Is It O.K. to Kill Cyclists?» *New York Times*, 09/11/2013.

31 Burgess, Kaya, y Buchanan, Rhoda, «10,000 Pedal for Action», *Times*, Londres,

Incluso los canadienses, con su estereotipo de personas educadas, se están enzarzando en batallas por la bici, que se volvieron particularmente virulentas durante las elecciones municipales de Toronto en 2011. El entonces alcalde Rob Ford y su hermano, el concejal Doug Ford, iniciaron una campaña contra los defensores del ciclismo urbano, acusándoles de «declarar la guerra a los coches», de forma que los hermanos Ford agitaban la bandera del populismo en representación de los habitantes de los barrios residenciales de las afueras, conductores de coches. En este debate de contornos extraños se han posicionado, en lados opuestos, la famosa escritora canadiense Margaret Atwood y el extravagante analista de hockey de la CBC Don Cherry, que se refirió a los ciclistas como «rojos». Se ha intentado quitar carriles bici instalados recientemente, pero lo han impedido manifestantes tendidos ante la maquinaria de las obras.³²

En estos debates públicos se plasma la dificultad esencial de volver a introducir la bicicleta en las calles de la ciudad. El alcalde de Toronto, Ford, tiene una visión del problema que probablemente expresa la opinión de muchos conductores del siglo XXI: «cada año decenas de personas son golpeadas por coches o camiones. Bueno, no nos puede sorprender: las carreteras están hechas para autobuses, coches y camiones, no para personas en bici. [...] Me da mucha pena oír que alguien ha muerto, pero, al fin y al cabo, es su culpa». En opinión de Ford, la historia de las vías públicas demuestra que los automóviles fueron los vencedores absolutos en la batalla por el dominio de la red de carreteras, derrotando a todos los demás contendientes. Pero, al mismo tiempo, otros observadores anuncian el fin del dominio del automóvil. En un artículo de opinión del *New York Times*, un ciclista de San Francisco declaraba que «en todo este asunto del coche y de la bici, nos encontramos en una encrucijada cultural que da miedo» y, a medida que las bicis reaparecen, el problema es que «la cultura social y

09/05/2012; Squires, Nick, «More Bikes Sold Than Cars», *Telegraph*, 02/10/2012; Herenstein, Amelie «Crisis Hit Italians Swap Cars for Bikes Despite Perils», *Agence-France Press*, 27/05/2013; Pank, Philip, «Welcome to the Age of the Bike», *Times*, 06/11/2012; BBC, *War on Britain's Roads*, 05/12/2012; Walker, Peter, «Even More Fake», *Guardian Bike Blog*, 13/12/2012.

32 Hume, Christopher, «What Goes around in Ontario», *Toronto Star*, 10/08/2011; Margolis, Jason, «Cyclists Accuse Toronto Mayor», *BBC News Magazine*, 02/05/2012.

jurídica de las carreteras estadounidenses, por no hablar de las propias carreteras, no se ha puesto al día».³³

Una nueva esperanza

¿Son las actuales batallas de la bici algo nuevo con capacidad para resolver «todo este asunto del coche y la bici»? ¿O esta lucha política no es más que un refrito de conflictos anteriores? ¿Y por qué es tan difícil, para empezar, que las bicis y los coches coexistan en la calle? La historia nos ayuda a responder estas preguntas de al menos dos formas. En primer lugar, los debates en torno a las bicicletas en la vía pública, al menos desde 1869, siguen patrones identificables. Pueden verse como intentos de respaldar o de deslegitimar la reivindicación de un recurso limitado por parte de grupos de interés contrapuestos. Estas batallas de la bici han vuelto a aparecer con cada cambio significativo de la tecnología o de las características demográficas de los usuarios de la carretera. En segundo lugar, estos debates históricos muestran en qué medida el desenlace de cada batalla ha determinado las condiciones del siguiente combate. Cada elección, cada táctica o cada fracaso constituyen la base del siguiente conflicto en torno al recurso público: por ejemplo, las señales de tráfico y los carriles pintados, implantados con la intención de que fueran controles de emergencia para el automóvil de las décadas de 1920 y 1930, configuraron la experiencia de los ciclistas durante el siglo siguiente. A veces, el legado de una crisis relativamente reciente se ha considerado, equivocadamente, una realidad inmutable. *Las batallas de la bici* ofrece una visión general del debate en torno a las vías públicas en EEUU para ayudarnos a comprender nuestra situación actual. Estas batallas se han pasado por alto precisamente porque los historiadores estadounidenses, a diferencia de sus homólogos europeos, no suelen considerar la bicicleta un asunto serio. Muchos entusiastas e historiadores del ciclismo en EEUU, por su parte, no se dedican a la historia en el ámbito académico, a las fuentes de archivo ni a cuestiones de políticas públicas. En este libro se emprende una investigación más seria de la historia de la bici para ayudarnos a entender nuestras ciudades y sus conflictos.

33 Cita de Ford en Margolis, «Cyclists Accuse»; Duane, «Is It O.K.»

Este enfoque se basa en el concepto que los analistas de las políticas públicas denominan *path dependency* [trayectorias dependientes], es decir, en la idea de que nuestras decisiones actuales están constreñidas por nuestras decisiones y nuestras instituciones pasadas. Las batallas de la bici que analizo en este libro demuestran de forma conjunta la importancia de las acciones gubernamentales del pasado a la hora de favorecer o poner trabas a determinados medios de transporte. La ciudad en la que vivimos hoy sigue una trayectoria dependiente, consecuencia de innumerables decisiones pasadas tomadas en ayuntamientos, en tribunales y en el Congreso. Hay razones para deprimirse: como se decía en la tira cómica *Pogo* en los albores de la época medioambiental moderna, nos hemos encontrado con el enemigo y somos nosotros y nosotras.

Pero, al mismo tiempo, hay una nueva esperanza para las carreteras del futuro. La filosofía jurídica que considera que la carretera es un recurso que deben compartir distintos usuarios adquirirá cada vez más importancia a medida que se incorporen nuevos vehículos que funcionen con pilas de hidrógeno y con fuentes de energía eléctrica, de gas natural, de biodiésel y otras todavía desconocidas. Los coches autónomos o sin conductor exigirán transformaciones esenciales de la legislación y de las infraestructuras actuales. El uso de coches compartidos, posibilitado por las redes sociales, puede alterar la industria del taxi y hacer que menos gente tenga un coche en propiedad. Todas estas formas tecnológicas rompedoras brindan oportunidades de transformar las carreteras y las ciudades limitando al mismo tiempo sus perjuicios. El doble revés del desmoronamiento de las infraestructuras y de la reducción de los ingresos a través de impuestos sobre la gasolina para mantener esas infraestructuras exigirán modificaciones considerables de las carreteras y de las instituciones políticas en los próximos años. Según todas estas tendencias, parece que las carreteras del futuro no serán las que recorremos hoy.

Más de un siglo de decisiones ha dado lugar al paisaje urbano complicado de nuestras ciudades actuales y a la ansiedad que siento cuando llego con la bici a un cruce con cuatro señales de *Stop*. Sin embargo, el análisis de los efectos de la acción gubernamental también ilustra que las decisiones colectivas

pueden mejorar la situación. Tal vez tenga una forma de escapar a mi muerte inminente: ese EEUU autocéntrico no ha surgido por amor desenfrenado a los automóviles, ni ha sido obra de una mano invisible que favorece una tecnología superior, ni de dictados inalterables del clima y de la geografía. Más bien, es el resultado de las acciones colectivas de las personas a través de mecanismos de gobierno. Si es cierto que somos nosotros los que nos hemos metido en este lío, también podremos salir. La carretera puede compartirse. Debe compartirse, porque, como el planeta, es la única que tenemos.

1

¡FUERA DE LA CARRETERA! LA BATALLA POR LA VÍA PÚBLICA EN EEUU, 1870–1900

24 segundos de película muda encierran una gran historia. En una secuencia entrecortada en blanco y negro, un grupo de ciclistas desfila lentamente por una calle arbolada de la ciudad de Nueva York formando una procesión majestuosa; su postura erguida y sus deslumbrantes uniformes de clubs ciclistas atraen la atención de una cantidad de espectadores que aumenta vertiginosamente. Los ciclistas, casi todos varones, hacen alarde de su estatus, su salud y su riqueza a través de este espectáculo público; su vestimenta y su porte reflejan el origen del ciclismo como un pasatiempo de clase alta. Pero hay algo más importante: los ciclistas ruedan por un bulevar lleno de todo tipo de vehículos que zigzaguean entre sí en una intrincada danza. La calzada está llena de peatones, caballos, coches de caballos y tranvías sobre raíles. Hay vehículos comerciales y coches particulares, coches de bomberos y de reparto, vehículos de transporte público y personas que conducen por placer. Pero, independientemente de su tamaño, su objeto, su coste o su potencia, según la ley todos tenían que compartir la calzada.

La escena forma parte de una película de 1896 titulada *View on Boulevard, New York City* [Vista del Bulevar, ciudad de Nueva York]. Inédita en EEUU durante alrededor de un siglo, la única copia conocida se encuentra en un archivo de los Países Bajos. Mientras que otras películas de esta época se consideran tesoros, se digitalizan y se propagan por Internet, esta se ha quedado en un cajón. El hecho de que sea tan poco conocida indica que los

estadounidenses también han olvidado la compleja historia de la carretera como recurso compartido.³⁴

A decir verdad, los usuarios de las distintas tecnologías rivales llevan más de un siglo echándose de la carretera, incluso desde antes del nacimiento del cine. En 1883, un ciclista de Nueva Jersey denunció los improperios que había recibido de conductores de coches de caballos: «¡Saca ese cacharro de la carretera!», gritó uno de ellos. Otro chilló: «¡Esos cacharros molestan, señor! ¡No tiene derecho a estar en la carretera!» Un cuarto de siglo más tarde cambiaron las tornas. Mientras el automóvil desbancaba a los coches de caballos, en 1908 un automovilista de Long Island gritó a un coche de caballos que le cortaba el paso para que saliera de la carretera y le tocó la bocina a su conductor. Este automovilista en particular no se calmó hasta que el conductor del coche de caballos sacó una escopeta y comenzó a vociferar: «¡Ya vale de pitar, maldita sea!» Cuando las bicicletas volvieron a ponerse de moda y retomaron las calles de las ciudades a finales del siglo XX, los conductores volvieron a decir que los ciclistas no tenían sitio en la carretera. El columnista de un periódico de Bangor, Maine, se quejó en 1978 de que, cuando iba a dar una vuelta con la bici, «los conductores intentaron quitarme la parte que me corresponde» de la carretera y, «cuando no me fui a la cuneta, empezaron a dar voces y una mujer me gritó desde un coche '¡Fuera de la carretera!'» Un conductor de Nacogdoches, Texas, insistió en lo mismo de forma más enérgica en 2008, describiendo una escena demasiado habitual. Dos ciclistas bajaban por una calle «cuando un vehículo los adelantó y sus ocupantes les gritaron que se fueran de la carretera» —recogía el registro policial—. «Los ciclistas también les gritaron, el vehículo se detuvo y los pasajeros les agredieron».³⁵

Las discrepancias actuales no son más que la encarnación más reciente de batallas que vienen de largo entre los distintos usuarios de la carretera; el rey del mambo de turno siempre le dice a la generación anterior que se vaya de la carretera. Pero

34 *View on Boulevard*, New York City, American Mutoscope and Biograph Company, 1896, del EYE Filmmuseum, Ámsterdam, Países Bajos.

35 C. K., «'Left': Or How the Bicycle Saved My Client», *Wheelman* 2, n.º 3, 1883, pp. 214, 212; «He Stopped Tooting», *Washington Post*, 08/11/1908; Martin, Michael, «Bike Touring Builds Character», *Bangor Daily News*, 21/08/1978; «Riding a Bike», *Nacogdoches Daily Sentinel*, 20/09/2008.

todas las partes implicadas en este conflicto parten de supuestos que son contrarios al principio jurídico fundamental de la carretera. La primera de las batallas de la bici gira en torno a cómo se ha relacionado este principio jurídico con la realidad física y política.

La historia comienza mucho antes de que apareciesen los automóviles, cuando se popularizaron las bicicletas «comunes» de rueda alta en la década de 1870 y las bicicletas «de seguridad», más estables, en la década de 1890. Su presencia en la carretera asustaba a los caballos, hacía estallar peleas y desconcertaba a los jueces. Estos conflictos, que se originaban en la calle, pero enseguida llegaron a los plenos municipales, a los periódicos y a los tribunales, sentaron precedentes relevantes y dejaron un legado importante que ha complicado la posición de la bicicleta en el tráfico urbano actual. En particular, las sentencias de los tribunales del siglo XIX mezclaron de manera irrevocable en el espacio compartido de la vía pública distintas formas de tráfico en cierto modo incompatibles.

Estos avances se produjeron en plena revolución de los gobiernos estatales y locales en EEUU. Las asambleas legislativas y los tribunales se mostraron más dispuestos a reforzar el poder gubernamental, y acabaron permitiendo que las ciudades regulasen edificios, creasen organismos de salud pública, gravaran a sus residentes y controlasen alteraciones. En muchos aspectos, hoy vivimos en ciudades que son las herederas materiales, legales e institucionales de esta época progresista.³⁶

La ley no existe en un vacío: en palabras del magistrado Oliver Wendell Holmes, es un «espejo mágico» en el que se reflejan la política y la sociedad, y que ilumina y distorsiona al mismo tiempo. *Quién conducía qué era relevante para la ley.* Los grupos sociales que dominaban el ciclismo en EEUU eran hombres de clase media y alta que ascendían en la escala social, asociados a la modernidad y al progreso tecnológico. Defendían sus derechos de forma convincente ante tribunales y asambleas legislativas, pero también se los podía ridiculizar considerándolos poco representativos de la sociedad en general. Primero el velocípedo, luego la bicicleta común de rueda alta y después la de seguridad

36 Balogh, *Government Out of Sight*; Novak, «Myth of the 'Weak' American State».

se asociaron en la cultura popular a grupos específicos, y estas asociaciones unas veces facilitaron y otras complicaron la reivindicación de la carretera por parte de estos grupos.³⁷

Una consecuencia de estos conflictos fue que la ley acabó considerando a carros, bicicletas, motocicletas e incluso automóviles entidades jurídicas con derechos similares a circular por la vía pública. Una bicicleta tiene el mismo derecho que un camión semirremolque de 18 ruedas a ocupar el mismo espacio físico en la calle de una ciudad, aunque, a ser posible, no al mismo tiempo. Esta es la paradoja esencial de la historia de la bicicleta; una paradoja que está detrás tanto de la exasperación de los ciclistas que insisten en su igualdad de derechos como del asombro de los conductores que ven la desigualdad evidente entre maravillas tecnológicas de varias toneladas y delicados artefactos de nueve kilos. La igualdad jurídica conquistada en los tribunales no eliminó la desigualdad material, y el derecho a la carretera trajo consigo la posibilidad de que apareciera una división social entre los grupos de ciclistas y los de conductores.

¿ES UN VEHÍCULO?

En una serie de sentencias de los tribunales del siglo XIX se incluyeron las bicicletas en una larga lista de vehículos legalmente reconocidos, en la que figuraban los tranvías eléctricos o de tracción animal y todos los medios de transporte tirados por caballos, bueyes o mulas. Pero estas sentencias también hicieron posible que los tribunales respaldasen la regulación de las bicicletas, que asignasen responsabilidades a los ciclistas y que se les pudiera considerar responsables de negligencia y, con el tiempo, que los automóviles se añadiesen a la misma lista.

Esta batalla de la bici se libró en muchos tribunales antes de que la mayoría de las asambleas legislativas o los gobiernos aprobasen legislación específica para la bicicleta y antes de que los usuarios de la bici aumentasen en la década de 1890. La tradición del derecho consuetudinario también implicaba que las decisiones jurídicas de EEUU respecto a los derechos y las responsabilidades de la bicicleta se basaran en sentencias británicas anteriores. Según el principio jurídico de *stare decisis*, estas

37 Hall y Karsten, *Magic Mirror*, pág. 4.

sentencias previas, tanto si se habían dictado en EEUU como al otro lado del Atlántico, sentaban precedentes que tendrían que abordarse, si no seguirse, en las conclusiones de cualquier tribunal posterior.

La primera escaramuza se produjo en torno a las definiciones arraigadas de medio de transporte. Siglos antes de que se inventasen los aparatos autopropulsados con ruedas, los tribunales determinaron a qué máquinas de tracción humana o de tracción animal —descritas como *vehículos*— les correspondía legalmente la carretera. Pero, antes de que se generalizase la asociación entre la palabra *vehículo* y un aparato propulsado, con límites físicos y destinado a moverse, solía usarse para describir todo tipo de mecanismos para el transporte de objetos y de personas. Según los diccionarios del siglo XVIII, la palabra designaba todo aquello «que sirva para llevar o transportar un objeto, como el suero es el vehículo adecuado de la sangre», pero también se incluían como ejemplos el «carro, [el] carretón, [el] carromato o [el] carruaje» tirados por caballos.³⁸ Estaba claro que podía dar lugar a confusiones: en un chiste de 1799, el médico le decía a una anciana que le diese a su marido un medicamento «en el vehículo adecuado», queriendo decir que lo mezclase con líquido. Ella lo entendió mal y lo que hizo fue montarlo en una carretilla antes de darle la medicina. A mediados del siglo XIX, el significado popular de vehículo ya se había restringido hasta referirse a un medio físico de desplazamiento, pero todavía abarcaba una desconcertante variedad de artefactos de tracción animal. En lugar de enumerar de uno en uno todos los birlochos, carros, carretones, coches de caballos de alquiler, carruajes *hansom*, cureñas y landós, los tribunales los llamaban a todos vehículos.³⁹ La cuestión era si las bicicletas también cumplían estos requisitos.

Había mucho en juego. Si las bicicletas no se consideraban legalmente un vehículo, todas las leyes que otorgaban a los vehículos el derecho a circular por calles y carreteras desaprobarían, por definición, a las bicicletas. La situación por

38 Blount, Thomas, *Glossographia Anglicana Nova*, Londres, Dan Brown, 1707, s. pág.; Blount, Thomas, *Glossographia*, Londres, Thomas Newcomb, 1656, s. pág.; Bailey, *An Universal Etymological Dictionary*, 5.^a ed., 1731, es muy similar a la obra de Blount de 1707.

39 «Feast of Wit», *Sporting Magazine* 14, abril de 1799, pág. 276; McShane y Tarr, *Horse in the City*, pp. 60–113.

defecto de los ciclistas sería la de intrusos a los que se los podría expulsar por la fuerza: solo podrían acceder legalmente a las carreteras mediante excepciones específicas a la legislación. Por otro lado, si se entendía que las bicicletas eran vehículos, se les aplicarían todas las leyes y los precedentes legales que regían el uso de otros vehículos.

El camino real y la vía pública

Mucho antes de que el primer ciclista rodase por una calle, probablemente mientras le gritaban «¡fuera de la carretera!», siglos de derecho consuetudinario inglés garantizaban a todas las personas la libertad de circulación en la vía pública. A diferencia del uso que se le da en el siglo XXI y en EEUU al término *highway* [carretera o autopista], utilizado para describir un sistema de carreteras de alta velocidad y con control de acceso, el término original *high way* designaba en la tradición inglesa a cualquier carretera o camino por los que los viajeros pudieran circular libremente y sin gravámenes a través de un terreno bajo la propiedad o el control de otras personas. Los derechos de quienes circulaban *in via regia* o, lo que es lo mismo, por el camino real, estaban protegidos por leyes fundacionales como el Estatuto de Marlborough, promulgado en 1267 durante el reinado de Enrique III y todavía parcialmente en vigor.⁴⁰ En el siglo XVIII, la idea de la libre circulación de los viajeros ya se había incorporado a la definición del camino en sí misma: el uno no existía sin la otra.⁴¹ Desde tiempos inmemoriales también habían existido otros tipos de carreteras, como los caminos de peaje que solo permitían el paso de grupos autorizados y con el cobro de una tarifa; sin embargo, eran excepciones a la norma y por lo general requerían apoyo estatal para que sus dueños particulares o distintos organismos estatales se encargasen de su funcionamiento. En cambio, la denominación de *camino real* solía equipararse a las palabras *público* o *común*, lo que refuerza la idea de que la mayoría de las carreteras no eran de propiedad ni de control privados, sino que se trataba de propiedades comunes cuyo único objeto era permitir la libre circulación de viajeros. Esta protección del

40 Statute of Marlborough, 1267, 52 Enr. 3, cap. 15.

41 *Pelham v. Pickersgill*, 1787, 1 Informes revisados, pág. 348.

derecho a desplazarse se asumió en la legislación de las primeras colonias americanas y se incorporó a la legislación escrita tras la Guerra de la Independencia de EEUU.⁴²

Velocípedos

A comienzos del siglo XIX, las primeras oleadas de artefactos de dos ruedas de tracción humana dieron lugar a cierto alboroto legal, pero estos casos no sentaron precedentes jurídicos significativos. La primera máquina de la que se tuvo noticia fue la *draisiana* de madera, conocida también como «caballo para dandis» por los caballeros ricos y modernos que se sentaban a horcajadas sobre el cuadro y se impulsaban usando los pies y el suelo. En Europa, algunos de sus primeros usuarios recorrieron largas distancias con este aparato, pero en EEUU el mal estado de las carreteras hizo que se utilizase solo por placer en algunas calles urbanas y en instalaciones cubiertas, como pistas de patinaje. No hubo oportunidad, por lo tanto, de que se generasen desavenencias legales que alcanzasen los tribunales de segunda instancia, de forma que se sentase precedente. Aun así, quienes montaban este artefacto eran capaces de meterse en problemas: en 1819, se llevó ante los tribunales británicos a algunos infractores por circular de forma indebida por las pocas calles pavimentadas reservadas fundamentalmente para peatones, y en un caso posterior del Tribunal Supremo de EEUU se menciona que la ciudad de Nueva York había prohibido los velocípedos en las calles de la ciudad ese mismo año.⁴³

Esta moda desapareció enseguida, pero volvió medio siglo después, cuando aparecieron los velocípedos con cuadro de metal, llamados *boneshakers* [agitahuesos]. En este caso, el aparato se había diseñado con pedales conectados directamente al eje delantero y, en muy raras ocasiones, con neumáticos de goma maciza. Pero el velocípedo, al que se le atribuía un «carácter rebelde», seguía restringido en gran medida a las pistas cubiertas en muchas zonas de EEUU: como medio de transporte, se consi-

42 Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, pp. 3, 5; véase también Hawkins y Leach, *A Treatise of the Pleas of the Crown* [...], vol. 1, pág. 365; Blomley, *Rights of Passage*, pp. 74–79; Clementson, *Road Rights*, pág. 16; McShane, *Down the Asphalt Path*, pp. 62–63; McShane y Tarr, *Horse in the City*, pág. 72.

43 Street, *Pedestrian Hobby-Horse*, pp. 76–79; *Gibbons v. Ogden*, 22 U.S. 1, pág. 153, 1824; McShane, *Down the Asphalt Path*, pág. 54.

deraba poco práctico y no parecía merecedor de la intervención de los tribunales.⁴⁴

En los pocos casos en que los velocípedos atrajeron la atención de la ley, se los trató esencialmente como una anomalía, no como un vehículo que tuviese que someterse a las normas de circulación vigentes. En 1869, los magistrados del municipio de Southampton, Inglaterra, declararon que el operador de una carretera con peaje no tenía razón al cobrar a un velocipedista, aunque no le hubiese cobrado más que la tarifa para carretillas, porque su medio de transporte no era un vehículo. Pero ese mismo año en Hartford, Connecticut, un fiscal hizo la comparación opuesta, afirmando que una ordenanza municipal que prohibía el uso de las aceras a cualquier vehículo propulsado «con la mano» también se aplicaba a los velocípedos. El razonamiento continuaba: la ordenanza se aplicaba a las carretillas; una persona que usase una carretilla empleaba las dos manos y los pies para desplazarse y, por lo tanto, los velocípedos propulsados con los pies también se regían por esta norma. Como muestra de esta confusión, los responsables de los parques de la ciudad de Nueva York prohibieron brevemente el uso del velocípedo en los bulevares de los parques en el invierno de 1868 porque eran una molestia, pero luego revocaron su decisión la primavera siguiente. Pero es posible que todo esto se hiciera en vano: como se explicaba en una publicación de temática jurídica en la que se aplaudían los esfuerzos de los tribunales por prohibir los velocípedos, «confiamos en que esta sentencia aseste el golpe de gracia a la fiebre de los velocípedos, que ahora están desapareciendo rápidamente».⁴⁵ Aunque en muchas ciudades llegaron a prohibirse los velocípedos en 1869, al final no fue necesario controlar ni defender los velocípedos mediante leyes: la moda se estaba autorregulando y la mayoría de los velocipedistas abandonaron sus aparatos en poco más de un año.⁴⁶

44 Dunham, «Bicycle Era», pág. 137; véase también Petty, «Impact of the Sport».

45 «Velocipedes and Turnpikes», *Bench and Bar* 1, n.º 2, 1869, pág. 92; Dunham, «Bicycle Era», pp. 142, 111; «Obstructions», *Local Courts and Municipal Gazette* 6, diciembre de 1870, pág. 178; *R. v. Plummer*, 1871, 30 U.C.R. 41.

46 Dunham, «Bicycle Era», pp. 145–46.

ALTA SOCIEDAD Y BICICLETAS DE RUEDA ALTA EN LA DÉCADA DE 1880

Aunque el velocípedo desapareció, su sucesor no andaba muy lejos: la bicicleta de rueda alta, *penny-farthing*⁴⁷ o bicicleta «común» surgió a finales de la década de 1870 y se usó durante la década posterior. Con su enorme rueda delantera, rayos metálicos y neumáticos de goma, resultó ser mucho más popular que los diseños anteriores. Debido a su coste, a su falta de estabilidad y a su asociación con la modernidad, la bicicleta de rueda alta de la década de 1880 se relacionaba con varones profesionales de clase media-alta. Como muestra de este rasgo demográfico, el *Chicago Daily Tribune* decidió en 1881 que las noticias de ciclismo aparecerían en la sección de «deportes de la buena sociedad». En esta sección se hablaba de los elaborados uniformes de los clubs sociales de ciclistas, que servían para mantener alejada a la chusma y convertir este nuevo pasatiempo en una forma de consumo muy llamativa. «El nuevo uniforme de los Ariels se compone de chaqueta y pantalones de pana de color gris acero» —comenzaba una crónica—, «camisa de punto de rayas rojas y negras, casco de polo a juego y medias de color azul oscuro». Semejante atuendo no podía más que llamar la atención: «no cabe duda de que las chicas de Oconomowoc quedarán prendadas cuando los muchachos, ataviados con este elegante conjunto, aparezcan en el lago». Además de impresionar a las exigentes chicas de Oconomowoc, el coste y la exclusividad de esta extravagante vestimenta marcaba la pertenencia a una élite a la moda: «las medias de cuadros escoceses de los tonos más espantosos y maravillosos causan furor ahora mismo» —señalaba el periódico—. «Se importan desde Inglaterra y las lleva todo el mundo».⁴⁸

La bicicleta de rueda alta era cara, aunque bajó de precio poco a poco a lo largo de la década de 1880. Al final de esta época, cuando una bici de buena calidad costaba 125 \$ si era nueva y al menos 90 \$ de segunda mano, una común usada seguía costando el equivalente a casi siete meses de salario de un trabajador

47 Recibía este nombre porque la relación del tamaño de sus ruedas recordaba a la relación de tamaño entre el penique (*penny*) y el cuarto de penique (*farthing*), moneda más pequeña [N. de la T.].

48 *Polite Athletics*, CDT, 17/04/1881, 27/06/1881; «Some Odd Bike Suits», CDT, 01/05/1895.

agrícola que ganase algo menos de 14 \$ al mes, o casi dos meses del salario de un herrero que ganase 1,99 \$ al día.⁴⁹

El alto precio de la común servía para excluir a las clases bajas: «es mejor que una bici no sea algo que cualquiera pueda conseguir fácilmente», escribía un ciclista en *The Wheelman*. Mostrando de pasada los prejuicios contra los inmigrantes recientes, el autor argumentaba que los precios altos aseguraban «una clase de caballeros que no sería tal si Patsy O'Rafferty y Hans Schneider pudieran conseguir sus 'monturas' sin hacer grandes esfuerzos». Estos precios elevados, argüía, allanaban el camino de quienes podían permitirse una bici: «¿cuántas muestras de buena educación vial se respetarían si este nuevo vehículo llegase a manos de todas las clases sociales? Muy pocas, se lo aseguro».⁵⁰

«La bicicleta no es un juguete ni es cosa de niños» —añadía un defensor del ciclismo en 1882—: «gran parte de los ciclistas son hombres adultos, muchos de ellos cabezas de familia dedicados a los negocios y a la vida profesional». En su papel de hombre con una gran educación y con liderazgo moral, declaró que la bicicleta no tenía «nada de 'común ni de sucio'. Su coste, su delicadeza, su elegancia y su belleza han de evitar que se vulgarice. Es un capricho de caballeros». Otro autor escribía en términos halagadores sobre sí mismo y sobre su público en 1889: «puede decirse con justicia que la inteligencia media de la comunidad ciclista se sitúa por encima de la de cualquier otro grupo de hombres y mujeres del mundo dedicado al ocio, al deporte y al ejercicio». Otro defensor del ciclismo declaraba que el 90% de los ciclistas de rueda alta eran «empleados y propietarios de negocios 'activos y pujantes', u hombres profesionales, como médicos, abogados, editores, miembros del clero, arquitectos e ingenieros de caminos».⁵¹

49 Dunham, «Bicycle Era», pág. 194; Lebergott, Stanley, «Wage Trends, 1800–1900», en la Conference on Research in Income and Wealth, *Trends in the American Economy in the Nineteenth Century*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1960, pág. 462.

50 E. A. P., «The Price of Bicycles», *Wheelman* 1, n.º 2, noviembre de 1882, pp. 111, 112.

51 Gracey, S. L., «The Minister: Mental and Muscular», *Wheelman* 1, n.º 3, diciembre de 1882, pág. 214; Scott, Robert P., *Cycling Art, Energy and Locomotion* [...], Filadelfia, J. B. Lippincott, 1889, pág. 7; Dunham, «Bicycle Era», pág. 255, citando a Gracey, «The Minister», pág. 214.



Imagen 1.1. Ciclistas en sus bicicletas de rueda alta o «comunes», junto con un triciclista, dan una vuelta por Copley Square en Boston, Massachusetts, en 1880 aproximadamente (con la Trinity Church en obras al fondo). Sus ropas a modo de uniforme indican que el ciclismo es un ejercicio regulado y adecuado a su clase.

Fuente: Archivos Nacionales RG 306 PS D (61-10196).

La asociación del ciclismo con la élite masculina tenía su origen en la naturaleza extrema de la bicicleta de rueda alta: peligrosamente proclive a volcar, con una curva de aprendizaje pronunciada y sin comodidades, la bicicleta de las décadas de 1870 y 1880 tentaba a los varones para que mostrasen sus hazañas de valentía, fuerza y testarudez. Echando la vista atrás desde 1897, un escritor observó que «realmente me maravilla que alguien fuera lo suficientemente temerario o hábil para montar en esa bici... En el mejor de los casos, las bicis de rueda alta de hace unos años solo valían para jóvenes deportistas; era totalmente

imposible que las montase cualquier otra persona, y mucho menos mujeres».⁵²

Todas estas asociaciones de ideas se plasmaban en las actividades de la League of American Wheelmen, una organización nacional con secciones locales dedicada a la promoción, las actividades sociales y las carreras en el ámbito del ciclismo. Un historiador la ha descrito como promotora de «las creencias victorianas en las actividades al aire libre siguiendo los parámetros de la pompa militar, el orden de caballeros y la exclusividad racial». En un manual de la década de 1880 se abogaba por los uniformes de corte militar, las medallas y los galones indicadores del rango, los ejercicios en formación cerrada y las canciones con alabanzas a la valentía masculina de los ciclistas:

Now I am a bold Bicycler
And I ride a great big wheel,
I'm a member of the brotherhood,
That binds us firm as steel;
Whatever way you call it,
'Tis band of brothers true,
It is the league of American Wheelmen
Or the L.A.W.⁵³

[Ahora soy un audaz ciclista
y ruedo en mi gran bicicleta;
soy miembro de esta hermandad
tan sólida como el acero;
lo llames como lo llames,
somos auténticos hermanos.
Es la Liga de Ciclistas Americanos,
la LAW.]

Taylor contra Goodwin

Fue positivo que los ciclistas se organizaran en su propia defensa, porque las innovaciones en el diseño de la bicicleta de rueda alta les permitieron desplazarse lo suficientemente lejos y con la suficiente velocidad como para meterse en problemas que exigieron la intervención de los tribunales y, por lo tanto,

52 Hubert Jr., Philip G., «The Wheel of Today», en Sargent, Dudley Allen, et. al., *Athletic Sports*, Nueva York, Scribner's, 1897, pág. 179.

53 Fein, *Paving the Way*, pág. 27; Miller, T. S., *Bicycle Tactics* [...], 3.^a ed., Chicago, sin. ed., 1887, canción n.º 5; véase también Dunham, «Bicycle Era», pág. 201.

sentaron precedentes perdurables.⁵⁴ Una década después de que remitiera la fiebre de los velocípedos, en marzo de 1879, un tribunal británico se ocupó de la apelación de Charles E. Taylor, acusado y declarado culpable del delito de «conducir de forma frenética» en la vía pública. Encaramado en su bici común, Taylor había pedaleado tan rápido que quienes lo vieron dijeron a la policía que «había estado montando en bici a ritmo desenfrenado por una carretera», infringiendo la ley. En lugar de refutar esta descripción de su forma de circular, el abogado de Taylor argumentó en la apelación que la ley se aplicaba específicamente a la conducción de un *medio de transporte* y «el hecho de que una bicicleta tenga ruedas no la convierte en un medio de transporte». El abogado, un tal Rose, arguyó que sería ridículo declarar que «cualquier aparato que 'porte' a un hombre es un 'medio de transporte'», ya que una definición tan amplia incluiría los patines y las carretillas.⁵⁵

Los magistrados del Queen's Bench no quedaron convencidos. Fallaron en contra de Taylor y declararon que la bicicleta era legalmente un vehículo. En la ley en cuestión se determinó que «si cualquier persona que monte a caballo o cualquier otro animal, o conduzca cualquier tipo de medio de transporte, monta o conduce de forma que ponga en peligro la vida de cualquier pasajero», podrá ser acusada. El magistrado Lush argumentó que, en el caso de Taylor, «es irrelevante cuál sea la fuerza motriz». Independientemente de lo que condujera Taylor, si se desplazaba con la rapidez suficiente para preocupar a las personas con las que compartía la vía, se convertía, a ojos del tribunal, en equivalente a esos viajeros y en objeto de control legal. Además, según este magistrado, la ley ofrecía garantías de futuro: «aunque no existían las bicicletas cuando se aprobó la ley, está claro que su intención era utilizar palabras lo suficientemente amplias para abarcar cualquier tipo de vehículo que pueda propulsarse a una velocidad que resulte peligrosa».⁵⁶

La sentencia *Taylor* se produjo en un momento determinante para el ciclismo estadounidense. La aparición de la bici

⁵⁴ Herlihy, *Bicycle*, pp. 127–81.

⁵⁵ *Taylor v. Goodwin*, 1879, 4 QBD 228; esta sentencia se publicó para los lectores estadounidenses en 1881, en 28 Moak Eng. Rep. 748.

⁵⁶ *Op. cit.*

común en 1879 y 1880 dio lugar a una serie de prohibiciones, muchas de las cuales se basaban en el precedente de los vetos a los velocípedos de la década anterior. Los responsables del Prospect Park de Brooklyn, del Fairmount Park de Filadelfia y del Lincoln Park de Chicago prohibieron a los ciclistas entrar en sus terrenos. En San Francisco la presencia de ciclistas en las calles estaba completamente prohibida a comienzos de la década de 1880 y en Brooklyn se sometió a las bicis a un control férreo. Pero la prohibición más famosa se aplicó en Central Park y Riverside Drive, en Nueva York. Las bicicletas estuvieron prohibidas en el parque hasta 1883 y se las sometió a un control muy estricto hasta 1887, mucho después de que otras normativas similares se volvieran más laxas. Estas restricciones desencadenaron batallas políticas y legales importantes a lo largo de esa década, financiadas en el caso de los defensores del ciclismo por el coronel Augustus Albert Pope, el fabricante de bicicletas más poderoso de la nación.⁵⁷

Más al sur, las perspectivas de los ciclistas eran aún más desalentadoras a principios de la década de 1880. En Kentucky se prohibieron completamente las bicicletas de rueda alta en la vía pública. El alcance draconiano de este veto solo quedó atenuado porque había pocas bicicletas en el estado en ese momento. En Carolina del Norte se aprobó en 1885 una ley estatal en la que se permitía que algunos trabajadores de carreteras de peaje prohibieran de forma efectiva el acceso de las bicicletas a sus carreteras de propiedad privada, y se aplicó un veto similar en una carretera de peaje cerca de Hannibal, Missouri. En otras ciudades de EEUU, como Rome (Georgia), Nashville (Tennessee), Wheeling (Virginia Occidental), Springfield (Illinois) y al menos una ciudad de Delaware, se prohibió que las bicicletas circularan por las carreteras durante la primera mitad de la década.⁵⁸ Hubo que esperar hasta 1884 para que los esfuerzos de los grupos de presión, la creciente popularidad del ciclismo y las sentencias judiciales revirtiesen la mayoría de las prohibiciones; el fin del veto a las bicicletas en Central Park no llegó hasta la aprobación de una ordenanza de Nueva York a finales de la década.

57 Dunham, «Bicycle Era», pp. 273–75, 279–88.

58 Op. cit., pp. 289–94.

Este despliegue de prohibiciones locales era un suplicio chino para los posibles ciclistas de la década de 1880. Una amenaza de este tipo solo se revertiría con jurisprudencia que determinase que desplazarse en bicicleta era un derecho fundamental. Por lo tanto, la derrota de Charles E. Taylor en el caso de *Taylor contra Goodwin* supuso una gran victoria para el ciclismo en general, porque esta sentencia formaba parte de un puñado de casos legales en los que se defendía el derecho legal de los ciclistas a utilizar las carreteras.⁵⁹ En *The Road Rights and Liabilities of Wheelmen*, el primer compendio exhaustivo de los derechos legales de las bicicletas, Harold Clementson resume sucintamente el efecto del caso Taylor: «la razón de ser de una carretera es el desplazamiento público. Todos los ciudadanos tienen derecho a usarla: no solo quienes se mueven a caballo; los demás también». En su opinión, un precedente de este tipo tenía implicaciones obvias para todos los viajeros: «los métodos de locomoción mejorados son admisibles y no pueden excluirse de las vías públicas existentes mientras sean compatibles con los métodos actuales».⁶⁰

Los abogados inmersos en la cruzada del coronel Pope contra el veto a las bicis en los bulevares de los parques de Nueva York enseguida aprovecharon el caso Taylor. El abogado Charles E. Pratt citó el caso Taylor en su presentación contra el veto; su argumentación se reimprimió en un panfleto de la LAW y luego se publicó en *Bicycling World* en 1881. Argumentó que en el caso de Taylor se determinó definitivamente «que la bicicleta es un medio de transporte» y, aunque «los tribunales superiores del país todavía no han tratado esta cuestión, [...] se ha planteado en uno o dos tribunales inferiores, en los que se la ha considerado un medio de transporte de acuerdo con el derecho inglés».⁶¹

En *Wheels and Wheeling* (1892), Luther Porter se refirió al caso Taylor como «la primera sentencia relativa a la categoría de la bicicleta». No era necesariamente cierto, pero demuestra

59 El propio Taylor era consciente de lo paradójico del caso: véase su carta al director «Are Bicycles Carriages?», *Evening Standard*, Londres, 31/03/1879, en respuesta a una historia publicada el 29/03/1879.

60 Clementson, *Road Rights*, pp. 89–90.

61 Pratt, Charles E., «Regarding Rights of Bicycles in Streets, Parks, &c.», Broadside and Ephemera Collection, Duke University Digital Collections, reimpresso en *The Bicycling World* 2, 06/05/1881, pág. 409.

la relevancia del caso: el Queen's Bench era un tribunal de excepcional importancia en Inglaterra, porque supervisaba a todos los tribunales de instancias inferiores, y casi todas las sentencias posteriores en tribunales estadounidenses remitieron al caso *Taylor* para determinar los derechos de los vehículos y las carreteras según el derecho consuetudinario.⁶² Cuando los ciclistas locales y la LAW presionaban contra las prohibiciones locales a comienzos de la década de 1880, citar un precedente inglés convincente era crucial, dado que no existían orientaciones en la legislación estatal ni casos en EEUU. Como se expuso más tarde en un tratado jurídico estadounidense, siguiendo la lógica del caso *Taylor*, «la legislación sobre la bicicleta no es *sui generis*»; más bien, «se trata básicamente de aplicar principios antiguos y arraigados a circunstancias nuevas».⁶³ Cuando los tribunales estadounidenses buscaron algo que les guiase para decidir si las bicis podían prohibirse en las ciudades, el caso *Taylor* les proporcionó un precedente sólido: la bicicleta era un vehículo.

¿Es un medio de transporte?

Cuando los ciclistas empezaron a usar de forma más generalizada las bicicletas como medio para desplazarse, los tribunales tuvieron que decidir si la legislación para vehículos que «portaban» objetos y personas —es decir, los «transportes»— incluía también a las recién llegadas. En algunas leyes que regían los peajes y los impuestos se usaba la palabra *medio de transporte* para referirse a una subcategoría específica de *vehículo*, mientras que en otras se utilizaban los dos términos indistintamente. La configuración física aún generaba más confusión: un ciclista se sentaba a horcajadas en la bicicleta, como un jinete en un caballo, pero el caballo no era un vehículo, mientras que la bici sí lo era. Aunque tanto el caballo como la bici podían transportar personas y objetos, el caballo no era un medio de transporte, pero la bici tal vez lo fuera. El lenguaje empeoraba las cosas: un coche de caballos lo manejaba un *conductor*, pero en los caballos y en las bicicletas se

62 Porter, Luther H., *Wheels and Wheeling*, Boston, Wheelman, 1892, pág. i; Mionske, *Bicycling and the Law*, pp. 10–11; *Holland v. Barch*, 16 Am. St. R. 307, 314, Ind. 1889.

63 Lobingier, Charles Sumner, «Bicycles», en Garland, David S., y McGehee, Lucius P., eds., *American and English Encyclopaedia of Law*, 2.^a ed., vol. 4, Northport, Nueva York, Edward Thompson, 1897, pp. 15–16.

montaba, lo que da a entender que la bicicleta no era como otros medios de transporte. Y caminar y andar en bici eran formas de locomoción de tracción humana, pero el ciclista no era un peatón. Bastaba para llevar a cualquier jurista por la calle de la amargura.

Cuando los tribunales no podían recurrir a precedentes legales para orientarse, tenían la opción de echar mano de la filosofía jurídica *ejusdem generis*: determinar si un objeto nuevo era como las listas de objetos similares recogidas en las leyes parlamentarias. En la sentencia del caso británico *Williams contra Ellis* se usó este enfoque para determinar si un cobrador de peaje tenía razón al cobrar a un ciclista por circular por la carretera. En una ley escrita antes de la invención de la bicicleta se habían dispuesto dos categorías de medios de transporte con dos tarifas diferentes: seis peniques para «cualquier coche, sociable, cuadriga, berlina, landó, vis a vis, faetón, calesa» o medio de transporte similar de tracción animal, y cinco chelines para un medio de transporte de vapor o propulsado por otros medios mecánicos. El tribunal había considerado que la novedad, la bicicleta, era *sui generis*: no encajaba en ninguna de las dos categorías existentes. Por lo tanto, no era un medio de transporte según esta ley.⁶⁴

Pero, en la mayoría de los demás casos en los que se aplicó el *ejusdem generis* a listas en las que no se mencionaba la bicicleta de forma explícita, se la consideró un medio de transporte. «Cuando aparecieron las bicicletas como forma de desplazamiento ordinaria, se debatió la misma cuestión en EEUU y en Inglaterra», se refleja en una monografía legal de 1917. En ese momento, los tribunales consideraron que «eran 'medios de transporte' en el sentido habitual de la expresión». La bicicleta era un medio de transporte, menos cuando no lo era: el consenso jurídico «no estaba exento de reservas de que, en contraposición con los vehículos de la generación anterior, no son *ejusdem generis*».⁶⁵ Aunque hubo complicaciones, la mayoría de las sentencias estadounidenses reafirmaron la del caso *Taylor*: «si bien el desplazamiento por carreteras mediante caballos ha estado en boga

64 Clementson, *Road Rights*, pág. 26. En *Richardson contra Danvers*, 176 Mass. 413, 1900, también se determinó que la bicicleta no era un medio de transporte.

65 Babbitt, Charles J., y Blakemore, Arthur W., *The Law Applied to Motor Vehicles [...]*, 2.^a ed., Washington D. C., Byrne, 1917, pp. 3-4; «Notes on Recent Decisions», *Cincinnati Law Bulletin* 5, 1880, pág. 518.

durante mucho más tiempo y está más generalizado ahora mismo que el uso de bicicletas» —se señalaba en un caso de Indiana en 1889—, «las personas que se desplazan mediante caballos no tienen más derechos que quienes lo hacen con métodos de transporte mejorados». ⁶⁶

Las ordenanzas municipales y las leyes estatales siguieron estos precedentes de la jurisprudencia y codificaron la bicicleta de forma inequívoca como medio de transporte. La ley estatal de Nueva York de 1887 en la que se categorizaba de forma específica a las bicicletas como medios de transporte se imitó en muchos sitios, por ejemplo, en esta ordenanza de Pittsburgh de 1889: «las bicicletas, los triciclos y todos los vehículos impulsados con la mano o con el pie [...] en las vías públicas de este estado disfrutarán de los mismos derechos y serán objeto de las mismas restricciones [que] en los casos de las personas que utilicen vehículos tirados por caballos». ⁶⁷

Molestias, negligencias y normas de circulación

Lo cierto es que la bicicleta de rueda alta era inestable, novedosa y relativamente poco habitual. En la década de 1880, los tribunales ya estaban listos para definir las bicicletas como vehículos, pero solo si no suponían una molestia para otros usuarios de la carretera. El Tribunal Supremo de Carolina del Norte encontró un difícil equilibrio en 1887, estableciendo que, aunque la bicicleta era un vehículo, era anómalo y molesto. Por lo tanto, determinó que los organismos legislativos estatales podían elaborar leyes que restringiesen su uso en determinadas vías. En una ley estatal de 1885 se había prohibido el uso de «biciclos, triciclos o cualquier otro vehículo no tirado por caballos» en una carretera de peaje determinada. Cuando se presentó una apelación a una sentencia en virtud de esta ley en el caso del *estado contra Yopp*, el tribunal estuvo de acuerdo en que la bicicleta era un vehículo, pero la consideraba un vehículo extraño «por su peculiar forma y por la costumbre poco habitual de utilizarla

66 *Holland v. Barch*, 120 Ind. 46, 1889; Clementson, *Road Rights*, 93; análisis de la importancia del caso *Taylor* en *Holland v. Barch*, 16 Am. St. R. 307, 314, Ind. 1889.

67 1887 N.Y. Laws 184, cap. 704; General Ordinances of Pittsburgh (Pa.), art. 2590, 1889. Sobre las distinciones entre jurisprudencia y derecho estatutario, véase Petty, «Impact of the Sport», pp. 188, 202-3.

como medio de locomoción [que podría] resultar perjudicial para otras personas». El tribunal mostraba su preocupación por «las mujeres y los niños que pasan continuamente y en grandes cantidades por la carretera en coches y en otros vehículos ordinarios tirados por caballos». Se señalaba que, como la bicicleta era extraña, causaba perjuicios evidentes: «en repetidas ocasiones, las bicicletas han asustado a los caballos y los coches han acabado en las cunetas junto a la carretera». El juez concluyó que la bicicleta molestaba: «no hay razón para que el propietario de un tipo específico de vehículo que, debido a su forma o a su aspecto peculiares o a su modo de uso poco habitual, asusta a los caballos o pone en peligro de cualquier otra manera a los pasajeros que circulan por la carretera o por su propiedad pueda usar dicho vehículo en la carretera». ⁶⁸

La sentencia del caso *Yopp*, criticada por los ciclistas, quedó muy anticuada cuando la bicicleta de rueda alta dejó de asustar a los caballos. Como habían determinado los jueces una década antes con respecto a los vehículos de vapor en el caso de *Macomber contra Nichols*, la probabilidad, cada vez menor, de que los caballos se asustasen no justificaba por sí sola la eliminación de nuevos usos de las carreteras. ⁶⁹ Solo dos años después del caso *Yopp*, el Tribunal Supremo de Indiana trataba el caso de *Holland contra Bartch*, en el que estaba implicado un ciclista acusado de negligencia según las normas que regían vehículos de igual competencia que coincidiesen en la carretera. En agosto de 1885, una mujer en un coche de caballos se encontró con un joven subido a una bicicleta con una rueda inusualmente grande (1,52 m de diámetro) que le permitía desplazarse a la velocidad extrema de 24 km/h. Con la jerga legal precisa, el abogado de la demandante declaró que los caballos «se asustaron mucho, se tornaron completamente incontrolables, y huyeron», volcando el coche y lastimando a su ocupante. Se acusó al ciclista de negligencia al elegir su modo de transporte, ya que «se trataba de un vehículo poco común para desplazarse por un camino de este tipo, y porque el acusado sabía perfectamente que era un objeto que aterrorizaba a los caballos ordinarios, y se usó con el propósito, como así sucedió, de asustar

68 *State v. Yopp*, 97 N.C. 477, 1887.

69 *Macomber v. Nichols*, 34 Mich. 212, 1876; Clementson, *Road Rights*, pp. 31, 90.

a los caballos no habituados a encontrarse con este tipo de vehículos manejados por un ciclista». Pero, a diferencia de lo ocurrido en el caso Yopp, el tribunal rechazó este argumento. Aun entendiendo que podía considerarse al ciclista responsable de una acción negligente, el tribunal declaró que el simple hecho de montar un artefacto que resultase extraño a los caballos no podía suponer por sí mismo una molestia para otros usuarios de la carretera. Con respecto a las bicicletas, el tribunal opinó que «declarar que usarlas en la vía pública era una molestia prohibiría su uso en la forma para la que se han previsto». ⁷⁰

LA BICICLETA DE SEGURIDAD Y LA DIMENSIÓN SOCIAL DE LOS CICLISTAS DE LA DÉCADA DE 1890

Las decisiones legales se veían influidas por las características de la bicicleta, por el número de ciclistas y por su clase social. Justo cuando los tribunales estaban llegando a un consenso sobre los derechos y las responsabilidades de los ciclistas en la época de la bicicleta de rueda alta, apareció un nuevo diseño que cambió drásticamente el panorama. Las innovaciones de la bici «de seguridad» de la década de 1890 tuvieron como resultado una rápida expansión del ciclismo. El nuevo diseño tenía neumáticos con cámara de aire, una rueda trasera impulsada por una cadena y del mismo tamaño que la delantera, y un cuadro con una forma similar al que se usa hoy en día. Recibía el nombre de su ventaja más evidente frente a la inestable bicicleta de rueda alta; la bicicleta de seguridad abrió el ciclismo a hombres y mujeres de diversas edades y capacidades. ⁷¹ Por su parte, la proliferación de fabricantes de bicicletas nacionales, el desarrollo incipiente de la fabricación en serie y la competencia en un mercado de masas hicieron que las bicicletas se volvieran más asequibles.

El resultado fue una moda arrolladora: el ciclismo aparecía en revistas, canciones, periódicos, clubs sociales y desfiles. Aunque la mayor parte de la gente montaba en bici por placer y como actividad de ocio, la popularidad de la bici se extendió al transporte práctico y útil. En el mundo anterior a los coches, la bicicleta

⁷⁰ *Holland v. Barch*; Clementson, *Road Rights*, pág. 93.

⁷¹ Epperson, *Peddling Bicycles to America*; sobre la historia tecnológica, véase Clayton, «SCOT: Does it Answer?» y las respuestas en el mismo número. Herlihy combina estos enfoques en *Bicycle*, cap. 11.

se erigió, durante un breve periodo, en el futuro de la tecnología, eclipsando a los coches de caballos, los ómnibus, los carruajes, los carros y los trenes de vapor para el transporte de personas. Esta fiebre del ciclismo llegó a los tribunales: se había llegado al consenso de que las bicicletas habían venido para quedarse y no constituían una molestia por sí mismas, pero también existía la preocupación de que una gran cantidad de bicicletas sin control dieran lugar a alteraciones que sería preciso regular.

Siete años después de la sentencia del caso *Yopp*, que priorizaba los caballos nerviosos frente a las bicicletas, en la sentencia del caso *Thompson contra Dodge* sobre bicicletas de seguridad emitida por el Tribunal Supremo de Minnesota se declaró definitivamente que «la finalidad de un camino es su uso público, y una persona que monte o conduzca un caballo no tiene más derechos que otra que monte en bicicleta». La sentencia proseguía: «las bicicletas son vehículos que se usan mucho hoy en día [...] y circular en una bicicleta por la vía pública de forma ordinaria como se hace ahora no es ilegal ni está prohibido; no se les puede impedir porque no sean vehículos antiguos y Adán y Eva no los utilizasen en el Jardín del Edén». A diferencia de lo ocurrido en el caso *Yopp*, el tribunal de Minnesota consideró que los ciclistas no tenían por qué dar muestras de una deferencia excesiva: «la parte que circula legalmente por una vía pública en bicicleta no está obligada, al ver aproximarse a un coche y un caballo, a detenerse y preguntar si es posible que el caballo se asuste».⁷²

Estas sentencias siguieron remitiendo a la afirmación del derecho consuetudinario según la cual la bicicleta era un vehículo y citaban regularmente el caso *Taylor contra Goodman*. En la sentencia de *Swift contra Topeka* de 1890, el Tribunal Supremo de Kansas declaró que «cada ciudadano tiene todo el derecho de elegir por sí mismo el medio de transporte que desee, sea el carro, el caballo, el tranvía con motor o eléctrico, o la bicicleta, con la única condición de que cumpla todos los requisitos que se conocen como 'normas de circulación'». El tribunal argumentó que «el derecho de las

72 *Thompson v. Dodge*, 49 Am. St. Rep. 533, Minn. 1894. Cinco años después, en Minnesota se propuso una ley estatal para obligar a los ciclistas a desmontar cuando se encontrasen con otras formas de tráfico; al parecer, «este proyecto de ley murió de muerte natural al poco de nacer». Choate, A. B., «The Bicycle on Roads and Streets», *LAW Magazine* 1, julio de 1900, pág. 10.

personas a usar las vías públicas de una ciudad está tan arraigado y tan generalmente reconocido en este país que se ha vuelto una parte esencial de los derechos fundamentales del ciudadano». Cuatro años después, un tribunal de un condado de Pensilvania usó exactamente la misma fórmula al declarar al conductor de un coche de caballos negligente por atropellar a una bici que se encontraba en un lado de la carretera. En otra sentencia del Tribunal Supremo de Pensilvania de 1898 también se consolidaban estos derechos, señalando que las bicicletas eran vehículos, pero debían ceder el paso a los coches de caballos cuando procediera; no porque las bicicletas tuvieran menos derechos, sino porque todos los vehículos tenían el deber de evitar accidentes.⁷³

Ahora que se encontraban en la misma categoría que los vehículos de tracción animal, las bicicletas estaban claramente sujetas a las normas de circulación básicas: circular por la mitad derecha de la calzada cuando se cruzasen con tráfico en dirección contraria, adelantar por la izquierda, ceder el paso cuando procediera y aplicar la atención y la vigilancia debidas. Seguir las normas de circulación protegía a los ciclistas frente a acusaciones de negligencia, como en el caso de Alfred Schimpf (1892), de Albany, que, mientras circulaba a la tranquila velocidad de 5 km/h por el lado correcto de la calzada, chocó con un coche de caballos que se movía a más velocidad por el lado incorrecto de la carretera. En opinión del tribunal, el hecho de que el coche se moviera más rápido y fuera más grande no obligaba al ciclista a cederle el paso; él había seguido la norma acostumbrada en la carretera.⁷⁴

Pero, si la presencia de bicicletas en la calzada no podía considerarse un estorbo para los conductores de coches y carros que ya estaban ahí antes, las vías del tranvía de las calles tampoco podían molestar a los ciclistas, a no ser que se produjese una negligencia extrema. Un ciclista se quejaba en la revista de la LAW de que «para el ciclista, [las vías] son [...] una continua fuente de problemas para sí mismo y de daños para la rueda, porque no puede cruzarlas con seguridad sin hacer un ángulo recto», sobre todo si había llovido. Sin embargo, tanto los tranvías como las bicicletas

73 *Swift v. Topeka*, 23 P. 1075, Kan., 1890; *Lindsay vs. Winn*, 12 Lancaster L. Rev. 61, Common Pleas Court of Lackawanna County, 1894; *Taylor v. Union Traction Co.* 184 Pa. 465, 1898.

74 *Schimpf v. Sliter*, 46 N.Y. St. Rep. 225, 64 Hun 463, N.Y.S., 1892.

eran vehículos con el mismo derecho al espacio público: ninguno de ellos podía reclamar la prohibición del otro.⁷⁵



Imagen 1.2. Dos ciclistas con bicis «de seguridad» discuten quién es el culpable de su choque en el cruce de un camino sin asfaltar en «Somebody Blundered», una ilustración de A. B. Frost en Harper's Weekly (1896).

Fuente: Archivos Nacionales RG 30 (37–787).

75 «Car-Track Nuisance», *LAW Bulletin* 24, n.º 1, 1896, pp. 2–3.

ACERAS

Los tribunales del siglo XIX habían considerado sistemáticamente que las bicicletas siempre eran vehículos, a veces las concebían como medios de transporte y, en raras ocasiones, entendían que suponían una molestia por sí mismas. Pero, ¿eran peatones los ciclistas? ¿Tenían derecho a circular por la acera elevada, fuera de la calzada normalmente sin asfaltar, por lo general embarrada y a veces llena de estiércol? En mayo de 1884, David Corbin «se encontraba en una acera pública del municipio de Rochester», Indiana, cuando Edwin C. Mercer, en bicicleta, «lo atropelló, lo tiró al suelo y le causó heridas de consideración». El lenguaje de la denuncia era contundente; se decía que Corbin había sido «agredido, golpeado y herido» y en la cobertura periodística posterior se insinuaba que Corbin estaba en el borde de una acera de 4,25 m de anchura. «Mercer se le acercó sigilosamente en una bicicleta con ruedas de goma, lo atropelló, lo tiró al suelo y le hizo varias dolorosas contusiones». Cuando la apelación del caso llegó al Tribunal Supremo de Indiana, el destino intervino. Una vez que el caso se había expuesto al tribunal en noviembre de 1888 y después de que sus miembros debatieran la sentencia en febrero de 1889, se retiraron a cenar. «A los tres minutos, un ciclista irresponsable atropelló a los magistrados Coffey y Burkshire y tumbó al primero, dejándolo tirado en la acera de piedra, delante de la sede judicial estatal; le hirió de tal gravedad que no pudo atender sus deberes judiciales», según un periódico de Chicago. «No le llevó mucho tiempo a ese augusto organismo vengar la afrenta», comentó un observador de Indiana. En la sentencia se declaraba con contundencia que «las aceras están previstas para que las usen los peatones, no personas con vehículos». Por lo tanto, «si la bicicleta puede considerarse un vehículo, el apelante no tenía derecho a circular con su bicicleta longitudinalmente por la acera».⁷⁶

A pesar de ser la definición misma de la ironía, el atropello de Indiana no fue un incidente aislado. La fiebre de la bici llenaba las calles de nuevos ciclistas y los periodistas cubrían

76 *Mercer v. Corbin*, 117 Indiana 450, 1888; análisis en Clementson, *Road Rights*, pág. 146; «Bicycles and Vehicles», *Rochester Weekly Republican*, 07/03/1889; «Wheelmen Must Keep Off Sidewalks», *CDT*, 24/02/1889, pág. 9; «Bicycles and Vehicles», *Weekly Republican*, 07/03/1889, pág. 3.

con exaltación los efectos sociales y culturales de esta maravilla tecnológica; no es de extrañar que proliferasen las historias de escabechinas en las aceras. La responsabilidad de ciclistas, peatones, conductores y municipios se planteó en innumerables casos legales. Los tribunales del cambio de siglo coincidían en una secuencia lógica general: si las bicicletas eran vehículos, podía prohibirse su acceso a lugares destinados a peatones y, si los ciclistas insistían en circular por esos lugares, se les podía responsabilizar de los daños resultantes.

Esta lógica se aplicó en un caso de 1890 en el que se defendía la capacidad de las ciudades para prohibir las bicicletas en las aceras. La ciudad de Topeka había aprobado anteriormente una ordenanza municipal por la que se prohibían las bicicletas en las aceras y en el puente de la Kansas Avenue. Cuando W. E. Swift atravesó el puente con su bici un día de junio de 1889, se le citó ante un tribunal y se le multó con un dólar. Llevó su apelación ante el Tribunal Supremo estatal, que respondió con una declaración sorprendentemente firme en la que se protegía el «derecho absoluto de los ciudadanos a elegir su modo de transporte». Sin embargo, a ese fallo le seguía una afirmación igualmente categórica relativa a la regulación de ese desplazamiento: «las aceras están previstas y construidas para el uso exclusivo de los peatones, no para los vehículos. [...] Es adecuado excluir la bicicleta, en tanto que vehículo».⁷⁷

Otros tribunales estuvieron de acuerdo en que las ciudades podían decidir si permitir o no las bicicletas en determinadas calles o aceras, siempre que hacerlo no coartarse totalmente el derecho de los ciclistas a desplazarse hasta su destino por otras rutas. El caso *Gagnier contra Fargo*, en Dakota del Norte, comenzó cuando el demandante circulaba con su bici por la acera en octubre de 1899 y sufrió un accidente porque la rueda se metió en un agujero. El Tribunal Supremo estatal siguió una lógica algo complicada en su sentencia de 1902: «si bien las aceras se han construido fundamentalmente para el uso de los peatones y la bicicleta es un vehículo al que, en determinadas circunstancias, le corresponden más bien el camino o la calle» —razonaron los

77 *Swift v. Topeka*. Véase también Elliott y Elliott, *A Treatise on the Law*, pág. 635. Sobre el derecho constitucional a desplazarse, véase Mionske, *Bicycling and the Law*, pp. 11–13.

jueces—, «el ayuntamiento tiene competencias para regular las condiciones en las que las bicicletas pueden usar las aceras o para prohibirles por completo que circulen por ellas». Dado que el ayuntamiento no había ejercido de forma explícita su autoridad para prohibir las bicicletas en el tramo concreto de acera recorrido por Gagnier, este último podía demandar a la ciudad por negligencia, por no encargarse del mantenimiento de la acera. Dando una pirueta final, el tribunal señaló la conclusión de esta lógica: la ciudad no tenía por qué estar atenta a las necesidades de los ciclistas si estos circulaban por sitios que en esencia no les correspondían. «El deber [de la ciudad de Fargo] es mantener la acera en condiciones adecuadas para los peatones y su deber para con los ciclistas [...] no puede basarse en el mero hecho de que les hayan dado permiso para circular», escribieron los magistrados. El principio fundamental seguía prevaleciendo: como las bicicletas eran vehículos y las aceras existían para proteger a los peatones frente a los vehículos, las bicicletas podían quedar excluidas de las aceras, y los gobiernos no eran responsables de la seguridad de los ciclistas, ni aun en el caso de que tuviesen permiso para circular por ellas. En 1901 se consideró que se trataba de legislación consolidada y en un caso de Indiana se citaron numerosos precedentes para declarar que «la bicicleta es un vehículo y no tiene derecho legal a usar la acera».⁷⁸

LEGISLACIÓN SOBRE SEGURIDAD DE 1890 EN ADELANTE

En las décadas que siguieron a los primeros casos sobre bicicletas tratados en los tribunales, aparecieron nuevas ordenanzas municipales y legislación estatal en las que se prohibía, permitía o regulaba de forma específica el uso de las bicicletas. La jurisprudencia era poco sistemática y no bastaba por sí sola para ocuparse de la rápida expansión del ciclismo. Aun a pesar de divulgar la sentencia de *Taylor contra Goodwin*, que sentó un precedente en 1879 respecto al derecho legal sobre la carretera, en una publicación estadounidense del ámbito jurídico se pedía la aprobación de una ley que controlase el uso desenfrenado de las bicicletas, «porque los velocípedos molestan y aterrorizan, y

78 *Gagnier v. Fargo*, 88 N.W. 1030, N.D., 1902; *Knouff v. City of Logansport* 59 N.E. 347, Ind. App., 1901.

solo han de tolerarse con la esperanza de que los niños pequeños se rompan el cuello». ⁷⁹ Estas nuevas leyes desencadenaron otra serie de batallas en los tribunales, cuyas sentencias a veces cuestionaban y otras veces afirmaban las restricciones impuestas en la legislación emanada del Congreso.

La más famosa de estas primeras acciones legislativas fue la reacción a una prohibición en 1879 de los responsables de los parques de la ciudad de Nueva York, que prohibieron por unanimidad las bicicletas de rueda alta en Central Park. Durante la mayor parte de la década de 1880, los ciclistas neoyorquinos, bien organizados y bien relacionados, intentaron acabar con este veto en los tribunales; lo consiguieron en parte, pero siguieron aplicándose restricciones importantes. La lucha culminó en un intento infructuoso de revocar la prohibición que llegó hasta el Tribunal Supremo del estado de Nueva York, financiado en parte por el coronel A. A. Pope, fabricante de bicicletas y ávido de publicidad. Los jueces acabaron diciendo que permitir las bicis o no era decisión de los responsables de los parques. Tras esta derrota, quedó claro que los ciclistas no se resarcirían en los tribunales, sino mediante una declaración del organismo legislativo estatal en la que se afirmase el estatus de las bicicletas. El proyecto de Ley de la libertad, como llamaban sus defensores a la legislación derivada de esta declaración, afirmaba que los encargados de parques y caminos «no tendrán competencias ni autoridad para aprobar [normativas] por las que pueda excluirse o prohibirse a cualquier persona que utilice una bicicleta o un triciclo el acceso a los caminos del parque [...] cuando dichos caminos estén abiertos al libre uso de personas que utilicen otro tipo de vehículos recreativos». ⁸⁰ Otros estados siguieron este ejemplo y la LAW presionó a los organismos legislativos para lograr su apoyo. Pero, aunque no se materializase en ningún derecho parlamentario específico, el éxito del proyecto de Ley de la libertad demostró el creciente poder político de los defensores de la bicicleta, lo que

79 «Recent Humorous Cases», *Albany Law Journal* 19, 1879, pág. 368; véase también «Bicycles», *American Law Review* 13, 1879, pág. 748.

80 Porter, *Wheels and Wheeling*, pág. 22; Choate, «Bicycle on Roads and Streets», pág. 10; sobre el intento infructuoso de revocación legal de la prohibición, véase *In re Wright*, 29 Hun. 357, N.Y., 1883; no fue un caso del Tribunal Supremo de EEUU. Cf. Herlihy, *Bicycle*, pág. 205; Clementson, *Road Rights*, pág. 138.

redujo las probabilidades de que los estados intentasen echar a los ciclistas de sus carreteras.⁸¹

La fuerza pública y los locos de la velocidad

Las prohibiciones absolutas, como las confrontadas por el proyecto de Ley de la libertad, eran menos frecuentes que las leyes y las ordenanzas destinadas a regular el uso de las bicicletas, como las que exigían que se llevasen luces y timbre o las que imponían límites de velocidad. En derecho, la potestad del Estado para regular o controlar se denomina «fuerza pública»; quienes no son juristas suelen confundirse y pensar que se refiere a las personas organizadas para hacer cumplir esas leyes («policía» o «fuerzas del orden público»). Pero las nuevas leyes aprobadas en las décadas de 1880 y 1890 para regular el uso de la propiedad privada en la vía pública formaban parte de una revolución del concepto de las competencias estatales y de la filosofía jurídica de finales del siglo XIX. Estos avances se llevaron a los tribunales por motivos tanto prácticos como filosóficos; algunos demandantes simplemente se oponían a la expansión general del poder del Estado. La regulación de las bicicletas era solo una de las facetas del poder estatal en EEUU, sorprendentemente vigoroso en el siglo XIX, pero dependía por completo de que se consolidase la fuerza pública.⁸²

En la sentencia del caso *Yopp* de 1887, que respaldaba la limitación del uso de bicicletas en determinadas carreteras impuesta por el órgano legislativo estatal en 1885, el Tribunal Supremo de Carolina del Norte declaró que «la facultad del gobierno —normalmente denominada 'fuerza pública'— para regular el comportamiento de las personas en el ejercicio de sus derechos particulares y el uso de la propiedad, a fin de fomentar el interés público, la seguridad y el bien común, es fundamental». Aunque el proyecto de Ley de la libertad de Nueva York afirmaba que no podía prohibirse la presencia de ciclistas, también reconocía la fuerza pública: «ningún elemento de esta ley debe interpretarse de forma que impida la aprobación, la aplicación o el mantenimiento de cualquier normativa, ordenanza o regla que regule el

81 Por ejemplo, la Ley de Pensilvania de 1889, P. L. 44; Dunham, «Bicycle Era», pp. 286–89.

82 Novak, *The People's Welfare*; Novak, «Police Power and the Hidden Transformation of the American State», en Dubber y Valverde, *Police and the Liberal State*, pp. 54–73.

uso de las bicicletas o de los triciclos en las vías públicas, las calles, las entradas a viviendas, los caminos ajardinados y los espacios públicos».⁸³

Los tribunales consideraban que las ordenanzas municipales y los reglamentos estatales eran manifestaciones pertinentes de la fuerza pública cuando se aplicaban al uso de la bicicleta que obstaculizaba el fin previsto de la carretera: el desplazamiento de todos los viajeros. Cualquier utilización de la bicicleta que interfiriera en el paso de otros usuarios se convertía en una molestia y no merecía protección. Una de esas molestias era circular en bici a gran velocidad, algo que daba mucho miedo a los observadores de las bicicletas en la década de 1890. «Una bicicleta puede propulsarse a un ritmo verdaderamente infernal, casi a la misma velocidad que una locomotora», observaba con preocupación un ciudadano. «Si la velocidad dependiera únicamente del ciclista, podrían generarse alteraciones peligrosas que pervertirían el fin previsto y la razón de ser de los caminos».⁸⁴

Estas molestias tenían relación con el pánico moral frente a los locos de la velocidad, chicos jóvenes que pedaleaban muy rápido, fardando entre el tráfico de la ciudad; aunque es posible que hubiese más en las mentes calenturientas de quienes los observaban que en la realidad. En ciudades de todo el país, los periódicos y las revistas se llenaron de historias de jóvenes en bici quemando rueda y del perjuicio que suponían tanto para los demás como para sí mismos. En un editorial de un periódico de Rochester, Nueva York, se argumentaba que, si bien estos ciclistas eran un pequeño porcentaje de los 17 500 que se calculaba que había la ciudad en 1896, representaban una enorme amenaza. «El loco de la bici es una criatura de la especie humana con los gemelos mucho más desarrollados que su pobre intelecto» —rezaba el artículo—. «Baja el manillar hasta que la espalda se le curva como si fuera un gusano medidor sobre una rama [...], monta en su bici con el salvaje resplandor del júbilo demoníaco en su mirada de serpiente y atropella un carrito de bebé en cuanto tiene ocasión». A su paso, «como los muertos en la verde ladera de Cemetery Ridge tras la carga de Pickett en la batalla de

83 *State v. Yopp*; «Important to Bicyclists», *Rochester Union Advertiser*, 05/07/1887.

84 Clementson, *Road Rights*, pág. 135.

Gettysburg, quedan las víctimas abatidas por este maniaco salvaje y descontrolado».⁸⁵

El miedo a estos locos de la bici hizo que se aprobasen ordenanzas municipales que regulaban la velocidad de las bicicletas; los tribunales consideraron, en general, que estas ordenanzas eran aplicaciones aceptables de la fuerza pública. El estereotipo de ciclistas peligrosos y egoístas, infractores habituales en los espacios comunes, era un cabeza de turco útil para críticos y para ciclistas. La LAW se volcó para apoyar la mayoría de los intentos de limitar las bicis que hacían carreras o iban demasiado rápido en las calles de la ciudad, diciendo que «estos locos de la velocidad molestan y perjudican al deporte» y prometiéndolo «esfuerzos especiales para ayudar a las autoridades a llevarlos ante la justicia».⁸⁶

La obligación de usar luces y timbres también se consideraba una aplicación adecuada de la fuerza pública: regulaba el uso de la bicicleta, pero no la prohibía en las vías compartidas. En 1890, en Cicero, Illinois, se planteó una ordenanza municipal en la que se exigiese a los ciclistas «circular únicamente por la calzada, en columna de a dos como máximo, tan cerca unos de otros como sea posible y quedarse en el lado derecho [...], anunciar su presencia tocando el timbre y llevar siempre una señal luminosa por la noche». En 1896, una guía de rutas ciclistas de Michigan recogía 19 ciudades con ordenanzas diferentes: algunas casi no se cumplían, pero otras exigían el uso de luces o timbres, prohibían circular por la acera y limitaban la velocidad a 13 km/h.⁸⁷

Aunque estas normas eran aceptables desde el punto de vista judicial, no estaba claro cómo hacer que algunas de ellas se cumplieran. El límite de velocidad era tan bajo que solía ignorarse, según sostenía el *Chicago Daily Tribune*: «hay casi 200 000 ciclistas en Chicago que pueden superar fácilmente los límites de velocidad [...]; no es raro que se produzcan infracciones habituales y flagrantes a todas horas». A la policía de Chicago ya le habría costado bastante calcular la velocidad de los ciclistas

85 «The Scorchers», *Rochester Post Express*, 05/05/1896.

86 «Scorchers Must Go», *Buffalo Morning Express*, 09/05/1896.

87 «Rules Laid Down», *CDT*, 06/10/1890; Steel, Robert G., *Bicycle Routes in Michigan [...]*, Grand Rapids, Seymour & Muir, 1896, s. pág. Véase también «Rights of Wheelmen», *CDT*, 24/05/1896, pág. 38.

de día; de noche, en una ciudad sin una red extensa de farolas eléctricas, era misión imposible. Policías montados y de paisano se apresuraban a responder a la preocupación en torno a masas descontroladas de ciclistas. Pero, cuando lo hacían, el estatus social de los ciclistas generaba una reacción en la prensa: había habido «una serie de casos llamativos en los que se había invitado a jóvenes hombres y mujeres de carácter intachable a subir a un coche patrulla, como delincuentes comunes», se quejaba el periódico. Esta reacción negativa no protegía a todos los ciclistas: «a los locos de la bici, sin embargo, se los tratará como malhechores». En 1895 se produjo una reacción similar en Sacramento, California. Después de que la policía hiciera cumplir una ley de faros muy poco conocida, «unos 300 ciclistas recorrieron las calles, algunos con grandes faroles de queroseno, otros haciendo sonar cencerros o bocinas». A la policía no le hizo ninguna gracia; arrestaron a algunos ciclistas por desórdenes públicos y (no sin cierta ironía) citaron a otros ante los tribunales por infringir la ordenanza de luces.⁸⁸

Aunque los tribunales consideraban que estos nuevos reglamentos eran un ejercicio adecuado de la fuerza pública, este tipo de leyes no siempre aclaraba la cuestión. Como señaló un observador en 1890, si bien el ciclista «sabe que ha dejado de ser considerado un criminal [...], no tiene claro qué puede reclamar como suyo, ni tampoco entiende la naturaleza ni el alcance de lo que puede exigirle la opinión pública».⁸⁹ Esa confusión sería la cantinela habitual durante más de un siglo.

Preparando el terreno para los automóviles

Para finales del siglo XIX, las bicicletas estaban incluidas en las categorías de vehículo y de medio de transporte tanto en la jurisprudencia como en el derecho estatutario. Estas sentencias hicieron posible que los automóviles recibieran la misma consideración cuando comparecieron ante muchos de los mismos jueces que habían vivido el auge de la bicicleta. La transición legal fue rápida: durante siglos, las referencias legales a un *vehículo* o *medio de transporte* habían aludido a transportes de tracción

88 Citas de «Rights of Wheelmen», *CDT*, 24/05/1896. Sobre la escasez de farolas, véase Platt, *Electric City*, pp. 144–47; «Bicyclists Retaliate on Police», *CDT*, 19/05/1895.

89 Clementson, *Road Rights*, pág. vii.

animal pero, en una sola década, la lista se había ampliado para incluir medios que utilizarasen cualquier fuente de alimentación posible y para ofrecer garantías de futuro. Por ejemplo, en el Código de circulación del estado de Nueva York de 1891, la definición de medio de transporte se dividía en dos partes. En un apartado se definía a los transportes por su propósito de *portar*, y se incluían «las diligencias, los coches de caballos, los carros, los trineos y cualquier otro tipo de carruaje o vehículo», mientras que en el otro se recogían los vehículos no tirados por caballos: «las bicicletas, los triciclos y todos los demás vehículos propulsados con las manos o con los pies». En la Ley de circulación de Nueva York de 1902 se añadían «los automóviles o vehículos de motor» a la primera lista y los vehículos propulsados «con electricidad, vapor, gasolina u otra fuente de energía» a la segunda. Por lo tanto, los automóviles, igual que sucedió con las bicicletas, se consideraban tanto medios de transporte de personas o mercancías como vehículos con permiso para circular por la vía pública, independientemente de su fuerza motriz.⁹⁰

Aunque los vehículos de tracción animal habían pasado siglos sin estar sujetos a un control estricto por parte del derecho estatutario, la abundante regulación del uso de la bicicleta durante las últimas décadas del siglo XIX brindó una novedosa oportunidad filosófica y retórica para incrementar el control de coches de caballos, carruajes y, después, vehículos de motor. Un ciclista obligado a mantener el control de su manillar se quejaba en 1899: «ya tenemos aquí la última normativa para los reguladísimos ciclistas. Los mandatarios municipales hacen cualquier cosa para proteger a las personas frente a los ciclistas, pero ¿qué se hace para proteger a los ciclistas de los cocheros y de los conductores?» Si un cochero girase de repente a la derecha, arriesgándose a pillar a un ciclista en lo que hoy se conoce coloquialmente como gancho de derecha, «¿por qué no se le exige que extienda la fusta en esa dirección, como están obligados a hacer por ley los conductores en Europa? [...] ¿No es hora ya de dar un respiro a la legislación del ciclista y de dedicar algo de atención [a controlar] a los conductores?»⁹¹

90 Greene, H. Noyes, *The Highway Laws of New York*, Albany, Nueva York, Matthew Bender, 1902, art. 162.

91 "Law for the Wheelman," *CDT*, 29/06/1899.

La superposición de los derechos de las bicicletas y de los automóviles se mantuvo durante décadas de sentencias legales en las que se determinaba que los caminos correspondían a muchos tipos diferentes de usuarios. El caso de *Macomber contra Nichols* (1876) sentó las bases para cualquier futuro usuario de la carretera declarando que «un camino establecido en aras del interés general del paso y del tráfico debe admitir nuevas formas de uso siempre que se considere que así lo exige el interés general». Este precepto del derecho consuetudinario se citó más adelante en casos judiciales en los que se consideró que los automóviles eran vehículos y medios de transporte.⁹² En un tratado de 1897 se señalaba que los mejores juristas coincidían en que «ninguna rama de la jurisprudencia es tan elástica y está tan necesitada de adaptación a los nuevos inventos como la relativa a los caminos y a su utilización».⁹³ Por lo tanto, las referencias legales del cambio de siglo podían sostener que «la situación [de la bicicleta] en la vía pública es muy similar a la del automóvil, y que los principios de derecho que se le aplican» también deben aplicarse a los recién llegados.⁹⁴ En 1907, un tribunal de Iowa comparó de forma explícita los derechos de los propietarios de automóviles con los de ciclistas y otros predecesores: «los propietarios tienen los mismos derechos en las carreteras y las calles que los cocheros, los ciclistas o las personas que se desplazan con cualquier otro vehículo».⁹⁵ Y, como se expone en una obra de consulta legal sobre automóviles de 1921, «la situación del automóvil y la de la bicicleta son tan similares a ojos de la ley que conviene referirse brevemente a la historia de la bicicleta» antes incluso de hablar del automóvil.⁹⁶

Los precedentes jurídicos relacionados con las bicicletas también favorecían la ampliación de la potestad municipal para regular. A diferencia de los vehículos de tracción animal,

92 Cita de *Macomber v. Nichols*; Huddy, Xenophon P., *The Law of Automobiles*, 2.^a ed., Albany, Nueva York, Matthew Bender, 1909, pág. 22, n.º 5; Berry, Claude Perrin, *The Law of Automobiles*, 2.^a ed., Chicago, Callaghan, 1916, pp. 18, 23, 25.

93 Lobingier, Charles Sumner, «Bicycles», en Garland y McGehee, eds., *American and English Encyclopaedia of Law*, vol. 4, pág. 18.

94 Berry, *Law of Automobiles*, 2.^a ed., pág. 30.

95 *House v. Cramer*, 134, Iowa, 374, 1907; Berry, *Law of Automobiles*, 2.^a ed., pág. 14.

96 Berry, Claude Perrin, *The Law of Automobiles*, 3.^a ed., Chicago, Callaghan, 1921, pp. 11, 14, 30.

que en su mayoría se habían lanzado a los caminos sin licencias, reglamentos ni ningún requisito de equipamiento, las bicis y su funcionamiento eran objeto de numerosos estatutos y leyes. Después se impusieron controles parecidos para las motocicletas y luego para los coches. La única diferencia fue que los automóviles, además de considerarse tanto vehículos como medios de transporte, se clasificaron también en una categoría nueva: la de vehículos *de motor*.



Imagen 1.3. Los coches de caballos y las bicicletas, considerados ambos vehículos legales mucho antes que el automóvil, comparten camino. La elegante multitud se dirige hacia el capitolio estatal en Lansing, por Michigan Avenue, para acudir a un acontecimiento especial; el coche de la izquierda circula por raíles de tranvía, indicadores de otro usuario más del camino.

Fuente: Gentileza de los Archivos de Michigan.

Los ciclistas que recorrían ese bulevar de la ciudad de Nueva York en la película muda de 1896 caída en el olvido tenían motivos para estar orgullosos de sí mismos. Sus rebuscados uniformes, su postura erguida y sus bicis relucientes eran indicativos de su clase social y de su influencia, un signo del capital social que les permitía tomar la carretera con el respaldo de tribunales y organismos legislativos. Los caminos llevaban mucho tiempo siendo un espacio común, compartido legalmente por vehículos con derechos y responsabilidades concretos, y la batalla jurídica del siglo XIX sirvió para garantizar que las recién llegadas, las bicicletas, formasen parte de esa categoría protegida de usuarios. Muchos ciclistas del siglo XXI contemplan esta época con satisfacción; la consideran la prueba irrefutable del derecho de los ciclistas a la carretera. Ante las calles atestadas que vemos hoy, parece irónico que estos derechos fueran anteriores al automóvil y facilitasen su incorporación a la carretera. Pero, en ciertos sentidos, la batalla jurídica para que se declarase el estatus de vehículo de las bicicletas fue la más sencilla de todas. La ley no fue la única fuerza que moldeó la historia de la bicicleta: no era más que una hebra en una compleja maraña de fuerzas en la que se incluían la tecnología, la cultura, la economía y la geografía urbana. La siguiente batalla complicó mucho la situación de la bicicleta fuera de los tribunales.

2

LA CLASE ADECUADA DE PERSONAS LA BATALLA POR LOS IMPUESTOS, LAS PISTAS PARA BICICLETAS Y LAS CARRETERAS EN EL CAMBIO DE SIGLO

La victoria en la batalla legal por el derecho a usar la carretera no significó que los ciclistas hubieran ganado la guerra. En una historia publicada por el *Chicago Daily Tribune* en 1891 se describe a un granjero gruñón y violento, Absalom Wycoff, que solía golpear con la fusta a los ciclistas que no dejaban pasar a su carro tirado por caballos. «No había nada en el mundo que el granjero Wycoff odiase más que una bicicleta», escribía el autor, sin dejar claro si se trataba de un reportaje verídico o de una parábola. Wycoff, según se indicaba, fue el autor de una propuesta de ordenanza municipal que estuvo a punto de aprobarse en la que se sostenía que todo ciclista «debía ser considerado una molestia y [había de] ser sancionado con una multa y con penas de prisión». Era irrelevante «que los tribunales estuvieran absolutamente en su contra en esta cuestión y que la categoría jurídica de la bicicleta sea la misma que la de cualquier otro vehículo»: cuando veía un ciclista, anunciaba que «si ese tipo no se aparta de mi camino [...], lo atropello. ¡Y tanto que lo atropello!» Después de sacudir con la fusta de su caballo a varios ciclistas, Wycoff se metió con el tipo equivocado. «Sin mediar palabra», el ciclista agraviado «dejó a un lado su vehículo, se puso a correr junto al carro, agarró al granjero Wycoff, lo sacó de un tirón, le desgarró su mejor chaqueta [...], le puso los ojos morados, lo tiró a la carretera, le quitó la fusta y lo azotó con ella hasta que Absalom, que se retorció intentando escapar, pidió clemencia a gritos». La historia termina con una moraleja útil: «y desde entonces nunca

ha vuelto a reclamar un espacio en la vía pública mayor del que le corresponde».⁹⁷

Desde que comenzó a usarse la bicicleta, las etiquetas sociales del ciclismo limitaron su aceptación y su influencia política en EEUU y dificultaron los intentos de los ciclistas de reclamar el acceso igualitario a un recurso de uso común. La división social entre el granjero Wycoff y los urbanitas ciclistas no se resolvió con las sentencias de los tribunales de apelación, y esa brecha resultó ser letal para los clubs ciclistas que intentaron traducir su capital social en influencia política. En dos batallas políticas relacionadas —por los impuestos para carreteras y sobre la propuesta de una red de vías ciclistas independientes—, el aislamiento social contribuyó a que los ciclistas salieran derrotados.

La historia social del ciclismo sigue dando forma a la percepción popular de las bicicletas y de sus usuarios. Si la primera consecuencia relevante de las batallas de la bici fue su inclusión en la definición legal de vehículos, la segunda fue que la sociedad en general percibiera a los ciclistas como «el otro». En EEUU, el número de personas que se identifican como ciclistas casi nunca ha sido lo suficientemente elevado como para superar las divisiones de clase, raza y sexo. Debido a este obstáculo, y a pesar del gran empeño de sus defensores, nunca se ha considerado del todo a los ciclistas una parte de la comunidad imaginada, más amplia, de la población estadounidense. Esta comunidad imaginada es la manera en que las personas de un Estado nación moderno —que nunca van a conocerse en persona, sino que conocen a grupos nuevos y diferentes a través de la prensa popular— se asignan unas a otras las definiciones personales de «nosotros» y «ellos». Las normas, las leyes y los acuerdos que los gobiernos alcanzaran en relación con los ciclistas dependían en gran medida de si iban a ser bien recibidos en la concepción popular de la comunidad imaginada. En particular, la definición de lo que constituía un bien público, en constante proceso de renegociación, dependía de si se entendía que los ciclistas eran iguales a la población en general o si, en cambio, se los consideraba un pequeño subgrupo de élites.

97 «He Hated the Bicycles», *CDT*, 28/06/1891.

Durante la edad de oro del ciclismo existían por lo menos tres representaciones diferentes, aunque relacionadas entre sí, de los ciclistas en la mente de la población. El elitismo en sentido positivo (que se daba sobre todo entre los propios ciclistas) defendía el ciclismo como una actividad de ocio de caballeros y que elevaba el espíritu, y quienes lo practicaban supervisaban los límites de su grupo excluyendo a inmigrantes, mujeres y afroamericanos. El elitismo en sentido negativo (habitual entre la población rural y quienes se oponían a los impuestos destinados a las infraestructuras para bicicletas) representaba a los ciclistas ociosos de la década de 1890 como dandis egoístas, señoritos urbanos, peligrosos amantes de la adrenalina y élites adineradas movidas únicamente por su propio interés cuyo entretenimiento se interponía en el camino de la iniciativa productiva o del control local. Por último, otras opiniones populares consideraban que el ciclismo era una actividad que elevaba el espíritu para las clases más bajas y para las mujeres: estas interpretaciones podrían considerarse una derivación del elitismo en sentido positivo. En última instancia, ninguna de estas representaciones era completamente fiel; todas ellas tenían elementos de verdad y de ficción.

Estos estereotipos condicionaron varias de las primeras batallas políticas sobre el ciclismo, incluida la campaña de reforma impulsada por el Movimiento por unas Buenas Carreteras y un episodio prácticamente caído en el olvido, conocido como el *movimiento de las pistas para bicicletas*. En ambos casos, los ciclistas se vieron favorecidos por estructuras organizativas bien desarrolladas y por su imagen de varones urbanitas progresistas e independientes. Pero, por esas mismas razones, sus oponentes políticos podían describirlos como élites que se creían con derecho a todo y que pedían al resto de la sociedad que costeara sus actividades de ocio.



Imagen 2.1. Representantes de los distintos grupos sociales discuten sobre quién tiene preferencia en un estrecho camino de tierra en esta ilustración de A. B. Frost en *Harper's Weekly* (1896). Puede que los ciclistas quieran adelantar por la izquierda, como lo haría un vehículo, o tal vez le estén diciendo al carro que les deje pasar; el granjero no les hace caso.

Fuente: Archivos Nacionales RG 30 (37-788).

El Movimiento por unas Buenas Carreteras defendía la propuesta, radical en esa época, de implantar impuestos a la población para sufragar carreteras estatales, de manera que se reemplazasen los caminos de tierra de financiación local y construidos sin orden ni concierto en el siglo XIX por una red de carreteras sometida a los conocimientos técnicos y el control burocrático de las primeras décadas del nuevo siglo. Gran parte del mérito del éxito del Movimiento por unas Buenas Carreteras se atribuye hoy con razón a los ciclistas: ayudaron a formar un bloque político organizado y que se hacía oír para defender la construcción de carreteras. Pero las críticas de la población rural y de otros enemigos de los impuestos generales a la imagen urbana y elitista del ciclismo fueron tan efectivas que la LAW acabó decidiendo separar la promoción del ciclismo de su defensa de las Buenas Carreteras para evitar este tipo de críticas.

Esta idea de elitismo auguró el sino de otra iniciativa ciclista, denominada en ocasiones *movimiento de las pistas para bicicletas*, que pretendía conectar distintas poblaciones por medio de una red independiente de pistas mejoradas específicas para bicicletas, habilitadas por la ley estatal. La construcción de este tipo de pistas tuvo su auge en el norte del estado de Nueva York y floreció durante un breve periodo en Chicago, Minneapolis y en alguna otra región. El éxito en estas zonas hizo que los ciclistas se dejaran llevar por la emoción e imaginasen una red de pistas que les permitiera «ir de Nueva York a cualquier punto de Maine, Florida o California por caminos sin obstáculos construidos especialmente para ellos».⁹⁸ Pero, como los ciclistas no pudieron defender de forma satisfactoria que esas pistas fueran un bien común positivo para toda la sociedad, no pudieron reclamar fondos públicos y la financiación quedó limitada a donaciones y a modelos basados en tarifas para los usuarios. En 1905, el desarrollo de estas pistas se había desinflado. Después, los ciclistas retomaron la idea de un único sistema combinado de carreteras compartidas por bicicletas, carros y, al final, automóviles.⁹⁹

98 Anderson, *Imagined Communities*; «Bicycle Sidepaths», *GDN*, 18/04/1900.

99 Aunque el público general lo ha olvidado, algunos historiadores locales y académicos han estudiado las pistas para bicicletas: Dunham, «Bicycle Era», pp. 480–83; Lehr y Selwood, «Two-Wheeled Workhorse», pp. 3–13; McCally, «Bloomers and Bicycles», pp. 14–17; Petty, «Bicycling in Minneapolis», pp. 84–95; Longhurst, «Sidepath Not Taken».

La suerte de estos dos movimientos de defensa relacionados con la bicicleta ilustra el impacto no deliberado de la asociación de ideas que relaciona al ciclismo con «la gente adecuada». Como han expuesto los historiadores Jesse Gant y Nicholas Hoffman, «fijar los límites de decoro de este deporte llevaría a tomar decisiones que acabaron socavando el futuro del ciclismo». Las batallas por delimitar la comunidad ciclista en la década de 1890 tuvieron un efecto duradero sobre los lugares por los que cualquiera podría circular en bici durante el siglo siguiente y en adelante.¹⁰⁰

LOS LÍMITES SOCIALES DE LA EDAD DE ORO DEL CICLISMO

La última década del siglo XIX puede describirse como la primera edad de oro del ciclismo estadounidense, en la que la fiebre de la bicicleta de seguridad transformó tanto el ciclismo por placer como el práctico. La bicicleta de seguridad recibió ese nombre por las innovaciones que mitigaron los numerosos peligros de la bici de rueda alta. La bici de seguridad, basada esencialmente en el modelo británico Rover, arrasó en el ciclismo estadounidense. El uso de una cadena para impulsar la rueda trasera permitía que se utilizasen marchas, de manera que el plato delantero, más grande, podía girar un piñón trasero más pequeño. Al no ser necesario que la rueda delantera fuera tan grande, el ciclista estaba más cerca del suelo y era más difícil que se cayera de cabeza. Como el cuadro era más ligero, la velocidad impresionaba menos, y los neumáticos de goma con cámara de aire hacían el viaje más cómodo.¹⁰¹ En muchos sentidos, la bici de seguridad se parecía a la bicicleta moderna: los ciclistas actuales podrían montar sin ningún problema los modelos fabricados en la década de 1890 (sin embargo, las bicis de piñón fijo y sin frenos que usaban los *hipsters* de Brooklyn en 2015 se parecían más a las de los miembros de la LAW en 1892).

La bici de seguridad era más accesible no solo por su diseño, sino también económicamente, gracias a una industria de fabricación estadounidense innovadora y en fase de expansión que lideró la fabricación en serie, la estandarización y las ventas. Estos avances generaron un conflicto social interesante: una máquina

100 Gant y Hoffman, *Wheel Fever*, pág. 77.

101 Herlihy, *Bicycle*, pp. 235–41, 251–62.

que había sido una costosa maravilla tecnológica a principios de la década se convirtió en un producto común para finales de la misma. A mediados de la última década del siglo XIX, una enorme cantidad de fabricantes regionales producían tres millones de bicis al año; una cifra increíble en un país de 63 millones de personas.¹⁰² Cuando la nación vivió una crisis grave a partir de 1893, los precios bajaron a un ritmo constante; en 1902 los grandes almacenes vendían bicis directamente a niños por 15 \$ e incluso menos. Pero la antigua asociación de ideas de las bicicletas con las élites y el consumo ostentoso se mantuvo.¹⁰³

Con la esperanza de defender los aspectos positivos de esa asociación elitista, la LAW se opuso con firmeza a abrir sus filas de ciclistas. El grupo «ha aspirado a ser una organización de damas y caballeros», escribía un colaborador en una publicación de la LAW en 1896. «No desea en la organización gente 'deportista', 'rarita' ni 'atontada'. Si este tipo de personas entra en la Liga, el propósito de sus miembros ha de ser» reformarlas. El alegato seguía: «hay que hacerles entender que los chulitos que solo quieren llamar la atención y los 'matones' están muy fuera de lugar en esta organización, que es una de las más respetadas y respetables del mundo». Y suplicaba que no se permitiese «contaminar este grupo a tarambanas y locos de la velocidad con los que a los buenos amigos de la Liga no les gustaría verse mezclados». En agosto de ese año, la LAW pidió a sus miembros que investigasen a los nuevos solicitantes para impedir la entrada a la chusma, con una expresión muy elocuente: «queremos miembros, pero no de esa clase. Los nombres de todos los solicitantes se publican aquí cada semana [...] Si ve en la lista el nombre de alguien que, en su opinión, no cumple los requisitos para convertirse en un miembro», los lectores podían oponerse y poner en marcha una revisión administrativa de la solicitud. El ciclismo se concebía como un ejercicio refinado para las élites, como escribía un redactor de la LAW en 1896: «la abrumadora mayoría de los ciclistas son damas y caballeros y se conducen con educación

102 Herlihy ha calculado 3 millones de bicis en 1895; Hounshell calcula 1,2 millones al año en ese periodo. Sin embargo, Epperson considera que la producción superó el millón solo en 1899. Herlihy, David, introducción a Dodge, *Bicycle*; Hounshell, *From the American System to Mass Production*, pp. 191–215, sobre todo 201; Epperson, Bruce, «How Many Bikes?»

103 Downey, *Telegraph Messenger Boys*, pág. 74.

y cortesía tanto a los pedales como pie a tierra». Un lector de *Misouri* retomaba la idea la semana siguiente: «un caballero o una dama pueden seguir siendo finos y elegantes y tener un aspecto cuidado y atractivo cuando montan en bici; montar en bici no es en absoluto una excusa razonable para aparecer en público con aspecto indecoroso». ¹⁰⁴

El ciclismo de la edad de oro no se limitaba al transporte; era una actividad social civilizada en la que los ciclistas «se reúnen [y] forman clubs con sus dirigentes, crean carreras y dan vida a celebraciones sobre el asfalto», como relataba un artículo de 1889. Según sus defensores, este comportamiento era exclusivo del ciclismo: «los dueños de carretillas no se unen en torno a su interés común por las carretillas, y tener un carrito o un carro de reparto tampoco crea vínculos de amistad». ¹⁰⁵ Los miembros de la LAW entendían que el ciclismo tenía una serie de virtudes, como la compañía de hombres de clase social ascendente, la asociación deseable con la modernidad y el progreso tecnológico y los esfuerzos deportivos, que seguían considerándose refinadas y adecuadas a su clase. ¹⁰⁶

Sin embargo, y para mayor confusión, este lenguaje excluyente de las publicaciones de la LAW y de los escritos de personas que no eran miembros se mezclaba con un argumento popular según el cual la bicicleta era la salvación de la humanidad. Frances Willard, sufragista, reformista y defensora del ciclismo, escribió en 1895 que sabía que «decenas de miles de personas que nunca podrían permitirse poseer, alimentar y cuidar a un caballo habían podido disfrutar, gracias a este brillante invento, de la rapidez del movimiento [...], del encanto de las vistas de la naturaleza y de la sensación de dominio, que es, probablemente, lo que más atrae de montar a caballo». Otro autor reafirmó este argumento en un escrito de 1897: «la bicicleta es mejor que el caballo para 99 de cada 100 hombres y mujeres, porque no cuesta casi nada mantenerla y nunca se cansa». ¹⁰⁷

104 Historias de la *LAW Bulletin and Good Roads Magazine* (en adelante: *LAW Bulletin*) 24, 1896: 03/07/1896, pág. 9; 07/08/1896, pág. 185; 03/07/1896, pág. 3; 17/07/1896, pág. 96.

105 «Have Bicycles an Earnest Purpose?» *Rochester Union and Advertiser*, 26/08/1889.

106 Véase Taylor, «Bicycle Boom», pp. 213–40.

107 Willard, Frances *A Wheel Within a Wheel* [...], Chicago, Women's Temperance Publishing Association, 1895, pág. 11; Hubert Jr., Philip G., «The Wheel of Today», en Sargent, *Athletic Sports*, pág. 177. Véanse también Gant y Hoffman, *Wheel Fever*,

Esa dimensión exclusiva y a la vez inclusiva del ciclismo en la edad de oro quedó especialmente patente con el aumento de las mujeres ciclistas. La bici de seguridad hizo que el ciclismo fuera más accesible para las mujeres y esta actividad se convirtió a su vez en un símbolo de la evolución del concepto de feminidad en el cambio de siglo. La bicicleta se asoció a la «nueva mujer», una idealización de mujer joven, educada e independiente (aunque extremadamente recatada). Una defensora del ciclismo femenino declaró que «nunca se ha popularizado una actividad deportiva y de ocio que no deje al margen a la otra mitad de la población, como lo es el ciclismo, en un momento tan adecuado como este».¹⁰⁸



Imagen 2.2. Mujeres bien vestidas en Rochester, Nueva York, muestran el elevado estatus del ciclismo en la década de 1890, ofrecido por la bicicleta de seguridad, así como las posibilidades de ocio y libertad personal dentro de los límites del decoro.

Fuente: Colección del Departamento de historia local y genealogía, Rochester Public Library.

pp. 100–102; Friss, «Cycling City», cap. 4.

108 Cita de Merington, Marguerite, «Woman and the Bicycle», en Sargent, *Athletic Sports*, pág. 209; véase también Dunham, «Bicycle Era», pp. 265–67.

Sin embargo, la estimulante libertad que la bici brindaba a las mujeres se acompañó de críticas y hostilidad hacia las ciclistas que circulaban sin acompañante y vestidas con bombachos. Muchas mujeres ciclistas se ajustaban escrupulosamente a todos los detalles sociales mientras montaban en bici: llevaban atuendos de clase alta y se limitaban a participar en actividades organizadas por clubs. La LAW era una organización de hombres y, aunque permitía la participación de mujeres en secciones auxiliares y a veces incluso su incorporación como miembros, el lenguaje y el contenido de sus publicaciones indicaban claramente que las mujeres eran ciclistas de segunda. Una semana después de que el *LAW Bulletin* publicara uno de sus numerosos chistes machistas, la autora de una carta reprendía a sus editores, preguntándoles «¿qué les parecería que las mujeres fundaran un periódico y lo llenasen de difamaciones y chistes sobre los hombres?»¹⁰⁹

La libertad que ofrecían las bicicletas las convirtieron en un recurso argumental frecuente en la literatura romántica. Al fin y al cabo, una pareja que se va de excursión en bici lo hace sin carabinas y era más probable que una mujer sola en bici fuera joven, atlética y audaz, por no hablar de su atuendo revelador (en comparación, al menos, con el rígido estilo victoriano). La expresión más recordada de esta libertad se recoge en la canción *Daisy Bell* escrita por Harry Dacre en 1892. El estribillo se convirtió en un símbolo imperecedero de la edad de oro del ciclismo que se citaba con frecuencia en la cobertura periodística de esta actividad durante el siglo siguiente: «*It won't be a stylish marriage / I can't afford a carriage / But you'll look sweet upon the seat / Of a bicycle built for two*. [No será un matrimonio elegante / No tengo para un coche con pescante / Pero estarás preciosa en el sillín / de una bici hecha para dos]». Pero la letra también describía los espacios aislados a disposición de una pareja: «*We will go 'tandem' / As man and wife [...] When the road's dark / We can both despise / P'licemen and 'lamps' as well* [Iremos en tándem / Como marido y mujer [...]

109 Cita de *LAW Bulletin* 24, n.º 2, 10/07/1896, pág. 41. Véanse también Marks, *Bicycles, Bangs and Bloomers*; Garvey, «Reframing the Bicycle»; Mackintosh, Phillip Gordon, y Norcliffe, Glen, «Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late-Nineteenth Century», en Horton, Rosen y Cox, *Cycling and Society*, pp. 153-77; Macy, *Wheels of Change*.

Cuando el camino esté oscuro / Podremos ignorar / A policías y farolas]». En la primera página de *Rosalynde's Lovers*, una novela de 1901, se describe el conveniente primer encuentro fortuito entre un solitario joven y una ciclista: el protagonista, que persigue a la ciclista, se da cuenta de «que ella iba realmente al galope y con el viento en contra mientras su falda revoloteaba, lo que dejaba ligeramente a la vista sus tobillos bien torneados y sus pequeños pies y permitía vislumbrar un centelleo de amarillo y marrón».¹¹⁰ Mientras estas muestras de mujeres ciclistas bien vestidas apenas resultaban aceptables en la buena sociedad, en los vodeviles proliferaban exhibiciones más subidas de tono en las que mujeres que hacían acrobacias con la bicicleta llevaban medias ante un público que pagaba para verlo. Las imágenes enormemente populares de mujeres ciclistas con trajes escasísimos de tela, que a menudo aparecían en postales y anuncios, hicieron que el ciclismo se mantuviera en un delicado equilibrio entre el ejercicio socialmente admisible y la sexualización lasciva.

Aunque la bicicleta era una promesa de libertad para las mujeres, la sociedad seguía peleando para poner límites a esa libertad recién descubierta. Las ciclistas eran objeto de chistes sobre su comportamiento y su ropa, claro reflejo del nerviosismo y del intento de mantener los roles de género tradicionales. Un colaborador de un periódico observó a «una pareja vestida exactamente igual: gorras, chaquetas, pantalones y medias de un tejido azul apagado. No fui capaz de distinguir cuál era el hombre y cuál la mujer y me fui a casa sumido en la desesperación».¹¹¹ Los bombachos para andar en bici se convirtieron en el símbolo de la nueva mujer y, al mismo tiempo, en la diana de burlas machistas. Como resultado, para mediados de la década, de acuerdo con una mujer, «la mayoría de las mujeres estadounidenses se habían declarado en favor de la falda de una u otra forma», mientras que los bombachos seguían siendo cosa de las más atrevidas.¹¹²

Para la mentalidad moderna, la forma más odiosa de exclusión social del ciclismo fue la segregación racial. En su reunión nacional de 1894 celebrada en Louisville, Kentucky, la LAW votó

110 Thompson, Maurice, *Rosalynde's Lovers*, Filadelfia, Lippincott, 1901, pág. 1.

111 «Some Odd Bike Suits», *CDT*, 01/05/1895.

112 Merington, «Woman and the Bicycle», pág. 212.

para añadir las palabras *de raza blanca* a los requisitos de admisión como miembro de la Liga. Esta modificación cosechó reacciones muy positivas en el sur, cada vez más segregado; el representante de la LAW, «G. E. Johnson [...] dio las gracias a la asamblea en nombre de la división de Kentucky y del sur y prometió a la Liga 2000 nuevos miembros durante el año siguiente y 5000 en el año posterior». Los miembros negros de la LAW en Boston y en otras partes de la nación protestaron, pero fue en vano. La votación reflejó el hecho de que la segregación se estaba volviendo la norma, no la excepción: el Tribunal Supremo de EEUU ratificó esa sociedad regida por el principio de «separados pero iguales» dos años después, en el caso de *Plessy contra Ferguson*.¹¹³

La experiencia del ciclista profesional negro Marshall «Major» Taylor ilustra muy bien los efectos de la segregación racial en el ciclismo. Como ciclista profesional que competía a escala internacional, Taylor no podía ser miembro de la LAW, independientemente de su raza. Pero, como la LAW comisionaba la mayoría de las carreras, su mera participación ya era un problema. Aunque Taylor ganó un campeonato del mundo y estableció varios récords mundiales, su capacidad para competir en carreras con ciclistas blancos se vio muy limitada por luchas épicas dentro de las uniones profesionales de ciclistas y muchos estadounidenses han olvidado sus logros.¹¹⁴

113 «Negroes are Barred», *CDT*, 21/02/1894; véanse también Finison, *Boston's Cycling Craze*, pp. 18–23; Ritchie, *Major Taylor*, pp. 38–39.

114 Balf, *Major*, pp. 77–78; véase también Ritchie, *Major Taylor*, pp. 10–11.



Imagen 2.3. La barrera racial quedaba patente en espectáculos burlescos donde se ridiculizaba a los negros, en leyes excluyentes y en las descripciones racistas en los medios, habituales en un país cada vez más segregado en la época de 1900. Esta litografía, que forma parte de una serie de la famosa empresa de impresión Currier & Ives, se burla de las pretensiones sociales de los ciclistas: a falta de neumáticos con cámara de aire, la figura central ha atado cojines a las ruedas como amortiguación, pero el ilustrador hace que mezcle neumático con la forma en pidgin de reumático: «¡Vaya bien con el rumático! Anda de lo más mejor».

Fuente: LC-USZC2-2171, Departamento de grabados y fotografías de la Biblioteca del Congreso.

La barrera del color se reafirmaba a través de los medios de masas. La serie de litografías de «barrios de negros» producida por Currier & Ives en la década de 1890 se vería hoy como una amalgama de estereotipos salvajemente racistas, pero al parecer en aquella época se consideraba arte humorístico adecuado para decorar una casa. En esa serie, las imágenes del «Club ciclista del barrio de negros» ridiculizaban el atuendo y las características físicas de los ciclistas negros, indicando en la práctica que este deporte estaba reservado para una élite blanca. En *The Darktown Bicycle Club Scandal*, el texto de un espectáculo burlesco publicado en 1897, se describe supuestamente la reunión de un club de afroamericanos. Siguiendo el alucinante estilo de este tipo de espectáculos, en el texto se fijan los límites raciales permitien-

do que socias blancas del club con la cara pintada de negro se burlen de las pretensiones de los ciclistas negros mediante un teatro improvisado con juego de roles, imaginando incluso que los miembros del club son quienes practican la exclusión social expulsando a una de las suyas. El dialecto exagerado del guion ridiculizaba los intentos de los afroamericanos de introducirse en los deportes de la buena sociedad: «damas y compañeros de club, sus llamo al orden para considerar el asunto de desaparecerle de esta nuestra esquisitísima organización a la señorita que le ha traído la desgracia», proclama uno de los personajes. El texto termina con una canción particularmente atroz:

*Oh, but de darkey is a scorcher. So
Look out for club gals, dey're de stuff
Dey're out in eb'ry shade;
De Coons take first place,
'tain't no bluff,
When dey turns out on
parade.¹¹⁵*
[Vaya, ese negro va como un loco.
Buscad a las pibas negras, que no es poco,
las hay de todo tipo;
los negros van los primeros
cuando salen a darse
una vuelta al sol.
¡No va de farol!]

LA CONSTRUCCIÓN DE BUENAS CARRETERAS Y DE PISTAS RECREATIVAS ANTES DE 1898

Cuando los ciclistas comenzaron a organizarse políticamente para hacer campaña a favor de la mejora de las carreteras, las corrientes opuestas del elitismo y del interés popular se volvieron decisivas. Casi todas las carreteras de las zonas rurales del país estaban en malas condiciones; sin asfaltar y sin el drenaje adecuado, la mayoría eran prácticamente intranstitables si llovía o nevaba. La LAW, en el *Bulletin* semanal y a veces en su otra publicación mensual, *Good Roads Magazine*, pasó décadas ejerciendo

115 Horne, Mary Barnard, *The Darktown Bicycle Club Scandal*, Boston, Walter H. Baker, 1897, pp. 8, 16; véase también Finison, *Boston's Cycling Craze*, pp. 197–208.

presión para conseguir mejores carreteras. En la portada de muchas de estas publicaciones se podía leer «La carretera es una creación del hombre y una muestra de la sociedad civilizada». En la jerga del análisis de las políticas públicas, la LAW «captó» al único organismo responsable de la mejora de carreteras a escala nacional: el Directorio de Investigación de Carreteras; la LAW presionó para conseguir más dinero para este organismo y el Directorio, a su vez, patrocinó a la LAW.¹¹⁶ Pero, fuera cual fuera el acuerdo, los ciclistas se erigieron como la fuerza política impulsora de la mejora de las carreteras en las décadas anteriores al automóvil.

El estado de las carreteras del siglo XIX era la manifestación de un sistema de financiación de la construcción de carreteras fundamentalmente local y descentralizado, consecuencia a su vez de la debilidad de los gobiernos municipales y de la desconfianza hacia las obras públicas. Antes del siglo XX, la mayor parte de las calles de las ciudades solo estaban asfaltadas cuando los dueños de las propiedades contiguas —colindantes— se agrupaban para financiar las obras entre todos. Las carreteras rurales se construían con la «liquidación» ocasional de los impuestos sobre carreteras: se exigía a los dueños de las propiedades cercanas que aportasen alrededor de una semana de su propio trabajo en cuadrillas de obras bajo la supervisión de un «maestro de caminos» designado para el condado. Este sistema de cuadrillas de trabajo o «trabajo obligatorio» resultaba atractivo para los granjeros con poco efectivo y mantenía la toma de decisiones a escala local, pero tenía unos límites evidentes; un historiador lo ha denominado «cuasifeudal». Estas cuadrillas de trabajo, a las que los reformistas se referían en tono de burla como «meriendas del barrio», no tenían conocimientos de ingeniería ni de medición y tampoco contaban con equipamiento especializado ni con incentivos para hacer un buen trabajo. La mayoría de los trabajos de reparación consistían en amontonar la tierra suelta en el centro del camino con la esperanza de que se nivelase sola. Los resultados eran los que cabía esperar: un revoltijo de carreteras de tierra construidas al tuntún y en mal estado. Como de

116 Mason, «League of American Wheelmen», pp. 105–7; Lisa, «Bicyclists and Bureaucrats», pág. 392.

costumbre, Mark Twain fue el que mejor resumió la situación, diciendo que, si alguna vez iba al infierno, quería hacerlo por una mala carretera, porque así al menos estaría contento de llegar a su destino.¹¹⁷

A principios de la década de 1880, los reformistas del Movimiento por unas Buenas Carreteras hicieron campaña para conseguir mejoras. Son uno de los primeros ejemplos de reformistas progresistas: eran urbanos, de clase media, se centraban en la eficiencia y estaban organizados a escala nacional. Eran partidarios de las soluciones tecnocráticas frente a gobiernos turbios y alimentados a base de chanchullos, aunque sus reformas podían cosechar involuntariamente resultados antipopulares o antidemocráticos. El Movimiento por unas Buenas Carreteras se inició y alcanzó sus primeras victorias antes de que existiera el automóvil de combustión interna: pretendía conseguir mejores condiciones para las bicicletas y para los vehículos de tracción animal. La gran dificultad de esta reforma, como siempre, era decidir quién tenía que pagar. La propuesta del Movimiento por unas Buenas Carreteras era financiar la mejora profesional de las carreteras a través de impuestos estatales. Los habitantes de las zonas rurales, sin embargo, temían que se les obligara a pagar las mejoras cercanas para satisfacer las demandas del «imperialismo recreativo» de los ciclistas urbanos, siguiendo el método tradicional en el que los propietarios de las tierras colindantes financiaban la construcción de carreteras.¹¹⁸ «Los ciclistas dan demasiados sermones» —se quejaba un granjero de Nueva York en 1893—: «siempre cuesta menos gastar el dinero del bolsillo de los demás». Este tipo de disputas entre los habitantes de las zonas rurales y los reformistas urbanos, junto con otros problemas, limitó el éxito del Movimiento por unas Buenas Carreteras antes del siglo XX.¹¹⁹

117 Citas de Fein, *Paving the Way*, pp. 24, 26; McShane, *Down the Asphalt Path*, pp. 6–7, 19, 63–73; Mason, «League of American Wheelmen», pp. 84–86; historia de Twain posiblemente apócrifa de «A Very Bad Road», *Good Roads* 1:3, 1892, pág. 158.

118 Cita de Fein, *Paving the Way*, pág. 29. Véanse también Fuller, «Good Roads», pág. 69; Mason, «League of American Wheelmen»; Hilles, «Good Roads Movement»; Campbell, «Good Roads Movement in Wisconsin», pp. 273–93; Wells, «Changing Nature of Country Roads», pp. 148–51.

119 Cita de Fein, *Paving the Way*, pp. 35, 20–26; Fuller, «Good Roads», pp. 69–70; Huggill, «Good Roads and the Automobile», pp. 327–49.

Como consecuencia de estas primeras divisiones políticas, algunos ciclistas de la última década del siglo XIX crearon sus propias alternativas a las carreteras de tierra en malas condiciones: pistas independientes para bicicletas con superficies de gravilla compactada o de carbonilla, financiadas mediante cuotas voluntarias. En 1895, los ciclistas de Chicago propusieron una «especie de camino de herradura, como los que siguen los jinetes, pero con una superficie diferente» en los parques de la ciudad y junto a Douglas Road. Al año siguiente, los ciclistas de Portland, Oregón, iniciaron un camino de 300 m junto a Riverside Road. En 1897, en North Adams, Massachusetts, los ciclistas pagaban una cuota de socio de 1 \$ «dedicada exclusivamente a la construcción de pistas para bicicletas». Más o menos en la misma época, los ciclistas de Seattle podían disfrutar de 40 km de pistas financiadas con donaciones benéficas y soñaban (sin resultado) con construir una pista hasta la ciudad vecina de Tacoma mediante la venta de acciones. Los ciclistas de Denver financiaron su propia pista de 80 km a Palmer Lake únicamente a base de cuotas en 1898.¹²⁰

En Minneapolis, en 1895, los trabajadores municipales construyeron casi 10 km de caminos y al año siguiente se construyó una pista para conectar Minneapolis y St. Paul. Estos proyectos se financiaron fundamentalmente mediante donaciones benéficas, a pesar de que algunos funcionarios municipales pensaban que tendrían que considerarse obras públicas. «Se han hecho esfuerzos [...] para reservar un fondo especial» —informaba el ingeniero municipal—, «pero las demandas públicas de reducir los impuestos siempre han tumbado esta propuesta». Siguió señalando esta injusticia al año siguiente: «aunque [...] lo habitual en las diferentes ciudades es construir sendas para bicicletas mediante cuotas y suscripciones, me parece una gran dificultad. [...] El gasto debería correr a cargo de toda la población». A pesar de la falta de financiación mediante impuestos, la

120 Cita de «Roads for Cyclists», *CDT*, 24/05/1895; «Separate Roadway», *CDT*, 31/10/1894; «A Colorado Cycle-Path», *LAW Bulletin* 28, n.º 12, 1898, pág. 232; «Side Path Built», *Morning Oregonian*, Portland, 25/09/1896; «A Dollar Wheel Tax», *Morning Oregonian*, 05/05/1897; cita de «Sidepath League», *Daily Transcript*, North Adams, MA, septiembre, pp. 9, 13, 14, 1897; Berger, *Roots of Tomorrow*, cap. 1.

localidad cercana de St. Paul construyó 22,5 km de pistas en 1897 combinando las donaciones privadas y los fondos municipales.¹²¹

Estas pistas tenían muchas limitaciones. Su finalidad era más recreativa que de transporte: la mayoría de ellas serpenteaban por parques, bosques o campos y solo a veces conectaban con las carreteras. Además, a algunos ciclistas la práctica de financiar las pistas mediante donaciones privadas de los usuarios les parecía «un método lento y poco satisfactorio».¹²² A principios de 1896, distintos condados del Medio Oeste y del Nordeste empezaron a estudiar formas de institucionalizar y financiar públicamente no ya caminos específicos, sino redes de pistas específicas para bicicletas junto a las carreteras, dentro del marco del derecho de paso existente.

El primero de estos experimentos de pistas para bicicletas inspiró muchos proyectos posteriores. Su creador, Charles T. Raymond, era un ciclista entusiasta y un exitoso hombre de negocios de la ciudad industrial de Lockport, Nueva York. En 1890 había ayudado a organizar la Liga de Sendas para Bicicletas del Condado de Niagara, una agrupación que destinaba las cuotas a financiar la construcción de pistas cortas que podía utilizar cualquier ciclista. Raymond consideraba que este mecanismo de financiación era injusto y, según un elogioso artículo, «adoptó y promulgó la doctrina de 'lo que usamos todos debemos pagarlo entre todos'». En 1896 redactó una ley estatal que permitía a los supervisores del condado de Niagara aplicar un impuesto a todos los propietarios de bicicletas y construir pistas con lo recaudado; los propietarios de las bicicletas pagarían al tesorero local o a su asesor fiscal una vez al año y esos fondos se dedicarían a la construcción de pistas.¹²³ Cuando esa ley se aprobó, Raymond redactó un proyecto de ley que extendería esa competencia a todos los condados del estado.

La LAW, sin embargo, no apoyaba esta iniciativa: se oponía a las pistas para bicicletas por considerarlas una distracción de su propio proyecto de construcción de buenas carreteras públicas.

121 *Annual Report of the City Engineer of Minneapolis*, Minneapolis, Minnesota, Harrison and Smith, 1897, pp. 36, 61, 151; «Cycle Paths of City», *St. Paul Globe*, 08/06/1902; «The Cycle-Paths of St. Paul», *LAW Bulletin* 28, n.º 14, 1898, pág. 262.

122 «Charles T. Raymond: A Brief Sketch [...]», *Sidepaths* 4, n.º 4, febrero de 1901, pág. 72.

123 El proyecto de ley de 1895 fracasó por cuestiones de procedimiento, pero volvió a presentarse en 1896. *Journal of the Senate of the State of New York*, pág. 322; ley del 4 de marzo de 1896, cap. 68, 1896, N.Y. Laws, pág. 90.

Según los defensores de las pistas para bicicletas, los líderes de la LAW hicieron un llamamiento «a todos los ciclistas para que se opusieran enérgicamente a la aprobación de cualquiera de esos proyectos de ley». Un miembro fundador de la LAW escribía en 1896 en el *Bulletin*: «me da miedo [...] que la consecuencia de conseguir pistas especiales sea que los conductores de vehículos tirados por caballos tengan la sensación de que nuestro sitio no está *junto a ellos* en las buenas carreteras a cuya creación hemos dedicado tanto esfuerzo». En el mismo número, la carta de un miembro de Nueva Jersey reprochaba «las egoístas pistas para bicicletas» que no podrían «ser útiles más que para una parte de las personas que se desplazan». ¹²⁴ Siguiendo este razonamiento, en 1897 los miembros de la sección de Nueva York de la LAW «fueron a Albany e invirtieron tiempo y dinero hasta que se garantizó la derrota del proyecto de ley de Raymond». En 1898, la dirección de la LAW se opuso a más legislación similar en la que se creaban sendas independientes exclusivas para bicicletas, temiendo que supusiese una amenaza para la aprobación de su proyecto de Ley Higbie-Armstrong, que consideraba preferible. En ese proyecto de ley, un gran logro del Movimiento por unas Buenas Carreteras, se estipulaba que el Estado debía aportar el 50% del coste de la construcción de carreteras. Este tipo de acciones legislativas se centraba en la construcción de mejores carreteras que pudieran ser compartidas por diversos usuarios, no en las pistas independientes solo para bicicletas. Así, la división política entre los ciclistas debilitó el impulso de la construcción de pistas para bicicletas y pocos condados siguieron el ejemplo de Niagara antes de 1898. ¹²⁵

El siguiente acontecimiento político fue decisivo tanto para el éxito inmediato como para el fracaso final de las pistas para bicicletas. No muy lejos del satisfactorio experimento de Charles Raymond en el condado de Niagara, la ciudad de Rochester (en el condado de Monroe) emprendía su propia iniciativa. Igual que Lockport, Rochester era una ciudad industrial en auge y el ciclismo era una actividad popular allí. En el *Union Advertiser* de Rochester

124 «Charles T. Raymond», pág. 73; «Roads and Side Paths», *LAW Bulletin* 23, n.º 24, 12/06/1896, pág. 864; «Roads versus Paths», *op. cit.*, pág. 851.

125 «Charles T. Raymond», pp. 72–73. Véanse también Mason, «League of American Wheelmen», pág. 121; Armstrong, William W., *The Higbie-Armstrong Good Roads Law* [...], Buffalo, Nueva York, LAW, 1898.

se declaraba en 1895 que era «la mayor ciudad de bicicletas de todo el país» y que cualquier visitante «pensaría que toda la ciudad se mueve sobre ruedas». ¹²⁶ Pero cuando en un proyecto de ley de 1896 basado en el modelo de Niagara se propuso que Monroe pudiera aplicar a todos los ciclistas un impuesto de un dólar para financiar la construcción de pistas, se produjo una reacción contraria significativa, fundada en la premisa de que era injusto gravar a todos los ciclistas para financiar un recurso que solo usarían algunos. El editor del *Post-Express* arguyó que muchos «consideran el impuesto un escándalo», porque permitiría injustamente que los ciclistas que circularan por esas pistas cosechasen «beneficios sustanciales a expensas de otras personas, como las mujeres y los niños». El «principio malicioso» del «impuesto de clase» era el problema central, argumentaba el escritor: «existen igual de pocos motivos para que los ciclistas paguen impuestos destinados a las pistas de carbonilla que para que los dueños de vehículos paguen impuestos para la construcción de mejores carreteras». Las quejas contra el cobro de impuestos a muchos para el beneficio de unos pocos —presumiblemente, una élite formada por ciclistas varones— eran habituales: «no deberían aplicarse impuestos a 20 000 dueños de bicicletas para beneficiar a unos pocos centenares», se argumentaba en el *Post-Express* en mayo de ese año. ¹²⁷

Franklin Smith, residente del condado, expresó la misma idea con contundencia, haciendo uso de la tribuna de una revista nacional (que acabó convirtiéndose en *Popular Science*) para describir el debate en Monroe. Clamó contra las mentes «de lo más ignorantes» implicadas en esta cuestión, contra sus «opiniones distorsionadas» y su «increíble exhibición de egoísmo». Smith no cuestionaba las pistas para bicicletas en sí mismas, que consideraba una mejora evidente, pero criticaba la filosofía política de aplicar impuestos para el bienestar general. Señalaba que «la filosofía social de [Herbert] Spencer muestra que la mejora ha de asumirse voluntariamente y solo por parte de quienes la desean». «Lo que prohíbe es que deban recurrir en ningún caso al argumento de la coerción para conseguir la ayuda de los demás». Smith ridiculizaba el ciclismo urbano por placer, argumentando que él

126 «A Cycling Center», *Rochester Union and Advertiser*, 19/10/1895.

127 «An Outrage on Cyclists», *Rochester Post-Express*, 18/04/1896; «Veto It, Governor», *Rochester Post-Express*, 20/04/1896; editorial, *Rochester Post-Express*, 06/05/1896.

defendía «los derechos de esos ciclistas que igual nunca tienen tiempo de irse de excursión al campo». De forma hiperbólica, Smith aducía que un grupo de varones privilegiados de clase media y alta podrían beneficiarse injustamente de los impuestos aplicados a «las dependientas, los mecánicos y los trabajadores, las criadas, los mensajeros y los inválidos empobrecidos» del condado. No hay pruebas de que la imagen de estos grupos sociales transmitida por Smith reflejase la realidad, pero, ante este tipo de oposición, no es de extrañar que la propuesta fiscal del condado de Monroe no llegara a buen puerto.¹²⁸

En su lugar, el condado recurrió a las asociaciones y a las cuotas voluntarias para financiar las pistas para bicicletas.¹²⁹ Liderados por los editores del *Post-Express*, los ciclistas recaudaron dinero a través de donaciones, suscripciones, una exposición comercial anual y un bullicioso desfile de clubs ciclistas. A Smith, por su parte, este enfoque benéfico le parecía digno de elogio. Debido al éxito del método, se sintió justificado para generalizar que «no se ha planteado ni puede plantearse ningún problema práctico relacionado con reformas sociales que no pueda resolverse mediante el esfuerzo voluntario». Como muchos de sus contemporáneos, Smith consideraba que la intervención del gobierno en la sociedad para beneficiar a un único grupo era aberrante.¹³⁰

AUGE Y CAÍDA DE LAS PISTAS PARA BICICLETAS, 1898–1902

Aunque en California, Washington, Nueva Jersey y la provincia de Ontario se aprobaron leyes estatales sobre las pistas para bicicletas antes de 1899, se trataba de leyes bastante limitadas que permitían la existencia de pistas para bicicletas pero no les proporcionaban financiación ni ordenaban a los condados que las construyeran.¹³¹ Pero el movimiento en favor de las pistas para

128 Smith, Franklin, «An Object Lesson in Social Reform», *Appleton's Popular Science Monthly* 50, enero de 1897, pp. 306–9.

129 «Wheelmen Pleased», *Rochester Democrat and Chronicle*, 25/04/1896; «Sidepath Bill is Dead», *Rochester Post-Express*, 07/05/1896.

130 «Sidepaths for Bicycles», *Rochester Post Express*, 13/05/1896; «Official Souvenir Program, LAW Good Roads Cycle Show», 9–13 de marzo de 1897, pág. 1, en RPL; Megargle, Percy F., «The Work of Side-Path Building», *LAW Magazine* 1, n.º 8, 1901, pp. 15–17; Smith, «Object Lesson», pág. 311.

131 Ley del 11 de marzo de 1897, cap. LIII. art. 2, 1897 Wash. Sess. Laws 89; Ley de 18 de marzo de 1896, cap. 62, 1896 N.J. Laws 100; «Cycling», *Trenton (NJ) Evening Times*, 22/03/1896. En Ontario, véase Norcliffe, *Ride to Modernity*, cap. 5, n.º 35.

bicicletas estaba a punto de dar el salto al plano nacional y superar los límites iniciales del Movimiento por unas Buenas Carreteras y de la construcción de pistas para el ciclismo recreativo. Comenzó en 1898; para entonces, seis condados de Nueva York habían aprobado seis leyes diferentes de pistas para bicicletas. Con la intención de terminar con la confusión, Frank J. Amsden y Charles Raymond trabajaron juntos para redactar una legislación estatal unificada tras la convención de defensores de las pistas para bicicletas celebrada en Rochester en noviembre de 1898. El resultado fue una legislación que despertó entusiasmo y dio lugar a distintos experimentos en toda la nación.¹³² La Ley general de pistas para bicicletas de Nueva York, de 1899, permitía que un juez del condado, «a petición de 50 ciclistas del condado», designase una comisión de cinco o de siete personas, «todas ellas ciclistas», para representar al condado. Los miembros de esta comisión tenían «permiso para construir y mantener pistas para bicicletas a lo largo de cualquier carretera pública o calle» con la aprobación de los funcionarios electos. Así, los responsables de las pistas para bicicletas eludían la autoridad de los tradicionales maestros de caminos, a quienes los reformistas del Movimiento por unas Buenas Carreteras habían calificado de vagos y corruptos.¹³³

Antes de que las carreteras se ensancharan y se asfaltaran y de que las ciudades exigieran a los dueños de las propiedades colindantes que instalasen (o sufragasen) aceras y bordillos de hormigón, los impulsores de este proyecto aprovecharon la situación transitoria del entorno construido para incorporar pistas para bicicletas al paisaje urbano. Las pistas propuestas «no deben medir menos de 90 cm ni más de 1,8 m [...] y tienen que construirse dentro de los límites exteriores y a lo largo y a uno de los dos lados de carreteras públicas y calles». Aunque las pistas debían construirse dentro del trazado con derecho de paso legalmente establecido, eran independientes tanto de la carretera como de las aceras contiguas.¹³⁴

132 Para una explicación más detallada, véase Longhurst, «Sidepath Not Taken», pág. 566; «Charles T. Raymond», pág. 73.

133 Ley de 27 de marzo de 1899, cap. 152, 1899 N.Y. Laws 301.

134 *Op. cit.*; Greene, *Highway Law*, pág. 246; *Ryan v. Preston*, 10 N.Y. Ann. Cas. 5. (N.Y.S. 1901).

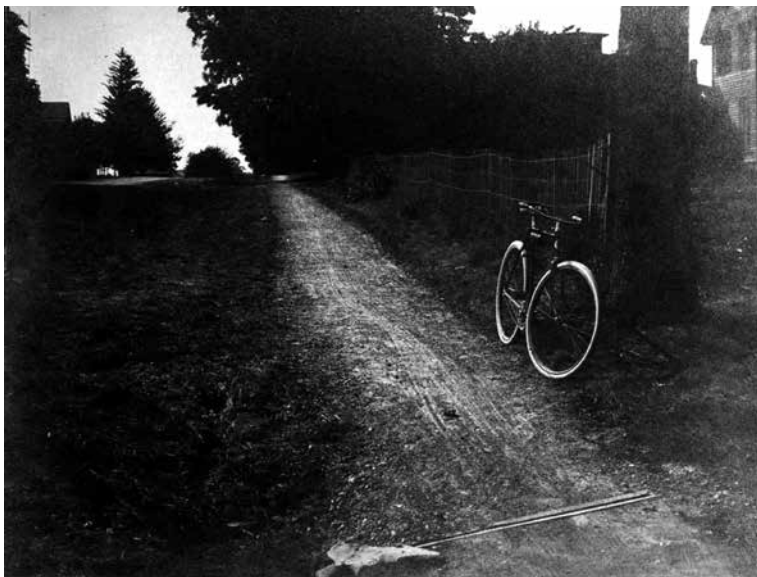


Imagen 2.4. Una parte de una red de pistas para bicicletas que se extendía a lo largo de cientos de kilómetros, la Churchville Path del condado de Monroe (Nueva York), discurría junto al camino sin asfaltar a través de los barrios de la ciudad. Según una guía de 1900, salía de Rochester por West Avenue, luego recorría 18 km hasta Churchville y seguía hacia Buffalo.

Fuente: Colección del Departamento de historia local y genealogía, Rochester Public Library.

La ley del estado de Nueva York de 1899 y su revisión de 1900 tuvieron que evitar representaciones negativas de elitismo. Aunque su ley original del condado de Niagara se financiaba mediante impuestos, al parecer la oposición del condado de Monroe convenció a Charles Raymond de que «el sistema de licencias era más equitativo y gozaría de más popularidad». Por lo tanto, la ley estatal solo cobraba a quienes decidiesen circular en bicicleta por la pista (lo que responsables de la elaboración de políticas públicas llamaron más tarde modelo de tasas al usuario).¹³⁵ Los miembros de la comisión tenían que «adoptar una forma de licencia, insignia, emblema o dispositivo que pudiera colocarse en una bicicleta». La identificación le costaría al ciclista un mínimo

135 Cita de «Charles T. Raymond», pp. 72–73; ley de 27 de marzo de 1899, cap. 152, 1899 N.Y. Laws 301; ley de 24 de abril de 1900, cap. 640, 1900 N.Y. Laws 1393.

de 50 centavos al año y lo recaudado (así como cualquier donación benéfica) constituiría la totalidad del presupuesto operativo de la comisión. Estos fondos debían dedicarse a comprar terrenos y materiales, a construir y mantener las pistas para bicicletas y a plantar «árboles que den sombra a las pistas» donde hiciera falta. Como las pistas para bicicletas aparecían en la legislación estatal, la policía podía llevar ante los tribunales locales a quienes las utilizasen sin la identificación pertinente (saltándose la ley) para que se les impusieran multas.¹³⁶

El fracaso de los impuestos a la bicicleta

La Comisión de las Pistas para Bicicletas era un equilibrio entre leyes restrictivas y filosofías políticas encontradas. El hecho de que se constituyese como comisión y no como agencia o departamento marcaba una distancia entre el sistema de pistas para bicicletas y el gobierno coercitivo. El Estado no estaba aplicando un impuesto de forma directa: más bien, la Comisión de las Pistas para Bicicletas, como los responsables de los parques, era una entidad cuasiestatal integrada por miembros designados de la población a los que se les encomendaba el trabajo del gobierno. Como se financiaba únicamente a través de los usuarios de las pistas, eludía las objeciones legales al bloqueo del derecho de los ciudadanos a desplazarse por las vías públicas, evitando al mismo tiempo las acusaciones de elitismo o de cobro de impuestos a todos en beneficio de algunos.¹³⁷

Pero seguía habiendo algunos baches en el camino legal. Los tribunales sostenían, en teoría, que podían gravarse las bicicletas como propiedad, pero en las décadas anteriores al vehículo de motor resultaba problemático imponer una tasa especial como requisito previo para que los ciclistas utilizasen un recurso común (y para impedir el acceso a ese recurso a quienes se saltaba la ley y no pagaban). Escribiendo sobre la propuesta de un impuesto especial sobre las bicicletas, un miembro de la LAW intervino, preguntándose «si se les obliga a pagar un impuesto especial a los dueños de caballos por los caminos que se

136 Greene, *Highway Law*, pp. 335–38. Un ejemplo de este tipo de elementos identificativos puede verse en la Realia Collection, MSHS, con la denominación incorrecta de «matrícula para vías de bicicletas».

137 Radford, «From Municipal Socialism to Public Authorities», pág. 867.

han construido para su beneficio». Si no es así, «parece tratarse de un caso de perjuicio». Por otra parte, la definición legal de la bicicleta como vehículo podría conllevar que las leyes en las que se considera a los coches y a los carros propiedades sujetas a impuestos también se aplicarían a la bicicleta. En Kansas, el *Wichita Daily Eagle* se mostró de acuerdo con que «como vehículo que es, debe gravarse. Tiene tanto valor como cualquier caballo o cualquier carro o calesa ordinarios».¹³⁸

A raíz de este conflicto, los tribunales llegaron a la conclusión de que el impuesto era legal únicamente si los gobiernos no obstaculizaban el derecho de un ciclista a desplazarse por las carreteras públicas. Según la filosofía política de finales del siglo XIX, la fuerza pública podía usarse para regular la libertad de circulación protegida en la constitución, pero no para impedirla, y no podía aplicarse a las bicicletas una regulación diferente a la de los demás vehículos. Junto con las dificultades filosóficas, un periódico de Chicago argumentaba en 1896 que era poco práctico el mero intento de excluir a los ciclistas de las carreteras: «el problema [...] reside en el hecho de que los ciclistas siempre quieren ir allí donde otros vehículos pueden llegar y los caminos separados no les satisfarán».¹³⁹

Debido a estas complicaciones, la legislación de pistas para bicicletas basada en el modelo original de impuestos de Charles Raymond se encontró con dificultades en tres estados. En virtud de la ley de Oregón de 1899, que permitía a los condados gravar a todas las bicicletas que quisieran, se financiaron casi 95 km de pistas de gravilla de 1,8 m de anchura en la ciudad de Portland.¹⁴⁰ Pero la ley fue impugnada por un ciclista de la ciudad que se negó a pagar el impuesto de 1,25 \$ y la consiguiente multa de un dólar cuando el *sheriff* del condado de Multnomah le confiscó la bici por no pagar. El Tribunal Supremo dio la razón al ciclista demandante, considerando que el impuesto a la bicicleta infringía tres artículos de la constitución estatal y que, además, «constituía una doble imposición» a la propiedad privada.¹⁴¹ Por motivos ligeramente

138 Cita de «A Special Tax», *LAW Bulletin* 23, n.º 24, 12/06/1896, pág. 851; «Special Tax on Bicycles», *LAW Bulletin* 25, n.º 1, 01/01/1897, pág. 12; «Get out of the Road», *Wichita Daily Eagle*, 07/05/1897. Véase también Gant y Hoffman, *Wheel Fever*, pág. 84.

139 «Rights of Wheelmen», *CDT*, 24/05/1896.

140 «Get Good Roads», *CDT*, 28/02/1900; «Charles T. Raymond», pág. 73.

141 «Charles T. Raymond», pág. 73; ley de 18 de feb. de 1899, S.B. 143, 1899 Or. Laws

diferentes, el Tribunal Supremo de Washington, en 1901, declaró inconstitucional su propia ley estatal de 1899. En virtud de esa ley, las ciudades de Washington podían exigir a todos los propietarios de bicicletas que pagasen una licencia, crear un fondo con lo recaudado que se utilizase para construir pistas o carreteras y multar a los dueños de bicis sin licencia que intentasen usar las carreteras de la ciudad.¹⁴² Pero los jueces dictaminaron que la pequeña ciudad de Hoquiam no podía cobrar una tasa especial a los ciclistas si quienes usaban caballos y coches o carros no estaban obligados a pagar una tasa similar. Cuando dos ciclistas recorrieron la calle en sus bicis sin licencia, la ciudad no tenía razón al multarlos: «un municipio [...] no tiene competencias para exigir una tasa de licencia como requisito previo del derecho a desplazarse por sus calles» —declararon los jueces— «y tampoco, por lo tanto, para exigir una tasa de licencia como requisito previo del derecho a circular en bici por ellas».¹⁴³

Las pistas para bicicletas de Pensilvania, financiadas mediante impuestos, también resultaron polémicas. En el condado de Bradford, los encargados de las pistas, nombrados en abril de 1899, intentaron de inmediato recaudar un impuesto de un dólar por cada bicicleta. Los responsables del condado se opusieron, señalando que, por ley, el mandato de los encargados de las pistas no comenzaba hasta enero de 1900 y que hasta entonces no tenían competencia legal para aplicar impuestos. Cuando los miembros de la Comisión de las Pistas para Bicicletas presentaron una demanda, los tribunales se pusieron de parte del condado: por mucho entusiasmo que mostrase, un pequeño grupo de ciudadanos no podía recaudar dinero por la fuerza a todo el condado sin las competencias legales para ello.¹⁴⁴ Esta discrepancia tan temprana condujo a la ley estatal al desastre, porque los mismos responsables del condado presentaron una demanda que se resolvió a su favor contra la mera existencia de la Comisión de las Pistas para

152; *Ellis v. Frazier*, 38 Ore. 46, Or. 1901; «Cycle Path Legislation», *LAW Magazine* 1, n.º 10, 1901, pág. 2; «Suit in Oregon», *Sidepaths* 3, n.º 23, 1900, pág. 442; «A New Law», *Sidepaths* 4, n.º 3, 1901, pág. 46.

142 Ley de 6 de marzo de 1899, cap. 31, 1899 Wash. Laws 41; *People v. Bruce*, 23 Wash. 777, 1901; cf. «Washington Tax Law Illegal», *Chicago Legal News* 34, n.º 56, 1901, pág. 28.

143 *People v. Bruce*.

144 Ley de 11 de abril de 1899:35, art. 2, 1899 Pa. Laws 36; *Westgate v. Spalding*, 8 Pa. D. 490 (Pa. Com. Pl. 1899).

Bicicletas. El Tribunal de Asuntos Civiles del condado consideró que la idea en su conjunto era incompatible con la constitución estatal, en la que se declaraba que «la Asamblea General no delegará en ninguna comisión especial [...] ninguna competencia [...] para recaudar impuestos ni desempeñar ninguna función municipal». Según esto, en opinión del tribunal, «no existe ninguna figura de responsable de las pistas para bicicletas autorizada por la ley ni con competencias para recibir fondos recaudados mediante un impuesto a las bicicletas» y, por lo tanto, todas las sumas de dinero recaudadas se consideraron incautaciones inconstitucionales.¹⁴⁵ Cuando un conflicto similar entre el condado de Erie y los miembros de una Comisión de Pistas para Bicicletas llegó al Tribunal Supremo de Pensilvania en 1901, los jueces declararon que las comisiones especiales y los miembros no elegidos de las comisiones eran inconstitucionales. La financiación de las pistas para bicicletas mediante impuestos estatales había pinchado, y en 1907 la asamblea legislativa tuvo que disponer la devolución de lo recaudado a los fondos generales.¹⁴⁶

El sueño de una nación surcada por pistas para bicicletas

Mientras la legislación de pistas para bicicletas que gravaba a todas las bicicletas salía derrotada en otros sitios, el modelo de tasas al usuario del estado de Nueva York resultó más satisfactorio. Después de que seis condados adoptasen este modelo en un primer momento, ocho más siguieron sus pasos para crear pistas para bicicletas. La escala de estos proyectos era muy variable: en comparación con los condados de Niagara y Monroe, los diseños de los demás parecían pequeños; el condado de Warren informó de que solo había recaudado 300 \$ en 1901, una décima parte del presupuesto del condado de Niagara del año anterior.¹⁴⁷ En 1900, en el condado de Monroe se habían construido 240 km de pistas.¹⁴⁸

145 Pa. Const. Art. III, art. 20; *Keeler v. Westgate*, 10 Pa. D. 240 (Pa. Com. Pl. 1901); véase también «Sidepath Law Inoperative», *Bucks County Gazette*, 10/05/1900.

146 *Porter v. Shields*, 200 Pa. 241, 1901; ley de 7 de marzo de 1907:8, art. 1, 1907 Pa. Laws 10.

147 «Annual Report: Sidepath Commission by R. E. Archibald», 21/12/1901, Record Series: Highway Papers—Sidepath Commission, Archivos del condado de Warren, Lake George, Nueva York; véase también *Sidepaths* 3, n.º 24, 1900, pp. 456–57. Los presupuestos de los condados de Fulton y Seneca Falls también eran diez veces más pequeños que el de Monroe. *Sidepaths* 4, n.º 2, 1901, pp. 30–33.

148 «Monroe County Sidepath Guide», 1900, archivo de folletos, RPL; también en el NYS.

En los albores del nuevo siglo, toda la nación estaba viviendo el auge de las pistas para bicicletas. Para evitar las dificultades de Oregón, Pensilvania y Washington, todas las leyes estatales posteriores siguieron el modelo de la ley de Nueva York de 1899: las asambleas legislativas habilitaron comisiones de pistas para bicicletas a escala de cada condado para recaudar fondos a través de la venta de licencias. Maryland, Ohio y Rhode Island aprobaron leyes de pistas para bicicletas en 1900, y Connecticut, Florida y Minnesota hicieron lo propio al año siguiente.¹⁴⁹ En Massachusetts, New Hampshire, Vermont y Wisconsin se estudiaron proyectos de ley de pistas para bicicletas similares al de Nueva York en 1900 y en 1901.¹⁵⁰ El boom de las pistas para bicicletas no se limitó a EEUU: en 1900, las provincias canadienses de Ontario y Manitoba estaban trabajando en sus propias leyes de licencias para vías de bicicletas; la de Manitoba se aprobó en 1901. En la ciudad de Winnipeg, el plan de pistas para bicicletas terminó siendo un gran éxito: para 1905, más de 8000 ciclistas compraban licencias cada año.¹⁵¹ Pero la legislación no siempre se traducía en pistas físicas. Aunque la ley de Florida era casi idéntica a la de los demás estados mencionados, no hay indicios de que se formara ninguna comisión de pistas para bicicletas. Por otra parte, cada ciudad o cada condado podía crear sus propios planes de pistas para bicicletas sin ayuda de la legislación estatal. Salt Lake City (Utah), Keene (New Hampshire), Spokane (Washington) y el condado de Portage (Ohio) establecieron sistemas de identificación con tasas al usuario o construyeron pistas de forma autónoma.¹⁵²

Avalada o no por las leyes estatales, la antigua asociación entre ciclismo y elitismo siguió complicando la defensa de estas pistas como bien público en toda la nación. En Minneapolis y

149 Ley de 10 de abril de 1900, cap. 658, 1900 Md. Laws 1047; ley de 13 de abril de 1900, H.B. 605, 94 Ohio Laws 138; ley de 4 de mayo de 1900, cap. 757, 1900 R.I. Pub Laws 58; ley de 17 de junio de 1901, cap. 180, 1901 Conn. Pub. Acts. 147; ley de 27 de mayo de 1901, cap. 4948, 1901 Fla. Laws 83; ley de 2 de abril de 1901, cap. 126, 1901 Minn. Laws 153.

150 «No Let Up», *Sidepaths* 3, n.º 23, 1900, pág. 436; *LAW Magazine* 1, n.º 11, 1901, pág. 16.

151 «Sidepaths in Canada», *Sidepaths* 3, n.º 23, 1900, pp. 436–37; ley de 29 de marzo de 1901, cap. 53, 1901 S.M. 235; Norcliffe, *Ride to Modernity*, pp. 149–57; Lehr y Selwood, «Two-Wheeled Workhorse», pág. 6.

152 Salt Lake City, Código de Utah, cap. LI, art. 727, 1903; «Cycle Path in the Granite State», *LAW Bulletin* 28, n.º 22, 1898, pág. 392; «Cycle-Paths in Ohio», *LAW Bulletin* 28, n.º 16, 1898, pág. 290; «Activity in the Far West», *LAW Magazine* 1, n.º 6, 1900, pág. 3.

St. Paul ya se habían construido varias pistas mediante contribuciones voluntarias. A pesar de que existía la preocupación de que hubiera muchas personas que utilizaran esta red gratis, obligar a todo el mundo a pagar este recurso se consideraba injusto. La primera ordenanza municipal con el objetivo de establecer «la distribución equitativa del coste de las pistas para bicicletas» se vetó enseguida. Mostrando su aprobación a lo hecho por el alcalde, los editores del *St. Paul Globe* calificaron la ordenanza de «absolutamente detestable» y rechazaron los aspectos del plan que olían a «legislación por clase social»: «las vías públicas son una propiedad pública y su uso debe ser gratuito y sin restricciones», escribió el editor. «Si se propone cobrar un impuesto a los dueños de las bicicletas es otra cuestión, pero impedirles usar las pistas para bicis porque no han pagado una tasa es a todas luces una discriminación injusta y contraria a cualquier verdadera política pública. [...] Mientras nuestras calles no sean una propiedad privada, esperamos no ver nunca» leyes que prohíban que ningún grupo utilice las vías públicas.¹⁵³

El debate se extendió a reuniones de mayor y de menor envergadura y el acalorado intercambio de opiniones evidenció la falta de soluciones claras. Un periodista del cercano *Bemidji Pioneer* se opuso al argumento, esgrimido por otras personas, de que, «dado que los ciclistas son los únicos que se benefician de las pistas, deben correr con los gastos». Opinaba todo lo contrario: «la bicicleta es un medio de locomoción en la misma medida que el coche de caballos, tanto si se utiliza con fines profesionales como recreativos. Por lo tanto, la pista para bicicletas debe considerarse parte de la red de caminos y mantenerse como tal». Otro escritor siguió decantándose por el modelo de tasas al usuario, aun admitiendo las deficiencias del sistema de aportaciones voluntarias: «en St. Paul la placa identificativa de la bicicleta ha supuesto poco más que una expresión individual de aprecio» —se quejaba en el *Globe*—. «El problema es cómo conseguir que se convierta en algo más sin apelar a los organismos públicos obligatorios». Las contribuciones voluntarias no bastaban para conseguir el objetivo y los impuestos obligatorios a todos los dueños de bicicletas se

153 «New Laws Needed», *St. Paul Globe*, 11/03/1900; «Wrong in Principle», *St. Paul Globe*, 07/04/1900.

consideraban injustos. No obstante, el requisito de obtener placas identificativas se tachaba, cada vez más, de «legislación por clase social», considerando que se gravaba a las clases más bajas para beneficiar a las más altas, y el conjunto de la población no quería pagar el *hobby* de una élite social. ¿Qué se podía hacer?¹⁵⁴

El modelo de Nueva York se veía como una solución intermedia y los periodistas de Minnesota pronosticaron que la nueva legislación permitiría construir pistas «bajo la dirección de una Comisión de Pistas para Bicicletas similar a la de Nueva York». ¹⁵⁵ En el proyecto de ley resultante, de 1901, se habilitaron las comisiones de pistas para bicicletas financiadas mediante tasas al usuario en los tres condados más grandes del estado. ¹⁵⁶ En opinión del *Globe*, la modificación abordaba el problema de los «ciclistas que usaban las pistas sin pagar»; el periódico señalaba que, antes de las restricciones del proyecto de ley de 1901, «solo compraban placas identificativas los ciclistas más entusiastas y [...] muchísimos ciclistas consideraban innecesario pagar un dólar». En 1902, la Asociación de Pistas para Bicicletas de St. Paul, una entidad privada, se declaró extinta y transfirió sus fondos y a sus agentes a la nueva Comisión de Pistas para Bicicletas del condado. En Minneapolis se decidió no crear ninguna comisión y seguir adelante con la alianza *ad hoc* que ya existía entre los distintos gobiernos, organismos y la Asociación de pistas para bicis, de carácter voluntario. En 1902, ambos enfoques parecían ser un éxito: St. Paul se vanagloriaba de contar con 185 km de pistas construidas para el disfrute de 12 000 ciclistas; en Minneapolis, la venta de placas identificativas en la secretaría municipal permitió que en 1902 se hubiese construido una red de más de 80 km de pistas para bicicletas, que en 1906 llegaba a los 120 km en el interior de la ciudad «y puede que a una cifra mucho más elevada fuera de sus límites». ¹⁵⁷

154 *Bemidji Pioneer*, 03/05/1900; «Keeping up the Paths», *St. Paul Globe*, 30/02/1901.

155 «New Laws Needed», *St. Paul Globe*, 11/03/1900; «State Cycle License», *Minneapolis Journal*, 28/01/1901; «Plan for Next Season», *St. Paul Globe*, 28/03/1901.

156 *Journal of the Senate of the Thirty-Second Session of the Legislature of the State of Minnesota*, St. Paul, Minnesota, McGill-Warner, 1901, pág. 658; 1901 Minn. Laws 153.

157 Cita de «Want Commissioners Named», *St. Paul Globe*, 14/04/1901; «Cycle Paths of City», *St. Paul Globe*, 08/06/1902; «Cycle Path Plans», *Minneapolis Journal*, 15/04/1901; Isaac Houlgate, «Guide to Minneapolis Bicycle Paths», 1902, folleto en MSHS; cita de Hudson, Horace B., *Dictionary of Minneapolis and Vicinity*, Minneapolis, Minnesota, Hudson Publishing, 1906, pág. 12.

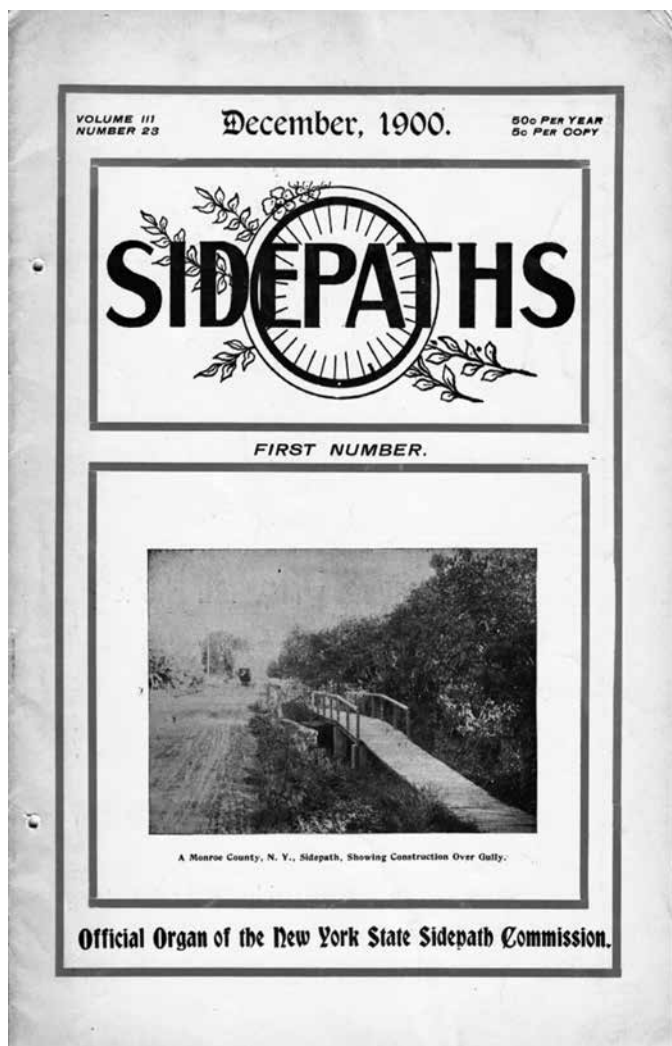


Imagen 2.5. Portada de diciembre de 1900 de la publicación *Sidepaths*, prácticamente caída en el olvido, en la que se ven una pista para bicicletas y un puente contruidos a la derecha de una carretera sin arreglar en el condado de Monroe. Aunque el movimiento se originó en el norte del estado de Nueva York, esta publicación se ocupaba de las cuestiones políticas y de construcción de pistas para bicicletas en toda la nación y congregó a un amplio público con el objetivo de crear redes de pistas específicas para bicis financiadas mediante tasas a usuarios y consagradas en las leyes estatales.

El modelo de Nueva York de tasas al usuario se contemplaba como una buena opción, porque los tribunales estatales parecían considerar aceptables las comisiones designadas para evitar los impuestos. Helene M. Ryan, titular de lo que entonces era una propiedad rural en el condado de Suffolk (Nueva York), presentó una demanda en 1901 para impedir la construcción de una pista a lo largo de South Country Road, cerca de Bay Shore (Long Island), pero el tribunal consideró que la pista no suponía «ninguna carga adicional con respecto a la carretera» y, por lo tanto, era constitucional.¹⁵⁸

Los primeros años del nuevo siglo fueron el punto álgido del movimiento de las pistas para bicicletas y alimentaron el sueño de un futuro sobre dos ruedas. Los periódicos imaginaban una red de pistas exclusivas para bicicletas que se extenderían sin interrupción «desde Nueva York hasta Buffalo y entre Detroit, Chicago, Milwaukee y Minneapolis», creando así un «camino transcontinental» de pistas para bicicletas que pusiera en evidencia a Europa y convirtiera a EEUU en «el país para turistas por excelencia». Parte de estos planes se llevó a cabo: en 1901, el condado de Monroe había ampliado su red de pistas exclusivas para bicicletas hasta alcanzar los 320 km y otros condados de la nación vivían éxitos algo menores. El responsable de las pistas para bicicletas del condado de Oneida (Nueva York) estaba dispuesto a cantar victoria, declarando en la convención de pistas para bicicletas celebrada en Utica en 1900 que «la construcción de pistas para bicicletas, que comenzó impulsada por el espíritu cívico de los ciudadanos mediante cuotas voluntarias, ha superado la fase experimental y ya es un hecho».¹⁵⁹

Para finales del siglo, incluso la LAW parecía haber dejado atrás sus objeciones. El grupo todavía tenía sus reservas en 1898, cuando su presidente se comprometió a regañadientes a «construir pistas para bicicletas en las zonas del país en las que no haya buenas carreteras y no quepa esperarlas en un futuro cercano». Pero durante varios años a partir de 1900, la defensa de las pistas para bicicletas y del Movimiento por unas Buenas Carreteras

158 *Ryan v. Preston*; véase también *O'Donnell v. Preston*, 74 A.D. 86, estado de Nueva York, 1902.

159 «Bicycle Sidepaths», *GDN*, 18/04/1900; McCally, «Bloomers and Bicycles», pág. 14; «License System Commended», *LAW Magazine* 1, n.º 6, 1900, pág. 2.

coexistieron en las publicaciones de la LAW; en un artículo se proclamaba que «en cinco años este país contará con un sistema de pistas para bicicletas que llegará casi a cualquier parte».¹⁶⁰

Las pistas para bicicletas: el camino que nunca llegó a tomarse

Pero el sueño de una red nacional de pistas para bicicletas ya se estaba desvaneciendo, frustrado por el aislamiento social de los ciclistas. Igual que cuando baja la marea y deja a la vista los pilares carcomidos del muelle, en 1905 el declive de la fulgurante moda de la bici dejó al descubierto al movimiento de las pistas para bicicletas, incapaz de sostenerse. La pérdida de interés público evidenció la debilidad inherente de la estructura de este movimiento: ese grupo, pequeño y aislado, demostró ser incapaz de crear infraestructuras duraderas sin un apoyo más amplio.

Este desequilibrio quedó patente desde el primer momento en el condado de Genesee, Nueva York. Los responsables de las pistas para bicicletas organizaron una subasta pública de licencias en 1899, pero «la subasta no tuvo el éxito rotundo que se esperaba». Solo se adquirieron 18 placas identificativas de las cien previstas. En la subasta del año siguiente, el comisionado James A. Le Seur echó el resto tratando de intimidar a la multitud: «la verdad es que no parece que tengáis muchas ganas de conseguir una identificación. ¿No queréis que se construyan pistas? Pues para eso hace falta dinero».¹⁶¹

Las palabras de Le Seur no bastaron: la Comisión de Pistas se quedó sin fondos nada más empezar la temporada de construcción en verano y las obras se interrumpieron el 14 de junio. El *Genesee Daily News* intentó pintarlo bonito: «en cuanto los comisionados consigan más fondos, se terminará [...] la pista que va del este de Le Roy a la carretera del condado». Pero a principios de 1901 los comisionados tenían en la cuenta la espléndida suma de 1,78 \$. Redujeron sus actividades y sus actos de recaudación

160 «Cycle Paths», *LAW Bulletin* 28, n.º 1, 1898, pág. 42; «Cycle Path Legislation», *LAW Bulletin* 28, n.º 27, 1898, pág. 476; «Director Dodge Interested», *LAW Magazine* 1, n.º 5, 1900, pág. 2.

161 «First Tag Brought a V», *GDN*, 01/06/1899; «Bids for Bicycle Tags», *GDN*, 11/04/1900; «Three Cyclists Nabbed», *GDN*, 21/05/1900.

de fondos y cancelaron la subasta pública, «dado el poco interés que ha suscitado». También declararon que «no se iniciaría la construcción de nuevas pistas ni al comienzo ni en ningún momento de la temporada, a menos que se garantizase la venta de placas identificativas». En mayo, la cantidad de ciclistas que habían comprado placas no cubría siquiera las reparaciones y el mantenimiento. «Los ciclistas no parecen tener mucho interés», se lamentaba el *Daily News*. «Sin fondos, la Comisión de Pistas para Bicicletas no puede hacer obras en las pistas, y la única forma de conseguir dinero es la venta de placas identificativas. Las pistas [...] no están en las mejores condiciones y no podrán repararse hasta que se consigan fondos. [...] Los ciclistas tendrán que decidir si estas mejoras necesarias se llevan a cabo o no».¹⁶² La decisión acabó siendo negativa: a partir de 1901, en el *Daily News* no se menciona a los comisionados de las pistas ni su actividad. En Genesee y en todas partes, la famosa red de pistas para bicicletas, anunciada a los cuatro vientos, se estaba viniendo bajo.

Con su último aliento, el movimiento de las pistas para bicicletas intentó volver a introducir la idea de los impuestos. Si bien algunos condados seguían pudiendo financiar las pistas mediante las tasas a los usuarios, el *Gloversville Daily Leader*, del condado de Fulton expresaba su pesar porque «en muchos [condados] casi todos los ingresos se gastan en reparaciones y apenas se están construyendo ampliaciones, y en algunos condados los comisionados se han rendido y han dimitido, presa de la desesperación». En una convención estatal de comisionados de pistas para bicicletas, Charles Raymond esgrimió que «ha llegado el momento en el que una parte de la construcción debe correr a cargo de toda la comunidad y no ha de cargarse sobre los hombros de unos pocos ciclistas». La construcción de carreteras era una comparación útil: «nadie se plantearía intentar construir todas las carreteras del estado con lo recaudado a través de las licencias de los vehículos que las usen» —se argumentaba en el *Gloversville Daily Leader*—. «El lema del señor Raymond debería ser 'lo que beneficia a todos debemos pagarlo entre todos'». Según el periódico, ese cambio permitiría que el estado siguiera

162 «Sidepath Funds Gone», *GDN*, 14/06/1900. Otra medida para ahorrar costes fue cubrir las pistas con gravilla en lugar de carbonilla. Véase «Preparations for Work», *GDN*, 30/05/1901; «Sale of Sidepath Tags Slow», *GDN*, 02/05/1901.

«surcado por un sistema perfecto de pistas para bicicletas». ¹⁶³ Pero la nueva propuesta de Raymond nunca llegó a la asamblea legislativa estatal.

A medida que las comisiones perdieron fuerza, sus pistas terminaron desapareciendo bajo carreteras ensanchadas y recién asfaltadas. El *Brooklyn Daily Eagle*, tras describir en 1907 el agotamiento de los sufridos comisionados de pistas para bicicletas del condado de Suffolk, a menudo demandados, mostraba su preocupación porque era «posible que, cuando el ingeniero estatal venga» a hacer estudios para las carreteras estatales recién financiadas, «pida que se nivele todo el ancho de la calzada, donde están ahora las pistas, lo que implicaría la eliminación de las pistas para bicicletas». De forma profética, en opinión del periódico «a todo el mundo, y en especial a los niños que van a la escuela, le interesa que las pistas para bicicletas se mantengan, porque en estos días de automóviles es demasiado peligroso obligar a un ciclista a circular por la carretera». ¹⁶⁴ Pero parece que eso fue exactamente lo que pasó: si se comparan mapas de diferentes décadas, las pistas para bicicletas simplemente desaparecieron bajo calzadas más anchas. En ese momento, muchos ciclistas se mostraron encantados con las carreteras recién asfaltadas; pocos cayeron en la cuenta de que los automóviles acabarían suponiendo una amenaza para ellos. Esta situación habría sido inimaginable para el periodista del *Daily News* que en el año 1900 predecía con gran convicción que las pistas nunca desaparecerían, porque fuentes legales le aseguraban que «una franja de terreno que se ha convertido en una pista para bicicletas nunca dejará de serlo». ¹⁶⁵

EL PROBLEMA DE LAS ÉLITES

Los mecanismos de financiación de las pistas para bicicletas quedaron determinados por discusiones sobre si las pistas eran un bien público. La LAW empleaba un lenguaje que reclamaba el beneficio de las carreteras para todos, argumentando que

163 «State Sidepath Commission», *Gloversville Daily Leader*, 13/09/1902.

164 «Lupton Bill Disappointing», *Brooklyn Daily Eagle*, 08/05/1907.

165 Compárese «Side Paths of Monroe County», mapa de 1897 atribuido a Amsden, Frank J., con «Good Roads Map» del condado de Monroe, de 1902, RPL; cita de «Bicycle Sidepaths», *GDN*, 18/04/1900.

el anterior sistema rural de construcción de carreteras basado en «cuadrillas de obras» era una «injusticia» para la población general. En palabras de un impulsor del Movimiento por unas Buenas Carreteras, «la igualdad de los impuestos es un principio conocido, pero no habría nada más desigual que gravar solo a la propiedad rural para construir carreteras que acaban beneficiando a toda la comunidad». Aunque este tipo de argumentos ya habían servido para conseguir financiación para las escuelas públicas, no funcionaron en el caso de las pistas para bicicletas. Era demasiado complicado argumentar que «los ciclistas» y «la población» eran la misma cosa y, por lo tanto, el fracaso del movimiento de las pistas para bicicletas se puede achacar fundamentalmente a cuestiones de clase social y de capital social. El movimiento se había iniciado con ciclistas urbanos y de una élite social que estaban hartos de que la población rural se opusiese a arreglar las carreteras. Un ciclista se quejaba en 1896: «¿por qué tiene el ciclista que llevar a cuestas la cruz del granjero? ¿Qué ha hecho este granjero, que es el más interesado, para mejorar las carreteras cuando ha tenido la oportunidad?» Pero este tipo de distinciones condenaron al fracaso los posteriores llamamientos en busca de respaldo público y este tipo de discursos agriaron los intentos de que las pistas para bicicletas se considerasen un bien público. En el condado de Monroe, los intentos de gravar a todos los ciclistas para construir pistas para bicicletas resultaron ser desastrosos; se prestaban a los argumentos de que un grupo elitista de varones de clase media y alta se estaba beneficiando injustamente de los impuestos de todos. Por motivos similares, todos los proyectos posteriores de pistas para bicicletas quedaron limitados a una financiación esencialmente voluntaria. El movimiento de las pistas para bicicletas llegó demasiado pronto, antes de que aumentara la aceptación de los mecanismos de financiación del siglo XXI que superaron las objeciones a recaudar impuestos a todos en beneficio de algunos (como sucede con las escuelas públicas y las infraestructuras urbanas). Puede que estos avances hubieran hecho posible la construcción de las pistas.¹⁶⁶

166 «The Basis of State Aid», *LAW Bulletin* 28, n.º 17, 1898, pág. 346; «Side Paths vs. Roads», *LAW Bulletin* 24, n.º 3, 1896, pág. 95; Novak, «The Myth of the 'Weak' American State», pp. 758–59; Radford, «Municipal Socialism», pág. 888.

Si bien los ciclistas perdieron la batalla de las pistas para bicicletas en parte debido al discurso de la exclusividad, esa misma razón les permitió ganar y perder al mismo tiempo la batalla por las Buenas Carreteras. La LAW combatió las acusaciones de elitismo durante más de una década, declarando que las carreteras en buen estado servían a los intereses de personas urbanas y rurales, ricas y pobres. Pero, según un historiador, la asociación de la bicicleta con la clase alta urbana «amenazaba con hundir la campaña en favor de mejores carreteras», de manera que la Liga «restó importancia a los intereses del ciclismo cuando se debatió la política de carreteras» a partir de 1900.¹⁶⁷ Se acabó llegando a buen puerto formando alianzas con los granjeros, que exigieron a los reformistas del Movimiento por unas Buenas Carreteras que ocultasen su relación con el ciclismo. Pero, aunque el Movimiento por unas Buenas Carreteras logró su objetivo, la ocultación de la inversión política de los ciclistas en estos nuevos espacios comunes fue una derrota para los ciclistas. Sin un respaldo público amplio, las opciones de los ciclistas quedaban limitadas a proyectos fundamentalmente benéficos, lo que condenaba al fracaso las infraestructuras ciclistas.

Desde este punto de vista, el hábito del granjero Absalom Wycoff de golpear a los ciclistas con la fusta se ve de otra manera. El periódico contaba su historia como alegoría de la superación de objeciones anticuadas frente al uso disputado de las carreteras: un ciclista se lo enseñaba a Wycoff por las malas. Pero desde una perspectiva moderna, el *quid* de la cuestión es la división social entre granjero y el ciclista. Esta división se ha mantenido, de una u otra forma, hasta el día de hoy. En un principio las bicicletas se identificaban con los dandis en Europa y después con una élite de varones urbanos en EEUU. A principios del siglo XX se asociaron a la infancia; desde entonces, se han relacionado con diversos grupos, entre ellos los pobres de zonas urbanas, los *hipsters* sin trabajo, los ecologistas improductivos y los inmigrantes. Sea cual sea la asociación de ideas que prevalezca, a los ciclistas que se mezclan con el tráfico de vehículos de motor se los considera bichos raros: estadounidenses que no lo son de pleno

167 Fein, *Paving the Way*, pp. 35, 30. Véase también Lipin, «Cast Aside the Automobile Enthusiast».

derecho; ciudadanos que no son tan merecedores de protección o de gasto público como los demás; parásitos de los impuestos a la gasolina que pagan los conductores de automóviles, y símbolos del elitismo blanco, de clase media, urbano y ecologista. Los ciclistas siguen siendo «ellos/ellas», no «nosotros/nosotras».

3

LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN **EL CICLISMO EN LA ÉPOCA DE LA AUTOMOCIÓN,** **1900–1930**

En las primeras tres décadas del siglo XX, el cine, un medio todavía nuevo, captó en silencio la rápida transformación de las calles urbanas y de los caminos rurales. En una película de Edison de 1900 se ve un desfile de automóviles que da una idea de cómo la carretera era cada vez más compleja: tras unos tambaleantes policías en bicicleta, unos cuantos automóviles descapotados y llamativos giran frente a una cámara fija. En la calzada no hay marcas de carriles. Los peatones, los ciclistas y los carros se mezclan con libertad, y un caballo que tira de un cabriolé de dos ruedas muestra su desagrado cuando los automóviles, más rápidos, le cortan el paso. Ya en 1906, algunas secuencias sorprendentes muestran una mezcla aún más abigarrada de vehículos en el volumen cada vez mayor de tráfico de automóviles de Market Street, en San Francisco: automóviles a toda velocidad, coches de caballos a trote lento, ómnibus, tranvías eléctricos sobre raíles, peatones audaces y bicis con mucho brío se entretejen en la calzada. Sin señales ni marcas de carriles, el tráfico fluye dentro del caos. Todo el mundo cruza las intersecciones como le parece.

Más de veinte años después, la película de Harold Lloyd *Relámpago* (1928) da una idea de lo terrorífico que se había vuelto el tráfico de automóviles en las calles de la ciudad, sin señalizar y sin controles. Aunque el tumulto se exagera para que resulte cómico, en la película se ve que en las anchas calles de la ciudad de Nueva York no hay zonas de aparcamiento definidas, carriles ni líneas centrales; en las intersecciones no hay ningún tipo de señalización, y peatones, caballos, automóviles y tranvías se

mezclan a las bravas, todos ellos confinados por enormes cantidades de coches aparcados y en doble fila. Las escasas torres de control del tráfico y los agentes con guantes blancos que organizan la circulación en las esquinas son un pequeño signo de cómo se iba a intentar poner orden.¹⁶⁸

Como consecuencia del caos que trajo consigo el auge del automóvil en las primeras décadas del siglo XX, iban a crearse un nuevo sistema de ingeniería de caminos, normas de circulación y señales destinados específicamente al uso y al control de los automóviles. Los ingenieros asfaltaron las calzadas y diseñaron un resalte central y bordes externos inclinados, curvas peraltadas y una anchura uniforme. Se crearon sistemas de señalización y de numeración de carreteras estandarizados a escala nacional. El Código Uniforme de Vehículos estipuló las normas de circulación de toda la nación. Según un historiador, se indicaron y diseñaron límites de velocidad, carriles pintados, señales de Stop e intersecciones de manera que «las carreteras y los automóviles funcionasen casi a la perfección como dos piezas complementarias de un amplio sistema tecnológico unificado».¹⁶⁹

Aunque las bicicletas no desaparecieron por completo y prosperaron en algunas zonas concretas, no se hicieron intentos significativos de proteger a quienes las conducían ni de satisfacer sus necesidades en este nuevo orden. Más bien, según han señalado historiadores como Clay McShane, Peter Norton y Christopher Wells, todas las miradas estaban puestas en el automóvil. Los debates públicos se centraban en la construcción de carreteras, la financiación pública y el control del tráfico, pero las bicicletas y los ciclistas no ocupaban ninguna posición en este campo de batalla de las políticas públicas. Aunque las bicicletas, los peatones y los vehículos de tracción animal seguían manteniendo, en teoría, su derecho a la carretera, a mediados del siglo XX la propia carretera había cambiado bajo sus pies.

168 *Automobile Parade*, Edison Manufacturing Company, 1900; *A Trip down Market Street before the Fire*, Miles Brothers, 1906, Colección AFI/Post (George), LOC; *Speedy*, Paramount Pictures, 1928.

169 Wells, *Car Country*, pág. 75.

EL DECLIVE DEL CICLISMO COMO ACTIVIDAD SOCIAL

Es una tremenda ironía que, a medida que las calles de EEUU comenzaron a estar más reguladas durante las primeras décadas del siglo XX, las bicicletas se volvieron más difíciles de ver. Su desaparición se aceleró como consecuencia de la pérdida de interés de la clase alta por el ciclismo como actividad de ocio. El censo reflejó el desplome de las cifras; se produjo un ciclo de auge y caída: si se comparaban los números de 1900 y los de 1905, las ventas se habían reducido a una sexta parte y la cantidad de tiendas a una tercera parte. Según un observador, «en los prósperos días de 1894 a 1896 [...] la gente se volvió loca por las bicis; la industria de la bicicleta parecía la gallina de los huevos de oro y hubo una fiebre por no dejarla escapar». Pero «luego llegó el descenso de popularidad, con las consiguientes vacas flacas y las pérdidas de los fabricantes». En 1905, se desestimaba el auge de la bici calificándolo de moda pasajera; quienes analizaban el meteórico ascenso del automóvil sostenían que «el extraordinario crecimiento [del automóvil] no se basa, como el de la bici, en una moda, y por eso no es tan probable que viva un declive repentino».¹⁷⁰ La bicicleta no se esfumó por completo: el ciclismo seguía gozando de popularidad como deporte espectáculo; por ejemplo, se celebraban competiciones de velódromo, de varios días de duración, en el Madison Square Garden y en los escenarios seguían representándose espectáculos de acrobacias. «Ayer en el Orpheum volvimos a disfrutar de la compañía de nuestra vieja conocida, la bicicleta» —informaba *Variety* en 1915, describiendo un vodevil picante—. «Aunque la bicicleta ya no es ninguna novedad, si la monta una chica guapa y ligera de ropa, seguirá atrayendo todas las miradas».¹⁷¹ Pero los clubs sociales y el ciclismo recreativo de la década de 1890 vivieron un declive vertiginoso. Los ciclistas de clase alta se dedicaron a otros pasatiempos de élite que no podía ensuciar la gente corriente: «gran parte del descenso de popularidad de la bicicleta en la alta sociedad se debe, evidentemente, al

170 Merriam, Robert H., «Bicycles and Tricycles», en Departamento del Censo, *Manufactures, Part IV of Special Reports on Selected Industries*, Washington, D. C., U.S. Government Printing Office, 1905, pág. 289.

171 «Bicycle Hit at Orpheum», *Variety* 37, 1915, pág. 33; Ritchie, *Major Taylor*, pág. 61; Herlihy, *Bicycle*, pp. 377–82.

golf» —explicaba un reportero de Chicago en 1899—, «pero también tiene su origen en la bajada de precio de las bicicletas». ¹⁷²

Los analistas no perdían ocasión de menospreciar a las mujeres ciclistas: «creo que el interés público se ha perdido sobre todo entre las mujeres» —consideraba un ciclista—. «El ciclismo femenino fue, casi por completo, una moda; pocas mujeres se daban largos paseos porque realmente quisieran hacerlo». Arremeter contra el compromiso de las mujeres podría proporcionar una excusa fácil, pero estas críticas al tuntún no justificaban la magnitud del declive. Según *Scientific American*, era más probable que el hundimiento se debiera a los mecanismos de consumo ostentoso como indicador de clase social; la publicación señalaba en 1905 que una «causa de la decadencia fue la aparición de bicicletas baratas, que situó este producto al alcance de personas que podían tener los 40 o los 50 \$ que hacían falta». Así, «el ciclismo dejó de estar de moda». ¹⁷³ En opinión de un redactor de *Motor Age* en 1914, la moda del ciclismo en la década de 1890 se resumía en que «la bicicleta de seguridad fue adoptada por las clases adineradas, que la convirtieron en un deporte e hicieron que bajasen los precios, de manera que el ciclismo se convirtió en un pasatiempo universal para todas las clases sociales». Entonces llegó «el periodo de decadencia como deporte, cuando la exclusividad abandonó el ciclismo de larga distancia y, al final, todo tipo de ciclismo, porque la bicicleta dejó de asociarse con el lujo y perdió gradualmente su popularidad entre la clase media y, por último, entre la clase trabajadora». ¹⁷⁴

El declive repentino del ciclismo trajo aparejado una reducción igual de acusada en el poder político de la LAW, que, según decía, contaba con «más de 100 000 miembros de pago» en 1898, pero «se hundió» a partir del año 1900. En 1920, Sterling Elliott, antiguo presidente de la LAW, se unió, según se dijo, a la American Automobile Association [Asociación Estadounidense del Automóvil; AAA, por sus siglas en inglés] para seguir interviniendo en la promoción de las carreteras, acto que supuso una

172 «Wheelmen Say Cycling is Dead», *CDT*, 19/11/1899.

173 *Op. cit.*; véase también Finison, *Boston's Cycling Craze*, pág. 210; «The Bicycle and the Automobile», *Scientific American* 92, 23/09/1905, pág. 234.

174 «Steinmetz Predicts», *Motor Age*, 11/06/1914, pág. 22.

afrenta pública.¹⁷⁵ En 1936, la otrora poderosa organización nacional admitió sus décadas de declive en un historial interno: «la reducción de la actividad conllevó la pérdida de interés en estos asuntos, los registros [de la Liga] no se mantuvieron y las listas de miembros se desatendieron».¹⁷⁶

Sin la LAW para representar a los ciclistas, le tocó a la industria de la bicicleta llenar ese vacío. En 1920, un consorcio nacional de vendedores de bicicletas, conocido al principio como United Cycle Trade Directorate [Directorio Unido de Comerciantes de Bicicletas; UCTD, por sus siglas en inglés] pero rebautizado como Cycle Trades of America [Comerciantes de Bicicletas de EEUU; CTA, por sus siglas en inglés], intentaba reactivar la asociación de la clase alta con la bicicleta por medio de «un plan integral para moldear y configurar todas las vías por las que pueda llegarse a la opinión pública», incluidos anuncios y fotografías. En sus informes para los fabricantes y los dueños de tiendas que financiaban el grupo, los directores mostraban su preocupación porque «uno de los grandes obstáculos que debe superar la industria de la bicicleta es la percepción del gran público de que el hecho de que lo vean montando en bicicleta hace que lo identifiquen con la clase obrera en lugar de con profesionales de mayor cualificación». La bicicleta había sido reemplazada como símbolo del consumo ostentoso por los automóviles de lujo y, en el otro extremo del espectro, sus funciones como mula de carga de los pobres las hacía ahora el modelo T de Ford, fabricado en serie; la bicicleta se había quedado atrapada en medio.

La campaña de la CTA trabajó los dos extremos de este problema de imagen con publicidad que intentaba vender la bici a todo el mundo con un eslogan dirigido a la clase alta. En un anuncio de 1919 se declaraba, con cierta insistencia, que «¡El ciclismo está de moda!» Bajo la imagen de una pareja de jóvenes ciclistas impecablemente vestidos, se afirmaba que «la alta sociedad comenzó a practicarlo en los centros turísticos de invierno en el sur y ahora se lo llevan de vuelta al norte. El ciclismo goza de gran popularidad en Vassar, Smith y otras universidades fe-

175 Citas de Paxson, «The Rise of Sport», pág. 159; «Sterling Elliott Signs Up», *American Motorist* 12, mayo de 1920, pág. 44.

176 Informe, marzo de 1936, carpeta «0-871 League of American Wheelmen», Archivos RG 79 del National Park Service, State Park Files, 1933-1947, NARA II.

meninas». Se decía que la bicicleta volvía a estar de moda «entre las personas de buen gusto, y *Vogue* ha decretado que nuestros estilos de primavera en conjuntos deportivos tienen que poder usarse para montar en bicicleta».¹⁷⁷ La organización siguió trabajando entre bastidores, donando una bicicleta a la Casa Blanca, subvencionando eventos ciclistas en el nuevo fenómeno de los Juegos Olímpicos y distribuyendo a los periódicos «fotografías de personajes importantes de la alta sociedad» montando en bici en Florida. Los promotores de la campaña acogieron con merecido orgullo un editorial en el *New-York Tribune*, en 1920, en el que se ansiaba la vuelta de la «bicicleta aristocrática» para adultos modernos de clase alta. Pero los publicistas estaban intentando contener la estampida: este tipo de propaganda era necesaria justamente porque a los adultos estadounidenses no les interesaba el ciclismo.¹⁷⁸

Las propias bicicletas estaban empezando a escasear. En 1926, la producción de bicicletas se había reducido drásticamente, cayendo casi un tercio en un solo año. Un campechano historiador local escribió sobre la desaparición de las bicis en Quincy, Illinois: «¿os acordáis de cuando la gente empezó a hablar de los últimos días de la bici? Alrededor de 1925, 26 o 27, o por ahí, todo el mundo pensaba que la bicicleta estaba fuera de juego». Para mediados de la década de 1920, en el centro de Quincy «se podían ver una o dos, mientras que unos años antes había centenares».¹⁷⁹

DEL LIENZO EN BLANCO A LAS CARRETERAS AUTOCÉNTRICAS

A medida que las bicicletas dejaron de recibir atención pública, los vehículos de motor ocuparon su lugar como objetos de deseo y también como problemas. Igual que las bicicletas de la edad de oro, los coches empezaron siendo un símbolo recreativo de la clase alta, pero luego enamoraron a los jóvenes, a las personas que ascendían en la escala social y a las obsesionadas

177 UCTD, *Third Annual Report*, Nueva York, UCTD, 1919, pág. 16.

178 CTA, *Fourth Annual Report*, Nueva York, CTA, 1920, pp. 13–14, 17.

179 «Bicycle Output Was Reduced», *WSJ*, 16/07/1926; Fifer, C. Arthur, *Do You Remember?*, Quincy, IL, sin ed., 1951, pp. 31–32.

con la tecnología.¹⁸⁰ Y, sobre todo, conforme el número de automóviles crecía, los debates sobre el control de su existencia y de su circulación reemplazaron a las batallas de la bici en la agenda pública. Si en el cambio de siglo las carreteras de EEUU se habían organizado para las bicis y los carros de los granjeros, en el siglo XX la regulación y el control sistemáticos de las carreteras se centraron en el tráfico de automóviles.

Tal vez ahora cueste imaginarlo, pero la carretera del siglo XIX era casi un lienzo en blanco, jurídica y literalmente. No había normas de circulación, señales ni carriles. A mediados del siglo XIX solo había una norma de circulación: quédate en tu lado. Así, en 1881, el magistrado del Tribunal Supremo Oliver Wendell Holmes se refería en singular a «la norma de circulación», que permitía a los tribunales limitar la cuestión de la responsabilidad desde «la vaga '¿qué parte ha sido negligente?' a la más precisa '¿estaba en el lado derecho o en el lado izquierdo de la calzada?'» En un tratado de 1876 en el que se comparaban las normas de circulación en Inglaterra y en EEUU se llegaba a la conclusión de que las normas eran simples: «en el viejo continente hay tres normas: primero, si se encuentran en la calzada, ambas partes deben situarse a su izquierda; segundo, al adelantar, quien lo hace debe pasar por el lado derecho; y, en tercer lugar, en los cruces, el conductor debe girar a la izquierda y pasar por detrás del otro vehículo». En EEUU el único cambio era que se invertían las direcciones: los conductores debían mantenerse a la derecha. Los gobiernos casi nunca fijaban límites de velocidad, no adjudicaban licencias ni inspeccionaban los vehículos de tracción animal, y establecían pocos requisitos respecto al equipamiento o al diseño de los vehículos. Los conductores de coches y de carros no tenían la obligación legal de indicar que iban a girar o a detenerse y, aunque quisieran hacerlo, no había señales manuales estandarizadas para ello.¹⁸¹

«Antes de 1903, ni los conductores ni la policía de las ciudades estadounidenses conocían ninguna norma de circulación» —explicaba un observador en 1922—. «Los vehículos se abrían

180 McShane, *Down the Asphalt Path*, pp. 125–48.

181 Holmes, Oliver Wendell, *The Common Law*, Boston, Little, Brown, 1881, pág. 113; Rogers, R. Vashon, *The Law of the Road*, Nueva York, Hurd and Houghton, 1876, pág. 71; Norton, *Fighting Traffic*, pág. 48.

paso lo mejor que podían a través de la intrincada red formada por los demás vehículos, que se movían en todas las direcciones posibles». En las carreteras no urbanas, sin marcas y con la anchura de un solo vehículo, los usuarios de la carretera tenían que decidir ellos mismos cómo adelantar o cuándo detenerse para ceder el paso a quienes circulaban en dirección contraria. En vista de la falta de regulación, un ciclista anónimo sugirió en el *Bulletin* de la LAW que todo el mundo utilizase el sistema de campanas usado por los barcos de vapor en los ríos.¹⁸²

Antes de que los automóviles hicieran posibles los desplazamientos rápidos de larga distancia, no eran necesarias las señales con direcciones, porque los viajeros casi nunca se aventuraban a salir de los lugares que ya conocían. En 1901, sin embargo, en una reunión de entusiastas del automóvil, representantes de la LAW y conductores de coches de caballos recreativos celebrada en Nueva York se decidió que uno de los primeros puntos en su orden del día tenían que ser los «carteles en las esquinas de todas las calles, indicando su nombre». Eran carteles meramente descriptivos, no reguladores, pero fueron los primeros trazos sobre el lienzo en blanco.¹⁸³

Transformando la legislación

Como ha señalado irónicamente el historiador Peter Norton, «las ciudades trataron la llegada del automóvil como lo habrían hecho con cualquier otra emergencia». Los automóviles generaron una crisis sobre todo porque se los consideraba la causa de un baño de sangre sin precedentes; en 1915, en Nueva York, los accidentes de coche se llevaron por delante a más del doble de la cantidad de personas asesinadas ese año.¹⁸⁴ Ese caos que podía acabar siendo mortal se reflejaba en la película muda de 1928 *Relámpago*. La experiencia de atravesar a toda velocidad las calles de Nueva York aterra incluso a la quintaesencia de la masculinidad, el jugador de béisbol Babe Ruth (interpretándose

182 McConaghie, James R., «The Use of Paint on Roads to Direct Traffic, II», *Good Roads* 63, n.º 6, 1922, pág. 47; «Road Signals», *LAW Bulletin*, 12/06/1896, pág. 858.

183 Jakle y Sculle, *Signs in America's Auto Age*, pág. 57; «Autoists, Horsemen and Cyclists», *Automobile Topics* 3, n.º 14, 18/02/1902, pág. 528; Norton, *Fighting Traffic*, pág. 48.

184 Norton, *Fighting Traffic*, pág. 63; las cifras fueron 659 fallecidos en accidentes de coche y 260 asesinados. Wells, *Car Country*, pág. 88.

a sí mismo), que le dice a su taxista, con un intertítulo, «si alguna vez quiero suicidarme, te llamaré».

Era evidente que los cada vez más numerosos automóviles requerían marcos reglamentarios y controles físicos completamente nuevos.¹⁸⁵ En un tratado de 1911 sobre legislación de automóviles se recogía la observación de que «para las personas que se desplazan en bicicleta o a caballo por la vía pública [...], los rápidos automóviles son una fuente de peligro constante». En palabras de un juez, «su peso, su velocidad y su potencia, y el enorme impulso que generan, hacen que las consecuencias de una colisión contra ellos resulte mucho más grave que si se produjera contra vehículos ordinarios, aunque estos circularan a mayor velocidad», y su recorrido era mucho menos predecible que el de los tranvías que se desplazaban sobre raíles. Por lo tanto, aunque los automóviles (como sucedió con las bicicletas) se clasificaron como vehículos y «los conductores de automóviles y los ciclistas gozan del mismo derecho a utilizar la calle», se estaba alcanzando el consenso de que los automovilistas tenían que estar «sujetos a normas más estrictas [...] que los conductores de vehículos más ligeros y más lentos».¹⁸⁶

Como la población de las ciudades aumentó y creció el número de vehículos de motor en sus calles, se encomendó a los agentes de la policía urbana la tarea de poner orden en el caos. Este nuevo ámbito de responsabilidad policial recibió el nombre de control del «tráfico», una palabra nueva para designar un problema nuevo. Con la ayuda de William P. Eno, aficionado al control del tráfico e «incordiador por vocación» el departamento de policía de la ciudad de Nueva York presentó el primer «código de circulación» en 1903, cuyo ejemplo siguieron muchas otras ciudades.¹⁸⁷

En un estado tras otro se crearon procedimientos burocráticos completamente nuevos para responder a las necesidades del automóvil. La población y los tribunales lo consideraban tan distinto de los vehículos anteriores que necesitaba una nueva

185 McShane, «Origins», pp. 380–81.

186 *Irvin v. Judge*, 81 Conn. 492, 71 Atl. 572, 1909, como se reproduce en Davids, Berkeley, *The Law of Motor Vehicles*, Northport, Nueva York, Edward Thompson, 1911, pp. 13, 163, 167.

187 McShane, «Origins», pp. 392–93; Norton, *Fighting Traffic*, pág. 50.

categoría legal, la de vehículo *de motor*. Tanto si funcionaban con caldera de vapor, cosa poco habitual, con el sorprendentemente común motor eléctrico o con un motor de combustión interna, método que acabó imponiéndose, los vehículos de motor se diferenciaban de todos los tipos de vehículos anteriores. Al final, los simples números hicieron que este tipo de vehículo motivara la creación de esa cúspide de la civilización que es el Departamento de Vehículos Motorizados.

Tratar los vehículos de motor como una categoría específica permitió un nivel de regulación que antes era impensable: conceder licencias a los propios vehículos y también a los conductores. Si bien quienes conducían coches de caballos y otros vehículos comerciales habían estado sometidos a cierta regulación de diversas formas, los vehículos de tracción animal particulares o sus conductores nunca habían necesitado una licencia estatal para circular por la carretera. Pero una ley de Nueva York de 1901 propuso que se exigiera a los propietarios de automóviles que pintasen en el lateral de sus vehículos en un primer momento sus iniciales y luego un número de licencia obtenido de un organismo gubernamental. El código de California de 1905 siguió ese ejemplo en un conjunto de normas completamente nuevo que se aplicaba únicamente a los vehículos de motor, entre las que se incluía el requisito de registrar esos vehículos a nivel estatal.¹⁸⁸

En la década de 1930, la Conferencia Nacional de Seguridad en Calles y Caminos de la Cámara de Comercio proponía ir un paso más allá: gestionar la amenaza del automóvil emitiendo carnés de conducir *únicamente* a los solicitantes cualificados. «El número de accidentes de tráfico con vehículos de motor, que no deja de crecer y ya ha alcanzado el millón de heridos y muertos al año, es uno de los problemas más graves a los que se enfrentan los 48 estados en este momento» —escribió el director, A. B. Barber—. «La respuesta [...] está clara y no deja lugar a dudas. Hay que restringir el privilegio de conducir a los conductores capaces y competentes. Esto supone la emisión de licencias para conductores» y la capacidad legal de *retirar* una licencia en

188 «New Automobile Laws», *Automobile Topics* 3, n.º 14, 18/01/1902, pág. 526; Deering, James H., *1905 Supplement to the Codes of California [...]*, San Francisco, Bancroft-Whitney, 1905, pp. 857–66.

caso de infracción, cosa que antes se consideraba una restricción inconstitucional de la libertad de circulación.¹⁸⁹ Las necesidades creadas por el vehículo de motor estaban transformando la esencia de la relación entre el ciudadano y el Estado, porque los órganos legislativos y los municipios con nuevas competencias comenzaron a imponer controles sin precedentes al comportamiento de la ciudadanía.¹⁹⁰ Con el paso del tiempo, la licencia que certificaba los conocimientos y la capacidad del conductor acabó convirtiéndose involuntariamente en un documento identificativo gubernamental *de facto* en EEUU que se empleaba para demostrar la edad, el nombre y el lugar de residencia.

Reconfiguración de la carretera

El requisito de los carnés de conducir supuso un avance sorprendente, pero fue solo una de las formas de reconfigurar el medio físico y reglamentario para satisfacer las demandas del automóvil. Se produjeron más innovaciones, como las calles de sentido único, las señales de control del tráfico, las señales con iluminación eléctrica, los carriles pintados, las aceras elevadas y el concepto completamente novedoso de «aparcamiento».

Entonces, igual que ahora, las intersecciones urbanas eran los puntos más complicados y peligrosos de la vía. Antes de que existieran señales que indicasen que el tráfico debía detenerse y leyes que especificasen quién tenía prioridad, o luces que permitieran desplazarse a algunos vehículos mientras otros permanecían detenidos, las intersecciones no tenían ningún control o bien requerían la presencia de agentes uniformados. Estos «agentes de esquina», provistos solo de un silbato, guantes blancos y nervios de acero, constituían una nueva incorporación a la policía, organismo que a su vez acababa de profesionalizarse a finales del siglo XIX. Aunque eran cada vez más numerosos, seguían sin poder competir con las crecientes huestes de automóviles, y las autoridades municipales enseguida intentaron resolver la cuestión con tecnología.

189 Cita de Barber, A. B., «Why Drivers' License Laws with Examination Are Needed», *Georgia Lawyer*, julio de 1931, pág. 14; véase también Roots, «Orphaned Right».

190 La revolución de la autonomía local de finales del siglo XIX aumentó mucho las competencias de las ciudades. Hall y Karsten, *Magic Mirror*, pág. 213.

La primera infraestructura física diseñada para controlar el movimiento de vehículos, antes de la señal de Stop y del semáforo, fue el «policía silencioso». Era un poste colocado en el centro de la intersección que obligaba a los conductores que querían torcer a la izquierda a seguir una trayectoria más abierta en lugar de atajar atravesando carriles. Este elemento estructural, propuesto por primera vez en la ciudad de Nueva York en 1904, sustituía a un policía real, que se habría colocado en el mismo sitio, y el nombre le confería al poste la autoridad del agente humano. No obstante, muchos observadores pusieron en duda que los conductores fueran a respetar esa autoridad no humana. Lo cierto es que, cuando los conductores empezaron a llevarse por delante y a destrozar los postes verticales, se popularizó la «seta de Milwaukee»: un resalte más robusto, de hierro fundido, que se colocaba en el centro de la intersección y podía resistir el impacto de un vehículo, así que obligaba a los conductores a abrirse bien para girar a la izquierda.¹⁹¹

Ante la amenaza que suponía el automóvil, las autoridades también comenzaron a dividir la calzada para controlar el tráfico. La señalización de las líneas centrales y de los carriles, que se inició en 1915, reguló el tráfico y permitió a la policía llevar a los tribunales a los conductores de vehículos que se salían indebidamente de su carril. Estas marcas auguraban un sistema mucho más ordenado que el aterrador batiburrillo de tranvías, ómnibus tirados por caballos, vehículos de motor y tráfico en bicicleta que se veía en la película de San Francisco de 1906. El sistema tardó en cuajar, sin embargo, en parte porque la pintura de carreteras todavía no era muy duradera. En 1922, los lectores de *Good Roads* todavía no comprendían muy bien los carriles pintados: «ahora la pintura se utiliza mucho para dirigir el tráfico [...], dividiendo la calzada en carriles y separando así el tráfico». Aunque el autor consideraba que la pintura había «llegado para quedarse», advertía de que había «que dedicar tiempo a informar a la población sobre el significado de las franjas pintadas para que no reine la confusión».¹⁹²

191 Norton, *Fighting Traffic*, pp. 57, 61–62. Cf. Jakle; Sculle, *Signs in America's Auto Age*, pág. 64.

192 Norton, *Fighting Traffic*, pág. 52; McConaghie, «Use of Paint on Roads», pp. 57, 62.

La protección de los peatones frente a los automóviles exigía separar su espacio en las aceras del adjudicado a los vehículos de motor con algo más sólido que unos carriles pintados en el suelo: bordillos de hormigón. Para que los peatones pudiesen cruzar, eran necesarias otras medidas. «Cuando los peatones tienen que cruzar calles llenas de automóviles y de otros vehículos que circulan a gran velocidad» —señalaba un reportaje de 1922 en *American City*—, «se ha considerado conveniente construir islas de seguridad en el centro de la calzada», de manera que los peatones contasen con «un lugar seguro donde detenerse». Estas estructuras pueden verse en la película de San Francisco de 1906, donde los peatones salen disparados para encaramarse a esas estructuras elevadas en el centro de la calzada y escrutan con escepticismo el tráfico que les rodea.¹⁹³

Los automóviles seguían generando problemas y demandas incluso parados. Durante la mayor parte de la historia de los caminos, las personas no podían dejar vehículos de tracción animal desatendidos en la vía pública. «Han de conseguirse instalaciones privadas [...] para detenerse durante el intervalo entre el fin de un desplazamiento y el comienzo de otro» —proclamaba el Lord Chief Justice, responsable del Tribunal Supremo de Inglaterra, en 1812—. «Nadie puede usar el camino real como establo». Los tribunales estadounidenses del siglo XIX recurrieron a estos precedentes y en 1889 argumentaron que «el camino puede ser un lugar adecuado para que el dueño de un vehículo lo deje en él, pero la ley [...] prohíbe esa utilización de las calles públicas». Esta sentencia reflejaba la antigua filosofía de la carretera, afirmando que «el uso principal del camino es [...] el tránsito de la población y ha de poder disponerse a tal efecto de la anchura completa del camino sin obstáculos ni ocupantes». De hecho, uno de los primeros códigos de circulación de Nueva York prohibía terminantemente que se dejaran propiedades personales en la vía pública.¹⁹⁴

193 Shepherd, C. H., «Devices for Traffic Control», *American City* 26, junio de 1922, pág. 583; la cursiva se ha añadido.

194 Citas de *R. v. Cross*, 1812, 3 Camp. 223; *Cohen v. Mayor*, 113 N.Y. 532-535, 1889. Véanse también Buttenheim, Harold S., «The Problem of the Standing Vehicle», *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 133, septiembre de 1927, pp. 144-55; Segrave, *Parking Cars in America*, pág. 5. En Buttenheim y en Segrave se parafrasea de forma incorrecta la sentencia de *R. v. Cross*.

A medida que los automóviles ganaban popularidad, esta filosofía se vio superada por los acontecimientos. Los conductores empezaron a dejar sus vehículos junto al carril por el que circulaban, en las franjas de hierba que bordeaban algunas carreteras. Como este tipo de carreteras recibían el nombre de «vías de parques», el hecho de dejar el coche en la vía pública se denominó coloquialmente «aparcar».¹⁹⁵ En 1936, un observador declaró en la revista irreverente *American Mercury*, de H. L. Mencken, que los 23 millones de «propietarios de automóviles de la República han tomado posesión de sus calles y de sus caminos para siempre». El ensayista Fletcher Pratt se quejaba de que «[los conductores] se adueñan del espacio de lo que se conoce de manera eufemística como vías públicas durante las 24 horas del día: aparcar, aparcar, aparcar... Durante una hora, dos, toda la noche, una semana, un mes... Lo que les convenga». Si alguien osaba decirle un conductor «que las calles están destinadas al tráfico y no al almacenamiento, se indigna más todavía y pone de relieve que él ayuda a pagar esas calles [...] y, por lo tanto, le pertenecen». Pero «¿tiene entonces el mismo derecho legal a ocupar una parte de la vía que a mudarse con Roosevelt [...] porque sus impuestos contribuyen al mantenimiento de la Casa Blanca?»¹⁹⁶ Las autoridades acabaron plegándose a lo inevitable y comenzaron a delimitar franjas en las calles urbanas para dedicarlas al aparcamiento de los vehículos de motor.

Sin embargo, la delimitación de la calzada con pintura constituyó una prueba visible de la marginalización de la bicicleta. Las líneas pintadas delimitaban zonas de aparcamiento y carriles para la circulación de automóviles, pero no se acotó ningún espacio en la calzada para que lo usasen los ciclistas, cada vez menos numerosos, y los carriles designados para los vehículos en movimiento no se ajustaban al tamaño de las bicicletas y de sus usuarios. Al basar la anchura de los carriles en las dimensiones del automóvil, los ingenieros viales convirtieron a los ciclistas en los bichos raros de la carretera, a la deriva en carriles anchos que no se ajustaban a su tamaño y rodeados por todas partes por vehículos de motor aparcados o en movimiento. En 1936, la LAW, ya

195 En castellano se mantiene felizmente la raíz entre *parque* y *aparcar*, aunque en inglés directamente se comparte el vocablo; *park*, y *to park* [N. de la T.].

196 Pratt, Fletcher, «No Parking», *American Mercury* 39, octubre de 1936, pp. 155–56.

muy mermada, consideró la creación de aparcamientos de coches en la vía pública un duro golpe para el ciclismo, lamentando que «el veloz automóvil prive finalmente [a los ciclistas] del uso de las carreteras que han ayudado a construir, a lo que se suma el hecho de que se ha permitido que nuestras calles se conviertan en zonas de aparcamiento públicas».¹⁹⁷

Detroit, la Ciudad de Motor, fue una de las primeras ciudades en experimentar durante los años 20 con marcas de carriles pintadas y con un sistema de semáforos, controlado por un policía cercano. Los profesionales de control del tráfico tenían claro que el automóvil imponía la necesidad de señales: «es imposible volver a la época del caballo y el carro, en la que sobraba sitio en la calle», se decía en la revista *Good Roads*. Pero «es igual de imposible ensanchar» las calzadas que ya existían. Las marcas de carriles pintadas y las intersecciones controladas ofrecían una respuesta específica a la amenaza del tráfico que evitaba tener que volver a construir la carretera, cosa que, de por sí, era bastante difícil que se hiciera.¹⁹⁸

Se colocaron semáforos con operadores humanos en las intersecciones concurridas de los centros de las ciudades, donde ya había «agentes de esquina», pero, a comienzos de 1914, en Detroit empezó a colocarse una nueva señal octogonal en las vías menos importantes para detener el tráfico antes de que cruzase bulevares principales. Al principio se la llamó «señal de bulevar» y hasta más adelante no recibió el nombre de «señal de Stop», pero su objetivo no era ralentizar el flujo de vehículos peligrosos, sino acelerar el paso del tráfico prioritario. Los barrios locales se opusieron a estas señales en lo que Clay McShane ha denominado «batalla por las calles». En Illinois, los tribunales dictaminaron durante un breve periodo de tiempo que las señales de Stop eran ilegales, porque fomentaban la circulación a gran velocidad del tráfico con prioridad e infringían la libertad de circulación de los peatones.¹⁹⁹ Pero los barrios perdieron terreno ante los conduc-

197 Informe, marzo de 1936.

198 «Traffic Control Lighting Equipment», *Good Roads* 63, 16/08/1922, pág. 61. En Chicago se desarrolló un sistema alternativo, por tiempos. Norton, *Fighting Traffic*, pp. 134-38.

199 McShane, «Origins», pág. 384.

tores y ante las autoridades que trataban de complacerlos, y las señales de Stop se multiplicaron.

Cuando se instalaron señales de Stop sin supervisión humana en todas las intersecciones con cuatro esquinas, no estaba claro quién tenía que pasar primero. Al principio se cedía el paso al tráfico que circulaba de norte a sur, una idea surgida en la ciudad de Nueva York, donde la mayoría de las vías importantes seguían esa dirección. Pero, fuera de esta ciudad, en 1918 se volvió necesaria la propuesta de que los vehículos que se detuviesen al mismo tiempo en un cruce con cuatro señales de Stop cediesen el paso al vehículo situado a la derecha. Esta práctica no estaba universalmente aceptada: en Wisconsin no se codificó la norma de los cruces con cuatro señales de Stop hasta 1929.²⁰⁰

El sometimiento de las salvajes intersecciones también exigió a los conductores de vehículos otro comportamiento completamente nuevo: que indicasen sus intenciones. Las señales eran necesarias porque el diseño de los automóviles del siglo XX tendía a encerrar a los conductores, ocultando así su lenguaje corporal. Además, los coches se movían tan rápido que los viajeros tenían que prever hacia dónde iban otros vehículos, no les bastaba con observar dónde estaban. Pero costó bastante tiempo que las señales se afianzasen e, incluso en los casos en los que eran obligatorias por ley, no estaban estandarizadas: «existen por lo menos dos sistemas de señales manuales que se usan de forma generalizada» en los extremos opuestos del continente, según señalaron los Boy scouts en 1930. El intermitente o indicador de dirección luminoso no se popularizó entre los automóviles hasta los años 40.²⁰¹

También se propuso una solución tecnológica para resolver la amenaza que suponían los automóviles: limitar la velocidad mediante reguladores mecánicos. A principios de los años 20, en Cincinnati se planteó una ordenanza municipal que exigiese un dispositivo de control que apagase el motor si el coche superaba los 32 km/h. Los intereses relacionados con el automóvil se movilizaron de inmediato frente a estas amenazas y este proceso de movilización los convirtió en grupos muy bien organizados. El

200 «Space Grabbing Vehicle», *Electric Railway Journal* 52, n.º 4, 27/07/1918, pág. 149; Wis. Stat., art. 85.69, 1929.

201 BSA, *Cycling*, Nueva York, BSA, 1930, pág. 23.

limitador de velocidad infalible dejó paso a los límites de velocidad voluntarios, respetados solo a veces por conductores falibles y aplicados de forma irregular por cuerpos de policía humanos e imperfectos.²⁰²

Resulta irónico que la lucha por controlar los automóviles en las ciudades estadounidenses acabase imponiendo controles a los peatones, obligándolos a abandonar la calle. El camino del siglo XIX había sido un espacio para muchos tipos de movimiento e interacción entre peatones, vendedores callejeros, animales y personas de todo tipo, pero la calle del siglo XX estaba completamente usurpada por los vehículos de motor. Los clubs de automovilistas de las grandes ciudades inventaron el término *jaywalking* para avergonzar a las personas que pisaban la calzada en cualquier lugar que no fuesen los pasos específicos para ello o que seguían cualquier ángulo de cruce que no fuera perpendicular, y se embarcaron en campañas para «educar» a los peatones por el bien de los conductores.²⁰³

El coche estaba ganando la batalla filosófica. «Al nivel jurídico más fundamental, el derecho consuetudinario inglés había mantenido que todos los usuarios de la calle eran iguales» — ha señalado un historiador—. «Sin embargo, a instancias de los ingenieros viales, los ayuntamientos sustituyeron esta antigua norma por nuevas ordenanzas que daban preferencia a los coches, excepto en las intersecciones». En 1916, la AAA respaldó este enfoque, alegando que debía protegerse a los peatones en las esquinas, pero que «los conductores de vehículos han de tener prioridad entre los cruces. Deben tener derecho a suponer que solo tendrán que estar atentos a otros vehículos». Ahora la carretera era de los coches, como se evidenció en una propuesta de Colorado Springs en 1923 para multar a los peatones que tuviesen la audacia de ser atropellados por un automóvil si estaban cruzando por cualquier sitio que no fuera una intersección.²⁰⁴

En definitiva, ninguna de las innovaciones para la calle de principios del siglo XX con tráfico regulado se diseñó teniendo

202 Norton, *Fighting Traffic*, pág. 97.

203 *Op. cit.*, pp. 71–79; McShane, *Down the Asphalt Path*, pp. 187–89; Wells, *Car Country*, pp. 93–95.

204 McShane, «Origins», pág. 386; «Urges Pedestrians Must Be Regulated», *Automobile Topics* 44, n.º 8, 1916, pág. 819; «Fined for Getting Hurt», *Case and Comment* 29, n.º 2, marzo de 1923, pág. 44.

en cuenta a los ciclistas. Para los conductores que circulaban por carreteras con carriles recién pintados, los ciclistas estaban ocupando de forma injusta más espacio del que necesitaban, obstaculizando al tráfico más rápido. La nueva práctica de permitir dejar los vehículos parados a un lado de la calzada bloqueaba el paso de los ciclistas y los obligaba a abrirse paso entre puertas que se abrían a su derecha y coches que pasaban zumbando a su izquierda. Las señales de *Stop*, diseñadas para detener a los vehículos en cruces y para establecer un orden de prioridad entre ellos, también obligaban a las bicicletas (que solo mantienen el equilibrio cuando ruedan hacia adelante) a detenerse por completo y a volver a ponerse en marcha con grandes dificultades, cosa que habría resultado imposible en la época de la bicicleta de rueda alta. El ritmo de los semáforos y los límites de velocidad se ajustaban a la velocidad de los automóviles, no a la de las bicicletas. Para hacer las señales manuales de los automovilistas, los ciclistas tenían que soltar el manillar y los frenos. Tampoco había señales viales estandarizadas para bicicletas en ninguna parte. Y lo más elocuente: no existía literalmente ningún estándar de diseño para ninguna señal que diese a los usuarios la orden de «compartir la carretera». Todo era para el automóvil.²⁰⁵

Elaboración de un código de circulación uniforme

Entre las dos guerras mundiales, las carreteras estadounidenses se reconstruyeron y, como no existía un grupo de presión con poder que representase los intereses de los ciclistas, las carreteras y las normas que las regían se diseñaron para los coches. Estos cambios hicieron posible reimaginar la carretera, hasta entonces un recurso compartido, como territorio exclusivo de los automóviles particulares, y los urbanistas empezaron a plantear lo que los historiadores ahora llaman «paisajes totalmente centrados en el coche».²⁰⁶

Puede que las modificaciones materiales más relevantes tuvieran lugar después de que la Ley federal de carreteras de 1916 y la Ley de carreteras de 1921 completaran la financiación esta-

205 NCSHS, *Manual on Street Traffic Signs, Signals, and Markings*, Washington D. C., NCSHS, 1930; AASHO y NCSHS, *Manual on Uniform Traffic Control Devices for Streets and Highways*, Washington D. C., NCSHS, 1935.

206 Wells, *Car Country*, pág. xxxii.

tal con fondos federales, cumpliendo así el anhelado sueño del Movimiento por unas Buenas Carreteras. Para recibir esos fondos federales complementarios, los estados tuvieron que crear sus propios departamentos de caminos, con personal profesional y cumpliendo las normas estipuladas por el Directorio Federal de Vías Públicas [Bureau of Public Roads; BPR, por sus siglas en inglés].²⁰⁷ En 1917, de acuerdo con los ingenieros del BPR, «se han adoptado y publicado las normas que rigen los [...] planes, las especificaciones y las estimaciones para proyectos financiados con ayudas federales y, a partir de ese momento, todos los estados han trabajado de forma totalmente acorde a dichas normas». Los urbanistas empezaron a aplicar las normas federales incluso a proyectos que no recibían fondos federales, lo que condujo a «la estandarización de los detalles en cuanto a las especificaciones y los métodos usados en la construcción de diversos tipos de carreteras en todo el país». La explosión de la construcción de carreteras en las décadas de 1920 y 1930 marcó el inicio de un siglo de gasto, durante el que, en palabras del historiador Christopher Wells, la construcción de carreteras se convirtió en «el segundo objetivo de gasto gubernamental más importante, por detrás de la educación».²⁰⁸

Las normas relativas a las características físicas de estas vías interurbanas se habían diseñado a la medida del automóvil, no de la bicicleta, eclipsada en ese momento, ni del vehículo de tracción animal, que desaparecía a pasos agigantados. Las normas que regían la anchura de los carriles, el peralte, la construcción de puentes y el tamaño y la legibilidad de las señales se optimizaron para satisfacer las necesidades de los coches, que eran más rápidos, más pesados y más numerosos. La Comisión de Normas de la American Association of State Highway Officials [Asociación Estadounidense de Funcionarios Estatales de Carreteras; AASHO, por sus siglas en inglés] estipuló unas directrices para la construcción de carreteras que se promulgaron a escala nacional a partir de 1928: carriles de 3,05 m de anchura,

207 Sky, *National Road*, pp. 155–60; Heitmann, *Automobile and American Life*, pp. 76–79.

208 MacDonald, Thomas H., «Four Years of Road Building under the Federal-Aid Act», *Public Roads* 3, junio de 1920, pág. 11; Wells, *Car Country*, pág. 129.

pavimento de hormigón y una elevación en la parte central de la calzada para que el agua no se acumule.²⁰⁹

Resulta especialmente importante que los materiales de revestimiento de vías interurbanas que se habían considerado aceptables para otros usuarios se sustituyeron para atender a las necesidades del automóvil. El macadán (gravilla comprimida y elaborada con precisión) estaba bien para los ciclistas y los granjeros de la primera etapa del Movimiento por unas Buenas Carreteras, pero generaba demasiado polvo y no constituía un soporte suficiente para los automóviles, más pesados. Hacían falta más innovaciones. Se aplicó alquitrán sobre macadán ya tendido, lo que dio lugar al asfalto, conocido también como macadán bituminoso. También se usó hormigón para construir algunas carreteras, pero solía ser caro y resultaba poco práctico para las calles urbanas, en las que había que excavar con frecuencia. Otra opción era el asfalto artificial, que se elaboraba mezclando betún similar al alquitrán con áridos y arena y transformando la mezcla en una superficie maleable y duradera. Los depósitos de betún creados de forma natural llevaban importándose o explotándose para su uso en las calles de las ciudades desde finales del siglo XIX, pero, hasta la I Guerra Mundial, el volumen de la destilación del petróleo no generó la cantidad suficiente de derivados baratos para que resultase práctico usar de forma generalizada una superficie asfáltica. En la década de 1930, el asfalto cuidadosamente elaborado, con cemento de Portland como aglutinante, era la opción de pavimento más popular con diferencia. Siguiendo las indicaciones federales, estas opciones de construcción se estandarizaron en todo el país.²¹⁰

Esta nueva tecnología de asfaltado y construcción de carreteras recibió una buena acogida por parte de los planificadores urbanos y de transportes, que estaban respondiendo a la creciente congestión del tráfico con proyectos grandiosos de cara al futuro. Durante los años 20 y 30, el modernista y arquitecto francés conocido como Le Corbusier diseñó planos que

209 Heitmann, *Automobile and American Life*, pág. 78. La AASHO se convirtió después en la AASHTO.

210 McShane, *Down the Asphalt Path*, pág. 58; Wells, *Car Country*, pp. 76-7; Fein, *Paving the Way*, pp. 88-90, 228-29; Heitmann, *Automobile and American Life*, pp. 76-78, Holley, «Blacktop», pp. 723-32.

reimaginaban la ciudad a una escala gigantesca, con vías muy anchas que formaban intersecciones limpias bordeando hileras de bloques de apartamentos idénticos, todos ellos del tamaño que ocuparía una manzana entera. En sus esbozos de vías de diez y de doce carriles no se atisbaban peatones, zonas de reparto, aparcamientos, cruces ni ciclistas. Aunque pocos planos de Le Corbusier llegaron a construirse, su idea de un futuro de hormigón, racionalista y funcional, cautivó a los urbanistas estadounidenses. En Nueva York, Robert Moses fue el más notorio de toda una generación de funcionarios públicos que comenzaron a reconstruir la ciudad en torno al automóvil. Con el respaldo de los ingenieros del Directorio Federal de Vías Públicas, construyeron carreteras gigantescas que atravesaban el centro urbano sin contemplaciones, enormes estructuras elevadas que cruzaban barrios y vías ajardinadas con arcones anchos que fomentaban que los vehículos circularan a gran velocidad y exigían la demolición de extensas franjas de propiedades urbanas.²¹¹

Mientras el ciclismo era borrado del mapa en las nuevas carreteras nacionales, el signo más evidente del deterioro del estatus jurídico de los ciclistas quedó patente en la elaboración del Código Uniforme de Vehículos [Uniform Vehicle Code; UVC, por sus siglas en inglés]. A partir de 1920, la proliferación de leyes estatales divergentes para los vehículos de motor indujo la creación de un conjunto de normas de conducción nacionales. La Conferencia Nacional de Seguridad en Calles y Caminos, integrada fundamentalmente por abogados, aunaba el poder de los intereses particulares de la Cámara de Comercio y de los automóviles y el del Departamento de Comercio para emprender este proyecto de racionalización burocrática. El UVC que se redactó era un conjunto de directrices legislativas, no una ley propiamente dicha. Actualizado en repetidas ocasiones, resumía consideraciones jurídicas y comerciales sobre la gestión del tráfico y repercutió en la legislación estatal posterior. El UVC priorizaba el automóvil y menoscababa la categoría que los tribunales habían adjudicado a la bicicleta en el siglo XIX.²¹²

211 Véase, entre otros, DiMento y Ellis, *Changing Lanes*, pp. 15–21, 23–44.

212 Norton, *Fighting Traffic*, pp. 175–81.

Aunque el objetivo del UVC era poner orden en el caos de la legislación estatal, abrió la puerta a un proyecto posterior de reforma de las ordenanzas municipales. Como consecuencia de la tibia acogida de los conductores a las primeras leyes que seguían el UVC, la administración del presidente Herbert Hoover hizo lo necesario para que los intereses de los automovilistas tuviesen peso en este segundo proyecto. El resultado, la Ordenanza municipal modelo de tráfico [Model Municipal Traffic Ordinance; MTO, por sus siglas en inglés], no fue obra de un comité de abogados, sino de un grupo de aficionados, fabricantes y comerciantes de automóviles. El presidente del grupo era director del Club del Automóvil de Detroit, ejecutivo de la AAA y dueño de un concesionario de Cadillac. En el Comité, había más del doble de representantes del automóvil que de las empresas de tranvías y jamás se hizo ni mención de incluir a representantes de la LAW, ya muy mermada, ni de ningún otro grupo de peatones ni de ciclistas. La MTO resultante, elaborada en 1928, era un fiel reflejo de la configuración del grupo; según el historiador Peter Norton, «codificaba el confinamiento de los peatones a las aceras y a los pasos de cebra» y limitaba cualquier norma que supusiese una amenaza para la libertad de los automóviles.²¹³

En derecho, las definiciones son importantes. En los detalles de la primera versión del UVC, presentada a la opinión pública en 1926, se definía un vehículo como cualquier objeto en el que personas o propiedades pudiesen recorrer una carretera, «excepto los dispositivos de tracción humana». En un decreto legislativo añadido al borrador final se estipulaba «que, a efectos de [...] la presente ley, las bicicletas o los animales que se puedan montar se considerarán vehículos». Tras admitir esa concesión a regañadientes, el UVC de 1926 procedía a ignorar a las bicicletas, salvo por el requisito de que contasen con luces o reflectores. La idea era que, mediante esa exención especial en la definición, las normas de circulación para los vehículos de motor que se recogían en el UVC también se aplicasen de forma implícita a las bicicletas.²¹⁴

213 *Op. cit.*, pp. 191, 186, 188–93.

214 NCSHS, *Tentative Draft of Model Municipal Traffic Ordinance [...]*, Washington D. C., National Capital, 1928, pág. 9; NCSHS, *Final Text of Uniform Vehicle Code*, Geneva, Nueva York, W. F. Humphrey, 1926, pág. 66.

La revisión del UVC de 1930 seguía considerando a las bicicletas un caso especial, pero se indicaba de forma explícita que las normas de circulación también se les aplicaban: «toda persona que circule en bicicleta [...] estará sujeta a las disposiciones de la presente ley aplicables al conductor de un vehículo».²¹⁵ La bicicleta existía como una especie de fantasma: la ley la consideraba un vehículo, pero con reservas.

La formulación de la MTO iba todavía más lejos en la negación de la jurisprudencia de la década de 1890, ya que permitía a los ciclistas circular por la acera en determinadas circunstancias. Resumiendo décadas de sentencias, en una guía jurídica de 1922 se indicaba que «la circulación de la bicicleta por la acera suele estar prohibida [...], a veces por completo. Pero aunque no existan normas estatutarias, se presupone que no es adecuado usar la acera para tal fin», porque la bicicleta era un vehículo y los vehículos no podían circular por la acera. Pero, con el objetivo de sacar a las bicicletas de la carretera, la MTO les permitía circular por la acera siempre que no atropellasen a peatones, no circularan por barrios comerciales del centro urbano ni estuvieran prohibidas por algún otro motivo. Otra manifestación de la legislación modelo de la MTO permitía circular en bici por la acera a cualquier ciclista menor de 15 años sin restricciones. Esta excepción enturbiaba la definición de la bicicleta: ahora, determinar si la bicicleta era o no un vehículo dependía de la edad de quien la montaba.²¹⁶

Esto situó a la bicicleta en un terreno que antes le estaba vedado, y los Boy scouts de EEUU reflejaron este cambio en su guía ciclista de 1930: «en la generación anterior, cuando había pocos automóviles y muchos hombres y mujeres adultos, además de personas jóvenes, circulaban en bicicleta, estaba terminantemente prohibido circular por la acera». Aunque las leyes municipales de la época anterior prohibían circular por la acera, la guía proseguía, «estas leyes no suelen imponerse en las calles de zonas residenciales» y la situación era cada vez más engaño-

215 Bureau of Public Roads, *Uniform Vehicle Code [...]*, ed. rev., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1930, art. 5.

216 Bolles, Albert Sidney, *Business Man's Commercial Law Library*, vol. 2, Nueva York, Doubleday, 1922, pág. 325; MTO, art. 12–14, citado en TLA, pág. 324. Sobre la autorización de las bicicletas en las aceras en el UVC, véase Mionske, *Bicycling and the Law*, pag. 67.

sa: «de hecho, a muchos niños, sobre todo a los principiantes, se les dice que deben circular por la acera y evitar la calzada porque los automóviles son peligrosos».²¹⁷

Las sentencias de los tribunales de la época también se inclinaron por minar la categoría de la bicicleta como vehículo con los mismos derechos a la carretera. En un caso de Indiana de 1912 se argumentó que, aunque al automóvil y a la bicicleta les correspondía jurídicamente la misma responsabilidad, «es evidente que, para cumplir plenamente sus obligaciones, se exige más al primero que a la segunda. El gran peso del automóvil, la alta velocidad a la que puede circular y la facilidad con la que puede aplicarse la enorme potencia de su motor lo diferencian de la bicicleta, ligera y propulsada con los pies, en cuanto al daño que puede causar a los demás». En una sentencia de Iowa de 1919 sobre un accidente mortal se declaró que las bicicletas tenían que coexistir en el mundo de los automóviles: «en este momento, una abrumadora mayoría de los vehículos [...] son vehículos de motor. [...] [C]ualquier otro vehículo que use la vía al mismo tiempo que estos vehículos de motor debe adaptarse a las normas generales de circulación que se imponen por ley o mediante ordenanzas a la mayoría de los vehículos que se desplazan por dicha vía».²¹⁸

Las leyes sobre vehículos de motor en las que se daba a entender que las bicicletas no eran vehículos se estaban superponiendo a los precedentes del derecho consuetudinario, que antes determinaban que sí lo eran. Es exactamente el tipo de confusión que la ley debería esclarecer, no crear. Esta cuestión no le pasó desapercibida al Tribunal Supremo de Oregón, que en un caso de 1931 «se vio en la obligación de determinar el estatus de un ciclista en una vía pública», cosa que ya se había resuelto mediante litigios hacía décadas. Pero el tribunal concluyó que la legislación vigente en Oregón, basada en el UVC, excluía «a las bicicletas de las disposiciones legales de la Ley de vehículos de motor en la medida en que dichas disposiciones se aplican únicamente a vehículos». El tribunal argumentó que la legislación sobre vehículos de motor no era aplicable en este caso, porque

217 BSA, *Cycling*, pág. 22.

218 *Luther v. State of Indiana*, 98 N.E. 640, Ind., 1912; *Dice v. Johnson*, 175 N.W. 38, Iowa, 1919.

«la única referencia a las bicicletas en la Ley de vehículos de motor es la disposición según la cual han de contar con un faro delantero y una luz roja». A falta de una guía legislativa vigente, el tribunal tuvo que seguir su propio razonamiento. Los jueces lamentaron «tener que aplicar normas del derecho consuetudinario a los ciclistas, cuando los operadores de casi todos los demás vehículos se rigen por la Ley de vehículos de motor; pero la obligación del tribunal es limitarse a establecer qué dice la ley, no enmendarla». Los jueces instaron a adoptar una solución: «si la asamblea legislativa, en su sabiduría, así lo deseara, podría [...] incluir a las bicicletas en el sentido del término 'vehículo'». ²¹⁹

Un tribunal de Nueva Jersey se encontró con un problema similar en 1933 a la hora de conciliar la nueva ley estatal de vehículos de motor con la realidad. ¿La bicicleta era un vehículo? ¿O no era más que un aparato? «Es cierto que la definición de 'vehículo'» en la ley estatal excluía «los dispositivos de tracción humana», argumentó el tribunal. «Es evidente que la bicicleta es de tracción humana. No está tan claro que la asamblea legislativa lo considere un 'aparato'». Debido a esta confusión y a la realidad observable, el tribunal consideró que la formulación de la ley tenía que dejarse de lado: «independientemente de si la bicicleta es un vehículo o no de acuerdo con esa definición, está claro que tiene derecho a utilizar las vías públicas como otros 'aparatos' que son 'vehículos', y nos parece que sería inútil declarar que a la bicicleta no se le aplican las normas generales para vehículos». ²²⁰

El control de las bicicletas, relegadas a un estatus de segunda, dependía cada vez más de un nuevo género de normas de tráfico relacionadas con la «obstaculización» del avance de otros usuarios de la vía. El UVC de 1930 declaraba con rotundidad que sería «ilegal que cualquier persona circule innecesariamente a una velocidad tan baja que obstaculice o bloquee la circulación normal y razonable del tráfico», con excepciones menores. ²²¹ Aquí, la palabra *innecesariamente* quedaba abierta a la interpretación; algunas personas argumentaron que, si los carros y las bicicletas circulaban todo lo rápido que podían, sus conductores no estaban obstaculizando a los demás. Pero otros consideraban que cual-

219 *Haynes v. Sprague et al.*, 137 Ore. 23, 1931.

220 *Kuczko v. Prudential*, 110 N.J.L. 111, 1933.

221 Bureau of Public Roads, *Uniform Vehicle Code* [...] Act IV, art. 22.

quier obstrucción que ralentizase al automóvil era innecesaria. En una revisión de 1934 se especificó que esta orden se aplicaba a vehículos de motor que obstaculizasen el avance de otros vehículos de motor, pero la redacción original ya figuraba en muchos códigos estatales, y daba impulso a la corriente que pretendía expulsar a las bicicletas de los carriles por los que circulaban los automóviles y limitar la cantidad de bicicletas para reducir las posibilidades de que obstaculizasen al tráfico más veloz. En la revisión del UVC de 1938 se precisó que las bicicletas no disponían de acceso ilimitado a la totalidad de la carretera: «las personas que circulen en bicicleta por la calzada deberán hacerlo en columna de a dos como máximo» y además «no obstaculizarán la circulación normal y razonable del tráfico y, en las calzadas con carriles, ocuparán un único carril». Según algunas interpretaciones, por lo tanto, las bicicletas no formaban parte del tráfico, sino que lo obstaculizaban. Los carriles recién creados ni siquiera estaban pensados para ellas: en 1944, un nuevo añadido al UVC declaraba que los ciclistas «circularán tan cerca del lado derecho de la calzada como resulte practicable, y prestarán la debida atención cuando pasen junto a un vehículo detenido o junto a uno que avance en la misma dirección». ²²² Aunque los abogados facturaron infinidad de horas de trabajo durante las décadas posteriores a cuenta del análisis de los términos *practicable* y *debida atención*, la trascendencia del UVC y de las consiguientes leyes estatales era evidente: las bicicletas no eran habitantes iguales de la calzada y había que relegarlas a un lado para quitárselas de en medio a los usuarios más merecedores de la vía.

Aunque la MTO quería empujar a las bicicletas a las aceras, lo cierto es que no eran bienvenidas. Los Boy Scouts of America (BSA) resaltaron lo extraño de esta situación marginal: «el ciclista prudente cede el paso a los peatones en la acera por cuestiones de cortesía y de cumplimiento de la ley, y da preferencia a los vehículos de motor en la calzada como forma de autoprotección. Parece que el ciclista siempre se lleva la peor parte, pero es lo único que puede hacer para cuidar su seguridad». Ahora los peatones y los ciclistas se acobardaban juntos, expulsados del camino de viajeros más pesados y más veloces. A ambos grupos se los había descar-

222 Véase el debate histórico de los artículos 11–1205 en *TLA*, pág. 320.

tado como usuarios válidos de la carretera; igual que la campaña contra los peatones imprudentes que cruzaban por cualquier sitio había reducido los derechos de los peatones en la vía pública, declarar que las bicicletas eran arriesgadas también amenazaba con hacerlas desaparecer. En un manual de sociología de 1919 se declaraba de pasada que «la bicicleta es un medio de transporte peligroso en el concurrido tráfico de las grandes ciudades».²²³

Los ciclistas perdieron esta batalla porque el grupo de poder formado por ingenieros viales, municipios cada vez más poderosos y grupos de comercio de automóviles —«una comunidad numerosa, internacional, profesional y autorreforzada»— era mucho más potente. Al redactar la MTO, el gobierno y las empresas trabajaron para fomentar una idea del futuro del transporte. Los analistas de las políticas públicas describen este tipo de alianza como un «triángulo de hierro» con tres vértices (grupos de interés, organismos reguladores y representantes electos) que comparten una visión del mundo. En su visión del futuro figuraban los automóviles particulares para el transporte, las bicicletas como elemento de ocio y el transporte público limitado solo para las ocasiones absolutamente necesarias.²²⁴

EL CICLISMO TRAS EL *BOOM* INICIAL

Algunos estadounidenses siguieron andando en bicicleta aunque la moda decayese después de la década de 1890. Pero no es de extrañar que los historiadores los hayan pasado por alto por dos razones. Primero, en EEUU, el ciclismo por motivos prácticos era mínimo en comparación con Europa, donde el transporte urbano sobre dos ruedas siguió siendo importante. Segundo, es difícil documentar el ciclismo práctico de principios del siglo XX en EEUU: el consumo ostentoso y el entusiasmo por el auge del ciclismo recreativo en la década de 1890 se recoge en numerosos testimonios de entusiasmados miembros de las clases altas, pero en el trabajo de periodistas, novelistas, políticos o de los propios ciclistas hay muy pocos vestigios del uso de la bicicleta que hacían muchas personas para ir a trabajar cada día a principios del

223 BSA, *Cycling*, pág. 22; Chancellor, William Estabrook, *Educational Sociology*, Nueva York, Century, 1919, pág. 204.

224 Cita de McShane, «Origins», pág. 388; Andrews, *Managing the Environment*, pág. 156; Herlihy, *Bicycle*, pág. 360.

siglo XX. Aunque no fueran dignos de comentario, esos ciclistas seguían ahí. Como expuso un observador en 1919, «hoy la bici tiene su espacio. Las personas jóvenes, fuertes o demasiado pobres para tener coches de motor montan en bicicleta». Contar la historia de estos grupos diversos exige métodos más propios de historiadores sociales y culturales, como la búsqueda de pruebas diseminadas en datos demográficos, películas, fotografías y fuentes efímeras que documenten las experiencias de las personas que no tenían el privilegio de escribir su propia historia.²²⁵

Adultos que iban a trabajar en bicicleta

Una sorprendente película de 1899 muestra que se seguía yendo a trabajar en bicicleta. Puede verse a casi un centenar de empleados de la farmacéutica Parke-Davis, en Detroit, saliendo de trabajar en bicicleta. Las mujeres, erguidas y con vestidos y camisas blancas de cuello alto, constituyen una cantidad sorprendente de las personas que van y vuelven al trabajo en bicicleta, mezclándose entre hombres con traje, corbata y sombrero. Algunos amantes de la velocidad pasan zumbando entre la multitud con el manillar hacia abajo para conseguir las mejores condiciones aerodinámicas. Estos empleados que se desplazan al trabajo a diario no tienen automóviles ni vehículos de tracción animal; ante la cámara solo pasan peatones y ciclistas.²²⁶

Aunque el ciclismo por placer fue desapareciendo con el cambio de siglo, las personas que iban a trabajar en bicicleta, como las de Detroit, siguieron haciéndolo. «Montar en bicicleta se ha convertido en una cuestión práctica, no de ocio» —explicaba en 1899 un periódico de Chicago, en el que un comentarista se hacía eco de esta opinión—: «ahora las bicicletas son un objeto útil, no una máquina de carreras, como al principio». 15 años después, un observador señalaba que las bicis se consideraban cada vez más «un vehículo comercial y un objeto práctico, no un lujo» y que «la bicicleta ha desaparecido por completo como vehículo deportivo». En un manual de sociología se señalaba, en el mismo sentido, que «en 1915, la bicicleta no era más que un medio de transporte comercial para los hombres y un entretenimiento para los niños».²²⁷

225 Berto, *Dancing Chain*, pág. 97; Chancellor, *Educational Sociology*, pp. 203–4.

226 Parke Davis' Employees, American Mutoscope and Biograph, 1903, filmado en 1899.

227 «Wheelmen Say Cycling Is Dead», pág. 8; «Steinmetz Predicts», pág. 22; Chancellor,

En varias ocasiones se intentó contar a las personas que iban a trabajar en bicicleta. Para resolver una apuesta, varios habitantes de Chicago se propusieron en 1896 contar el número de ciclistas que se dirigían a su trabajo por la mañana. Se encontraron con que más de 4000 de sus conciudadanos iban a trabajar en bicicleta; más de 10 000 según otro recuento de 1898. «Puede que la demostración más clara del fin práctico de la bicicleta en la actualidad sean las pruebas oculares que pueden observarse cada mañana en los bulevares de Chicago», declaraba el *Chicago Daily Tribune*. Si la muestra de Chicago era representativa del resto de la nación, «entonces, teniendo en cuenta las dimensiones del país [...], un extenso ejército de 150 000 efectivos en plena forma impulsan cada día sus [bicicletas] en dirección a la ciudad entre las 6:00 y las 9:00 de la mañana».²²⁸

Un agradable día de julio de 1910, el ingeniero municipal de Minneapolis hizo su propio recuento en una sola intersección concurrida del centro de la ciudad y concluyó que la atravesaron 1258 ciclistas; contó una media de 669 ciclistas al día durante 12 meses de observaciones. Aunque esta cifra era solo una mínima parte de los casi 3000 coches de caballos que pasaban por el mismo punto, solo eran 200 personas menos que la cantidad media de automóviles.²²⁹ Las pruebas visuales también captan otros ejemplos de desplazamiento al trabajo en bicicleta que, de lo contrario, no se habrían documentado: en la fábrica del National Cash Register en Dayton, Ohio, la empresa construyó un cobertizo a la entrada de las instalaciones para que los trabajadores dejaran allí sus bicicletas, y hay fotos de sus empleados montando en la bicicleta con traje y sombrero en 1902, es de suponer que para volver a casa.

Columbia, fabricante de bicicletas de alta gama durante la edad de oro del ciclismo recreativo, intentó adaptarse a los tiempos. El catálogo de la empresa de 1910 reflejó este cambio mediante la introducción de «una bicicleta especialmente diseñada para el uso práctico e intenso del día a día»; respondía a «la demanda generalizada durante los últimos tres años de una bicicleta más robusta y duradera que el aparato de ocio común». El catálogo de 1911 también se hacía eco de esta idea: «como vehículo de uso

Educational Sociology, pág. 203; véase también Herlihy, *Bicycle*, cap. 13.

228 «Figures on Wheels», *CDT*, 18/09/1898.

229 Rinker, Andrew, *Annual Report of the City Engineer*, Minneapolis, Minnesota, Syndicate Printing, 1911, pp. 11e–14e.

diario que ahorra tiempo y dinero en billetes de transporte a los que, si no, tendrían que ir en tranvía, ninguna inversión modesta resulta tan rentable como la bicicleta». Era uno de los primeros casos de argumentación comercial en defensa del ciclismo: «hay muchas tareas diarias en las que resulta práctico el uso de la bicicleta. Un gran ejército de hombres y mujeres se desplazan a diario en bicicleta a la tienda, a la fábrica y a la oficina; la bicicleta ayuda a los policías a cubrir largas rondas y a prestar diversos servicios; al cartero le facilita su larga ruta; los técnicos de líneas de teléfono y de telégrafo llegan a sus lugares de trabajo más rápido y con más facilidad, y miles de chicos en bicicleta ofrecen a los comerciantes la forma más económica de repartir sus productos». Para abastecer a este ejército metafórico, Columbia ofrecía la «Pope de servicio diario» y la «Pope mensajero especial», ambas bicicletas con el nombre del fundador de la empresa. La publicación comercial *Motorcycling and Bicycling* documentó estos usos prácticos de la bicicleta, como en la fotografía de 1915 en la que aparecen cuatro triciclos para tareas pesadas vendidos a la Chicago Telephone Company, en Joliet para que los usasen los encargados de tender las líneas de teléfono.²³⁰

En películas y anuncios dispersos se demuestra que algunos estadounidenses siguieron yendo al trabajo en bicicleta durante toda la década. En la película muda de 1919 *Bill Henry* aparecía un personaje que le daba a la bici un uso práctico: un inocente muchacho de un pequeño pueblo se dedicaba a vender vibradores eléctricos (una tecnología moderna que en teoría servía para «aliviar dolores musculares») a domicilio. Su espíritu emprendedor se viene abajo temporalmente cuando su bici queda destrozada, pero la idea de la persona que sale adelante sin ayuda de nadie acaba triunfando en la película y en todas partes. «MONTE EN BICICLETA para ir a trabajar y, además de asegurarse que ahorrará dinero, fortalecerá su salud mientras tanto», podía verse en el periódico de Connecticut en 1919, en un entusiasta anuncio dirigido a la clase trabajadora. Conseguir diferenciar estas aplicaciones prácticas de la bicicleta del auge del ciclismo de ocio de la década de 1890 era un objetivo fundamental de la publicidad: «Esta vez no es una

230 Folleto de Columbia Bicycles, 1911, pp. 3-4, 32, serie «Bicycles», Colección Warshaw, NMAH; *Motorcycling and Bicycling*, 06/12/1915, pág. 41.

moda, es cuestión de utilidad», rezaba un anuncio del Directorio Unido de Comerciantes de Bicicletas. Otro anuncio de la misma serie se dirigía directamente a las personas que iban a trabajar en bicicleta. En la ilustración se ve a un joven sonriente y elegante, con una corbata cuidadosamente anudada, terno y visera flexible, yendo en bici a trabajar para fichar. A través de la puerta abierta, el jefe está pendiente para ver si sus empleados llegan puntuales. Puede que los anuncios funcionasen; la Comisión de Aranceles de EEUU señaló en 1921 que «la demanda de la bicicleta como producto práctico, muy utilizada como medio de transporte barato por trabajadores y niños, se ha mantenido estable».²³¹



Imagen 3.1. Personas que van al trabajo en bicicleta en 1902. Los empleados, que vuelven a casa, están vestidos para hacer trabajo de oficina y llevan pinzas en los pantalones; montan en sus bicis en el exterior del aparcamiento para bicicletas provisto por la empresa en el National Cash Register de Dayton, Ohio. En el cobertizo de bicis que tienen detrás, los letreros avisan de que la fila inferior está reservada para las empleadas.

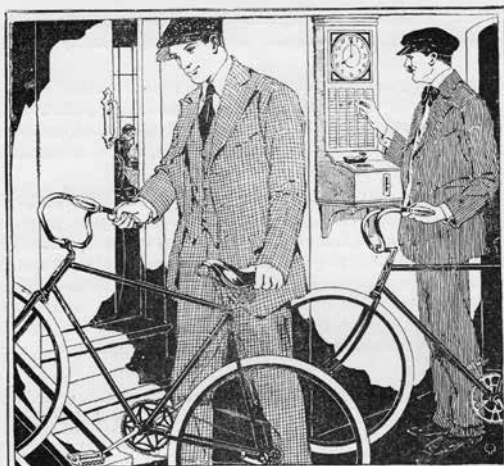
Fuente: Detalle de LC-DIGdet- 4a20572, Departamento de grabados y fotografías de la Biblioteca del Congreso.

²³¹ *Bridgeport Standard Telegram*, 15/02/1919; *Bill Henry*, Paramount Pictures, 1919; UCTD, *Third Annual Report*, pp. 10, 13; United States Tariff Commission, *Tariff Information Surveys [...]* C10, ed. rev., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1921, pág. 48.



Imagen 3.2. En la comedia muda de 1919 *Bill Henry*, el actor Charles Ray interpreta a Bill Henry Jenkins, cuyo trabajo de vendedor rural a domicilio depende de su bicicleta. Aunque fue menos notorio que el ciclismo recreativo de la década de 1890, los adultos siguieron andando en bicicleta con fines comerciales, de transporte y de ocio, y a veces se reflejaba en vodeviles y películas cómicas.

Fuente: WHS-90296, Wisconsin Center for Film and Theater Research.



On Time

A million workers make the trip to and from work a pleasure and recreation by Riding a Bicycle.
Do you?

She live in the clean, quiet suburbs where living costs are less, and let their wheels save their car fare. They arrive *On Time*.

Do you?

They earn more money because the healthful exercise of riding enables them to do better work and more of it.

Do you?

RIDE A BICYCLE

18

Imagen 3.3. Como parte de su campaña «Monte en bicicleta», el Directorio Unido de Comerciantes de Bicicletas lanzó en 1919 este anuncio dirigido a las personas con posibilidades de ascender en la escala social que iban a trabajar en bicicleta, y lo incluyó también en el tercer informe anual de la organización. El objetivo de otros anuncios de la misma serie eran chicos de reparto, estudiantes universitarios modernos y respetables amas de casa de clase media; intentaban diferenciar los nuevos usos de la bici de los que se le dieron en la edad de oro, la década de 1890, con el eslogan «Esta vez no es una moda, es cuestión de utilidad».

Las bicis en el campo de batalla

Las bicicletas también prestaban servicios prácticos en las fuerzas armadas. Los estrategas militares hicieron diversos experimentos para sustituir la caballería por bicicletas, al menos en las labores de reconocimiento del terreno. Un oficial de comunicaciones de la Guardia Nacional de Connecticut informó en 1896 de que «con las bicicletas, el cuerpo ha subido colinas y montañas, ha atravesado bosques, matorrales, arena y vías recién despejadas; con ellas, las tropas han vadeado ríos, cruzado pantanos y recorrido caminos de carros y pastos; han circulado por playas llenas de conchas y por vías férreas».²³² Ese mismo año, más adelante, los miembros de una expedición experimentaron con pastillas de cafeína de nuez de cola para que les ayudasen a recorrer los 1837 km que separan Omaha de Chicago, ida y vuelta. «Confío en que podamos recorrer una media de 80 km al día durante un número indeterminado de días, y el doble de esa distancia si forzamos la marcha», declaraba con cierto optimismo y probablemente con demasiada cafeína en el cuerpo el teniente que lideraba el equipo de tres hombres.²³³ Pero esa aventura quedaba en nada si se comparaba con el épico viaje de 3218 km por tierra que realizaron 20 soldados afroamericanos entre Montana y Missouri en 1897. Los soldados de infantería que dieron pedales eran marginados dentro del ejército: no existe ninguna versión del viaje en sus propias palabras, y se los llevó al límite de su resistencia de una forma que jamás se habría intentado poner en práctica con soldados blancos. La expedición fue un viaje extenuante y solitario, como reflejan las palabras de su oficial de raza blanca: «envueltos en barro y lluvia, avanzábamos a duras penas uno detrás de otro, subiendo colinas con la bicicleta y bajando con mucho cuidado por las pendientes resbaladizas. De vez en cuando nos topábamos con una cabaña india y los perros ladraban para anunciar que nos acercábamos, mientras sus dueños se acercaban corriendo a la puerta y nos miraban.

232 Oficina del Oficial de Comunicaciones de la Brigada, Guarda Nacional de Connecticut, al vicepresidente, Pope Manufacturing Co., 4 de enero de 1896, carpeta «Bicycle pps», RG 108, NARA I.

233 «August 10th, 1896 Report of 1st Lieut W. R. Abercrombie», RG 108, NARA I.

Teníamos las botas llenas de barro y era muy difícil mantener los pies en los pedales embarrados».²³⁴



Imagen 3.4. Soldados de la 25.^a División de Infantería posan con sus bicis a plena carga en un viaje de 1287 km al parque de Yellowstone en 1896, al que le siguió una travesía de 3218 km de Montana a Missouri al año siguiente. Innumerables defensores de la bicicleta experimentaron con sus aplicaciones militares y, de hecho, muchos ejércitos la utilizaron durante la I Guerra Mundial, pero nunca existió una verdadera conexión entre el ciclista y el soldado en el imaginario colectivo estadounidense.

Fuente: Archivos Nacionales RG 111 SC (88516).

A pesar de esta prueba de viabilidad, la bicicleta no conquistó el ejército. Esto no detuvo a decenas de civiles, que no dejaron de defender la idea de las bicicletas de guerra ante el ayudante de intendencia del ejército durante las décadas siguientes. Al comienzo de la Guerra hispano-estadounidense, en pleno apogeo de la bicicleta, un ciudadano de Minnesota se ofreció voluntario para formar una compañía entera de ciclistas; tres días más tarde, otro propuso lo mismo en Pensilvania. En 1917, un oficial que servía en la I Guerra Mundial escribió a la oficina de intendencia recomendando que se equipara «a los ingenieros desplegados para servir en Francia, a los que no se les han dado

234 Citado en Koelle, «Pedaling on the Periphery», pág. 313. Véanse también Sorensen, *Iron Riders*; Herlihy, *Bicycle*, pág. 292.

caballos, con las [bicicletas] de diseño común usadas por el ejército francés». ²³⁵ A pesar de estas peticiones y de que en muchos ejércitos se usaron bicicletas a principios del siglo XX, la visión esporádica de soldados en bicicleta no influyó en los estadounidenses, que no asociaron la bicicleta con la masculinidad adulta ni con armas de guerra prácticas.

LA SINGULARIDAD ESTADOUNIDENSE

Aunque en EEUU seguían existiendo el ciclismo por motivos prácticos y las personas que iban en bici a trabajar, la tecnología ciclista era distinta del diseño europeo. A finales del siglo XIX, esta tecnología era similar a ambos lados del Atlántico: neumáticos con cámara de aire en bicicletas de seguridad impulsadas por una cadena y de piñón fijo. Los ciclistas recreativos apreciaban mucho la ligereza del cuadro. Pero, con la llegada del nuevo siglo, las innovaciones europeas hicieron que el progreso tecnológico siguiese caminos diferentes: en 1921, el gobierno federal señaló que «la bicicleta británica suele estar más evolucionada que la estadounidense; normalmente dispone de una transmisión de dos o de tres velocidades, de dos frenos manuales y de cubiertas que protegen la cadena y el sistema de transmisión, todo ello con una factura de la más alta calidad». Según la Comisión de Aranceles de EEUU, a los niños y a los trabajadores estadounidenses no les interesaban estos refinamientos: «estos aparatos, considerablemente más caros, no tienen mercado aquí, donde la clase que utiliza bicicletas los consideraría más bien negativos». Gracias a los aranceles elevados que los protegían de las importaciones, los fabricantes estadounidenses producían cada vez más bicis y más pesadas, normalmente de una sola marcha y con alguna modalidad de freno de pedal (el freno funciona girando los pedales hacia atrás). ²³⁶

Estas bicis sencillas, duraderas y pesadas acabaron emulando a los vehículos de motor. En 1934, Columbia anunciaba «lo más estiloso que haya podido ver sobre dos ruedas», una bici que

²³⁵ Cartas al ayudante de intendencia del ejército de Wilson, C. S., 8 de mayo, y de Fry, Thomas C., 11 de mayo de 1898, y de «Chief Engrn.», 21 de junio de 1917, «Bicycles», Microfilm M698 rollo 104, RG 94, «Records of Adjutant General», NARA I.

²³⁶ United States Tariff Commission, *Tariff Information Surveys*, pág. 49; Berto, *Dancing Chain*, pp. 107–8, 145–46.

parecía más bien una moto o un coche. Sus «neumáticos de baja presión, luces eléctricas y claxon, depósito aerodinámico y portaequipajes» imitaban, sin ningún sentido, a los coches y a las motos: evidentemente, las bicis no necesitan ningún depósito de gasolina, ni aerodinámico ni de ningún tipo. Se trataba más bien de elementos que expresaban el deseo de automovilidad.²³⁷

Con los adultos entregados al automóvil particular, el ciclismo en EEUU se asoció cada vez más a la infancia. Los niños eran el único mercado fiable, como señalaba *Motorcycling and Bicycling* en 1915: «**TODOS** los niños y niñas de 10 años en adelante son dueños potenciales de una bicicleta. Es el vehículo natural de la adolescencia, de los 10 a los 16». En la industria de la bicicleta había controversia al respecto: aunque se confiaba en el floreciente mercado juvenil y se producían bicicletas y publicidad con niños y bicis, se emprendieron diversas campañas comerciales para reconquistar a los adultos. *Motorcycling and Bicycling* consideraba que, si bien muchos ciclistas jóvenes sucumbirían al «espíritu universal de la época que exige vehículos de motor» cuando cumplieran los 16, todavía había esperanza. Con cierto tono lastimero, la revista insistía en que «a montones de adultos les parece saludable y divertido montar en bicicleta, mientras que para otros es una herramienta indispensable para su actividad diaria».²³⁸ Está claro que la sociedad consideraba normal la imagen de un niño en bici, pero ver a «personas adultas» sobre dos ruedas merecía una explicación.

La industria de la bicicleta albergaba opiniones contradictorias sobre esa asociación de ideas. En 1920, la CTA intentó vender bicicletas a niños y adultos a la vez; en primavera se colocaron anuncios en *Collier's*, *American Magazine* (a cuyos lectores la CTA consideraba «ciudadanos cabales que ayudan a moldear la opinión pública»), *Christian Herald* («con gran distribución en ciudades pequeñas»), *Popular Mechanics* («hombres jóvenes con interés por la mecánica»), *Popular Science* y *Sunset* («gente de la Costa Oeste»). Pero en el periodo prenavideño los ejecutivos añadieron a la lista el *Saturday Evening Post*, *The American Boy* y *Boys' Life* en el último momento. Al parecer, la CTA pensaba que ya se había hecho con

237 Anuncio en *Boys' Life*, mayo de 1934, pág. 48.

238 «It Is Motorcycling and Bicycling Now», *Motorcycling and Bicycling*, 11/05/1915.

el «mercado de los niños» y buscaba ir más allá: «el Comité consideró que este mensaje debía dirigirse directamente a los adultos, sin rodeos. Sin pasar por alto el mercado de los niños, tan lleno de posibilidades [...], se envió un mensaje directo a los adultos». En un anuncio que la CTA describió a sus patrocinadores de la industria como «un impulso al mercado de los niños dirigiéndose a sus padres», el grupo proclamaba que «las bicicletas no son solo para niños y niñas, los hombres y las mujeres también las disfrutan y las aprovechan. [...] Démosles la oportunidad de convertirse en mujeres sanas con mejillas sonrosadas y en hombres robustos y de una pieza». La empresa Goodyear Tire Company, de Akron, Ohio, comprendió los beneficios de dirigir la publicidad a los niños en 1917: «el niño que hoy anda en bici tendrá un automóvil el día de mañana» —teorizaba su anuncio—. «Tenemos que fabricarte buenos neumáticos de bicicleta si queremos venderte los neumáticos de tu coche en el futuro».²³⁹

Chicos en bici

La publicidad impresa y la cobertura mediática del ciclismo se centró cada vez más en los chicos: mensajeros del telégrafo, scouts o escolares. «Los chicos y las bicis están hechos el uno para el otro: forman un equipo imbatible», rezaba un anuncio de 1925. El texto del anuncio y las historias de aventuras de niños recalcan que la bicicleta era una tecnología masculina, una promesa de dominio, fuerza y libertad. En 1932, la industria establecía la relación causal entre estos temas en una campaña publicitaria: «¡la BICICLETA es tu mejor COMPINCHE!» —exclamaba un anuncio de la Cycle Trades of America—. «Como cualquier chico estadounidense, te mereces una bicicleta y debes tenerla. [...] Tienes derecho a tener una bici». En otro anuncio de la serie se afirmaba que los chicos y las bicis eran «inseparables, uña y carne». [...] En cuanto salen de la cuna buscan el manillar [...] y los pedales se convierten en sus más fieles y alegres aliados durante la niñez».²⁴⁰ En un folleto de 1930 se anunciaba: «te sorprenderá saber cuánto ayuda una bicicleta a que un hombre triunfe cuan-

239 CTA, *Fourth Annual Report*, pp. 6–8, 12; anuncio en *Boys' Life*, febrero de 1917, pág. 51.

240 Anuncios en *Boys' Life*, mayo de 1925, pág. 49; mayo de 1932, pág. 44; abril de 1932, pág. 44.

do crezca. [...] La mayoría de los deportistas, aviadores, pilotos de carreras, estrellas del atletismo, boxeadores y todos aquellos cuyo éxito depende de una fuerza y una salud inquebrantables ya usan la bici en gran parte de su entrenamiento». En 1935, la publicidad explotaba las características viriles de forma más explícita: «verás que montar en bici fortalece los músculos [...] y aumenta el vigor». Según los anunciantes de bicicletas, por lo menos, «todos los chicos deben tener una bici».²⁴¹

Los comercios que empleaban a mensajeros en bici reforzaban la vinculación con la niñez. El historiador Gregory Downey ha señalado que, aunque el ciclismo recreativo adulto perdió fuelle después de la década de 1890, durante los 50 años siguientes se pagó a chicos para que entregasen telegramas, periódicos, la compra o paquetes en bici. En una película muda de 1903 aparece uno de esos jóvenes ciclistas bajando de la bici de un salto, como solo podría hacerlo alguien con tendones jóvenes y una total indiferencia hacia la mortalidad, para entregar una carta en Washington D. C. La revista *Motorcycling and Bicycling* cubrió lo que denominó ciclismo «comercial» durante la adolescencia, resaltando las fotos de «chicos de reparto que se hacen la competencia en San José», California; un «chico de reparto de la tienda china» y el «especial de la tienda de la esquina» en 1913. En 1930, los Boy Scouts de EEUU recomendaban a sus miembros que buscasen trabajo haciendo entregas especiales de la oficina de correos, repartiendo pedidos de comerciantes o imprentas locales, haciéndose cargo de las rutas de reparto de periódicos o «tratando de conseguir suscripciones a revistas en zonas rurales». Según los BSA, «a un chico que se mueve rápido en su bici le cuesta poco recorrer un amplio territorio» y crear su propio empleo. La CTA, podría decirse que de forma interesada, recomendaba que el dinero ganado con los repartos en bici se usase para comprar una bicicleta: «cualquier chico avisado que tenga sangre en las venas y las agallas suficientes puede agenciarse una bicicleta» haciendo recados y ganando lo necesario para comprarse una propia.²⁴²

241 CTA, «Cycle-Logical Ways to Happier Days», 1930, en la colección de la Brian Sutton-Smith Library and Archives of Play, Rochester, Nueva York; anuncios en *Boys' Life*, junio de 1935, pág. 28; agosto de 1935, pág. 49.

242 Downey, *Telegraph Messenger Boys*, pág. 73; «Special Delivery Messenger, U.S. Post Office»,

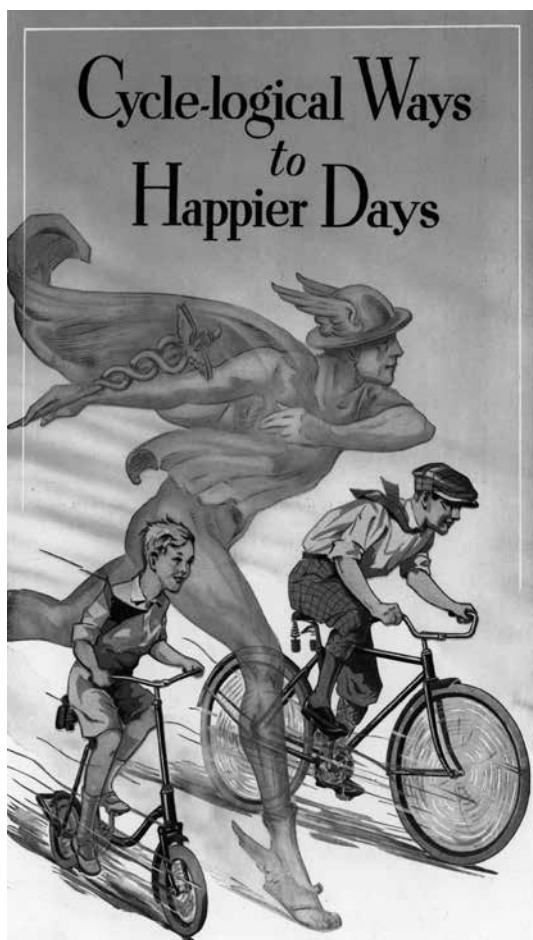


Imagen 3.5. Aunque los vendedores de bicicletas al por menor en EEUU intentaban periódicamente atraer a los adultos para que volvieran a montar en bici, su principal mercado durante la mayor parte del siglo XX fue el infantil. En este folleto de la Cycle Trades of America de 1930 se ve cómo andar en bicicleta se asoció cada vez más a la infancia y cómo los publicistas vendían bicicletas potenciando la idea de que eran el camino a la madurez y la virilidad. Aquí, el espíritu de Hermes, el dios griego de la velocidad, la condición atlética, la vitalidad y los servicios de mensajería a cualquier parte, acompaña a dos chicos.

Fuente: Cortesía de Strong, Rochester, Nueva York, julio de 2014.

American Mutoscope & Biograph Company, 1903, Paper Print Collection, LOC; *Motorcycling and Bicycling*, 04/10/1915, pág. 43; BSA, *Cycling*, pág. 21; CTA, «Cycle-Logical».

Las empresas de telegrafía intensificaron mucho la vinculación de las bicicletas con la juventud. «Ahí va un mensajero de la Western Union», se leía en un anuncio en *Boys' Life*. Subvencionado por la empresa, «su bólido de dos ruedas le cuesta mucho menos que a otros chicos con menos suerte. [...] ¡Es un trabajo estupendo para un chico espabilado!» Pero en realidad el trabajo de mensajero era peligroso, como evidencia un caso de apelación de 1904 en Louisville, Kentucky: «Albert Jahn, mensajero de 15 años de la Western Union Telegraph Company, fue atropellado por un carro de reparto tirado por un caballo fuera de control en Main street [...] y murió en el acto».²⁴³

Lo cierto es que los tribunales estaban repletos de casos de responsabilidad civil y agravio relacionados con chicos mensajeros y sus bicicletas, sea porque habían atropellado a peatones o porque ellos mismos habían sido atropellados por caballos o automóviles. En 1916 el estereotipo de los mensajeros que iban a toda pastilla estaba tan extendido que en Atlanta, Georgia, un demandante intentó llevar a los tribunales a la Western Union basándose únicamente en un breve vistazo del culpable: «no sabía cómo había sido, y su testigo declaró que [...] [al demandante] lo había atropellado 'un chico en bici. [...] No sabía si la bicicleta era de la Western Union Company o no, pero el ciclista llevaba uniforme'».²⁴⁴ En 1916, un chico mensajero de Birmingham, Alabama, se negó con descaro a dar su nombre cuando chocó con «la demandante mientras ella esperaba en el lugar pertinente y habitual de un cruce para subir a un tranvía». Sin embargo, no fue difícil identificar a la empresa, porque los abogados demostraron que el chico en cuestión, «cuando atropelló a la demandante con su bicicleta, llevaba una gorra en la que podía leerse 'Postal Telegraph-Cable Company'».²⁴⁵

Muchas de las batallas jurídicas de los chicos del telégrafo giraban en torno a si la empresa empleadora podía ser considerada legalmente responsable de sus acciones. Si los mensajeros eran empleados, entonces el tribunal consideraba que estaban «al servicio» de sus empleadores, de manera que la empresa era

243 Anuncio en *Boys' Life*, abril de 1927, pág. 60; *Jahn's Administrator v. McKnight*, 25 Ky. L. Rptr. 1758, 78 S.W. 862, 1904.

244 *Clower v. Western Union*, 18 Ga. App. 775, 90 S.E. 730, 1916.

245 *Postal Telegraph-Cable Co. v. Minderhout*, 14 Ala. App. 392, 71 So. 89, 1916.

responsable, pero si eran trabajadores autónomos, la responsabilidad era de los propios mensajeros. Así pues, los abogados de las empresas solían defender la condición independiente y temporal de los mensajeros en bicicleta para eludir la responsabilidad. En un caso juzgado en Kentucky en 1918, se estableció gracias a los testimonios que un chico recibía «dos centavos por telegrama» o, en otras palabras, cobraba a destajo, no un salario por hora. El abogado también recalcó que el mensajero «pagó su uniforme y llevaba su propia bicicleta, que utilizaba en dicho empleo; también pagaba el mantenimiento y las reparaciones de la bicicleta y su comida diaria».²⁴⁶ Además, los abogados describían las labores de reparto como un trabajo extraescolar para niños, no como un empleo de hombres. En Tennessee, después de que un automóvil matara a un mensajero de 15 años que se desplazaba en bicicleta en 1924, la investigación reveló que tanto el ciclista como su empleador estaban bordeando el absentismo escolar y las leyes de trabajo infantil. Los abogados que representaban a la madre del chico señalaron que «mientras él trabajaba, el demandado [...] no había realizado» los trámites que le eximieran de ir a la escuela. Además, «la madre no sabía que su hijo trabajaba». Aunque las leyes de trabajo infantil prohibían los empleos a partir de las 19:00, el accidente mortal tuvo lugar 20 minutos después de esa hora límite. El tribunal consideró que la Western Union había sido negligente de forma demostrable y le exigió que pagase 13 500 \$ a la madre del chico.²⁴⁷

Independientemente de la categoría laboral de los mensajeros, la asociación del ciclismo con niños y jóvenes reforzó la idea de la bicicleta como vehículo para niños en el imaginario público. «El servicio de mensajería de la Western Union es la actividad de los chicos con futuro», afirma un anuncio de 1926. Es posible que las empresas de telegrafía se beneficiaran de esta idea para mantener los salarios bajos: estaba claro que un trabajo hecho por niños no merecía un sueldo de hombres.²⁴⁸

246 *Postal Telegraph-Cable Co. v. Murrell*, L.R.A. 1918D, 357, 201 S.W. 462, 1918.

247 *Western Union v. Ausbrooks*, 148 Tenn. 615, 257 S.W. 858, 1924.

248 Anuncio en *Boys' Life*, marzo de 1926, pág. 40; Downey, *Telegraph Messenger Boys*, pp. 76–77.



Imagen 3.6. El fotoperiodista de la prensa sensacionalista Lewis Hine retrató a mensajeros en bicicleta por EEUU como parte de un reportaje sobre trabajo infantil, documentando a niños que trabajaban tarde, durante el horario escolar o en circunstancias moralmente peligrosas. El Comité Nacional del Trabajo Infantil tituló esta imagen «Mensajero típico de Birmingham», pero puede que, al elegir al protagonista y presentarlo de esta manera, Hine y el Comité estuvieran intentando resaltar su juventud y su vulnerabilidad. Se ve a un mensajero de Alabama con su uniforme y su bici de piñón fijo en octubre de 1914.

Fuente: LC-DIG-nclc-03935, Biblioteca del Congreso.

Este es uno de los motivos por los que la cultura ciclista estadounidense se estaba alejando de la de otras naciones: el diseño y la publicidad se planteaban para atraer de forma casi exclusiva a chicos que aspiraban a convertirse en hombres. La bici era «¡Como una moto!», según un anuncio aparecido en *Boys' Life* en 1916: «Con tu motobici Indian tendrás el estilo, la luz eléctrica y el auténtico aspecto de una moto ágil»; la motobici, a pesar de su nombre, no tenía motor. «El modelo eléctrico tiene una caja de batería al estilo de los depósitos de gasolina de Indian, luz eléctrica con reflector, horquillas dobles y manillar alargado: causa el mismo efecto que una moto», proseguía el texto publicitario, que difuminaba de manera intencionada los límites entre la bicicleta infantil y las motocicletas para adultos ofreciendo dos productos con nombres muy parecidos. Cualquier chico que montase la

motobici Indian podía sentirse «tan orgulloso como los mayores que usan la moto Indian», que, a diferencia de la motobici, *sí que era una motocicleta*. Igual que su competidora, Harley-Davidson, la marca Indian sacó partido de su doble condición de fabricante de motocicletas y de bicicletas: en un anuncio de 1917 se publicitaba «no una bicicleta cualquiera, sino una bicicleta con el auténtico efecto aerodinámico y el impulso de una gran motocicleta, tan ansiada por cualquier joven de sangre caliente». Los anuncios de Columbia también apelaban a los chicos que soñaban con convertirse en hombres: «parece una motocicleta, con su amplio sillín con muelles, su manillar alargado, el espacio de almacenamiento, la iluminación [y] el caballete trasero».²⁴⁹

Los Boy scouts de EEUU, que trabajaban al unísono con la industria de la bicicleta, contribuyeron a la vinculación que ya existía entre los niños y las bicis. La insignia de «ciclista» era una de las 14 «insignias de mérito» originales que podían ganarse los scouts en 1910. Siguiendo las indicaciones originales de lord Robert Baden-Powell, el folleto de los scouts estadounidenses de 1910 exigía que el «scout ciclista» fuese dueño de «una bicicleta en buen estado que esté dispuesto a utilizar para servir al gobierno en caso de emergencia, como situaciones de defensa nacional, entrega de mensajes, etc.»²⁵⁰ La insignia era inusual, porque la mayoría de las insignias de mérito se otorgaban por habilidades al aire libre y destrezas de campo: tirador, maestro de armas, jinete, pionero, acechador... No obstante, estaba claro que era popular: la insignia de ciclista siguió apareciendo en ediciones posteriores de la guía y a partir de 1911 pasó a denominarse insignia de mérito de «ciclismo». Los requisitos eran bastante sencillos: recorrer 80 km en 10 horas, hacer reparaciones básicas, reconocer el terreno como avanzadilla y leer un mapa.²⁵¹ En 1919, C. F. Olin, del grupo industrial que acabó convirtiéndose en la CTA, orquestó un folleto independiente de insignias de mérito de los BSA:

249 Anuncios en *Boys' Life*, marzo de 1916, pág. 43; diciembre de 1917, pág. 51; abril de 1917, pág. 39.

250 Seton, Ernest Thompson, *A Handbook of Woodcraft, Scouting, and Life-Craft*, Nueva York, Doubleday Page, 1910, pág. 15.

251 BSA, *The Official Handbook for Boys*, Garden City, Nueva York, Doubleday, Page, 1912, pág. 31.

[Olin] le planteó al responsable de publicidad de Boys' Life, el órgano oficial de los Boy scouts, la idea de incluir el ciclismo como una de las actividades con reconocimiento habitual. [...] En la dirección asumieron esa idea y le hicieron un seguimiento persistente en el cuartel general de los Boy scouts. Al final, hace dos años acabaron accediendo a adoptar el ciclismo con la misma minuciosidad con la que siguen otras actividades, como la exploración y el trabajo de la madera. Fue entonces cuando nos pidieron que les proporcionásemos una copia de este folleto, que se publicó para scouts y jefes de tropa. [...] La mayor parte del folleto es obra de W. T. Farwell, miembro de nuestro personal.²⁵²

En otras palabras: el folleto sobre la insignia de mérito de ciclismo de los Boy scouts estaba escrito, en su mayor parte, por integrantes del grupo de presión de la industria de la bicicleta. Farwell era redactor publicitario y Olin era uno de los organizadores de la Campaña por el Millón de Bicicletas, una campaña de la industria para fomentar el ciclismo. El texto del folleto de la insignia de mérito guarda un asombroso parecido con la publicidad posterior de la CTA, como el folleto de 1930 «Cycle-Logical Ways to Happier Days» [Caminos psicológicos hacia días más felices]²⁵³ (imagen 3.5).²⁵⁴ El texto de esta agrupación permaneció en el folleto de insignias de mérito de los scouts hasta su revisión en 1949, lo que demuestra el éxito de la industria de la bicicleta en su tarea de captación del mercado de los Boy scouts.

Los requisitos para conseguir insignias eran abiertamente masculinos y militaristas y reflejaban el interés original que tenían estos grupos por entrenar a niños pequeños al estilo militar. Según la versión del folleto de exploración de 1930, la bicicleta le daba al explorador «la ventaja de la velocidad, lo que le permite moverse en silencio y sin ser visto con más facilidad. Conoce mejor el campo que rodea su localidad. [...] Puede estudiar las carreteras y el mapa, localizando cualquier punto vulnerable, puente, colina, curva, etc. y añadiendo información útil». Así, el explorador podría poner toda esta valiosa información «a disposición de la delegación local de la Cruz Roja, del gobierno local y del gobierno nacional en momentos de catástrofe y de crisis,

252 UCTD, *Third Annual Report*, pág. 31.

253 Juego de palabras; *cycle-logical* («lógico para las bicicletas») se pronuncia en inglés como *psychological* («psicológico»), de manera que el eslogan del anuncio juega con el doble sentido de «caminos psicológicos hacia días más felices» y «formas lógicas o caminos lógicos para andar en bici hacia días más felices» [N. de la T.].

254 CTA, «Cycle-Logical Ways».

como los acontecidos durante la Gran Guerra». Se animaba a los scouts a jugar a «juegos de vigilancia y patrulla» mientras montaban en bici, a que aprendiesen dónde evitar una emboscada y a que tomaran precauciones para «ocultar concienzudamente» sus encargos, recurriendo incluso a mensajes falsos para despistar a posibles interceptadores. Al fin y al cabo, señalaba el folleto con alarmismo, «las emergencias llegarán». Afortunadamente no había pautas para que los mensajeros resistiesen la tortura.²⁵⁵



Imagen 3.7. Desde su creación, los Boy scouts de EEUU fomentaron el ciclismo considerándolo una actividad infantil saludable y favoreciendo la asociación entre ciclismo e infancia en la conciencia popular. Detalle de una foto panorámica de la «reunión de campo anual de los Boy scouts», McNulty Park, Tulsa, Oklahoma, mayo de 1926.

Fuente: Colección n.º 1000.017, Colecciones especiales y archivos de la Universidad, Biblioteca McFarlin, Universidad de Tulsa, Tulsa, Oklahoma.

Desde que comenzó su andadura en 1911, cuando describió tropas organizadas al estilo militar tomando la carretera, la revista de scouts *Boys' Life* estaba llena de bicicletas: en sus historias, en anuncios y como premio de concursos. El fabricante de bicicletas Iver Johnson anunció su propio modelo «Boy Scout» en 1915: la «bicicleta más ágil, fácil de montar y rápida que podemos ofrecerle a un chico». En una columna de 1923 se afirmaba, con la eterna esperanza de los defensores de la bicicleta, que «la

255 BSA, *Cycling*, pp. 18–19.

popularidad de la bicicleta está en alza. [...] Ahora hay más chicos y chicas que compran bicicletas que hace unos años. [...] Hoy en día una bicicleta no es muy cara y el ciclismo es una actividad saludable». *Boys' Life* también cubría carreras profesionales de bicis y describía a deportistas olímpicos y la moda de las carreras profesionales de seis días, que crecieron muchísimo en las décadas de 1920 y 1930.²⁵⁶

Estas representaciones semiidealizadas de exploradores con audacia militar y deportistas olímpicos en publicaciones de Boy scouts transmitían la imagen del ciclismo como preparación adecuada para convertirse en un hombre. La perspectiva de mejorar la condición física, desplazarse de forma independiente, las capacidades mecánicas para futuros conductores de coches y el servicio como soldado seguirían llamando la atención de los chicos aunque el interés adulto por las bicicletas desapareciera. Pero esta táctica tenía un inconveniente: asociar las bicis a los scouts reducía su atractivo a ojos del conjunto de la población. «Muchos conductores de automóviles desprecian a los hombres que van en bicicleta», advertía el folleto de los scouts; sin duda un mal augurio de lo que estaba por venir.²⁵⁷

UNA BATALLA SIN BICICLETAS

Las batallas relacionadas con el tráfico en los departamentos de policía y en los gobiernos municipales durante los años previos a la II Guerra Mundial no tenían el objetivo específico de impedir a las bicicletas utilizar las vías públicas. Los profesionales de la ingeniería vial, los políticos municipales y los grupos de promoción del automóvil estaban respondiendo con todas las herramientas a su alcance a la sorprendente expansión de un nuevo tipo de usuarios de la carretera. Intentaban facilitar el acceso a la carretera y gestionar su riesgo para la gran mayoría de los viajeros: quienes se desplazaban en coche. Pero, intenciones aparte, la carretera se transformó en un sistema autosuficiente de «automovilidad» que combinó las infraestructuras, la legisla-

256 «Boy Scouts' Bicycle Hike», *Boys' Life*, septiembre de 1912, pág. 16; anuncio en *Boys' Life*, diciembre de 1915, pág. 37; Olive, Charles, «Selecting and Adjusting a Bicycle», *Boys' Life*, abril de 1923, pág. 47; Crump, Irving, «Twenty Years the Crowd's Hero», *Boys' Life*, abril de 1927, pág. 8.

257 BSA, *Cycling*, pág. 16.

ción y la política de tal manera que se fomentó y se favoreció a los automóviles frente a otros usuarios de la vía.²⁵⁸

Las bicicletas —cada vez menos numerosas, sin la condición de objeto de deseo de una élite políticamente organizada y reemplazadas por el motor de combustión interna como símbolo de la modernidad— habían perdido toda relevancia política o legal. Los mayores desafíos para los responsables de planificación eran racionalizar, regular y optimizar el flujo de tráfico de automóviles, lo que implicaba desalentar cualquier uso de la carretera que generase complicaciones a los automovilistas. Los grupos que podrían haber hablado por otras formas de transporte fueron rechazados o ignorados. Los ciclistas apenas tenían voz en esta época, porque eran pocos, carecían de organización política y se los consideraba niños. Los mensajeros que se saltaban las normas, los scouts y los niños que iban al colegio no tenían capital social para influir en la toma de decisiones.

Entre las nuevas señales de tráfico, los carriles recién pintados, la aplicación de la ley por parte de la policía y las obras físicas de ingeniería vial para dar cabida al automóvil durante las primeras décadas del siglo XX, apenas quedó espacio en la carretera para otros usuarios. No se marcaron carriles ni se pusieron señales para ciclistas y su categoría jurídica era ambigua. Además, circulaban menos ciclistas por la carretera. Esta es la parte de la historia que ha posibilitado que los observadores que hagan un análisis superficial desde la actualidad crean que la carretera estaba pensada en un principio para uso exclusivo del automóvil, y que supongan que no ha cambiado nada desde la aparición del coche para poner en entredicho ese dominio. Pero sería un error: los estadounidenses estuvieron cerca de interesarse mucho más por la bicicleta durante un tiempo.

258 Véanse, entre otros, Seiler, *Republic of Drivers*; Urry, «'System' of Automobility»; Goodwin, «Reconstructing Automobility».

4

LAS BATALLAS DE LA BICI DE LA VICTORIA EL DEBATE SOBRE EL TRANSPORTE MÁS NECESARIO EN LA II GUERRA MUNDIAL

LA LEYENDA DE LA BICI DE LA VICTORIA

La imagen es graciosa, buena para salir en los periódicos y también para la moral: un hombre grande vestido con un traje de tres piezas monta en bicicleta con una joven metida en la cesta delantera. Ella, lista para su trabajo de secretaria en tiempos de guerra, lleva labios pintados, pantalones y zapatos Oxford de dos colores, y en su expresión se mezclan a partes iguales el miedo y el deseo de secundar la broma. Joven y audaz, parece preparada para el viaje que tiene por delante. Él, en cambio, es un ciclista inverosímil, con traje de raya diplomática y mascando un puro sin encender. El viento en contra empuja hacia atrás el ala de su sombrero Fedora, haciendo que parezca un sombrero de estilo tirolés pasado de moda, o tal vez el sombrero de trabajo con el ala levantada que llevaba Ed Norton en *Los recién casados*. Aunque su aspecto es algo ridículo, luce una sonrisa pícaro, como si fuera lo más divertido que ha hecho en todo el día. Quizás lo fuera.

El hombre de la foto, de 1942, es Leon Henderson, director de racionamiento de consumo en época de guerra en la recién fundada Oficina de Administración de Precios [Office of Price Administration; OPA, por sus siglas en inglés], y está montado en el prototipo de una bicicleta pensada para ahorrar gasolina y otros recursos y contribuir al esfuerzo bélico de EEUU.²⁵⁹ El prototipo, que recibió el sobrenombre de Bici de la Victoria, era más ligero que las bicicletas típicas de la época, no tenía florituras para aho-

259 Reproducida en el *Carmel Putnam County Republican*, Nueva York, 18/01/1942; *Cuba Patriot*, Nueva York, 22/01/1942. Para conocer los antecedentes, véase Bartels, «Office of Price Administration», pág. 13.

rrar en el consumo de materiales y su tamaño era adecuado para el transporte práctico de adultos, más que para juegos infantiles. A principios de 1942, cuando los estrategas bélicos detuvieron la producción de bienes de consumo no esenciales, también tuvieron que decidir si las bicicletas se consideraban esenciales. ¿Debía permitir el gobierno federal la fabricación y la venta controlada de un número limitado de bicicletas para sustituir la producción, totalmente paralizada, de nuevos automóviles? ¿O, ante la demanda militar de acero y caucho, y dado que Japón había cortado el suministro de caucho natural y que todavía se disponía de muy poco caucho sintético, había que restringir por completo la producción de bicis nuevas y de neumáticos para bicis mientras durase la guerra?

El paseo de Henderson se puso en escena en los caminos de gravilla del Mall, en Washington D. C., ante los cámaras de los noticiarios y los fotógrafos de los periódicos, y la imagen resultó útil para el relato del sacrificio en tiempos de guerra. La imagen de Henderson fumándose un puro, que apareció en *Life* y en innumerables periódicos, parecía expresar el compromiso de buen grado para hacer lo que fuera necesario con el fin de apoyar el esfuerzo bélico. Meses después, los caricaturistas podían hacer referencia a esta imagen en sus obras, representando a alegres banqueros que llevaban a sus taquígrafas de un lado a otro mientras les dictaban cartas. La cobertura periodística de la escenificación de esta foto terminaba en la mayoría de los casos con un toque cómico: un reportero destacaba que las imágenes revelaban la «capacidad ejecutiva» de Henderson, ya que «era capaz de manejar la bicicleta, un sombrero de ala ancha, un puro enorme, a su taquígrafa y el manillar, todo a la vez».²⁶⁰

En otros casos se adoptó un tono de coqueteo. Al *New York Times* el paseo de Henderson le recordó a las «nuevas mujeres» sin acompañante y a las «bicicletas para dos» de la década de 1890: «las fotografías de este acontecimiento no solo son un placer para la vista; también ayudan a subirmos la moral. [...] Algunos de nosotros, al volver a montar en bici volvemos atrás en el tiempo y, en cierto modo, recuperamos nuestra juventud. Después de

260 «Leon Henderson, Price Boss», *Life*, 26/01/1942, pág. 33; McCall, Robert, «And We'll Look Sweet», *Washington Post*, 29/01/1942; «Editorial», *New York Sun*, 16/01/1942; *News Parade: Washington in War Time*, Castle Films, 1942.

ver al señor Henderson tenemos la impresión de que sería divertido». ²⁶¹ Gran parte de esta cobertura mediática destacaba a la «hermosa Betty Barrett» y las bromas de Henderson fingiendo que quería tirarla de la cesta delantera, como si estuvieran en una cita. ²⁶² Los periodistas se esforzaban en destacar una idea: la población estadounidense llevaba casi cuatro décadas asociando la bicicleta a la infancia; hizo falta una guerra mundial —o una chica guapa— para que pareciera apropiado que un hombre adulto de buena posición montara en bici alrededor de Capitol Hill en 1942.

Incluso después de la guerra, la imagen del Henderson en la Bici de la Victoria siguió funcionando como representación del espíritu proactivo y de la buena disposición del frente doméstico. Las Bicis de la Victoria, al igual que los Huertos de la Victoria, las campañas de reciclaje de neumáticos y los repuntes en las emisiones de bonos, fueron símbolos potentes de unidad jovial ante el racionamiento y la frugalidad forzosa. En la memoria colectiva, la Bici de la Victoria constituyó más una conmemoración de la voluntad patriótica que un logro de la cultura ciclista estadounidense: con este espíritu, el Smithsonian adquirió en 2006 una Bici de la Victoria, fabricada originalmente por la Huffman Corporation, para su colección. ²⁶³

261 «Mr. Henderson Awheel», *NYT*, 17/01/1942.

262 «Victory' Bicycles Are Planned», *Geneva Daily Times*, Nueva York, 17/01/1942.

263 Bailey, *Home Front*, pág. 9; Furness, *One Less Car*, pp. 119–20; Fitzpatrick, *Bicycle in Wartime*, pp. 171–74.



Imagen 4.1. En una fotografía de una serie muy difundida, Leon Henderson, responsable de la Oficina de Administración de Precios en época de guerra, monta un prototipo de la Bici de la Victoria en el National Mall de Washington D. C. llevando a su secretaria, Betty Barrett, en la cesta delantera (enero de 1942). La producción de este modelo en particular nunca llegó a aprobarse, y el gobierno federal tuvo un debate interno sobre si debía o no permitir la fabricación de bicicletas o de neumáticos nuevos durante la guerra.

Fuente: United Press International.

No obstante, la leyenda de la Bici de la Victoria esconde una historia mucho más compleja tras la escenografía de la foto de Henderson. Los planes del gobierno federal no se limitaban a producir el nuevo modelo de Bicicletas de la Victoria. Los impulsores de esta estrategia tenían una serie de propósitos: fijar objetivos nacionales de producción de hierro, acero y caucho y distribuir los materiales entre el ejército de tierra, la marina y la producción civil; establecer cuotas de producción de bicicletas nuevas para satisfacer la demanda militar y la civil; limitar la producción de bicicletas a unas pocas empresas con contratos públicos para que la industria se centrara en objetivos estratégicos; prohibir la producción de cualquier bici que no fuera nueva, ligera y para adultos; reservar la mayoría de estas bicis para uso militar; regular los precios de las bicicletas usadas en toda la nación, limitar la compra civil de bicicletas nuevas a aquellas con permiso gubernamental y que fueran una necesidad demostrable en tiempos de guerra y, por último, reservarse el derecho a llevar a juicio a cualquier fabricante, mayorista o minorista que no siguiera estas normas.²⁶⁴

La doble condición de la bicicleta en tiempos de guerra como juguete infantil y como imperativo estratégico dio lugar a algunas yuxtaposiciones extrañas. Por ejemplo, en mayo de 1942, un director de la OPA tuvo que responder a una niña que había escrito al presidente para preguntarle por qué no podía comprarse una bici. «El presidente Roosevelt me ha pedido que responda a tu carta», comenzaba Robert Sessions, cual elfo que habla en nombre de Santa Claus.

Ya sabes que es un hombre muy ocupado. Sería estupendo, Betty, que tú y cualquier otro niño como tú que quiera una bici pudiera tenerla. Si no estuviéramos en guerra, igual sería posible. Tu hermano, Joe, está en el ejército. Joe debe tener un arma para combatir. Las armas y las bicicletas se hacen con el mismo metal. Lo que pasa es que no hay suficiente metal para fabricar todas las armas que necesitamos y todas las bicicletas que queremos. Ya ves que las armas son más importantes que las bicicletas. [...] Estoy seguro, Betty, de que querrás luchar para defender a tu país, igual que tu hermano. Puedes hacerlo dejando tu bicicleta para cuando acabe la guerra.²⁶⁵

264 La mayor parte del programa se promulgó en *New Adult Bicycle Ration Regulations*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, julio de 1942, con enmiendas en informes trimestrales.

265 Sessions, Robert E., director, Consumer Division, para Sultini, Betty, 29 de mayo de 1942, carpeta «Bicycles Rationing R-7», RG 188, «Records of the Office of Price

Como se ve en la carta de Sessions, el programa de las Bicis de la Victoria era algo más que mera diversión patriótica. Los organismos gubernamentales tenían entre manos una tarea poco frecuente en la historia de EEUU: un programa centralizado de conservación de recursos, racionamiento del consumo, políticas industriales, regulación económica y gestión del transporte. El objetivo del proyecto de las Bicis de la Victoria era buscar la forma más eficiente de desplazar a los trabajadores de la industria bélica y a los ciudadanos entre su casa y la oficina, la escuela o la fábrica. Pero cuando los reguladores federales intentaron gestionar el suministro de bicicletas, se enfrentaron a una serie de retos. Aunque la cobertura mediática transmitía la idea de unidad jovial, entre bastidores la situación era diferente: la OPA tenía que hacer frente a una oposición considerable al racionamiento en general, a la enorme dificultad de aplicar controles a los precios en el mercado de las bicis usadas, a quejas persistentes y solicitudes de excepciones y a debates internos sobre si era acertado o no destinar recursos a la fabricación y al mantenimiento de bicicletas.

Esta última cuestión es la más relevante para la actualidad. Mucho antes del movimiento ecologista, de que se descubriera la contaminación urbana y desde luego antes de que surgiera la preocupación por el pico del petróleo, ingenieros y economistas que trabajaban en organismos federales debatieron con gran intensidad qué medio de transporte era más eficiente: la bicicleta o el automóvil. Durante el primer año de la guerra, un año teñido por el pánico, muchos estaban convencidos de que este tipo de comparaciones podían marcar la diferencia. Se hicieron cálculos muy complejos para intentar evaluar los costes de todas las fases de los dos sistemas que se contraponían y se mantuvieron discusiones muy acaloradas. La batalla de la Bici de la Victoria, librada en el frente doméstico, constituyó el primer intento, en el ámbito de las políticas públicas, de favorecer un medio de transporte frente a otro por cuestiones de sostenibilidad y eficiencia.

Administration, Rationing Department National Office, Automotive Supply Rationing Division, Bicycle Rationing Branch», NARA II. A menos que se indique lo contrario, todas las carpetas de archivos a las que se hace referencia en el resto de este capítulo, catalogadas como «Bicycle Transportation vs. Automotive», «Bicycle Production», «Rationing», «Progress Reports», «Press Releases», «Field Reports» y «Organizational Charts», forman parte de este grupo de registros.

HOLLYWOOD Y EL CICLISMO ESTADOUNIDENSE EN LOS AÑOS 30

El panorama del ciclismo en EEUU era complicado incluso en los años previos al estallido de la guerra. La bicicleta había sido objeto de una breve oleada de interés en medio de una década de malas noticias. Como resumen del lastimero estado de la industria de la bicicleta en 1934, mientras el *New Deal* intentaba generar una reacción a la Gran Depresión, la Administración Nacional de la Recuperación [National Recovery Administration; NRA, por sus siglas en inglés] señaló que «debido a la aparición de otras formas de transporte, la bicicleta ha sufrido un gran descenso de popularidad». Los burócratas de este organismo escribieron que «para mantener cierta apariencia de popularidad», la industria de la bicicleta se vio obligada a rebajar drásticamente los precios, comiéndose los márgenes de beneficio, y que «la demanda de bicicletas como medio de transporte pasó a un segundo plano en comparación con su demanda como juguete infantil». En consecuencia, durante las dos décadas posteriores a 1914, la producción anual máxima había sido inferior al medio millón de bicicletas y, entre 1923 y 1932, en un informe gubernamental sobre el *New Deal* se señalaba que «el descenso de producción ha sido constante, salvo en 1929».²⁶⁶

Aunque fue minúsculo en comparación con el apogeo de las bicis en la década de 1890, es cierto que la popularidad del ciclismo vivió una explosión menor en la década de 1930. Desencadenada en parte por una campaña de la industria para que EEUU «tomara conciencia de la bicicleta», la moda de los años 30 destacaba que montar en bici por placer era bueno para la salud. Los defensores más optimistas de la bicicleta magnificaban cualquier repunte del ciclismo. «La bicicleta actual ha vuelto a la palestra de forma espectacular en los últimos dos años», declaraba *Popular Mechanics* en 1935. Gran parte de la información de la revista sobre esta cuestión, copiada y reformulada a partir de textos publicitarios de las empresas productoras de bicis y de frenos, era más un deseo que un hecho: «ya hay más de 3 millones de ciclistas [...], están apareciendo clubs ciclistas por todo el país y la

266 National Recovery Administration, *Code of Fair Competition for the Bicycle Manufacturing Industry*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1934, pág. 288.

famosa American Wheelmen of America [sic] está de vuelta; [...] se está planeando la construcción de pistas para bicicletas junto a las carreteras», se jactaba la revista con gran precipitación.²⁶⁷

A lo largo de los años 30, en la prensa de Hollywood, donde parece que se inició el boom, aparecieron historias de jóvenes actrices, estrellas en ciernes, que montaban en bici. Según una historia apócrifa de la revista *Movie Classic*, todo empezó cuando una estrella de Hollywood tomó prestada la bici de su jardinero en 1933, y enseguida «no había ningún jardinero que encontrara su 'bici' cuando la necesitaba». Este auge en miniatura «recibió el beneplácito social cuando se sumaron a él Mary Pickford, Joan Crawford y Janet Gaynor», de manera que se produjo una amplia cobertura desenfadada en las revistas de cine: «es probable que casi cualquier día de sol [en] Beverly Hills [...] vea a un grupo de personas andando en bici para pasar un buen rato y mantener la línea. En Palm Springs no es seguro salir a la calle. Es probable que se dé de bruces con Janet Gaynor y su bicicleta, salidas de la nada». En un teletipo de 1933, que provenía de un boletín de prensa seguramente anónimo, se citaba a la «chica Goldwyn» Vivian Keefer, que afirmaba que la bici era el secreto de su belleza: «voy a trabajar en bicicleta porque me gusta hacer ejercicio. Además, teniendo la bicicleta cerca es fácil pedalear por ahí en los ratos muertos. ¡Así hago más ejercicio y encima me lo paso bien!»²⁶⁸

Los espectadores reaccionaron con cinismo a esta forma de promoción. En una revista para aficionados, *Photoplay*, se afirmaba con seguridad que todo esto era una maniobra publicitaria organizada para beneficiar a la industria del ciclismo, y se decía que «un magnate de la industria de la bicicleta elige a un par de rubias seductoras y les da todos los domingos diez dólares, la ropa de andar en bici y las bicicletas para que pasen el día por las carreteras y los caminos del campo».²⁶⁹ Según reflejaba el *Rotarian* en 1938, «alrededor del segundo año de la Gran Depresión, los agentes de prensa de Hollywood se estaban quedando sin ideas para que la gente que solía ir al cine no se olvidase

267 «Amazing Return of the 'Bikes'», *Popular Mechanics*, enero de 1935, pág. 62; véase también «Sears, Ward's Sales Helped», *WSJ*, 10/07/1934; «Bicycle Production», *WSJ*, 08/09/1936.

268 Citas de «Our Hollywood Neighbors», *Movie Classic* 4, marzo-julio de 1933, pág. 71; *op. cit.*, pág. 15; «My Beauty Hint», *Hagerstown Daily Mail*, 11/12/1933.

269 *Photoplay* 44-45, julio-diciembre de 1933, pág. 87.

de los nombres y de la figura de sus hermosas empleadoras. [...] Un día, un publicista sentó a su estrella en una bici, llamó a un fotógrafo» y pronto la moda corrió como la pólvora. Un tiempo después, «la gente se dio cuenta de que en la foto también había una bicicleta».²⁷⁰

Los temas de la campaña de estas aspirantes a estrellas eran el ocio, la salud y atraer a mujeres ciclistas. Este último fue un éxito: según el *Rotarian*, «el 40% de las bicicletas que se fabrican en la actualidad son modelos para mujeres; antes la cifra era solo del 8%». En 1939, la revista *Life* intervino: «a juzgar por el exceso de entusiasmo de quienes comentan el panorama estadounidense, el ciclismo acaba de empezar a recuperar el favor popular de forma espectacular. Eso es una tontería; el ciclismo nunca ha dejado de ser popular. En EEUU se han vendido más de un millón de bicicletas al año desde 1936. [...] Es cierto, no obstante, que los miembros de la buena sociedad acaban de descubrir que no hay nada más divertido que montar en bicicleta». Con «miembros de la buena sociedad» *Life* se refería a las mujeres jóvenes de clase alta que salían bien en las fotos: la historia estaba acompañada de un atrevido despliegue de fotos en las que aparecían mujeres de la alta sociedad poniéndose el traje de baño en un paseo por los bosques de Maine durante sus vacaciones.²⁷¹

Aunque este tipo de publicidad contribuyó a que se produjera un aumento perceptible de la compra de bicicletas para adultos a finales de la década de 1930, no presentaba el ciclismo como una actividad seria: en cambio, volvía a vincularlo con las élites acomodadas de California y perpetuaba su asociación con el ocio y la buena forma física. Según las cifras de la Bicycle Manufacturers Association [Asociación de Fabricantes de Bicicletas; BMA, por sus siglas en inglés], este auge también fue temporal: de las 643 000 bicicletas fabricadas en 1935, se llegó al pico de 1,2 millones en 1936, pero las cifras volvieron a caer hasta las 870 000 bicicletas dos años después. La mayoría de los adultos estadounidenses seguían sin andar en bici. El Rotary Club resumía las diferencias a ambos lados del Atlántico: «en Europa, papá, mamá y los niños nunca dejaron la bici. Mientras en EEUU

270 Eskew, Garnett L., «The Bike Completes a Cycle», *Rotarian*, agosto de 1938, pp. 34-36.

271 *Op. cit.*; «Life Goes Bicycling», *Life*, 17/07/1939, pág. 71.

los mensajeros del telégrafo y unos pocos jóvenes amantes de la diversión eran los únicos que les daban a los pedales de la bici entre millones de personas que pisaban el acelerador, en Europa las carreras de bicicletas campo a través y las vueltas en bicicleta siguieron estando de moda».²⁷²

La tecnología de la bicicleta en EEUU, igual que las cifras de ciclistas adultos, se había quedado atrás con respecto a Gran Bretaña y Europa. En Reino Unido se popularizaron las bicis para adultos con tres velocidades a partir de 1900, y en los años 30 ya se había vuelto habitual la avanzada tecnología del desviador con múltiples marchas, de origen francés; mientras tanto, «los ciclistas estadounidenses quedaron encallados en un cráter de la carretera y siguieron otros 60 años con sus bicicletas de una sola velocidad y con freno de pedal», según Frank Berto, historiador experto en tecnología ciclista. Al final de la década de 1930, las bicicletas para adultos ligeras y de varias velocidades seguían siendo poco comunes en EEUU; el modelo más popular tenía un cuadro pesado, lastrado además por guardabarros de metal y elementos decorativos, como imitaciones de depósitos de gasolina. «La mayoría de las bicicletas estadounidenses tienen demasiados chismes» —protestaba un artículo de *Life* en 1939, acompañado de una foto en cuyo pie podía leerse—: «a las bicicletas les sobran chismes».²⁷³ La empresa estadounidense Schwinn fue la primera en desarrollar gran parte de este diseño, incluidos los neumáticos gruesos que soportaban todo ese peso y distinguían a las pesadas bicis estadounidenses de las de otras partes del mundo.²⁷⁴ Los Boy scouts recomendaban a los exploradores que quisieran conseguir insignias de mérito que no se compraran estas bicis tan pesadas y, a los que ya tuvieran que cargar con semejante trasto, les aconsejaban que la prepararan para facilitar su uso «quitando todos los chismes grandes o pesados que no sirven para nada».²⁷⁵

El hecho de que el diseño de las bicicletas estadounidenses fuese diferente del de otras partes del mundo se debía en

272 «Shipments of Bicycles: Years 1935 to 1941 Inclusive», «Bicycle Production»; cita de Eskew, «The Bike Completes a Cycle».

273 Berto, *Dancing Chain*, pp. 56, 108; «Life Goes Bicycling», pág. 71.

274 Cita del anuncio de Schwinn en *Life*, 11/08/1941, pág. 15; Herlihy, *Bicycle*, pp. 325–34; Berto, *Dancing Chain*, pp. 145–47; Hadland y Lessing, *Bicycle Design*, pág. 196.

275 BSA, *Cycling*, New Brunswick, Nueva Jersey, BSA, 1949, pág. 6.

parte a que se mantenía a los fabricantes europeos y japoneses fuera del mercado mediante un elevado impuesto de importación. Un fabricante japonés, Mitsubishi Shoji Kaisha, intentó introducirse en el mercado estadounidense durante los años 30, sin éxito. El personal de la oficina de la empresa en Seattle informó a sus jefes de Osaka de que uno de sus ejecutivos había llegado a la conclusión, tras una gira, de que era demasiado complicado: «en este país, la demanda de bicicletas es escasa, en el mejor de los casos, y la que hay busca principalmente las de estilo, tipo y tamaño estadounidenses. [...] Por lo tanto, con respecto a la cuestión de si vender aquí cadenas del tamaño británico, diría que queda bastante descartado». En 1935, las fluctuaciones del impuesto de importación habían entorpecido aún más las importaciones japonesas; el arancel suponía un mínimo del 30% del valor del producto importado y podía fluctuar hasta el 40 o incluso el 50%, cosa que inquietaba a los compradores estadounidenses: «no se puede decir que estén deseando crear un mercado para las bicicletas y las piezas japonesas si además deben asumir el riesgo del impuesto de importación», escribía la oficina de San Francisco a la sede de Osaka, sobre todo, dado que «circula en la prensa una gran agitación» respecto a la amenaza que suponían las importaciones japonesas para la economía nacional en depresión.²⁷⁶ Por lo tanto, los mercados estadounidenses quedaron reducidos durante los años 30 a esas pesadas bicis infantiles, un punto débil que probablemente contribuyó a que el número de personas que andaban en bici se estancara cuando pasó el *boom* de 1934.

En cualquier caso, las carreteras estadounidenses no estaban preparadas para asumir un resurgimiento que fuera algo más que simbólico, como señalaba el *Rotarian* en 1938: «en Europa, donde las bicicletas tienen relevancia económica como medio de transporte, llevan tiempo utilizándose carriles especiales para ciclos». En cambio, «las carreteras del millón de dólares de EEUU, en muchas de las cuales apenas caben dos carriles para máquinas de 1800 kg que van zumbando a 65 o 95 km/h en ambas direcciones, son una trampa mortal para los ciclistas. Los peato-

276 Sucursal de Mitsubishi Shoji Kaisha en Seattle para el director de la sede de Osaka, 26 de julio de 1934, caja 5; memorando, «Bicycle Business in California», 30 de julio de 1935, caja 6, «Seized Correspondence», RG 131 «Office of Alien Property», NARA II.

nes no quieren bicicletas en las aceras y en muchos parques no se permite su acceso». Todo ello dejaba muy pocas opciones: «¿y entonces por dónde— se preguntan 4 o 5 millones de jóvenes estadounidenses— podemos andar en bici?» La solución, según el *Rotarian*, era «construir pistas para bicis de gravilla o de tepes de césped en los arcones de las carreteras, como piden los ciclistas adultos, cada vez más numerosos». En otras palabras, los analistas pedían algo similar a las pistas para bicicletas de la década de 1890, pero sin su nombre, sus cuotas, sus elementos identificativos ni sus comisiones. Tres años después, otro defensor de la bicicleta preocupado por la seguridad propuso en el *Rotarian* «que los arcones de las carreteras estatales se acondicionen como es debido para permitir que el tráfico de automóviles y de bicicletas pueda estar separado físicamente».²⁷⁷ Pero este llamamiento no tuvo eco, al menos en los años 30.

El censo de 1940 puso de manifiesto el declive del ciclismo en la década anterior. Aunque la fabricación y las ventas de bicicletas aumentaron a principios de la década, el incremento se produjo en comparación con los datos censales de 1929, signo de la recuperación global de la Gran Depresión, no de la vuelta a la edad de oro del ciclismo. De hecho, si se ajustan las cifras teniendo en cuenta la inflación, las ventas de bicicletas y motocicletas en 1939 sumaron solamente 534 millones de dólares, solo una parte del valor de las ventas de bicis (exclusivamente) de 701 millones de dólares en el punto álgido del *boom* anterior, en 1900.²⁷⁸ En 1941, se fabricaban como mínimo dos coches por cada bici. Y, como los coches eran mucho más caros que las bicis, la economía del transporte se centraba casi exclusivamente en el automóvil.²⁷⁹ Cuando comenzó la II Guerra Mundial, el automóvil era el medio de transporte preponderante en EEUU con diferencia.

277 Eskew, «The Bike Completes a Cycle»; Kearney, Paul W., «Stopping Trouble on Two Wheels», *Rotarian*, agosto de 1941, pág. 19.

278 Según el deflactor del PIB, el valor real de las bicis vendidas en 1900 rondaría los 701 millones en dólares de 2009; en 1939, estaba alrededor de los 534 millones de dólares. Merriam, Robert H., «Bicycles and Tricycles», *Census of Manufactures, Part IV*, Washington, D. C., U.S. Government Printing Office, 1905, pp. 289–92; *16th Census of the United States, 1940, Census of Business, 1939*, vol. 5, Washington, D. C., U.S. Government Printing Office, 1941, pp. 188–89.

279 «Number of Automobiles and Bicycles Produced from 1937 through 1941», «Bicycle Transportation vs. Automotive».

LA II GUERRA MUNDIAL Y EL RACIONAMIENTO DE BICICLETAS

Las exigencias de la guerra estaban a punto de alterar esa preponderancia, al menos temporalmente. Ya antes de la participación directa de EEUU en la II Guerra Mundial tras el ataque a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, el gobierno federal estaba actuando para gestionar recursos estratégicos y para fijar objetivos de producción de las armas y las municiones suministradas a las naciones aliadas en virtud de la política de préstamo y arrendamiento. Los precavidos habitantes de la Costa Este llevaban todo 1941 comprando bicis a un ritmo más alto del habitual. Dándoles la razón, solo 10 días después del ataque a Pearl Harbor el gobierno anunció que se controlaría la producción de bicicletas durante la guerra.²⁸⁰

Aunque la iniciativa de las bicicletas era solo uno de los diez grandes programas de racionamiento del consumo en el frente doméstico, implantarla resultó tan complicado como en el caso de los demás.²⁸¹ Como otros intentos de controlar la inflación y de repartir recursos escasos, el racionamiento de bicicletas se caracterizó por estar sometido a cambios continuos conforme los organismos federales intentaban acabar con las lagunas legales, responder a la preocupación de vendedores y consumidores y manejar la realidad cambiante de la producción. El programa duró dos años y medio, de abril de 1942 a septiembre de 1944. En ese corto espacio de tiempo, los organismos federales se toparon con una gran cantidad de preocupaciones y problemas nuevos.

El racionamiento de bicicletas era poco sistemático: se interrumpía y arrancaba de forma drástica. Comenzó de manera bastante inocua cuando, durante los meses posteriores al ataque de Pearl Harbor, diversos organismos federales anunciaron que dejarían de producirse bicis infantiles y fijaron objetivos de producción de bicicletas para uso militar. En abril de 1942, la Junta de Producción Bélica [War Production Board; WPB, por sus siglas en inglés] paralizó temporalmente y por completo la producción y la venta de bicicletas para civiles. Aunque se habían lanzado indirectas claras al respecto como mínimo desde el diciembre anterior, la orden de racionamiento para los civiles fue la medida

280 «Bicycles: Do a Come-back», *WSJ*, 04/09/1941; «OPM Gives Radio, Bicycle Makers», *WSJ*, 17/12/1941.

281 Polenberg, *War and Society*, pág. 32.

más draconiana de todo el programa de racionamiento de bicicletas durante la guerra. «La orden fue una reacción motivada por el pánico a la vista de que se estaban acumulando productos en los meses posteriores a la declaración de guerra», señala un historiador. En el anuncio se declaraba que «ninguna bicicleta podrá salir de la fábrica ni del local del mayorista, del minorista ni del intermediario a partir de las 23:59 de esta noche».²⁸² Al final hubo que sustituir la paralización total por un sistema de racionamiento.

Se produjo cierta demora mientras diversos organismos pensaban cómo podría ser el sistema alternativo y sorteaban los obstáculos burocráticos. Tras semanas de postergaciones burocráticas, los administradores de la OPA consideraron que la WPB estaba entorpeciendo la iniciativa; un abogado de la WPB terminó diciendo que el papeleo necesario para preparar el sistema de racionamiento «no había podido firmarse antes porque la última persona que podía firmarlo se ha ido de pesca». Pero el 13 de mayo la WPB ya había publicado la «directiva complementaria» a la paralización de abril, en la que se declaraba que el ejército de tierra, la marina y otras secciones del gobierno federal podían comprar bicicletas nuevas, y se delegaba en la OPA el control de la venta de bicicletas a civiles en virtud de la Orden de racionamiento n.º 7 del 15 de mayo. El programa de racionamiento completo se resumió en una orden de julio. La restricción gubernamental de la venta de bicicletas iba a tener repercusión: si el conjunto de la industria de la bicicleta había fabricado 1,8 millones de bicis en 1941, muchas de ellas para niños, los planes de principios de 1942 exigían que se fabricaran solamente 750 000 bicis nuevas al año y que se encargaran de ello un número limitado de fabricantes. Solo se autorizó la fabricación de bicis para adultos, ligeras y con los componentes esenciales; aunque Leon Henderson aparecía en la foto de enero montado en un prototipo de bici de carga con una rueda delantera pequeña, una cesta grande y un pie de apoyo muy sólido, estos detalles se consideraron lujos inasequibles cuando se tomaron las decisiones definitivas cinco meses

282 Fitzpatrick, *Bicycle in Wartime*, pág. 172; «Sale of Bicycles to Adults Curbed», *NYT*, 03/04/1942; «New Bicycle Sales Banned», *WSJ*, 03/04/1942.

después.²⁸³ Y todavía estaba pendiente la cuestión de si debían fabricarse bicis nuevas o no.

LA BICICLETA Y EL AUTOMÓVIL

Durante la primavera y el verano de 1942, mientras la OPA institucionalizaba el racionamiento de bicicletas, diversos organismos federales debatían si tenía sentido destinar recursos estratégicos a bicicletas para el transporte civil. Hoy ese oscuro debate interno solo puede seguirse a través de los registros de la OPA, ahora en los Archivos Nacionales. Esta cuestión no se debatió públicamente en la época y después de la guerra fue eclipsada por el relato positivo de los voluntarios que usaron la Bici de la Victoria, impulsado por los medios de comunicación. En el debate participaron una desconcertante variedad de oficinas y organismos del poder ejecutivo. Resulta irónico que los responsables del control de los automóviles (la División de Racionamiento de Automóviles de la OPA) acabase abogando firmemente por el transporte en bicicleta, mientras que el grupo al que se le había encomendado la gestión de las compras de los consumidores (el grupo de Suministros Civiles de la WPB) se opusiera a que siguiesen vendiéndose bicicletas a civiles.²⁸⁴

La situación era desesperada y reinaba la confusión. Entre todas las complicadas decisiones estratégicas que exigía el viraje hacia una producción para tiempos de guerra a principios de 1942, puede resultar sorprendente que algunas partes del gobierno federal estuvieran discutiendo si era más eficiente ir a trabajar en bici o en coche. Pero este debate crucial tenía muchos desenlaces posibles: el gobierno podía decidir impulsar el desplazamiento de civiles en automóvil, ferrocarril, autobús o bicicleta; intentar apoyar equitativamente todos los medios de transporte, o aprobar un programa de austeridad estricta que minimizase el transporte civil y produjese únicamente material militar. Dado que el petróleo, el caucho, el níquel y el acero

283 Stone, Robert E., para Nugent, Rolf, 9 de mayo de 1942, carpeta «Bicycles Rationing R-7»; Office of Price Administration, *Second Quarterly Report for the Period Ended July 31, 1942*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1942, pág. 80.

284 La historia de estos organismos y oficinas es compleja. La OPA se creó por mandato ejecutivo del presidente el 11 de abril de 1941. Véanse Zimring, *Cash for Your Trash*, pág. 90; Polenberg, *War and Society*, pág. 7; Sparrow, *Warfare State*, pp. 171–73; Graham, *Toward a Planned Society*, pág. 70.

escaseaban y se consideraban esenciales para necesidades estratégicas, ¿qué medio de transporte prometía el uso más rentable de estos materiales? Nunca se dejó que este debate se filtrara a la opinión pública, a la que, por el contrario, se le aseguró desde las fases más tempranas de la guerra que ir a trabajar en bicicleta era un sacrificio patriótico y deseable en aras del esfuerzo bélico.

Aunque la batalla de las Bicis de la Victoria fue solo uno de los innumerables debates que tuvieron lugar en Washington en esa época, su número de interlocutores fue limitado. A pesar de celebrarse en el marco del gobierno federal y no en el ámbito industrial, se ocultó a la opinión pública, igual que los debates de las empresas de materiales y de reciclaje de metales. Tampoco participaron representantes de la industria del automóvil. Detroit estaba trabajando al máximo en 1942, porque la conversión completa para satisfacer las demandas militares supuso un reto para la capacidad productiva de la industria existente y se eliminaron casi todas las ventas de automóviles nuevos a civiles. Producir coches nuevos para uso no militar no era una opción.²⁸⁵

La elección entre mantener los automóviles existentes y fabricar bicicletas nuevas resultó sorprendentemente complicada y volvía a analizarse una y otra vez. Los organismos federales podrían haber decidido perfectamente favorecer a los automóviles o al transporte público en lugar de a la bicicleta, o haber eliminado por completo la fabricación de bicicletas nuevas. En su lugar, el programa de racionamiento de bicicletas se modificó de continuo para responder a los cambios en el comportamiento de los consumidores y a la disponibilidad de recursos. Por ejemplo, durante los dos años siguientes la OPA hizo pequeños ajustes de las cuotas de bicicletas disponibles estado por estado, e incluso aumentó la cuota de bicicletas para la Costa Este después de que disminuyese la gasolina disponible en la zona.²⁸⁶ De igual forma, cuando los consumidores, nerviosos, compraron bicicletas en masa antes de que empezase el racionamiento, la WPB tomó cartas en el asunto con su draconiana orden de paralización.

En la primavera de 1942, los organismos federales parecían preparados para fomentar el uso de la bicicleta, una decisión ló-

285 Zimring, *Cash for Your Trash*, pág. 100.

286 «OPA Relaxes Bicycle Purchase», *WSJ*, 13/01/1943.

gica ante las conclusiones de sus propios informes internos y dada la influencia de los grupos de presión de la industria de la bici. En un informe de abril de 1942 de la BMA de EEUU se llegaba a la conclusión de que las bicicletas constituían un uso más eficiente de los recursos que los automóviles. Además, según la BMA, que velaba ligeramente por sus propios intereses, la guerra estaba «obligando a la bicicleta a adoptar una posición de importancia más acorde a su desarrollo actual en otros países». Los cálculos de eficiencia de los fabricantes de bicicletas estaban claramente a favor de las bicis; en algunos informes se comparaban los 1360 kg de metal de un coche de la época con los 18 kg de la típica bicicleta estadounidense de los años 40. Aun suponiendo que cada coche llevara seis personas, se necesitaban 227 kg de metal y caucho para desplazar a un solo trabajador en coche. Según la BMA, fomentar el desplazamiento al trabajo en bicicleta «permitiría ahorrar 435 840 kg por cada 1000 trabajadores» en toda la nación.²⁸⁷ No había mucho que debatir: estaba claro que la bicicleta sacaba más rendimiento a la cantidad de metal y ahorra más gasolina.

Pero el caucho necesario para los neumáticos empezó a escasear enseguida y el uso adecuado del caucho constituyó un problema mucho más complejo y grave. Antes de la guerra, la mayoría del caucho crudo se obtenía de las plantaciones de caucho de Asia. En 1942, casi el 97% del caucho crudo que se utilizaba en EEUU provenía de zonas bajo el control del imperio japonés. Por lo tanto, el caucho fue el primer producto de consumo que racionó la OPA en enero de 1942. Como las bicicletas eran muy ligeras, tardaban mucho más que los coches en desgastar sus neumáticos de caucho y, por consiguiente, fomentar el ciclismo podía considerarse una estrategia importante para ahorrar caucho.

Estos argumentos recibieron el respaldo de un análisis divulgado por la OPA a principios del verano de 1942. El subjefe de división R. E. Stone presentó un informe de ingeniería en el que se afirmaba que «la cuestión es si una bicicleta, que pesa 14 kg más el peso de un pasajero y se desplaza a una velocidad media que no supera los 16 km/h, consume menos caucho que el au-

287 Meloney, H. M., BMA, «Preliminary Statement on Relationship of Bicycle to National Defense», 29 de abril de 1942, «Bicycle Transportation vs. Automotive».

tomóvil particular, que pesa 1360 kg y circula a 48-72 km/h». El análisis inicial de Stone era claramente favorable a la bicicleta (el beneficio era 10 veces superior), pero, con la exhaustividad propia de los ingenieros, se dedicó a analizar diversas permutaciones. Su conclusión fue que «la misma cantidad de [caucho] crudo [utilizado para fabricar neumáticos] en una bicicleta recorre 8,75 veces la distancia por viajero-km que esa cantidad de caucho en un automóvil». ²⁸⁸ En otro informe de la OPA sobre el uso de caucho se mostraba que las bicicletas eran mucho más eficientes: 1 kg de caucho crudo permitía 38 985 km de transporte en bicicleta por persona, pero solo 10,64 km de transporte en automóvil por persona (en el supuesto optimista de que el coche se desplazara siempre con cinco ocupantes). ²⁸⁹

Basándose en estos cálculos, el 4 de junio la OPA hizo una excepción temprana a la paralización de la producción de bicicletas impuesta en abril. En un comunicado de prensa, indicó que «la mayor demanda proviene de las plantas aeronáuticas de California, donde han aumentado los problemas de transporte», porque el trabajo bélico aumentó la presión sobre los autobuses públicos y los automóviles particulares. Las 10 000 bicicletas liberadas se repartieron entre los fabricantes bélicos Douglas, Lockheed, Grumman y Raytheon para que las distribuyeran a sus empleados. Por lo tanto, a partir de principios de junio, la OPA consideró que la bicicleta resolvía una necesidad en tiempos de guerra. ²⁹⁰

Se acabaron las bicicletas nuevas

Puede que Stone pensara que su detallado informe sobre los recursos había zanjado el tema de la producción de bicicletas, pero lo cierto es que el debate no había hecho más que empezar. Había escrito que, «si va a destinarse caucho nuevo al transporte, tiene que ser para bicicletas» y no para automóviles. En un minucioso documento divulgado el 22 de junio, A. G. Richtmeyer, de la Oficina de Suministros Civiles de la WPB, ponía en duda los supuestos en los que se había basado la OPA, esgrimiendo

288 Stone, R. E., para Nugent, R., et al., «Comparison of Rubber Uses between Competitive Forms of Transportation», 15 de junio de 1942, «Bicycle Transportation vs. Automotive».

289 Gráfico, «Travel per Pound of Crude Rubber: Thousands of Miles», «Bicycle Transportation vs. Automotive».

290 «Advance Release», 4 de junio de 1942, «Bicycles Rationing R-7».

que no debía destinarse caucho nuevo al transporte durante la guerra: ni a bicicletas, ni a coches ni a autobuses. En lugar de ello, había que agotar el enorme excedente de neumáticos de automóvil antes de proporcionar neumáticos de caucho nuevos para bicicleta destinados al uso civil. «En términos de kilómetros por pasajero por kilo de caucho crudo nuevo, es más económico seguir usando los coches particulares que ya existen que fabricar bicicletas nuevas», escribió. Detener por completo la fabricación de neumáticos supondría un gran ahorro durante «los años más críticos» de una guerra que se preveía larga, según Richtmeyer, al menos «hasta que se disponga de caucho sintético en grandes cantidades». Calculó que las reservas de neumáticos de automóvil, si se usaban con prudencia, podían permitir 3,218 billones de kilómetros de desplazamiento por pasajero.²⁹¹

Los cálculos de Richtmeyer se basaban en supuestos muy distintos a los asumidos por Stone. Intentó meter en la ecuación no solo la producción inicial de neumáticos, sino también un cálculo exhaustivo de las existencias y de la vida útil de los neumáticos nuevos, de los que ya se estaban usando y de los almacenados. También tuvo en cuenta la posibilidad de regenerar o reparar neumáticos para extender su vida útil. En el informe del Richtmeyer se calculaban 41 695 km por pasajero por kilo de caucho crudo en el caso de los automóviles, en comparación con 35 798 km en el caso de las bicicletas.²⁹²

Este informe de Richtmeyer causó un gran revuelo y provocó reacciones inmediatas y detalladas de numerosos organismos, así como una reunión en la que participaron todos los integrantes de diversos organismos el 24 de junio. John Fennelly, del Comité de Productos Finales de la WPB, se apresuró a refutarlo. Calculó que «un juego de neumáticos de bicicleta permitiría recorrer casi 14 480 km», contradiciendo así el cálculo de 4827 km que había hecho Richtmeyer. Pero aun usando los cálculos más pesimistas de desgaste de neumáticos de bicicleta, Fennelly afirmó que «un automóvil consumirá más caucho que una bicicleta, por una pequeña diferencia».²⁹³

291 Richtmeyer, A. G., «A Study of the Relative Economy [...]», 22 de junio de 1942, «Bicycle Transportation vs. Automotive».

292 *Op. cit.*

293 Memorando de Fennelly, John F., End Products Committee, WPB, 26 de junio de 1942,

En los informes, además de comparar coches y bicicletas, también se contrastaban las predicciones de consumo de un producto nuevo: el caucho regenerado. El caucho «crudo» o látex descrito en estos documentos es lo que hoy denominaríamos caucho natural, producido en su mayoría en Asia. Los planes orquestados desde hacía décadas para cultivar caucho en América Central y en EEUU nunca habían dado fruto, por así decirlo, y en ese momento no había muchas esperanzas de una solución de última hora. Se preveía que el caucho sintético podía ser una posibilidad técnica, pero estaba claro que su desarrollo no resultaría rentable sin una enorme inversión gubernamental.²⁹⁴ La otra opción que quedaba para mitigar la escasez parecía ser el reciclaje masivo, fuera reparando la superficie de neumáticos ya utilizados (lo que se conoce como recauchutado) o fundiendo neumáticos viejos y usando el caucho para fabricar neumáticos «regenerados». Richtmeyer consideraba que el reciclaje suministraría materiales suficientes para eliminar el uso de caucho nuevo, pero Fennelly se mostraba cauto, «dados los escasos resultados de la campaña del presidente para conseguir desechos de caucho». Teniendo en cuenta que posiblemente se dispusiese de caucho nuevo y también reciclado, argumentó Fennelly, «sería una lástima detener la producción de las fábricas de bicicletas y obligar a la población a depender únicamente de los automóviles para todas las formas de transporte local».²⁹⁵

Después de hacer números con los supuestos proautomóvil de la Oficina de Suministros Civiles, Fennelly hizo lo propio con los datos que él manejaba. Llegó a una conclusión demoledora: «el uso de nuestros automóviles supone el saqueo de nuestra mayor reserva de caucho crudo a una velocidad [...] 50,9 veces más elevada que el uso de la bicicleta». Hizo una síntesis definitiva: «no hay ningún conjunto de prácticas ni ninguna combinación de caucho regenerado y crudo en la que los neumáticos del automóvil no resulten más costosos que los de bicicleta en términos de caucho por kilómetro».²⁹⁶

«Bicycle Transportation vs. Automotive».

294 Finlay, *Growing American Rubber*, pp. 1, 107–39, 171–97; Frohardt-Lane, «Promoting a Culture of Driving», pp. 337, 343; Heitmann, *Automobile and American Life*, pp. 129–30.

295 Fennelly, memorando; Zimring, *Cash for Your Trash*, pág. 94.

296 Fennelly, memorando.

Se pidió más información sobre el desgaste de las mezclas de caucho en tiempos de guerra y Fennelly informó de que otro organismo estaba «encargándose de que hubiera chicos montando en bici y hombres conduciendo automóviles para conseguir un patrón de comparación real». Esta cuestión condujo a la confrontación directa entre la WPB y la OPA, y Fennelly instó a las dos partes a organizar una reunión de alto nivel para resolver sus discrepancias. Pero el sábado, tras los infructuosos intentos de llegar a un acuerdo sobre los datos, la OPA declaró que existía una diferencia fundamental en la filosofía de estos dos organismos. Los representantes de la OPA habían convencido al jefe de división de Suministros Civiles, Donald Longman, de que admitiese que «es posible recorrer más kilómetros por pasajero por kilo de caucho crudo en bicicleta que en automóvil». Sin embargo, parecía que esta concesión no venía al caso: basándose en el pesimismo estratégico, Suministros Civiles propugnaba medidas de austeridad extremas para todos los medios de transporte, más allá del debate de la bicicleta. Según el resumen de la OPA, Suministros Civiles abogaba por la austeridad generalizada: detener por completo la fabricación de bicicletas, paralizar los recursos para vagones de pasajeros en el ferrocarril «por la necesidad de transportar mercancías», reducir los desplazamientos en coche al 60% de las distancias recorridas antes de la guerra mediante el racionamiento de la gasolina y «no [proporcionar] caucho para autobuses nuevos». En palabras de la OPA, muy crítica, «en un momento en el que se necesitan más servicios de transporte», Suministros Civiles proponía «reducirlos aún más» y «eliminar el más económico de todos ellos». La OPA se opuso a este enfoque, considerando que paralizaría el transporte civil en un momento en el que se necesitaba con urgencia; también criticó que la WPB estaba tomando malas decisiones basándose en información limitada, y para ello argumentó que «Suministros Civiles recomienda detener de inmediato la producción de bicicletas [...] antes de que la Oficina de Administración de Precios pueda determinar con estadísticas, mediante su plan de racionamiento, cuáles son los usos de las bicicletas y cuánto se necesitan». Pese a su oposición a este plan tan drástico de la WPB, la OPA seguía mostrándose cautelosa respecto a su propio compromiso con la fabricación de bicicletas y solo manifestaba que prefería «que se

mantenga al menos durante algunos meses» hasta que se recopilasen más datos en verano.²⁹⁷

Harry DeSilva, responsable de la Sección de Investigación y Cuotas de la División de Racionamiento de Automóviles, fue mucho más allá de los argumentos moderados de su jefe a favor de las bicicletas. Escribió memorandos de políticas públicas más argumentativos y vehementes que sus compañeros burócratas, entre ellos un informe de ocho páginas titulado «We Need Plenty of Bicycles during the War» [Necesitamos muchísimas bicicletas durante la guerra]. Usando un lenguaje sencillo, argumentó que

la demanda de transporte entre el hogar y el lugar de trabajo está creciendo mucho más que en tiempos de paz, [...] la bicicleta es idónea para desplazamientos cortos, para las personas que trabajan con horarios irregulares y las que viven en lugares apartados, y para las que, por la carga económica de la guerra, no pueden permitirse el transporte en coche, y además la bicicleta puede transportar una carga útil ligera, es fácil de reparar, no requiere gasolina, consume poquísimo caucho y los adultos prácticamente no la usan para el ocio; considerando todo esto, parece muy pertinente que proporcionemos a los adultos una cantidad adecuada de bicicletas.

Este enfoque estaba determinado por el bagaje de psicólogo social de DeSilva. Tras obtener un doctorado en Harvard en 1927, la Gran Depresión limitó sus oportunidades profesionales y emprendió una carrera por diversos organismos dedicados a las políticas públicas. Parecía acudir allá donde hubiera financiación para investigar el aspecto psicológico de la conducción de automóviles, incluido el famoso Directorio de Investigación del Tráfico en las Calles, albergado primero en Harvard y después en Yale. Con el *New Deal*, DeSilva supervisó los proyectos de diseño de tráfico de la Administración Federal de Ayudas de Emergencia (Federal Emergency Relief Administration) y de la Administración del Progreso de Obras (Works Progress Administration). Su publicación más destacada fue un libro de 1942 sobre los factores psicológicos en los accidentes de coche, que le impulsó para ocu-

297 Fennelly dijo que ese otro organismo era el Directorio de Vías Públicas, pero probablemente fuera el Directorio de Estándares. Fennelly, memorando; Stone, Robert E., para Fennelly, John F., «Allotment of Rubber for New Adult Bicycles», 27 de junio de 1942, «Bicycle Transportation vs. Automotive».

par su puesto en la División de Racionamiento de Automóviles de la OPA durante la guerra.²⁹⁸

Cuando comenzó la guerra, el bagaje de DeSilva hizo que su defensa de la bici fuera más persuasiva y humana que la de sus compañeros con un enfoque más técnico. En un apartado de su memorando titulado «Psychological Warfare» [Guerra psicológica], DeSilva señalaba que «suele decirse que las guerras también se libran en el frente psicológico, no solo en el frente de batalla. [...] ¿Qué ocurrirá con la moral del pueblo estadounidense si el gobierno de Washington intenta inmovilizarlo?» Argumentó que el cálculo de eficiencia debía contemplar cierto margen para que la población pudiese usar sus coches y sus bicis con fines no productivos. A diferencia del transporte público, estos medios de transporte permitían a las personas desplazarse en el momento y de la forma que quisieran. En cierto sentido, el argumento era profundamente estadounidense: al criticar que el transporte público era una lata para la comunidad, DeSilva estaba recalcando la libertad individual que brindaban los coches y las bicis y dándole la categoría de derecho de los ciudadanos de EEUU.²⁹⁹

Mientras DeSilva se dedicó a analizar los aspectos psicológicos y culturales de las distintas opciones de transporte, el debate en torno a la eficiencia continuó y los analistas afines a DeSilva le proporcionaron datos a favor de la bicicleta. Fred Myers, por ejemplo, en un extenso memorando del 9 de julio, hacía una crítica particularmente feroz a «algunos supuestos incorrectos asumidos por el señor Richtmeyer, lo que genera confusión, que seguramente se hayan incluido en su estudio para forzar la proporción» a favor del automóvil. Myers concluía con rotundidad que «el uso de bicicletas nuevas para que los tra-

298 Woffle, Dael, «Psychologists in Government Service», *Psychological Bulletin* 39, n.º 6, junio de 1942, pág. 392. En 1944, DeSilva era vicepresidente del Programa de la Oficina de la WPB: Marquis, Donald G., «Social Psychologists in National War Agencies», *Psychological Bulletin* 41, febrero de 1944, pág. 123. De Silva, Harry Reginald, «An Experimental Investigation of the Determinants of Apparent Visual Movement», tesis doctoral, Harvard University, 1927. Si se quiere ver un ejemplo de la investigación exhaustiva de DeSilva, véase DeSilva, Harry R., «Age and Highway Accidents», *Scientific Monthly* 47, 1938, pp. 536-45; para muestras de la cobertura periodística, véase Bergman, Lewis, «Less Deadly than the Male», *NYT*, 14/07/1940.

299 DeSilva, Harry R., «Are Bicycles Needed to Supplement Existing Transportation?», sin fecha, «Bicycle Transportation vs. Automotive»; véase también Frohardt-Lane, «Promoting a Culture of Driving», pág. 348.

bajadores se desplacen diezmará las reservas a un ritmo *menos* de la mitad de rápido que el uso de automóviles». ³⁰⁰ En agosto de 1942, DeSilva pudo afirmar que «los resultados a favor de la bicicleta distan mucho de los presentados originalmente por la Oficina de Suministros Civiles» de la WPB. ³⁰¹

Sin embargo, el triunfo de DeSilva fue efímero. A finales de agosto, la WPB, con preocupaciones renovadas sobre el consumo de recursos estratégicos, invalidó la implantación del programa de racionamiento de la OPA. La WPB redujo la cantidad total de fabricantes autorizados de bicicletas de doce a dos, recortó las cuotas de producción y solo permitió que los consumidores comprasen bicis nuevas una vez que se hubieran cubierto las necesidades militares. Aunque la congelación de la producción fue breve, el cupo de bicicletas disponibles para la compra de los consumidores fluctuó durante el año siguiente. Las restricciones se fundamentaban en retazos del argumento de Richtmeyer a favor de consumir las reservas existentes de neumáticos: hasta enero de 1943, las personas que ya tenían automóviles no podían comprar bicicletas nuevas. ³⁰²

La producción de bicicletas nuevas para civiles nunca se eliminó por completo durante la guerra. Con el razonamiento y el discurso de DeSilva sobre la eficiencia y los beneficios psicológicos del uso de la bicicleta, la OPA no solo abogó por que siguiesen fabricándose bicicletas nuevas, sino que incluso solicitó al Comité de Productos Finales de la WPB que aumentase la cuota de bicicletas nuevas. ³⁰³ Aunque eso no ocurrió de inmediato —la cuota de bicicletas no paró de ajustarse durante los dos años siguientes—, la visión de la OPA se impuso y el gobierno federal fomentó y respaldó el transporte en bicicleta como imperativo estratégico durante la guerra. La Bici de la Victoria había ganado la batalla.

300 Myers, Fred, para DeSilva, Harry, 9 de julio de 1942, «Bicycle Transportation vs. Automotive».

301 DeSilva, Harry, para McFadden, C., «Facts about Bicycle Transportation», 7 de agosto de 1942, «Bicycle Transportation vs. Automotive».

302 «U.S. Trims List of Eligibles», *CDT*, 11/08/1942: «2 Plants Designated to Produce Bicycles», *NYT*, 03/09/1942; «88,000 Bicycles Set as October Quota», *NYT*, 27/09/1942; «OPA Relaxes Bicycle Purchase Rules», *WSJ*, 13/01/1943.

303 Documento sin título y sin fecha [octubre de 1942], «Bicycle Transportation vs. Automotive».

ANDAR EN BICICLETA COMO ACTO PATRIÓTICO

Tal vez las detalladas estadísticas de la OPA sobre el uso del caucho no fueran el factor decisivo en la batalla de las bicis durante la guerra; puede que la foto de Leon Henderson, muy extendida, tuviera más influencia. En cierto sentido, la OPA no ganó este debate por su bien fundada argumentación interna, sino por la falta de una alternativa: la promoción generalizada del transporte de personas en bicicleta y su asociación con el patriotismo ya habían conquistado a la opinión pública. Como el ciclismo había decaído antes de la guerra, si se veía a cualquier adulto yendo a trabajar en bicicleta en 1942 se suponía que lo hacía por patriotismo. Ir en bicicleta a trabajar encajaba con el relato del sacrificio voluntario para apoyar la guerra.

El tema patriótico estuvo muy presente en la cobertura mediática del ciclismo. Un periodista señaló que «el uso voluntario de la bicicleta siempre que sea posible, como aportación personal al esfuerzo bélico, puede ahorrar cantidades considerables de gasolina». El titular afirmaba que «tanto para cuestiones laborales como de ocio, la bici está ocupando el sitio del automóvil, que está desapareciendo». En una historia publicada en el *New York Times* en enero de 1942 acompañada de la foto de una ciclista bien vestida se afirmaba que las mujeres estaban empezando a andar en bici como acto patriótico, con la ropa apropiada: «la capucha, [...] los mitones con forro de borrego y el calzado resistente completan un atuendo ciclista bien pensado para estos meses». La mujer profesional por excelencia era ya un ejemplo de ello: «la esposa de Franklin D. Roosevelt es una de las personas que ha comprado una bici en los últimos meses». En marzo, el *Times* sugirió que algunas calles de Rockford, Illinois, se reservasen «para el tráfico de bicicletas durante unas horas específicas al día» y que «se despejase el tráfico de motor de las calles de bicicletas durante las horas en las que los niños y los trabajadores pedaleaban para ir o volver a la escuela o al trabajo». La prensa nacional arrimó el hombro informando de que el uso de la bicicleta se había cuadruplicado en Chicago durante los primeros meses de 1942.³⁰⁴

304 Liebers, Arthur, «More Bicycles to Keep», *NYT*, 22/03/1942; «War Increases Bicycle's Popularity», *NYT*, 13/01/1942; «Offers Bicycle Traffic Plan», *NYT*, 07/03/1942; «Bicycle Use Quadrupled», *NYT*, 07/03/1942; «He'll Be Riding Without», *CDT*, 08/03/1942.

Por medio de esta cobertura, el significado cultural de la bicicleta estaba experimentando un cambio significativo. «Considerada anteriormente un juguete infantil o un medio de ejercicio para los amantes del aire libre» —explicaba el *Chicago Daily Tribune*—, «cabe esperar que ahora, como consecuencia de la conversión de la industria de la automoción hacia la producción bélica y del estricto racionamiento de neumáticos, se reconozca el gran valor de la bicicleta».³⁰⁵

Durante el resto del año, andar en bici se fomentó con gran energía como actividad patriótica: *American Bicyclist* informó de que, en junio de 1942, el transporte en bicicleta había «aumentado rápidamente» entre los trabajadores de Lockheed, en parte gracias a un programa a través del que la empresa aeronáutica subvencionaba el suministro de miles de bicicletas a sus trabajadores. En julio, la revista publicó un artículo señalando que «ahora miles de trabajadores dependen de la bicicleta para ir a trabajar» en numerosas industrias. «La bicicleta está adoptando una posición de gran importancia en el ámbito del transporte y desde luego está haciendo su aportación para ganar esta guerra». A finales de año, la jerga patriótica ya había calado en la conciencia colectiva: «en este momento, que los empleados empiecen a usar la bicicleta para ir a las plantas de producción bélica y a establecimientos comerciales parece una cuestión de buen hacer patriótico».³⁰⁶

La vinculación entre el ciclismo y el patriotismo en época de guerra se fomentaba incluso aunque no quedaran bicicletas: Cleveland Welding, empresa fabricante de la bici Roadmaster, publicó un anuncio fascinante en *Life* en 1943. Debajo de la ilustración de un niño pequeño que jugaba, el texto rezaba: «si le compras bonos de guerra ahora, cuando sea mayor podrá comprarse su propia bicicleta». El problema de los publicistas era que la empresa se había quedado temporalmente sin bicicletas que vender: «ahora no se fabrican Roadmasters, porque el fabricante de este popular modelo de bicicletas se dedica por completo a la producción bélica». Pero había una solución: «compra bonos para tu chico, resérvalos para una bicicleta Roadmaster y guárdatelos».³⁰⁷

305 Strand, William, «Adult Bicycle Sales Banned», *CDT*, 03/04/1942; véase también Egan, Charles E., «Sale of Bicycles to Adults Curbed», *NYT*, 03/04/1942.

306 «War Workers Use Bicycles», *American Bicyclist*, junio de 1942, pág. 32; «Cycling to Work», *American Bicyclist*, julio de 1942, pág. 28; «War Plant Employees Cycle», *American Bicyclist*, noviembre de 1942, pág. 30.

307 Anuncio en *Life*, 25/05/1943, pág. 14.

La popularidad del ciclismo hacía necesaria una mayor regulación del tráfico de bicicletas. «Adultos que no han montado en bicicleta durante años están yendo en bicicleta a trabajar» —se advertía en un informe de la AAA en 1943—. «Al usarse más la bicicleta, es probable que aumenten los accidentes, a no ser que se tomen medidas efectivas para su protección». Ese informe y otro posterior del mismo año recomendaban que se intensificasen los esfuerzos para inscribir las bicicletas como vehículos en los registros de la policía local y proponían la ampliación de las ordenanzas municipales de tráfico que regían el ciclismo.³⁰⁸

Incluso antes del otoño de 1942, momento en que la OPA determinó que los números estaban a favor de la bicicleta, el relato ya había calado en la opinión pública; a la OPA le habría costado cambiar de rumbo a esas alturas. De hecho, el debate en torno al ciclismo en los organismos federales tuvo lugar en un marco más amplio que presentó gran parte del reciclaje —tanto el industrial como el de los consumidores— como un acto patriótico y necesario para cumplir objetivos estratégicos. Aunque puede parecer muy lógico, no está claro que el reciclaje por parte de los consumidores —al margen de las industrias— tuviera ningún efecto sobre la demanda de recursos estratégicos más allá del plano simbólico. Las campañas de reciclaje de caucho durante la guerra fueron un signo importante del esfuerzo comunitario, pero no reportaron una solución práctica al problema de la escasez de recursos.³⁰⁹ El racionamiento durante la guerra fue un trago amargo para la población, así que tenía que rodearse de fervor patriótico. El racionamiento a esta escala no solo no tenía precedentes en EEUU, sino que era culturalmente perturbador: según el historiador Richard Polenberg, ninguna otra medida bélica «estaba más reñida con los valores tradicionales de EEUU». Para «una sociedad que valoraba el ideal de la abundancia material» —argumenta—, «tener que recurrir al racionamiento parecía casi una confesión de ineptitud». En definitiva, es posible que el impacto cultural y emocional del racionamiento fuera mayor que su efectividad estratégica. Tuvo la capacidad de fomentar una actitud controvertida y sorprendente: durante un breve periodo, los estadounidenses consideraron que desplazarse en co-

308 Informes de Investigación de la AAA n.º 20, julio de 1943; y n.º 23, diciembre de 1943, en «Bicycle Transportation vs. Automotive».

309 Zimring, *Cash for Your Trash*, pp. 89, 94.

che era una práctica de despilfarro que tenía que limitarse mucho en aras del bien superior.³¹⁰



Imagen 4.2. Unas niñas van a la escuela en bici en Pocatello, Idaho, en julio de 1942, varios meses después de que comenzase el racionamiento de bicicletas. La Oficina de Administración de Precios paralizó la fabricación de todas las bicis infantiles nuevas, pero las bicis usadas, una cantidad limitada de bicis nuevas para adultos, las reservas existentes y los neumáticos de bicicleta nuevos siguieron estando a disposición de una serie de compradores autorizados; además, se fomentó el desplazamiento en bicicleta mediante el racionamiento de la gasolina y de los neumáticos del automóvil, y por la paralización de la venta de coches nuevos.

Fuente: LC-DIG-fsa-8c32556, FSA/Office of War Information, Departamento de grabados y fotografías de la Biblioteca del Congreso.

310 Cita de Polenberg, *War and Society*, pág. 32; Zimring, *Cash for Your Trash*, pág. 94.

LA VIDA DURANTE LA GUERRA

Una de las consecuencias de restringir la producción de bicicletas al mismo tiempo que se fomentaba su uso fue, como era de esperar, la demanda no satisfecha de bicicletas. Para abordar este problema, el gobierno federal puso en marcha un complicado programa de racionamiento de bicicletas durante la guerra en el que se incluían la gestión de bicis usadas, la distribución de las nuevas existencias, la planificación mensual y la aplicación de las normas destinadas a controlar el inevitable mercado negro.

Cuando se implantó el racionamiento de bicicletas, a la OPA le llovieron cartas de vendedores, fabricantes, plantas de defensa y consumidores. La mayoría expresaban una gran confusión sobre el programa; muchas solicitaban excepciones; todas eran una muestra de los diversos propósitos de la bicicleta en el frente doméstico. Joseph Geiger, de Denver, Colorado, escribió: «tengo 71 año [sic] y tengo una granja que trabajo yo mismo, pero no vivo allí»; pedía permiso para comprar una bici nueva para recorrer los 22,5 km hasta la granja. El hermano George, del monasterio franciscano de Paterson, Nueva Jersey, escribía en mayo de 1942 que «usaría la bicicleta para encargarme de mis obligaciones y ahorrar el consumo de gasolina de un coche, pero los precios que se piden por las de segunda mano son un poco altos para mí, teniendo en cuenta que el precio del producto nuevo era bastante razonable antes de que se paralizarse la producción». El autor de otra carta, más joven, se lamentaba en julio de 1942: «estimado señor Roosevelt: siempre he querido una bicicleta. Ahora no se puede conseguir una sin una orden. Por favor, envíeme una orden». Un representante de la General Electric River Works de West Lynn, Massachusetts, escribió en mayo de 1942 que «alrededor de 100 empleados vienen a trabajar en bicicleta. La cifra se ha multiplicado por diez en las últimas seis semanas» y aumentaría todavía más si los empleados pudieran conseguir bicicletas. En opinión de la dirección de esa planta, «cuantos más empleados comprenden bicicletas, mejor, porque será positivo para el tráfico y para los problemas de aparcamiento».³¹¹

311 La amplia recopilación de correspondencia en «Bicycle Rationing R-7» está organizada por orden alfabético, por remitente, en la caja 307 de RG 188.

Algunas de las personas que escribían estaban enfadadas. A Evan y Janet Gawne, dueños de la tienda de bicis en Arcadia, California, les disgustaba que los fabricantes de la industria aeronáutica tuvieran permiso para proporcionar bicis a sus empleados a precio de coste o incluso por debajo mientras las ventas se mantenían paralizadas. Pedían a Leon Henderson que tuviese en cuenta al «auténtico vendedor de bicicletas»: «los empleados de la industria aeronáutica tienen un buen sueldo y no necesitan esta reducción, así que nos parece un golpe innecesario». La queja de los Gawne tenía un ligero tinte pasivo-agresivo: argumentaban que los vendedores locales de bicis, empobrecidos, «se convertirán ellos mismos en una carga y, de manera indirecta, inconscientemente, ayudarán al Eje con su amargura y su pérdida de fe en su gobierno. [...] Se harán de buen grado todos los sacrificios necesarios, pero ninguno de nosotros se quedará de brazos cruzados mientras el resultado de nuestro duro trabajo se entrega a personas en circunstancias mucho mejores [...] que no se han ganado, en ningún caso, esos beneficios».³¹²

La OPA tuvo que preparar cartas tipo para responder a la mayoría de estas solicitudes. Lejos quedaban los días de la carta personalizada de Robert Sessions, de mayo de 1942, en la que trataba de responder a la pequeña Betty en nombre de Franklin Delano Roosevelt; en enero de 1943, una carta tipo declaraba con estilo mecánico que «se me ha remitido su carta al presidente para que le responda. En virtud de la Enmienda n.º 7 a la Orden de racionamiento revisada n.º 7, los escolares que cumplan una serie de requisitos necesarios podrán optar a conseguir bicicletas de adulto nuevas. [...] Puede presentar una solicitud en la sede local de la Junta de Racionamiento y Precios de Guerra de la zona en la que vive».³¹³

Pese al enfado de los Gawne, la OPA trabajó duro y ejerció una supervisión estricta para asegurarse de que la industria recibía toda la asistencia que necesitase para suministrar bicicletas a sus empleados. Cubrir las necesidades de las Fuerzas Armadas era un reto diferente. Ante el problema de cómo regular la venta o el arrendamiento de bicis en el economato de las bases

312 Gawne, Evan y Janet, para Henderson, Leon, 13 de junio de 1942, «Bicycle Rationing R-7».

313 «Form Letter to Schoolchildren», 19 de enero de 1943, caja 305, «Rationing Department».



Imagen 4.3. En Burbank, California, los trabajadores del turno de tarde de la Lockheed Vega Aircraft Corporation montan en sus bicis a las 00:30. Algunas de estas bicis se habían conseguido con un programa de arrendamiento puesto en marcha por la empresa; los empleados podían revenderlas cuando ya no las necesitasen. En el racionamiento de bicicletas nuevas durante la guerra, se cubría primero la demanda militar, luego se ofrecían bicis nuevas a precios controlados a los empleadores para que abasteciesen a sus empleados y, por último, se comercializaban para los consumidores.

Fuente: LC-USE6- D-004523, FSA/Office of War Information, Departamento de grabados y fotografías de la Biblioteca del Congreso.

La OPA también organizó reuniones con los fabricantes y los vendedores de bicicletas, auspiciadas por el Bicycle Institute of America [Instituto de la Bicicleta de EEUU; BIA, por sus siglas en inglés], para gestionar las bicicletas que tenían los comerciantes en depósito y redistribuirlas desde las regiones en las que había menos civiles que pudieran optar a comprarlas. En una reunión de diciembre de 1942, los representantes de la industria congregados en la sede central del BIA hicieron «muchas sugerencias para liberalizar las regulaciones» que regían la compra

314 McFadden, C. P., para Phillips, Charles F., 17 de diciembre de 1942, «Bicycle Progress Reports 1942».

de bicis nuevas por parte de civiles. «Algunos propusieron que se diesen bicicletas a los escolares. Otros recomendaron que el ciclismo se convirtiera en una forma de transporte suplementaria en la zona este. También se sugirió que se permitiera a las amas de casa comprar bicicletas, así como que cualquiera con un trabajo remunerado tuviera esta posibilidad».³¹⁵

Aunque las normas para poder optar a comprar una bicicleta dejaron de ser tan estrictas en 1943, la cantidad total de bicicletas vendidas a civiles era inferior a la prevista. En las primeras historias periodísticas se habían anticipado 750 000 nuevas Bicis de la Victoria al año. En 1943, sin embargo, la cantidad total de modelos nuevos de Bici de la Victoria producidos por los dos fabricantes autorizados, Huffman y Westfield, fue de 154 586, y 95 913 de ellas se destinaron al uso civil. En realidad, ese año solo llegaron a comercializarse para civiles 72 798 bicis nuevas.³¹⁶ Se distribuyeron por estados según un sistema de cuotas. En marzo de 1943, a todo el estado de Alabama se le asignó un total de 1919 bicicletas de adulto nuevas para que se vendiesen a los civiles autorizados, un aumento respecto a las 1886 del mes anterior; las 72 798 bicis recién fabricadas, sumadas a las que los minoristas y los fabricantes tenían en depósito, hacían un total de solo 88 000 bicis nuevas disponibles en toda la nación.³¹⁷

A mediados de 1944 —a casi un año, todavía, de la victoria en Europa— los funcionarios gubernamentales estaban debatiendo la eficacia del racionamiento con un número de bicicletas cada vez menor. En febrero, la Junta de Producción Bélica señaló que las cuotas de fabricación cada vez proporcionaban menos bicis para su racionamiento: «en consecuencia, no se producirán bicicletas civiles como tales y solo se distribuirán las que sobren después de cubrir la demanda militar». Según la WPB, parecía el momento «oportuno para suspender el presente programa del racionamiento» para civiles. Se recabaron informes sobre el terreno para fundamentarlo. Los funcionarios encargados del

315 Op. cit.

316 «Bicycle Production», Wyman, A. H., para Hufstader, O. P., 4 de marzo de 1944, «Bicycle Production». Una publicación de la posguerra respalda estas cifras totales, calculando la fabricación de 144 000 bicicletas al año: Bidwell, Percy, *What the Tariff Means to American Industries*, Nueva York, Council on Foreign Relations, 1956, pág. 74.

317 Febrero y marzo de 1943, «Press Releases».

racionamiento en Vermont declararon que «tenemos que dejar de racionar este producto, porque la actividad actual hace que no merezca la pena poner en marcha un programa muy inactivo durante 10 meses y que solo sirva a la población durante dos. [...] Los niños siguen siendo sus principales usuarios». Sus colegas de Idaho y Nuevo México se mostraron de acuerdo. En junio, en las juntas de racionamiento se escuchaba que las pesadas bicis infantiles de antes de la guerra estaban de vuelta. «Si es así» —pedía la oficina de Baltimore—, «rogamos que nos confirmen [...] si estas bicicletas se mejorarán y si serán mucho más sólidas que el modelo reciente de Bicicletas de la Victoria».³¹⁸

El programa de las Bici de la Victoria desapareció sin estruendos: el 23 de septiembre de 1944 el programa de racionamiento se suspendió, porque, según un informe interno, las existencias de bicicletas de las que se disponía entonces y las previstas eran «demasiado pequeñas para justificar el mantenimiento de un programa de racionamiento».³¹⁹ Aun así, algunos de los implicados en la industria de la bicicleta querían que la intervención gubernamental continuase para facilitar la transición hacia los tiempos de paz. Schwinn, por ejemplo, como no era uno de los fabricantes elegidos para producir la Bici de la Victoria, habían dedicado sus fábricas a fines militares. En un informe sin fecha —probablemente de 1945— preparado para la WPB, Schwinn escribía «en nombre de los fabricantes de la industria de la bicicleta no operativos», instando a la WPB a que mantuviese cierto control sobre las materias primas mientras la guerra acababa, «para garantizar que los doce fabricantes puedan competir en igualdad de oportunidades» en el mercado de la posguerra. Schwinn creía que este tipo de medidas compensarían a los fabricantes por sus servicios en tiempos de guerra: «consideramos que nosotros, al igual que otros igualmente patrióticos, que hemos mantenido un gran registro de rendimiento en la producción de materiales bélicos para nuestras fuerzas combatientes, no debemos ser abandonados y quedarnos sin re-

318 Gillogly, Harry, para Taylor, Elliott, 5 de febrero de 1944, «Bicycle Production»; «Comments from the Field on Bicycle Rationing», informe de 1944; Paul, Russ, para Taylor, Elliott, 19 de junio de 1944, «Field Reports».

319 «Quarterly Report for the Months of July, August, and September 1944», «Bicycle Progress Reports 1942».

curso, en manos de nuestros competidores, en la desesperada lucha por sobrevivir en la posguerra».³²⁰

EL LEGADO DE LA BICI DE LA VICTORIA

La producción de Bici de la Victoria fue relativamente limitada; la mayor relevancia que tuvo el programa de racionamiento estriba en las decisiones gubernamentales para favorecer medios de transporte. El racionamiento en tiempos de guerra generó debates meticulosos y racionales sobre lo que las generaciones posteriores denominarían impacto medioambiental, así como ejemplos impresionantes de intervención gubernamental en la producción, el consumo y la manipulación de actitudes y comportamientos públicos. La desenfadada vuelta en bici de Leon Henderson fue memorable, pero no fue más que la cara pública de una intervención mucho más ambiciosa en una economía de mercado.

El auge del ciclismo durante la guerra fue una anomalía transitoria en EEUU. A medida que disminuyó la necesidad estratégica de ahorrar recursos, ningún argumento ecologista de peso ocupó su lugar. De hecho, como señala el historiador Carl Zimring, la frugalidad de la guerra fue una «virtud pasajera»: cuando llegó la paz, «los estadounidenses abandonaron sus conductas 'de rescate' y dieron rienda suelta al periodo de consumo más ostentoso que se había visto nunca en el país». En particular, la propaganda bélica que animaba a los estadounidenses a limitar los desplazamientos en coche para ahorrar recursos tuvo un efecto algo contradictorio, porque afianzó el deseo de poseer un automóvil y de usarlo sin ningún reparo una vez que terminó la guerra. La creencia (afianzada por las políticas bélicas) de que el desplazamiento personal era un símbolo de la libertad de los estadounidenses alimentó una enorme expansión del uso del automóvil y «brindó la ocasión perfecta para que las empresas relacionadas con el coche promocionasen la conducción ilimitada como la recompensa final tras años de sacrificio», en palabras de la historiadora Sarah Frohardt-Lane.³²¹

320 Arnold, Schwinn & Co., «A Survey Concerning Post-war Employment and Production in the Cycle Industry», sin fecha, «Bicycle Production.»

321 Zimring, *Cash for Your Trash*, pp. 97, 100–101; Frohardt-Lane, «Promoting a Culture of Driving», pág. 355.

Los responsables de la toma de decisiones antes, durante y después de la guerra siguieron el mismo principio general: el gobierno evitó favorecer a ningún tipo de vehículo en la carretera, aunque fuera más eficiente o favorable a intereses estratégicos. En la década de 1930, los fanáticos del coche habían aceptado este agnosticismo porque permitía que los automóviles accedieran libremente a las calles de la ciudad, aunque fueran menos eficientes que el transporte público para desplazar a personas. Durante la guerra, el sistema de racionamiento seguía permitiendo que las personas eligiesen su medio de transporte, siempre que se dispusiera de materiales y combustible. La retórica de la elección era sumamente potente: Harry DeSilva lo consideraba un derecho estadounidense, aun cuando abogaba de forma clara por el fomento de la bicicleta. Andar en bicicleta no era un acto intrínsecamente patriótico; solo adquirió ese matiz porque quien montaba en bici elegía renunciar a otro medio de transporte que le gustaba más. En consecuencia, los estadounidenses de la posguerra asociaban el automóvil con la prosperidad y la libertad, y la bicicleta, con la exigencia y el sacrificio.³²²

Tras la guerra, las Bicis de la Victoria desaparecieron casi por completo. Los niños retomaron sus pesadas bicis llenas de cachivaches y con neumáticos gruesos. Los adultos que siguieron montando en bici tampoco solían elegir las Bicis de la Victoria que todavía existían. Por ley y por diseño, no se distinguían unas de otras y estaban destinadas a propósitos útiles: no tenían nombres, diseños de colores ni logos de sus fabricantes. Probablemente no fueran muy duraderas, y las pocas que sobreviven en colecciones de museos tampoco llaman mucho la atención hoy en día.

Cuando terminó la guerra, las bicicletas volvieron a ser relegadas a la categoría de juguete infantil y su uso adulto cayó en picado. El análisis de la época de la guerra que demostraba la eficiencia de la bicicleta para el transporte personal no bastó para mantener su popularidad. Los niños, por otro lado, seguían queriendo bicis y en los EEUU de la posguerra sus deseos definieron la cultura de la bicicleta.

322 Norton, *Fighting Traffic*, pp. 149–62, 204–5, 261–62; Frohardt-Lane, «Promoting a Culture of Driving», pág. 338.

5

EL SÍNDROME DE LOS AÑOS 50 LA EXCLUSIÓN DE LAS BICIS DE LAS CALLES DE LAS AFUERAS, DE LAS CARRETERAS INTERESTATALES Y DE LA VIDA ADULTA

BEAV

En la primavera de 1957, algunos espectadores estadounidenses vieron el episodio piloto de la que acabaría convirtiéndose en una serie de televisión desafortunadamente popular (*Leave It to Beaver*). Ese primer episodio se tituló provisionalmente «El mundo es un pañuelo» y analizaba el reino de los adultos desde la perspectiva de un niño, recolocando a veces la cámara para contemplar con admiración a las figuras de autoridad. Toda la acción se desarrollaba en un idealizado barrio residencial de las afueras. Convenientemente tanto para el escenario como para la visión infantil, el episodio giraba en torno a una bicicleta: a Wally, de 13 años, y a su hermano pequeño, Theodore «Beaver» Cleaver, les engañan y les hacen creer que, si reúnen mil tapones de botellas de leche, ganarán la bicicleta que tanto desean. Sus esfuerzos desencadenan una comedia de adultos aturullados, subterfugios infantiles y un ejemplo épico del juego del teléfono estropeado cuando convencen a un directivo intermedio al que pillan desprevenido para que les dé el premio de un concurso que no existía. Pero, para los chicos, la bici es mucho más que un premio: es la promesa de un mundo más amplio de interacción con otros chicos, de moverse ellos solos por la ciudad. En pocas palabras, simboliza un camino a la edad adulta. Como dice Beav, tener una bici implica aprender a ser «*esponsable*», una lección que los niños aprenden al menos temporalmente cuando tienen que devolver el premio ganado con malas artes. Durante las seis temporadas siguientes, las vidas de los chicos Cleaver suelen representarse sobre dos ruedas: desde ser chicos de los periódicos

para conseguir una bici hasta lo inconveniente de ganar un «hermoso [modelo] de bicicleta inglesa de carreras» en la primera sesión de cine de la tarde mientras se supone que están castigados, pasando por el trauma infantil de que les roben la bici.

Las historias ambientadas en el paraíso de las afueras de *Leave It to Beaver* ponen de manifiesto la noción generalizada de la bicicleta en la cultura de la posguerra: es claramente un juguete para niños. Beaver invita a su padre a que se dé una vuelta con su nueva bici, pero enseguida se arrepiente: «bueno, igual te da un poco de vergüenza ir en una bici de niño», se preocupa. La bicicleta también se asocia a la masculinidad. Beaver quiere ir en bici al colegio, pero a Wally no le parece buena idea que se lo plantee a su madre: «no sé si las mujeres saben mucho de bicis. Sería mejor si quisieras plantar flores o algo así». Estallan las risas enlatadas. Durante las cuatro primeras temporadas, la bici es la forma que tienen los chicos de conectar con el mundo exterior; Ward, el padre, es el único que conduce el coche familiar y la casa de los Cleaver está separada físicamente de las tiendas, de la escuela y del trabajo.³²³

La gran sonrisa desdentada de Beaver Cleaver es la cara amable de una profunda transformación en el uso de la energía y en el consumo de recursos a la que los historiadores medioambientales han dado en llamar el «síndrome de los años 50». Después de la II Guerra Mundial, las economías de Occidente disfrutaban de petróleo barato y en abundancia. Una de las consecuencias fue que personas, empresas y gobiernos aumentaron mucho su uso de combustibles fósiles y de sus derivados, construyendo una sociedad basada en los supuestos del crecimiento económico y el consumo de petróleo continuos. Las decisiones tomadas con el impulso del síndrome de los años 50 configuraron un país basado en el coche e hicieron que los medios de transporte anteriores se volviesen poco habituales, complicados y a veces imposibles.³²⁴

323 *Leave It to Beaver*: «It's a Small World», ep. piloto; «The Paper Route», temp. 1, ep. 17; «Beaver's Prize», temp. 3, ep. 4; «Beaver's Bike», temp. 3, ep. 26, 1957-60; Universal, 2005, DVD.

324 Pfister, Christian, «The '1950s Syndrome' and the Transition from a Slow-Going to a Rapid Loss of Global Sustainability», en Uekoetter, *Turning Points*, pág. 92; Wells, *Car Country*, pág. 287.

Wally y Beav parecían estar atrapados en las afueras, incapaces de ir a ninguna parte por sí mismos. Hay un episodio entero en el que se dedican a pedir que les lleven en coche. Wally piensa que caminar por gusto está bien: «venga, papá, no me importa andar si estoy de excursión o algo así». Beaver también se mete: «claro, papá, así es divertido andar. Pero andar para llegar a un sitio no, eso es un rollo». Gilbert, el amigo pesado de Beaver, se queja de que los adultos «no paran de gruñir cuando tienen que llevarte en coche a algún sitio». Gilbert imita las quejas de su propio padre por su dependencia del coche: «¡a los Scouts, al parque, a clase de música, a la biblioteca, a casa de Richard, a casa de Beaver...! ¿Qué te crees que es esto? ¿Un servicio de autobuses?»³²⁵



Imagen 5.1. Wally, Ward y Beaver Cleaver (de derecha a izquierda) con la bici nueva que los chicos se han ganado trabajando de chicos de los periódicos en la primera temporada de *Leave It to Beaver*, 1958. El tema del transporte en el barrio idealizado de los Cleaver se trataba en muchos episodios.

Fuente: Universal Studios.

325 «Beaver Takes a Drive», *Leave It to Beaver*, temp. 5, ep. 7.

Para la quinta temporada, la atención de Wally ya se había trasladado por completo de las dos a las cuatro ruedas. Conseguir y manejar un coche atrae todo su interés al final de la adolescencia; la edad legal para conducir, los 16 o los 17 años, representaban la entrada en la edad adulta en el EEUU de los años 50. Wally necesita un coche para acceder al mundo de los adultos y esa necesidad centra muchos episodios. Como le dice Ward a June cuando Wally se saca el carné de conducir, «así empieza: conduciendo un coche. Luego a la universidad, después a trabajar, la boda, los niños [...]». June palidece.³²⁶

En el contexto de la Guerra Fría, con muchos recursos energéticos, construir autopistas y destacar la libertad que brindaba tener un automóvil particular eran elecciones lógicas en materia de políticas públicas para impulsar la expansión económica y descentralizar posibles objetivos urbanos en caso de guerra atómica. Tanto en las ciudades como en sus barrios residenciales de las afueras, el uso del automóvil creció en la década de 1950 a costa del transporte público y de los peatones. Pero la bicicleta, de nuevo, no concurrió en esta batalla; igual que en los años 30, casi ningún adulto andaba en bici en EEUU, así que los ciclistas no tenían representación política. Como siempre, la bicicleta era un significativo con significados múltiples y contradictorios. Relacionada en otras épocas con la alta sociedad, la masculinidad de la clase media, la vitalidad, las «nuevas mujeres» independientes, la modernidad, la tecnología, la euforia juvenil y el sacrificio patriótico, en los años 50 la bicicleta se asoció fundamentalmente a cosas de críos. En opinión del antropólogo cultural Luis Vivanco, fue en los EEUU de la posguerra cuando las bicicletas empezaron a considerarse «vehículos obsoletos y estancados desde el punto de vista tecnológico, inferiores a vehículos más 'avanzados', como las motocicletas y los coches». Por lo tanto, la bici no era «adecuada para el transporte serio, sino para actividades 'menos formales', [...] como los juegos de niños».³²⁷

Como las bicis se consideraban juguetes infantiles, las normas y la planificación de la circulación durante las décadas de la posguerra les restaron cada vez más valor, disminuyendo

326 «Wally's License», *Leave It to Beaver*, temp. 6, ep. 3.

327 Vivanco, *Reconsidering the Bicycle*, pp. 25–26.

aún más las probabilidades de que los adultos las utilizaran. El auge de la construcción de carreteras centró la financiación y las obras en los automóviles. Por primera vez, las bicicletas quedaron excluidas por completo de algunas vías públicas. Como el combustible barato sustentaba la creencia de que todos los adultos podían tener coche si querían, la expansión urbana descontrolada de las ciudades y de los barrios residenciales dio por supuesto que tener un coche particular era una condición previa de la edad adulta, del trabajo e incluso de la pertenencia a la ciudadanía. La formación sobre seguridad en la bicicleta se centraba exclusivamente en los niños, consolidando la idea de que eran los únicos que montaban en bicicleta, y solo hasta que apareciera algo mejor. La formación sobre seguridad en la bicicleta durante la posguerra, en manos de pequeños productores de películas educativas y no de una organización nacional de ciclistas, no tenía el objetivo de defender a la bicicleta, sino más bien de evitar que niños en bici se interpusieran en el camino de adultos en coche. Otra preocupación secundaria era formar a los niños para que fueran los conductores del futuro.

Pero la evolución en este sentido no era inevitable en absoluto. En la otra punta del mundo, los japoneses, mientras comenzaban a reconstruir su economía y su sociedad después de la guerra, empezaron a concebir la bicicleta de forma muy diferente. En el Japón de la posguerra, la fabricación de bicicletas se fomentó como medio de recuperación y como símbolo de esperanza, lo que sentó las bases de la posterior entrada en EEUU de bicis económicas para adultos, cosa que revolucionaría el ciclismo estadounidense.

Aunque el transporte estadounidense de la posguerra estaba siendo transformado por fuerzas muy poderosas, no hubo ninguna batalla explícita sobre las políticas públicas de la bicicleta, por la sencilla razón de que las bicis no constituían una parte importante de la vida de los adultos y ningún adulto luchó para que volvieran. La obsesión infantil de Beaver con su bicicleta contrastaba con la obsesión de los adultos con el automóvil. En cuanto tuvo edad para conducir, Beaver, como todo el mundo, contrajo el síndrome de los años 50.

LA PÉRDIDA DEL ACCESO A LOS BIENES COMUNES

Nada más acabar la guerra, la situación era favorable para el retorno del ciclismo: como contaba el *Wall Street Journal* en una historia en primera plana a finales de 1945, «los fabricantes de bicis consideran que hay suficiente demanda acumulada para mantenerse ocupados durante varios años». Es cierto que se produjo una pequeña escalada en la producción de bicicletas. La Bendix Aviation Company de la época de la guerra, que antes se había dedicado a fabricar frenos de pedal, predijo en 1945 que no tardaría en estar produciendo dos millones de bicis al año, más de lo producido por toda la industria de la bici en el punto álgido del boom de la década de 1890. Aunque Bendix no alcanzó ese objetivo, la industria en su conjunto estuvo muy cerca de hacerlo en 1947, cuando registró un nuevo récord de fabricación de bicicletas en EEUU.³²⁸

No obstante, a pesar de la euforia de la posguerra, las ventas cayeron de forma estrepitosa en 1948. «La compra a lo loco de todo tipo de productos [...] ha llegado a su fin», informaba el *Wall Street Journal* con desánimo. Efectivamente, a mediados de los años 50, la producción de bicicletas en EEUU había disminuido a los niveles del racionamiento durante la guerra.³²⁹ La falta de ciclistas adultos supuso el final de la representación política de los intereses del ciclismo. Tras renquear durante décadas, la League of American Wheelmen acabó disolviéndose en 1955.³³⁰ Aunque los clubs locales siguieron existiendo y algunos mantuvieron el término «Wheelmen» en su nombre, no existía ninguna organización de ciclistas que presionara a las asambleas legislativas, organizara a quienes montaban en bicicleta ni reaccionara ante las amenazas jurídicas. Mientras los defensores de la bicicleta desaparecían, se creó el Bicycle Institute of America para representar los intereses

328 «After Lean War Years», *WSJ*, 26/09/1945; «Bendix to Produce», *WSJ*, 14/08/1945; «Bicycle Output Expected to Top», *New York Herald Tribune*, 02/10/1947.

329 «Stiff Pedaling», *WSJ*, 18/05/1948; «Bicycle Makers Expect 2 Million», *WSJ*, 03/10/1947; «Bicycle Demand Put in Millions», *NYT*, 29/01/1947. En Berto, *Dancing Chain*, pág. 179, se afirma que se fabricaron 1,7 millones de bicicletas en 1946, 2,8 millones en 1948 y 1,5 millones en 1954.

330 Fiege, *Republic of Nature*, pág. 392. No está claro el momento exacto en el que dejó de funcionar la LAW. En los años 30 y 40 solo quedaban unas pocas secciones diseminadas. Hoffman sitúa su desaparición en 1942, el año de la última convención nacional en Chicago. Hoffman, E. Peter, «The League of American Wheelmen», en Leete, *Best of Bicycling!*, pág. 397.

de algunos grupos de la industria, como la Bicycle Manufacturers of America y la National Bicycle Dealers Association. Este grupo no defendía los derechos de los ciclistas y por lo general no se ocupaba de leyes estatales específicas, pero fomentaba el ciclismo en historias periodísticas y campañas de publicidad.³³¹

EEUU fue una excepción en lo que se refiere al declive de la bicicleta. Aunque el número de automóviles particulares había aumentado en Europa dos décadas después de la guerra, el ciclismo adulto no cayó tanto como en EEUU. Como señaló la *New York Times Magazine* en 1949, la bicicleta en Europa «es hoy en día el medio de transporte que muchas personas utilizan para ir a trabajar a diario, [...] tan parte del paisaje y de la economía europea como lo es el automóvil en EEUU». En cambio, «las bicicletas se consideran exclusivamente un juguete infantil solo en el hemisferio occidental».³³² En Gran Bretaña, el número de miembros del Cyclists' Touring Club (Club de Turismo Ciclista; CTC) alcanzó en 1950 su máximo histórico desde 1900. Aunque estas cifras se redujeron durante la década siguiente, la organización mantuvo su actividad política: según la historia oficial del CTC, nada «desvió la atención de la siempre presente necesidad de vigilar las propuestas de las autoridades locales o gubernamentales desfavorables para el ciclismo, así como de rebatir la propaganda anticiclista». El CTC fue un defensor constante y persistente del ciclismo adulto en Gran Bretaña a lo largo del siglo XX.³³³ En Japón, la bicicleta siguió siendo un pilar fundamental del transporte de jóvenes y mayores. La bicicleta vivió un auténtico auge en Asia después de la guerra. Sin embargo, en EEUU la LAW se marchitó, los niños se convirtieron en los usuarios más visibles de la bicicleta y la carretera física se transformó para dar prioridad al automóvil.

Excluidas por ley

A medida que el ciclismo decayó, las leyes estatales de toda la nación se modificaron en sentidos que extremaron aún

331 «New Executive Secretary of the Bicycle Institute», *NYT*, 04/11/1946. Sobre el BIA, véase Epperson, «The Great Schism», pág. 78, n.º 16.

332 Cita de Hailey, Foster, «Bicycles Built for Millions», *New York Times Magazine*, 16/10/1949, pp. 78–79; Herlihy, *Bicycle*, pág. 336. Sobre el incremento de automóviles en Europa, véase Buehler, Ralph, y Pucher, John, «International Overview», en Pucher y Buehler, *City Cycling*, pp. 16–17.

333 Oakley, *Winged Wheel*, cita de la pág. 127, pp. 98–100, 134, 214.

más la marginación de la bicicleta. Estas reformas no eliminaron el supuesto del derecho consuetudinario según el cual los conductores de bicicletas tenían derecho legal a la vía pública, pero el poder y la importancia crecientes del vehículo de motor condujeron a formulaciones en las que se distinguía el vehículo de motor de todos los demás vehículos. La jurisprudencia del siglo XIX había incluido la bicicleta en la definición legal de *vehículo*, pero el derecho estatutario hacía cada vez más excepciones.

Como reflejo de la supremacía del automóvil y de la asociación generalizada de las bicicletas con la infancia, la legislación modelo había comenzado a socavar el estatus jurídico de la bicicleta incluso antes de la II Guerra Mundial. Por ejemplo, la definición de vehículo en el Código Uniforme de Vehículos de 1926 había incluido la bicicleta solo mediante una exención específica. En el UVC se declaraba que cualquier cosa que pudiera desplazarse por una carretera, excepto «los dispositivos de tracción humana», era un vehículo. Según esto, las bicicletas no entrarían en esta categoría, de no ser por una disposición adicional en virtud de la cual «a efectos de [...] la presente ley, las bicicletas o los animales que se puedan montar se considerarán vehículos». Tras declarar esta excepción limitada, el UVC de 1926 ignoraba las bicicletas en cualquier otro aspecto y no proporcionaba ninguna regulación específica para controlarlas.³³⁴

En la versión del UVC de 1944 se omitió esta excepción por completo. Se declaraba que un vehículo era «cualquier dispositivo en el que o mediante el cual cualquier persona o propiedad se transporte o pueda transportarse o trasladarse por una vía pública, excepto los dispositivos de tracción humana». Al omitir la excepción de 1926 para las bicicletas y los animales que se pudieran montar, la revisión de 1944 proporcionaba por primera vez una definición independiente de la bicicleta como «dispositivo propulsado por el ser humano que una persona puede montar y que cuenta con dos ruedas alineadas». De esta definición independiente podía deducirse que la bicicleta no era más que un *dispositivo*, distinto de los demás vehículos, cosa que minaba las reclamaciones de los ciclistas sobre la carretera como recurso

334 TLA, pp. 315–16.

público.³³⁵ En las ciudades grandes, la Ordenanza municipal modelo de tráfico (MTO) de 1946 —producto del mismo esfuerzo por estandarizar las leyes que dio lugar al UVC— también eliminó las bicicletas de la definición de *vehículo*. En el primer apartado de la MTO se definía vehículo como «cualquier dispositivo [...] en una carretera, excepto los dispositivos de tracción humana».³³⁶ Las personas encargadas de diseñar las leyes por las que se regía el uso de automóviles habían borrado del mapa las bicicletas de forma explícita.

El UVC y la MTO eran directrices para cada estado, no decretos, y la formulación de la legislación era diferente en las distintas partes del país. Entonces, igual que ahora, la legislación sobre la bicicleta estaba hecha a retales. En algunos estados se siguió utilizando la definición de *vehículo* establecida en 1926. Otros adoptaron en bloque las directrices del UVC de 1944. Y otros estados, como Carolina del Norte, se metieron ellos solos en camisa de once varas tratando de incluir a automóviles y bicicletas en la categoría de vehículo, pero aplicando algunas leyes solo a los coches. Según los legisladores de Carolina del Norte, un vehículo era «cualquier dispositivo en el que o mediante el cual cualquier persona o propiedad se transporte o pueda transportarse o trasladarse por una vía pública, excepto los dispositivos de tracción humana o usados exclusivamente sobre vías o raíles fijos; a efectos de este apartado, las bicicletas se considerarán vehículos, y toda persona que circule en bicicleta por una carretera estará sujeta a las disposiciones de este apartado aplicables al conductor de un vehículo, excepto aquellas que, por su propia naturaleza, no puedan aplicarse». Hablando en plata, un vehículo era cualquier cosa que se desplazase, excepto algunas cosas, pero esas cosas se considerarían vehículos de todas formas, excepto cuando no pudieran serlo. Las molestias que tuvieron que tomarse los legisladores de Carolina del Norte para proporcionar una definición jurídica de vehículo señalan la paradoja que supone incluir nominalmente las bicicletas en la categoría de

335 UVC, acto V, subapartado 93, letra d), ed. rev. de 1944, reimpresso en TLA, 1; la cursiva se ha añadido.

336 NCSHS, *Model Traffic Ordinance*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1946, pág. 1.

vehículos mientras se buscan formas de tratarlas como si fueran otra cosa.³³⁷

Cada vez era más común en cualquier parte del país que las bicicletas no se definieran como iguales a los vehículos de automoción, sino como inferiores a ellos. Un periódico de Missouri explicitó esa relación en 1948, cuando solicitó «la regulación del uso de bicicletas y de otros vehículos lúdicos en la vía pública».³³⁸ Como los adolescentes, la bicicleta ocupaba un espacio límite: no eran adultos del todo, pero ya habían dejado de ser niños; no era un auténtico vehículo, pero en realidad no era un peatón. Esta percepción tuvo un efecto corrosivo sobre la aplicación de la legislación vial y de la seguridad relativa a las bicis. Como explicaba un manual enciclopédico de ingeniería vial de 1955, «dado que muchos ciclistas son menores y debido a las actitudes de la población y de los tribunales, la policía tiene que hacer frente a una situación complicada a la hora de aplicar de forma estricta las leyes sobre la bicicleta».³³⁹ Este razonamiento era un círculo vicioso: como a la policía le causaba malestar emitir citaciones para niños, los niños ciclistas se saltaban la ley tranquilamente y, en consecuencia, cada vez se los consideraba usuarios menos legítimos de la carretera. Cuando tenían lugar los inevitables conflictos entre automóviles y bicis, podía culparse de los choques a la inmadurez y la anarquía de los niños.

Carreteras exclusivas

Las bicicletas, cada vez más marginadas en las calles de las ciudades y en las carreteras estatales, estaban a punto de quedar excluidas de forma explícita del nuevo sistema de carreteras interestatales. El proceso comenzó con la Ley de ayuda federal a las carreteras (1944), que asignó una cantidad de fondos federales sin precedentes a los proyectos de construcción vial ya en marcha, pero también empezó a planificar una propuesta de Sistema Nacional de Carreteras Interestatales, al que la Ley de carreteras de 1954 dedicaba los primeros fondos. Dos años después, con el

337 Ley de Carolina del Norte, art. 20–38, ap. 38, citada en TLA, pag. 26. Para un ejemplo concreto de legislación estatal, véase Davis, «California Vehicle Code», pág. 377.

338 «The Traffic Program», *Southeast Missourian*, 28/12/1948.

339 Matson, Theodore Malvin, *Traffic Engineering*, Nueva York, McGraw-Hill, 1955, pág. 245.

apoyo político explícito del presidente Dwight D. Eisenhower, la Ley de ayuda federal a las carreteras (1956) creaba una red de carreteras extensa y bien financiada, diseñada para exceder la demanda. En otras palabras, estas nuevas carreteras y autopistas iban a construirse aunque no hubiese muchos coches, dando por hecho que acabarían llegando. Se había puesto el carro delante de los bueyes: la carretera generaría nuevas corrientes de circulación, en lugar de responder a los patrones de uso del momento.³⁴⁰

El sistema interestatal de carreteras de mediados de siglo fue el primer sistema de vías públicas segregadas por ley. A finales del siglo XIX, la mayoría de los intentos de excluir a las bicicletas de las vías públicas por vía legislativa habían naufragado en los tribunales, y los casos de éxito se habían limitado a las vías privadas o gestionadas mediante peajes. Excepto en los casos, muy poco habituales, en los que no existía una ruta alternativa, el sistema interestatal no permitía el acceso de varios tipos de vehículos que no podían alcanzar las velocidades mínimas, como los ciclomotores, los tractores agrícolas y las bicicletas. A diferencia de otras vías públicas de épocas anteriores, el sistema de carreteras interestatales de la posguerra se componía de vías «de acceso controlado», lo que significa que tanto sus usuarios como las conexiones con las propiedades colindantes estaban limitados por ley. Granjeros y ciclistas —para quienes el Movimiento por unas Buenas Carreteras había construido vías estatales a comienzos del siglo XX— quedaron excluidos del sistema interestatal a mediados de siglo.

340 Wells, *Car Country*, pág. 274.



Imagen 5.2. Bicicleta infantil bajo las ruedas traseras de un pesado camión en Van Nuys, California (diciembre de 1951). La víctima, Billy Snell, de 11 años, ya se encuentra en la ambulancia; su madre y su hermano de nueve años contemplan la escena en esta foto del Los Angeles Examiner.

Fuente: EXM-N- 9406-021-3, Colecciones especiales, Bibliotecas de la Universidad del Sur de California.

Esto supuso un cambio fundamental respecto a las normas de circulación vigentes hasta entonces e hicieron falta ciertos malabarismos legales para sortear la filosofía de los espacios comunes, según la cual solo se podían solicitar fondos públicos para una carretera cuando todo el mundo podía acceder a ella por igual. David R. Levin, abogado federal de la Administración Pública de Carreteras, lidió con este asunto en 1945. El problema era el principio jurídico, con siglos de antigüedad, según el cual los propietarios de las tierras colindantes tenían derecho a acceder a su propiedad desde cualquier calle o vía que la atravesase. Levin argumentó que la fuerza pública para regular el tráfico en cualquier aspecto —como señales de *Stop*, calles de sentido único y división de carriles— constituía un precedente jurídico suficiente para respaldar este nuevo tipo de exclusión.

Pero, a la larga, parecía que la capacidad de controlar el acceso a una carretera no se basaba en un argumento legal, sino en un argumento político: «ya nadie puede poner en duda que es necesario controlar el acceso a algunas de nuestras calles y carreteras» —escribía Levin— «para facilitar la libertad de circulación de grandes cantidades de vehículos de motor de forma segura y cómoda». La nueva carretera era un concepto bien diferenciado en el sentido legal, como pudo analizar Ross De Witt Netherton en un estudio exhaustivo de las carreteras con control de acceso publicado en 1963. Como resumen de dos décadas de transformaciones, afirmó que «cada época de la historia de las carreteras ha sido testigo de un nuevo análisis de las necesidades de la vía y de una reformulación de su concepto de carretera», y que el sistema interestatal de la posguerra no era solamente una nueva red de carreteras: era un concepto completamente nuevo que se alejaba de las filosofías más antiguas de la vía pública.³⁴¹

Muchos historiadores, como Mark Rose, Raymond Mohl y Christopher Wells, han señalado que el mecanismo de financiación del sistema de carreteras interestatales fue su golpe maestro. Fue un experimento radical en materia de impuestos nacionales redistributivos y puso la carretera al servicio del uso exclusivo de los vehículos con motor de combustión interna. Desde las primeras décadas del siglo XX, los estados habían destinado los impuestos a la gasolina a pagar la construcción de carreteras. Este modelo, en la práctica, ocultaba el coste a los contribuyentes, porque el impuesto se pagaba a nivel general, no de los consumidores. Como expone Wells, este modelo impositivo «dio lugar a un sistema potente y que se alimentaba a sí mismo: los impuestos sobre la gasolina financiaban carreteras nuevas y mejores; la mayor cantidad y calidad de las carreteras generaban más tráfico y desplazamientos más largos; estos desplazamientos más numerosos y más largos aumentaban el consumo de gasolina; a mayor consumo de gasolina, más ingresos fiscales, y el incremento de los ingresos fiscales permitía financiar carreteras nuevas y mejores». Cuando este modelo se consagró a escala federal en el Fondo de carreteras de 1956, provocó un aumento de las carreteras, de los

341 Levin, David R., *Legal Aspects of Controlling Highway Access*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, pp. 31, 4; Netherton, *Control of Highway Access*, pág. 5.

automóviles y del consumo de gasolina. El Fondo era un ejemplo de lo que los historiadores llaman consenso liberal de posguerra: un impuesto muy popular recaudaba ingresos de todas las personas que compraban gasolina, independientemente de dónde estuviesen, y los redistribuía por la nación mediante inversiones federales para espolear el crecimiento económico. Como era un sistema muy poco visible, eludió por completo las objeciones a los impuestos generales para el bien público que se plantearon en el paso del siglo XIX al XX. Además, cuando se introdujeron enmiendas constitucionales estatales que vinculaban los impuestos a la gasolina a la construcción de carreteras, haciendo imposible que lo recaudado se destinara a ningún otro uso, los gobiernos empezaron a considerar que el único propósito de las carreteras era dar cabida a los automóviles de combustión interna que las financiaban.³⁴²

Así, la actividad federal consolidó la idea de que los automóviles eran los únicos usuarios adecuados de las carreteras. Mientras los departamentos estatales de carreteras contrataban cada vez más expertos en ingeniería y constructoras con el fin de cumplir las especificaciones federales para carreteras exclusivas para automóviles, la idea del transporte monomodal se afianzó en la mente de los profesionales y de la opinión pública. Un corto de dibujos de Disney de 1950 ilustra la transformación del afable Goofy en Mr. Wheeler, el abusón de la carretera:

Conductor: Eh, ¿te crees que toda la carretera es tuya?

Mr. Wheeler: ¡Psch! Pues claro que la carretera es mía. La pago con mis impuestos. He votado por los bonos para construir carreteras. ¡Pago las carreteras y pienso usarlas! [...] [más tarde, gritando a los coches que pasan] ¡Fuera de mi carretera! ¡Moveos! ¡Dejadme pasar!

Este concepto novedoso de que las carreteras eran solo para los coches porque se financiaban con impuestos a la gasolina se convirtió en un axioma, aunque no era cierto. La mayoría de la financiación municipal, gran parte de los presupuestos estatales e incluso parte del coste del sistema interestatal federal siguió procediendo de las fuentes de siempre: bonos municipales, tarifas

342 Rose, *Interstate*, pp. 34, 46–47, 93; Wells, *Car Country*, pág. 193; Wells, «Fueling the Boom», pp. 72–81.

de promoción inmobiliaria e impuestos a las ventas, a la propiedad y a los ingresos. Entonces, como ahora, todos los ciudadanos contribuían a esos fondos, independientemente de si conducían o no. Pero el nexo claro del Fondo de carreteras eclipsó esta realidad en el imaginario colectivo y fomentó un mito muy potente. Como expuso un columnista cascarrabias en 1965, «los dueños de automóviles pagan impuestos que se usan para construir calles y carreteras. En rigor, los ciclistas no pagan ninguna de las carreteras y, por lo tanto, deben dar prioridad a los coches sin discusión». Echando la vista atrás, los analistas actuales han llamado a ese toque final la «división modal», mediante la cual las calles de la ciudad, que antes albergaban muchas opciones diferentes de transporte público y privado, acabaron percibiéndose como territorio exclusivo de un único medio de transporte.³⁴³

Desplazamientos desde y hacia los barrios periféricos

Las vías rápidas centradas en el automóvil allanaron el camino para vivir en las afueras y *Leave It to Beaver* se concibió para representar este nuevo mundo. Los Cleaver vivieron durante las dos primeras temporadas en una calle con el nombre poco específico de Mapleton Drive y luego se mudaron a la aún más anodina Pine Street. En distintos episodios se sugiere que su ciudad, Mayfield, podría estar en Ohio, en Wisconsin o Pensilvania, pero lo cierto es que no importaba: Mayfield era una ciudad cualquiera en un estado cualquiera en cualquier parte de la zona central del país. Mayfield reflejaba la exclusividad racial que existía en la vida real en los barrios residenciales de las afueras y también las características demográficas de EEUU en el *boom* de natalidad: los colegios y los barrios de las afueras estaban repletos de niños (blancos) y *Leave It to Beaver* muestra una vida doméstica centrada en las cuitas de la crianza de los hijos. Wally y Beaver eran niños perfectamente sincronizados con el pico de natalidad de la posguerra: Ward era veterano de guerra y, en la línea temporal de la serie, Wally habría nacido en 1944 y Beaver en 1950.

343 Wells, *Car Country*, pág. 275; véanse también Rose y Mohl, *Interstate; Motormania*, Walt Disney, 1950; Powers, Walter, «The Danger of Bike Riders», *Sarasota Herald Tribune*, 03/10/1965; McCann, *Completing Our Streets*, pág. 10.

Para más información sobre la mitología de la financiación de carreteras, véase Blue, *Bikenomics*, pp. 11–13.

Construido en el plató trasero de Universal Studios, el barrio de los Cleaver era un microcosmos del diseño de las afueras, con baja densidad de población y fines exclusivamente residenciales. La misma casa era el sueño de la clase media: dos plantas, jardín delantero, camino de entrada y garaje. Ese garaje y el coche que albergaba fueron el eje central de muchos episodios. En la cabecera de la sexta temporada se ve a la familia metiéndose en el coche para irse de excursión y a Beaver sonriendo a través de la luna trasera mientras el coche se mete en la calle marcha atrás. En este contexto de las afueras, el automóvil era una necesidad: en las calles sin salida y en curva de Mayfield no había ninguna parada de autobuses públicos ni raíles para tranvías. Ward necesitaba el coche para ir a trabajar; Wally y Beaver no podían caminar hasta el colegio, sino que tenían que ir en el autobús escolar, en bici o en coche. El entorno de Beaver era un síntoma de la transformación de las ciudades estadounidenses, que hizo que el automóvil particular se volviese indispensable.

La transición desde ciudades con una alta densidad de población, compactas y caracterizadas por la diversidad demográfica hacia otro modelo de ciudad homogénea desde el punto de vista racial, físicamente extensa y con viviendas unifamiliares asequibles no dejó intacto casi ningún aspecto de la vida estadounidense; afectó desde a las relaciones personales hasta al impacto a largo plazo de las hipotecas subvencionadas, pasando por el comportamiento político y el consumismo. Los urbanistas actuales lamentan el legado de estos barrios residenciales de las afueras, esgrimiendo que «hoy vivimos en ciudades y en barrios cuya forma y cuyo carácter no hemos elegido; se nos impusieron mediante políticas federales, leyes de zonificación local y las demandas del automóvil».³⁴⁴

La construcción en las afueras era una reacción a la demanda de vivienda de la posguerra; se crearon enormes cantidades de casas idénticas en urbanizaciones casi siempre fuera de los límites de la ciudad. Gracias al apoyo reglamentario a escala federal y a las ventajas económicas de la producción masiva, los barrios residenciales de las afueras se convirtieron en una gran colección

344 Duany, Plater-Zyberk y Speck, *Suburban Nation*, pág. xiii; Hayden, *Building Suburbia*; Harris, *Second Suburb*.

indiferenciada de viviendas que se extendían por campos en los que antes no había nada y alejados de empleadores, empresas y centros urbanos.³⁴⁵

La forma de participación gubernamental más destacada fue la económica: la Administración Federal de la Vivienda [Federal Housing Authority; FHA, por sus siglas en inglés] ofreció seguros para avalar lo que antes habían sido hipotecas extremadamente caras y facilitó el acceso a capital para urbanizaciones muy grandes. Para poder optar a estas ventajas, se animaba a los promotores inmobiliarios y a las ciudades a seguir los estándares de diseño de la FHA, que fomentaban grandes terrenos con barrios residenciales dependientes del coche y eliminaron los diseños de uso mixto en los que las manzanas residenciales estaban salpicadas de destinos a los que se podía llegar a pie. Como los barrios residenciales de mediados del siglo XX casi nunca tenían transporte público y en las ciudades se estaban sustituyendo los tranvías por autobuses y automóviles particulares, la única forma de ir a trabajar, de compras y a centros culturales era en coche. La carretera se estaba convirtiendo en territorio exclusivo de los vehículos de combustión interna.³⁴⁶

CHAVALES SOBRE DOS RUEDAS

Si los adultos necesitaban coches para moverse, los niños de las afueras necesitaban bicis; fue en estos barrios residenciales de las afueras de las ciudades estadounidenses de la posguerra donde se forjó la estrecha asociación cultural entre la infancia y los pedales que caló entre la población en general y los trabajadores del sector del marketing en particular. Como señalaba el *Wall Street Journal* a finales de 1945, «la industria de la bicicleta está trabajando duro para volver a poner a niños y adolescentes sobre ruedas. [...] Es posible que más adelante vuelva a atraerse a los adultos». En ese momento, la industria no perdía «de vista que, como dice un fabricante del Medio Oeste, las bicis no dejan de ser 'juguetes con pretensiones'».³⁴⁷

En los años 50, la bici era propiedad exclusiva de los niños producto del pico de natalidad de la posguerra. En una publicación

345 Sellers, *Crabgrass Crucible*; Rome, *Bulldozer in the Countryside*, pág. 16.

346 Rome, *Bulldozer in the Countryside*, pág. 16; Wells, *Car Country*, pp. 257, 261.

347 «After Lean War Years».

de 1956 del Consejo de Relaciones Exteriores sobre aranceles de importación se proporcionaba un estupendo resumen: «como los adultos de EEUU ya no usan bicicletas como medio de transporte ni como forma de ocio, las máquinas estadounidenses de los últimos 25 años se han vendido casi exclusivamente a niños y niñas de entre 5 y 14 años. Algunos quinceañeros siguen montando en bici, pero la costumbre social, sobre todo entre adolescentes, convierte la bicicleta en un tabú desde el momento en el que su usuario, normalmente a los 16 años, puede sacarse el carné de conducir». Hace poco, el académico Zack Furness se ha mostrado de acuerdo, afirmando que en los barrios residenciales de la posguerra la situación se podía «resumir así: las bicis son para niños y los coches, para adultos». Frank Berto, historiador experto en la tecnología de la bicicleta, señala que la bici de la posguerra «la usaban casi exclusivamente niños o adolescentes demasiado jóvenes para sacarse el carné de conducir», y que estos usuarios fueron el objetivo de los fabricantes durante décadas: «las bicicletas infantiles supusieron la mayor parte del mercado estadounidense de bicicletas hasta la década de 1970. Las bicicletas para adultos eran un porcentaje marginal».³⁴⁸

Leave It to Beaver no era el único programa de televisión de la posguerra en el que se relacionaban las bicis con la infancia. En *I Love Lucy* [Yo amo a Lucy] los adultos solo montan en bici una vez, durante una visita a Europa en la quinta temporada, emitida en 1956. En un episodio de 1959 de *Papá lo sabe todo*, las bicicletas constituyen un potente símbolo de la infancia, y los adultos, Jim y Margaret, solo se dan una vuelta en bici para revivir su juventud. En *The Andy Griffith Show* las bicicletas aparecen con más frecuencia. En 1960, Andy tiene que vérselas con un chico travieso que monta en bici: «debería haber una ley que prohibiera andar en bici por la acera», se queja la señora que estaba de compras y a la que ha atropellado el chico. «La hay», la tranquiliza el sheriff Andy. Barney Fife corta la polémica de raíz citándole al chico la ordenanza municipal antes de incautarse de su bici: «no se puede circular por la acera. [...] ¡Solo se monta en bici por la calzada!»³⁴⁹

348 Bidwell, Percy, *What the Tariff Means to American Industries*, Nueva York, Council on Foreign Relations, 1956, pág. 70; Furness, *One Less Car*, pág. 115; Berto, *Dancing Chain*, pp. 179, 199.

349 «Lucy's Bicycle Trip», *I Love Lucy*, temp. 5, ep. 2, 1956; «Bicycle Trip for Two», *Father*

La relación entre niños y bicicletas también aparecía en revistas populares. Durante los años 50, muchas historias periodísticas hablaban de escuelas de seguridad, sesiones prácticas para enseñar a los niños andar en bici y tribunales de tráfico integrados por niños, pero nunca informaban sobre formación para ciclistas adultos. El *Rotarian* ofreció una visión de un tribunal de tráfico ciclista integrado por niños en Middletown, Ohio: «trata de recalcar a quienes montan en bici que no son peatones sobre ruedas, sino que controlan un vehículo que puede ser peligroso». Creado en 1949, el experimento «reconoce que el ciclista de hoy es el conductor del mañana».³⁵⁰



Imagen 5.3. David Paepke, de 10 años y de Sauk City, Wisconsin, con su nueva bicicleta de Sears, Roebuck and Company, ganada gracias a su eslogan para la Semana de Seguridad de la Bicicleta de Madison: «Hoy sin manos. Mañana quizás sin vida». Con sus neumáticos anchos, el faro delantero aerodinámico y el falso depósito de gasolina al estilo de una moto —con detalles completamente superfluos del escape del motor—, era la bici típica de los niños estadounidenses en los años 50.

Fuente: Wisconsin Historical Society, WHS-78010.

Knows Best, temp. 6, ep. 6, 1959; «Opie and the Spoiled Kid», *The Andy Griffith Show*, temp. 3, ep. 21, 1960.

350 Yarber, Ken, «Safety on Two Wheels», *Rotarian*, agosto de 1953, pág. 16.

Al centrarse tanto en los ciclistas como futuros conductores, era lógico que las propias bicicletas infantiles acabasen pareciéndose a los automóviles. Como escribe un analista, los niños habían empezado a montar en «bicicletas fastuosas de estilo *art déco* en los años 30, imitando en gran medida las líneas elegantes, los cuadros grandes, los detalles cromados y los neumáticos de banda blanca de los automóviles de la misma época». Tras el breve triunfo del diseño funcional durante la guerra, la bici retomó el modelo pesado en los años 50. Cuando le piden que describa la bici que le han robado a Beaver, June Cleaver solo alcanza a recordar que «tenía todo tipo de chismes». Si el diseño de las bicicletas había recordado al de las motos durante las primeras décadas del siglo, ahora emulaba a los automóviles: en un anuncio de 1948 se describía una «hermosa y reluciente Roadmaster de dos tonos, con su brillante relieve cromado, un faro delantero de gran potencia, faro trasero de combinación y luz de freno al estilo de los automóviles, y horquilla de amortiguación y llantas como las de los coches que hacen que el viaje sea más agradable». En la imagen que acompañaba al texto se mostraba una bici a la que solo le faltaban los alerones traseros. El modelo Roadmaster del año siguiente, «la BICICLETA con ESTILO automovilístico y equipamiento de seguridad», le puso remedio añadiendo los alerones: «guardabarros cromados de hermoso diseño gótico como los que se ven en los automóviles nuevos» y «una luz de freno como la de los automóviles, que se activa con los frenos».³⁵¹

Las películas sobre seguridad de los años 50

Como los adultos no montaban en bici, la formación sobre seguridad en la bicicleta durante la posguerra se dirigía exclusivamente a los niños y su principal medio fueron las películas educativas cutres. Por lo general, ante la ausencia de ciclistas adultos y de organizaciones de defensa de la bici, la educación sobre seguridad en la bicicleta la impartían personas que no andaban en bicicleta. Estas películas sobre seguridad eran obra de pequeñas productoras regionales que vendían películas comple-

351 Berto, *Dancing Chain*, pp. 179, 199; Furness, *One Less Car*, pág. 115; «Beaver's Bike», *Leave It to Beaver*, temp. 3, ep. 26; anuncios de *Life*, 15/03/1948, pág. 142, y 14/03/1949, pág. 108.

tas a colegios o a departamentos de policía para que las usasen en las clases de salud o en programas comunitarios. Eran las mismas empresas que hacían películas de educación vial para conductores, de higiene social y de salud pública para los colegios. El mensaje cambiaba, pero en la mayoría de los casos las interpretaciones eran malas, el trabajo de producción era pésimo y se centraban exclusivamente en los niños.³⁵²

En muchas películas se intentaba captar la atención de los niños recalcando que montar en bicicleta no era un fin en sí mismo, sino un entrenamiento para la responsabilidad adulta de conducir un automóvil. Este enfoque quedó visible justo después de la guerra, en una campaña nacional de seguridad en la bici de 1946 que se dirigía a estudiantes de educación secundaria «de una forma que ellos consideran propia de los adultos». La bicicleta, sin embargo, no era realmente la cuestión: «este programa global debe incluir actividades habituales, como montar en bicicleta y manejar una motocicleta, y tiene que llevar a la conducción segura de un automóvil».³⁵³ Como explicó la Asociación Nacional de Educación en 1950, «la formación sobre seguridad en la bicicleta [...] hará que los estudiantes jóvenes se interesen por otros problemas de seguridad vial, como convertirse en buenos conductores».³⁵⁴

Toda una celebridad, nada menos que Pepito Grillo, afirmó que los chicos que montaban en bici eran el estadio larvario de los conductores de automóvil. «Recuerda» —decía la conciencia de dibujos animados en un corto de 1956—, «la bicicleta es para ti como el coche para una persona mayor». Esta pequeña píldora retórica halagaba a los jóvenes ciclistas porque los equiparaba a los adultos y, al mismo tiempo, simplificaba las interacciones de tráfico tanto para ciclistas como para conductores: «seguís las mismas normas [...], hacéis las mismas señales con el brazo para que la gente sepa en qué dirección os dirigís; [...] circuláis por el mismo lado de la calle: el derecho, junto al bordillo. Tenéis que

352 Véanse Orgeron, Orgeron y Streible, *Learning with the Lights Off*, pp. 9–11; Alexander, *Academic Films for the Classroom*, pp. 5–10.

353 Conferencia Presidencial de Seguridad en las Carreteras, *Preliminary Report of Committee on Education*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1946, pág. 11.

354 National Commission on Safety Education of the National Education Association, *Bicycle Safety in Action*, Washington D. C., National Education Association, 1950, pág. 5.

respetar las mismas señales de tráfico y todas las demás normas de circulación». Este corto de Disney fue uno de tantos en los que Pepito Grillo cantaba el estribillo «no soy tonto, desde luego que no, ¡y pienso vivir hasta los 103!».³⁵⁵

Los Boy scouts de EEUU adoptaron el mismo enfoque en su folleto de insignias de mérito del ciclismo, revisado en 1949: «lo primero que tienes que saber y *recordar* de tu bicicleta es que no es un juguete; es una máquina. Igual que el coche de tu padre». *Bike Safety*, filmada en Lawrence, Kansas, en 1950, abundaba en esta cuestión. Como en la mayoría de las películas de este tipo, se veía solo a niños y adolescentes en bicicleta y se recalaba su futura responsabilidad: «ahora manejas un vehículo con ruedas», declaraba el narrador. «Eres el conductor del automóvil del futuro. Y quienes circulan en bicicleta bien y de forma segura suelen convertirse en los mejores conductores». Esta descripción de los ciclistas como futuros conductores reforzaba de forma explícita la antigua filosofía jurídica de que las bicicletas eran vehículos: «coches, camiones, autobuses y bicicletas; todos son vehículos: todos tienen que obedecer las normas de circulación». De todos modos, los ciclistas tenían que saber cuál era su sitio. «Mantente en el lado derecho de la carretera o de la calle» —indicaba el narrador—. «Ese lado es para los vehículos que se desplazan más despacio». *Bicycle Clown* (1958), seguramente la más aburrida de todas las películas sobre seguridad, dejaba claro que el lugar de las bicis era a la derecha, moviéndose con el tráfico y obedeciendo las señales; al pobre Jimmy, que empieza la película entrando en una ambulancia, ya le había dicho un policía en moto que «los ciclistas tienen que ir por el lado derecho de la calle, como los coches». Jimmy pensó, lamentándose, «bah, señales de tráfico; eso es para los coches», y así se convirtió en el payaso en bicicleta del título.³⁵⁶

Drive Your Bike [Conduce tu bicicleta] (1955) insistía en la idea de que montar en bicicleta era un entrenamiento para conducir un coche y afirmaba que lo mejor era andar en bicicleta comportándose como cualquier otro vehículo. La película empie-

355 *I'm No Fool with a Bicycle, with Jiminy Cricket*, Walt Disney Pictures, 1956. Véase también Furness, *One Less Car*, pp. 115–17.

356 BSA, *Cycling*, New Brunswick, Nueva Jersey, BSA, 1949, pág. 5 (la cursiva es del original); *Bike Safety*, Centron, 1950; *Bicycle Clown*, Sid Davis, 1958.

za con un plano en el que aparecen tres chicos preadolescentes en el asiento delantero de un coche, girando el volante y dando botes mientras el coche se mueve de lado a lado. Al final, la cámara se aleja y se descubre que en realidad están inmóviles, sentados y parados en la entrada de casa. Una figura paterna no identificada se acerca a la ventanilla del lado del conductor para preguntar, con recelo, si de verdad están preparados para conducir. Le aseguran que les han enseñado las normas de circulación en el colegio: «lo llamamos aprender a conducir nuestras bicis. El profe de gimnasia nos dice que tenemos que seguir las mismas normas de tráfico que los coches y así, si aprendemos todas las normas mientras conducimos nuestras bicis, estaremos listos para conducir cuando seamos mayores». El padre se muestra incrédulo: «¿qué queréis decir exactamente con 'conducir' vuestras bicis?» Pero los niños tienen respuesta para eso: «bueno, cuando vamos en bici por la calle, formamos parte del tráfico igual que los coches».

Drive Your Bike recalca la incipiente condición de hombre adulto de los chicos; la persona que les revela el propósito de andar en bici es el máximo exponente de la masculinidad, el profesor de educación física. Según cuentan los niños, «el profe de gimnasia dice que siempre tenemos que conducir la bici como conduciríamos un coche, y que nunca hagamos nada que no haríamos si condujéramos un coche de verdad». En una inversión de papeles, los niños enseñan a la figura paterna. El padre termina diciendo que los chicos están haciendo «un buen trabajo 'conduciendo' [sus] bicicletas. Estáis aprendiendo muchas cosas valiosas e importantes que os resultarán muy útiles cuando aprendáis a conducir un coche».³⁵⁷

You and Your Bicycle, una película educativa filmada en Oakland, California, en 1948 y reestrenada en 1959, también es un ejemplo de ese énfasis en los niños. Como en casi todas las películas de este tipo, no aparece ningún adulto montando en bici. Muchos planos se encuadran —de manera bastante desconcertante— a través del parabrisas de un coche que sigue de cerca a un niño que va solo en bici. La perspectiva desde el parabrisas sirve para representar a los niños que van en bici como «el otro»

357 *Drive Your Bike*, Sullivan, 1954.

en la carretera; los adultos solo los ven desde el interior de su coche, nunca como iguales. La película también les enseña a los niños que tienen que circular por la calzada, con los automóviles. Aunque tengan permiso para circular por algunas aceras en zonas residenciales, el narrador advierte a los ciclistas: «debéis tener cuidado y tocar el timbre cuando os acerquéis a cualquier persona cerca de la acera». El sitio de la bicicleta es la carretera y se la representa como a una intrusa en la acera: «si hay una persona en la acera, bajad de la bici, caminad con ella hasta haber dejado atrás a esta persona y entonces volved a montar».³⁵⁸

La idea de que los niños que montaban en bici eran los conductores del futuro llegó hasta los años 60, lo que, paradójicamente, afianzó la asociación entre la inmadurez y la bici, aunque se transmitiese la idea de que las bicicletas eran vehículos desde el punto de vista legal. En *Bicycle Today, Automobile Tomorrow* (1969), una película en color (cosa poco habitual) producida por el inimitable Sid Davis con el departamento de policía de Inglewood y el distrito escolar de Los Angeles, se adula a los niños comparándolos con adultos que manejan máquinas muy emocionantes. «¿Qué tienen en común el piloto de un helicóptero, el motorista y el ciclista?», pregunta el narrador, mientras un agente de tráfico en una Harley-Davidson y un niño en bici se paran junto a un helicóptero de policía con la hélice en marcha. La respuesta: «tienen que conocer las normas de seguridad y de circulación que deben cumplir antes de lanzarse a las calles». La bicicleta y el automóvil se muestran como iguales de manera explícita: «en general, las normas son las mismas para el ciclista y para el conductor», explica el narrador, mientras una fila de ciclistas que siguen a una furgoneta señalan y giran a la derecha tras ella. Las líneas finales rematan el asunto: «recuerda, el ciclista de hoy es el conductor de automóvil del mañana».³⁵⁹ Al parecer, no se concebía que el ciclista de hoy pudiera seguir siendo ciclista mañana.

358 *You and Your Bicycle*, Progressive Pictures, 1948, 1959.

359 *Bicycle Today, Automobile Tomorrow*, Sid Davis Productions, 1969.

Licencia para montar

La licencia municipal para bicis fue otro elemento central de las películas de seguridad para bicicletas de los años 50. Puede interpretarse que la palabra *licencia* confiere el derecho a utilizar la carretera bien a los vehículos, bien a sus operadores. La licencia municipal para bicicletas de los años 50 también podría confundirse con la identificación para las pistas para bicicletas del cambio de siglo, proporcionada por una asociación público-privada como prueba de pago para el uso de un camino independiente. Pero la licencia municipal para bicicletas era diferente de todas estas expresiones de autoridad estatal. No era necesaria para usar la vía pública, las autoridades no podían retirarla, no se usaba para recaudar fondos, no formaba parte de la burocracia de gestión vial estatal y no demostraba la competencia ni la madurez del ciclista ni el buen estado mecánico de la bicicleta. En lugar de todo ello, era un sistema de registro de propiedades gestionado caprichosamente mediante el cual algunos gobiernos municipales y departamentos de policía trataron de controlar un tipo de hurto. Las bicicletas siempre han sido objeto de robos y de hurtos de personas que las cogen, las usan y las abandonan en otra parte. Se pueden mover, se venden con facilidad, son relativamente valiosas aunque estén usadas y son difíciles de localizar. La licencia municipal para bicicletas se concibió como un registro voluntario de propiedad que ayudaría a la policía a hacer frente a una molestia persistente que suponía una carga para los contribuyentes.

En un momento dado, parecía que la licencia municipal para bicis podía llegar a tener más relevancia, porque la MTO de 1946 se redactó de tal manera que las licencias parecían obligatorias: «nadie [...] circulará en bicicleta por ninguna calle ni ninguna vía pública [...] a menos que esa bicicleta haya obtenido una licencia y tenga matrícula».³⁶⁰ En un manual de educación vial muy utilizado se instaba en 1949 a que siguieran haciéndose «experimentos» con las pruebas de capacidad necesarias para conceder licencias para bicicletas, porque «la mera venta de matrículas no parece servir de gran cosa, excepto para controlar

360 Public Roads Administration, *Model Traffic Ordinance*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1946.

mejor los robos». Pero fueron pocas las ciudades que adoptaron la formulación de la MTO, y todavía menos las que la aplicaron en contra de los niños que montaban en bici. A pesar de diversas propuestas, la licencia para bicis nunca se convirtió en una forma de gestionar el tráfico ni de garantizar el lugar de la bicicleta en la vía pública.³⁶¹

Los departamentos de policía empezaron a conceder licencias para bicicletas en los años 40 y esta práctica se extendió durante la década siguiente. La policía de San José, California, notificó la emisión anual de unas 6000 licencias para bicicletas en 1939 y 1940. «Cada ciudad tiene un emblema que se troquela en el cuadro» —contaba un periódico—. «Así es más fácil identificar una bicicleta robada». El policía responsable recordaba que «antes de que se usasen licencias, la comisaría estaba llena de vehículos sin reclamar y [...] se celebraba una subasta cada año para hacer sitio»; pero las licencias para bicis habían hecho más fácil devolvérselas a sus legítimos dueños. Aunque el requisito de contar con una licencia estaba respaldado por multas en caso de incumplimiento, se demostró que era difícil de aplicar. *Life* informaba de esta práctica en 1947 y destacaba las dificultades que tenía la policía adulta para aplicar la ley de forma estricta, así como el hecho de que la licencia para bicicletas era una versión infantil de la realidad. «Niños de California dirigen un tribunal de bicis» es el titular de una historia en la que se relata que un tribunal de tráfico integrado por menores le ha impuesto a un chico una multa de 50 centavos por no tener licencia. «El juez es Jon Applequist, de 14 años».³⁶²

El suplicio infantil de que te robaran la bici era lo suficientemente común como para aparecer en *Leave it to Beaver*. Cuando le roban la bici a Beaver, un policía va a casa de los Cleaver. Una vez que queda claro que la familia no es capaz de describir la bici, el agente echa mano de una solución alternativa: «bueno, desde luego, lo mejor que tenemos para seguirle la pista es el

361 Para información sobre los motivos actuales de preocupación en cuestión de criminología, véase Johnson, Shane D., Sidebottom, Aiden, y Thorpe, Adam, *Bicycle Theft*, Washington D. C., U.S. Department of Justice, Office of Community Oriented Policing Services, 2008, pp. 13–14, 42–44. Whitney, Albert W., *Man and the Motor Car*, Lansing: Michigan Inter-industry Highway Safety Committee, 1949, pág. 249.

362 Healey, John, «Big Increase in Bicycle Travel», *San Jose Evening News*, 22/08/1941; «Bicycle Smashing», *Life*, 14/07/1947, pág. 77.

número de registro». Conforme Ward se da cuenta de su error, el agente le pregunta: «¿no la llevó a la comisaría, la registró y le dieron un pequeño identificativo de licencia? Es una ordenanza municipal». Ward intenta guardar las apariencias: «quería registrarla, pero supongo que no llegamos a hacerlo, ¿eh, Beav?» Pero el daño ya está hecho: «es bastante difícil localizar una bici que no está registrada», suspira el agente, resignado ante la incompetencia de Ward.³⁶³

La licencia para bicicletas transmitía un mensaje contradictorio. Por un lado, parecía adjudicarle a la bici el mismo estatus que al automóvil. «En la mayoría de las ciudades puedes obtener una licencia y registrar tu bicicleta, como cuando se consigue la licencia de un automóvil», se explicaba en una película educativa de 1969. Por otro lado, era obvio que la licencia municipal para bicicletas no tenía el mismo objetivo que la licencia emitida por un departamento estatal de vehículos de motor. En *Bicycle Today*, *Automobile Tomorrow* se limitaban a prometer que la licencia para bicicletas era «un seguro barato que ayuda a la policía a devolver bicicletas perdidas y robadas».³⁶⁴

En la batalla para dirimir si la bicicleta tenía o no sitio en la carretera estadounidense, la licencia municipal para bicicletas era una cortina de humo: destilaba oficialidad y podía haber sido un paso de cara a encontrar una forma de compartir la carretera, pero en realidad no tenía casi nada que ver con las calles públicas. No era más que un sistema de inventario de bicis robadas. Igual que las películas sobre seguridad de la época, en la práctica la licencia para bicis trataba a la bicicleta como la versión infantil, menor, del coche. A pesar de los esfuerzos sinceros que impulsaron estas iniciativas, siguieron socavando el estatus de la bicicleta, asociándola a la infancia y facilitando así que se la pasara por alto.

LA OCUPACIÓN DE JAPÓN Y EL CICLISMO EN EEUU

La cultura popular estadounidense de la posguerra había incluido a la bicicleta, de forma inequívoca, en la categoría de juguete infantil. Sin embargo, al otro lado del planeta la bicicleta

363 «Beaver's Bike».

364 *Bicycle Today*, *Automobile Tomorrow*.

simbolizaba la esperanza de días mejores y un medio para llegar a ser autosuficiente en la edad adulta. Como los japoneses concebían la bicicleta y la usaban de forma diferente, en Japón se fabricó otro tipo de bicicleta después de la guerra: barata, ligera y con cambios de marcha al estilo europeo. Cuando ese diseño acabó llegando a EEUU a finales de los años 60, revolucionó la forma de andar en bici en todo el país. Para entender las batallas de la bici en las vías públicas de EEUU, hay que viajar a Japón.

Los dramas japoneses describían la bicicleta de maneras inconcebibles en la cultura popular estadounidense de la misma época. En la película de Yasujiro Ozu *Primavera tardía* (1949), aclamada por la crítica, la protagonista, interpretada por Setsuko Hara, va a la playa en bicicleta con su pretendiente; en su cara azotada por el viento puede verse una expresión de alegría sin parangón mientras los dos pedalean y dejan atrás señales con límites de velocidad escritas en inglés. Un anuncio de Coca-Cola muestra el camino hacia un Japón más occidentalizado. El personaje de Setsuko, animado por su afectuoso padre, está a punto de elegir su propia vida independiente.³⁶⁵ La bicicleta como vehículo de esperanza también era el tema principal de la famosa novela *Blue Mountains*, llevada al cine en 1949 por Tadashi Imai. El historiador M. William Steele la describe como una película «en la que las bicicletas (marcadas con la palabra *Hikari*, luz brillante) permiten a los hombres y a las mujeres jóvenes amar y tener la esperanza de una nueva vida». El título de la película evoca la nostalgia del potencial de la juventud, posiblemente tanto para los personajes como para la nación en su conjunto. La popular canción de la película reflejaba esta esperanza. La propia película reproduce imágenes impresionantes de la libertad sobre dos ruedas. Durante una excursión a la playa en bicicleta, se retrata a un grupo de jóvenes con un arte cinematográfico espectacular: filmados en contrapicado, recortados contra el extenso cielo, contentos a la luz del sol, dirigen sus bicis heroicamente hacia el futuro. Mientras los personajes planean sus vidas en común, sus bicicletas se quedan en las dunas de arena cercanas.³⁶⁶

365 Ozu, Yasujiro, *Late Spring*, 1949; Criterion, 2012, DVD.

366 Steele, «Making of a Bicycle Nation», pág. 75. Fillmore, Charles J. y Kawai, Miyo, *The Japanese Movie*; Sanmyaku, Aoi, *The Green Mountain Ridge: Script with Notes and Translations*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1968, pág. 96.

Para el Japón de la posguerra, la bicicleta representaba la promesa del futuro. Como señaló Peter Hoffman en 1969, «cuando la guerra terminó, Japón se quedó en ruinas. [...] La población estaba sumida en una profunda desesperación. [...] Reinaba la confusión». En un escrito en la revista estadounidense *Bicycling!*, afirmó que «el pueblo tenía pocas esperanzas hasta que la bicicleta acudió al rescate». Más recientemente, William Steele estableció una analogía con la película italiana de la posguerra *El ladrón de bicicletas*: «en la crisis económica de los primeros años de la posguerra japonesa, [...] tener una bicicleta significaba tener esperanza».³⁶⁷

Los responsables de la ocupación estadounidense en Japón, sin embargo, llevaron consigo su propia idea de la bicicleta: la veían como una herramienta de desarrollo para una nación inmadura. Consideraban que la fabricación de bicicletas era una industria adecuada para fomentar la reconstrucción japonesa; además, parecía una actividad que requería capacidades poco especializadas y constituiría un paso para desarrollar procesos de fabricación más complejos. Por ello, la fabricación y la exportación de bicicletas se convirtieron, con el beneplácito de EEUU, en elementos centrales del desarrollo de la industria japonesa durante los siete años de ocupación, y en un bastión de los planes de recuperación económica durante las décadas posteriores.

Antes de la guerra

El pueblo japonés había adoptado la bici enseguida y su participación en el auge de la bicicleta en la década de 1890 fue muy destacada. El hecho de que incorporasen rápidamente las modas sociales y los avances tecnológicos europeos encajaba con la ideología del Japón posterior a la Restauración Meiji; además, la bicicleta ofrecía una solución para recorrer las vías rurales de Japón, muy poco desarrolladas. Al principio, los consumidores japoneses adquirían bicicletas de seguridad de Europa y de América, pero no tardaron en aparecer productores nacionales. A los fabricantes de bicicletas estadounidenses les preocupaba la competencia de precios que pudiera suponer Japón ya en 1896:

367 Hoffman, E. Peter, «The Cycling Scene», en Leete, *Best of Bicycling!*, pág. 73; Steele, «Making of a Bicycle Nation», pág. 75.

«a los comerciantes de San Francisco les han alarmado tanto las afirmaciones disparatadas [...] de lo barato que puede fabricarse todo en Japón» —señalaba el *LAW Bulletin*— «que se han quedado con la impresión de que todas las industrias estadounidenses iban a cerrar». En esta historia, un corresponsal japonés desacreditaba los rumores disparatados, como la afirmación de que en Japón podían fabricarse bicicletas por el módico precio de 12 yenes: en 1896, las importaciones desde Europa seguían siendo más baratas que las bicicletas producidas en el propio país (que tenían un precio medio de 110 \$ en el mercado japonés). Aunque no podía competir en cuanto a precio, la industria japonesa de la bicicleta ya estaba produciendo un gran volumen de bicis.³⁶⁸

Mientras el boom de la bicicleta de la década de 1890 decaía en EEUU, en Japón la bicicleta se volvía una opción práctica de transporte inmensamente popular. Las empresas que más tarde acabarían convirtiéndose en los pilares de las industrias electrónica y de fabricación japonesas empezaron a producir bicicletas para satisfacer la demanda nacional. Panasonic, por ejemplo, se fundó en 1918 para fabricar faros de bicicleta, pero con el paso del tiempo creció hasta convertirse en una expresión singularmente japonesa de la producción capitalista conocida como *zaibatsu*.³⁶⁹ Fomentados por políticas gubernamentales que en la práctica subvencionaban el capitalismo, los *zaibatsu* eran conglomerados, unidos en torno a un banco o un *holding* central, que hacían uso de los conocimientos técnicos de las universidades japonesas con financiación gubernamental.

En comparación con la bicicleta, el automóvil no tuvo una gran repercusión en el Japón de principios del siglo XX: la escasez de los recursos necesarios para fabricar y suministrar combustible a los coches, las carreteras sin asfaltar y la gran densidad de población de esta nación isla hicieron que la bicicleta resultará una opción mucho más lógica. Los japoneses fabricaron un millón de bicis en 1920 y un millón y medio en 1929, cifras que competían con la producción total de EEUU en el punto álgido del boom de la década de 1890 y que desde luego superaban con mucho su producción per cápita. En esta época se fundaron los

368 «Japanese Bicycles», *LAW Bulletin* 24, n.º 4, 24/07/1896, pág. 25.

369 Chandler, *Inventing the Electronic Century*, pág. 51.

fabricantes japoneses de componentes de bicicleta Shimano y Suntour, que exportaban bicis y componentes a mercados de toda Asia desde sus fábricas de Sakai.³⁷⁰

«Japón está atravesando la fase de la bicicleta», se afirmaba en el *Wall Street Journal* en 1922, dando a entender que, como la adolescencia, el transporte en bicicleta era una fase del desarrollo. El *Journal* argumentaba que la bicicleta suponía una mejora con respecto al carro *rickshaw* de dos ruedas, aunque no estaba a la altura del automóvil. Pero el automóvil no se contemplaba: el «estado de las carreteras, los impuestos y otras condiciones han limitado el número de automóviles en el imperio a menos de 8000, [...] camiones incluidos». Las bicicletas sustituían a los coches cuando estos no eran una opción: el reportero del *Journal* calculó que en Japón había casi 2 millones de bicis en 1921. De acuerdo con información posterior, el número total de bicis en el país se había duplicado en 1925 y se había vuelto a duplicar, hasta alcanzar casi los 8 millones (en una nación de solo 73 millones de habitantes), para finales de los años 30. En ese momento Japón también era ya el tercer mayor exportador de bicicletas del mundo y abastecía a gran parte de Asia.³⁷¹

Las exportaciones japonesas de bicicletas de los años 30 no funcionaron en tierras americanas por varias razones. En respuesta a una investigación de 1938 de un distribuidor de Montana, la oficina en Seattle de Mitsubishi Trading Company resumía la cuestión excusándose: «hasta ahora se han traído muy pocas bicicletas a este país, fundamentalmente porque el precio era algo elevado y porque los diseños no eran adecuados». Un arancel proteccionista sumaba como mínimo el 30%, y en ocasiones mucho más, al coste del producto, y las bicis japonesas se fabricaban con cuadros británicos, ligeros. No es ya que este estilo no resultase familiar a los compradores estadounidenses, sino que los estándares británicos en cuanto a roscas y tamaños de neumático los hacían incompatibles con las piezas fabricadas en EEUU. Aunque «se ha considerado fabricar bicicletas de estilo americano» —explicaba el importador—, «todavía no se ha ofrecido ninguna». En ese momento, los problemas militares

370 Berto, *Dancing Chain*, pp. 108–9; Steele, «Making of a Bicycle Nation», pág. 72.

371 «Japan Factories Turn to Making», *WSJ*, 18/08/1922; Steele, «Making of a Bicycle Nation», pág. 72; Berto, *Dancing Chain*, pp. 108–9.

y diplomáticos causados por la expansión del imperio japonés también estaban obstaculizando el intercambio comercial, como reconoce el importador de forma eufemística: «ahora mismo, la situación inestable en Oriente complica que se trabaje con productos de este tipo». Aunque en la oficina de Seattle tenían muchas esperanzas de que las condiciones comerciales mejorasen pronto, no iba a ser el caso.³⁷²

Aunque había pocas fábricas grandes de bicicletas en Japón, las numerosas empresas pequeñas y medianas constituían en conjunto una base de producción importante. Como recordaban después analistas industriales en la publicación japonesa en inglés *The Oriental Economist*, «en Japón había 717 plantas de producción de bicicletas a finales de 1938, más del 60% de las cuales estaban ocupadas por fábricas que empleaban [...] entre 5 y 10 [trabajadores]». En 1941, recalca esta publicación, «la mayoría de los fabricantes de bicicletas se convirtieron en subcontratados para producir munición», porque era fácil reconvertir las herramientas ligeras de la producción de bicicletas. Con esta transformación para la producción militar, los fabricantes pequeños primero crecieron como la espuma, pero luego lo pagaron: como casi todo el resto del Japón urbano, los centros de producción de bicicletas de Osaka y Sakai resultaron muy afectados por los bombardeos de la II Guerra Mundial; en consecuencia, en 1945 la mayor parte de la capacidad productiva prebélica estaba en ruinas.³⁷³

La SCAP y la recuperación a través de la bicicleta

Las razones de la reaparición de la bicicleta en el Japón de la posguerra son complejas. Aunque oficialmente Japón estaba ocupado por todos los aliados de forma conjunta, en la práctica la ocupación era un proyecto fundamentalmente estadounidense supervisado por el general Douglas MacArthur y su personal en el Cuartel General (CG) de la Comandancia Suprema de las Fuerzas Aliadas [Supreme Commander for the Allied Powers; SCAP,

372 Mitsubishi Shoji Kaisha para Great Falls Paper Company, 21 de abril de 1938, «Seized Correspondence of the Machinery Department of Mitsubishi Shoji Kaisha», RG 131 Records of the Office of Alien Property, NARA II.

373 «Trade and Industry», *Oriental Economist*, 20/04/1946, pág. 254; Berto, *Dancing Chain*, pp. 180-82.

por sus siglas en inglés]. La SCAP tenía muchas labores, algunas contradictorias. Su principal prioridad era alimentar a las enormes cantidades de japoneses que morían literalmente de hambre entre las ruinas. Sus siguientes aspiraciones eran construir una economía nacional funcional, generar exportaciones, purgar a los nacionalistas a quienes se culpaba de las agresiones bélicas y crear una nación desmilitarizada con un nuevo gobierno democrático de estilo occidental. Asimismo, la SCAP intentó generar oportunidades de negocio para las empresas estadounidenses al mismo tiempo que sofocaba el socialismo incipiente. Esta lista de objetivos era terriblemente contradictoria, pero la bicicleta parecía ser una herramienta para alcanzar muchos de ellos.³⁷⁴

El artículo 9 de la constitución japonesa de la posguerra parecía eliminar el ejército, ya que declaraba que «nunca se mantendrán fuerzas terrestres, marítimas ni del aire, ni tampoco ningún otro tipo de potencial bélico». En consecuencia, las industrias autorizadas no podían tener ninguna aplicación militar directa. Las espadas tenían que convertirse en rejas de arado; en 1946, los periódicos japoneses hablaban de antiguos fabricantes de bombas que construían braseros o *hibachi* con carcassas de bombas, de proyectiles de artillería usados como recipientes improvisados de arroz, y de reflectores viejos utilizados para el vidrio de las ventanas y como pantallas de lámpara.³⁷⁵

La primera directriz de la SCAP echó la persiana a toda la producción militar, y muchos ingenieros, operadores de maquinaria y diseñadores japoneses acudieron de inmediato a la fabricación de bicicletas en busca de empleo. La producción de bicicletas parecía una industria de posguerra ideal. No tenía fines militares, contribuía al transporte interior, era adecuada para la exportación y podía atraer fondos extranjeros. Como las bicicletas podían fabricarse en talleres tradicionales pequeños, se podía empezar a trabajar sin una inversión de capital significativa y sin grandes instalaciones físicas. La SCAP señaló que una de las primeras bicicletas que se produjeron en estos talleres tenía un cuadro y un tubo de dirección muy sencillos para simplificar la producción y limitar el uso de metal, que escaseaba.³⁷⁶ *The*

374 Allinson, *Japan's Postwar History*, pp. 52–82; Dower, *Embracing Defeat*, pp. 75–76.

375 Dower, *Embracing Defeat*, pp. 83–84, 533.

376 Steele, «Making of a Bicycle Nation», pág. 75.

Oriental Economist, fundada por el economista político, periodista y político en ciernes Tanzan Ishibashi, apoyaba esta práctica de fabricación de bicicletas a pequeña escala; el fomento de la producción nacional de bicicletas concordaba con su visión de la reconstrucción nacionalista. En un artículo de abril de 1946 se esgrimía que, siguiendo las indicaciones de la SCAP, «se ha adjudicado a la bicicleta un papel de considerable importancia como un tipo de bien colateral conveniente» con el que puede comerciarse con otras naciones. La revista indicaba que en 1946, con las directrices de la SCAP, se habían destinado casi 150 000 bicicletas a la exportación, lo que constituía un logro notable para el primer año tras la guerra.³⁷⁷

Reconociendo la importancia de la bicicleta para la reconstrucción de la posguerra, las autoridades siguieron muy de cerca las cifras de fabricación. A partir de junio de 1946, la SCAP ordenó a todos los fabricantes de bicicletas y de sus componentes que notificasen su producción mensual a la Asociación de la Bicicleta, de escala nacional. Había ciertas dificultades prácticas para obtener los datos de los más de 900 pequeños productores, que tenían enormes alicientes para evitar dar cifras oficiales. El precio fijado por el gobierno era tan bajo y la demanda era tan alta que muchos productores vendían sus productos a precios más elevados, como los del mercado negro. En mayo de 1947, la SCAP estaba llegando a la conclusión obvia: que «los fabricantes que abastecen al mercado negro no están informando de sus actividades al Ministerio de Comercio y de Industria [ni] a la Asociación de la Bicicleta». Los japoneses aprovecharon la demanda en el mercado negro, alterando la política de racionamiento oficial para generar grandes incentivos de producción: «el Ministerio de Comercio e Industria ha acordado con miembros de la Asociación de la Bicicleta que se vendan piezas de producción oficial a precios del mercado negro», pero se exigía a los fabricantes que usasen lo recaudado para aumentar la producción.³⁷⁸

377 «Trade and Industry». El fundador de la revista, Tanzan Ishibashi, tuvo un historial político extraordinariamente complicado tanto antes como después de la guerra; «purgado» por la SCAP, después fue primer ministro a mediados de los años 50.

378 «Blackmarket: Bicycle Production», 20 de mayo de 1947, carpeta «Bicycle General», caja 7728, RG 331, Registros Generales del CG de la SCAP, NARA II.



Imagen 5.4. No se puso de moda, pero este prototipo de bici japonesa combinaba componentes fáciles de conseguir con un cuadro y un tubo de dirección muy sencillos para poder ofrecer una bicicleta barata y práctica justo después de la guerra. Tanto los líderes aliados como los japoneses veían en la bicicleta una forma de reconstruir la economía interior y las exportaciones de Japón.

Fuente: «Bicycle Technical Data», Producción civil de reconversión de 1945–6, RG 331, NARA II.

El plan de los economistas de la SCAP para eliminar los *zaibatsu*, que consideraban monopolísticos, nunca llegó a materializarse del todo, pero la SCAP tomó medidas para «desconcentrar» estos grandes conglomerados. Los pequeños fabricantes de componentes de bicicleta se beneficiaron de esta política, porque eran «más flexibles y menos vulnerables a que se les ordenasen indemnizaciones o desconcentraciones», según el historiador John Dower, y por eso «pudieron responder de forma creativa a la crisis de la posguerra». Este margen de maniobra posibilitó que, en los años 50, empresas nuevas o recién revitalizadas, como Maeda, Suntour y Shimano, ampliaran su producción de componentes de bicicleta y fabricaran sus propias versiones, mucho más baratas, de los componentes de los desviadores franceses e italianos. La tecnología europea no era muy habitual en EEUU antes de finales de los años 60, en parte porque era relativamente cara.³⁷⁹ La reconstrucción de Japón que

379 Allinson, *Japan's Postwar History*, pp. 74–75; Dower, *Embracing Defeat*, pág. 533;

tuvo lugar en la posguerra, mediada por la SCAP, estaba a punto de poner tecnología y componentes avanzados a disposición de los ciclistas estadounidenses.

Apuesta por la recuperación

Las bicicletas ayudaron a estimular la economía japonesa de la posguerra tanto mediante su fabricación como en su faceta de espectáculo deportivo. Las carreras de *keirin* japonés, una modalidad innovadora en la que los ciclistas competían de forma individual rodando por una pista descubierta y esprintando en la última vuelta, combinaban el deporte con las apuestas autorizadas por el Estado con el objetivo de recaudar fondos destinados a la industria de la bicicleta y a la recuperación en general. Es la única modalidad de carrera ciclista surgida fuera de Occidente y sus condiciones materiales reflejan su origen: como tenía lugar en una pista ovalada construida a partir de terraplenes, no eran necesarios cercamientos ni una pista peraltada de madera, elementos que habrían supuesto una imposibilidad económica durante la posguerra. Su formato jurídico también refleja sus objetivos de reconstrucción: como bote de apuestas controlado por el Estado, «su objeto era proporcionar a la población un impulso moral saludable y el sueño de la fortuna», en palabras de un observador estadounidense en 1969.³⁸⁰

En un país en el que las apuestas privadas están penadas con largas condenas de prisión, el *keirin* es hoy una de las pocas formas legales —aunque muy reguladas— de hacer apuestas deportivas.³⁸¹ En julio de 1948, la Dieta de Japón aprobó la Ley de carreras ciclistas para adjudicar al *keirin* la categoría de foro de apuestas reconocido a escala nacional y considerarlo una forma de recaudar fondos para la reconstrucción. Los gobiernos de prefectura y los municipios podían organizar competiciones y recoger lo recaudado mediante las apuestas. La cantidad recaudada, supervisada por una asociación nacional —la Nihon Jitensha Shinkokai (NJS)—, se dedicaba a una selección de gastos autorizados. En la ley de 1948 se autorizaron fundamentalmente

Berto, *Dancing Chain*, pp. 180–82.

380 Hoffman, «Cycling Scene», pág. 73.

381 Yamazaki, Takuya; Mabuchi, Yuki, «Sports Betting and the Law in Japan», en Anderson, *Sports Betting*, pp. 513–14.

«las mejoras en la tecnología de la bicicleta (y de otras máquinas) y la racionalización de las industrias de fabricación». Entre otros proyectos, el dinero recaudado mediante apuestas financió en 1954 el Centro Abierto de Investigación de Técnicas de Producción de Bicicletas, conocido después como el Instituto Japonés de Fomento de la Bicicleta. En los primeros 30 años, las apuestas del *keirin* recaudaron casi 38 000 millones de yenes —unos 187 millones de dólares con los tipos de cambio de 1978— que se dedicaron a subvencionar la industria de la bicicleta.³⁸²

Los estrategas estadounidenses de la SCAP revisaron y autorizaron de forma específica la Ley de carreras ciclistas cuando se presentó por primera vez en la nueva cámara de representantes en marzo de 1948. La legislación japonesa estaba sujeta a la aprobación de los estadounidenses y, aunque parecía afectar a la separación de poderes de la sección gubernamental, otros estadounidenses del CG consideraron que la ley propuesta era admisible. En el documento interno del CG en el que se resume el debate se ve literalmente un «O.K.» estadounidense escrito junto a la ley japonesa. No ocurrió lo mismo con la siguiente ley propuesta en la lista: el proyecto de Ley de carreras de perros recibió la calificación de «no autorizado» de tres de los cuatro organismos estadounidenses que juzgaban la cuestión y, de hecho, las carreras de perros nunca llegaron a convertirse en una de las modalidades de apuestas públicas autorizadas en Japón. Aparentemente, los estadounidenses presentes en la ocupación tenían una opinión diferente del ciclismo que de las carreras de perros; apostar sobre eventos ciclistas parecía menos cuestionable moralmente.³⁸³ A través del *keirin*, las bicicletas se convirtieron en un elemento integral de las políticas públicas japonesas: «los programas japoneses contra la tuberculosis y contra el cáncer han dependido directamente de las carreras de *keirin*», señaló el estadounidense Peter Hoffman en 1969. En solo tres años, «las carreras de *keirin* proporcionaron 330 millones de yenes para

382 Citas sacadas de la traducción de Yamazaki y Mabuchi de la Ley de carreras ciclistas de 1948 en Anderson, *Sports Betting*, pp. 517–19; Steele, «Making of a Bicycle Nation», pág. 75.

383 «Bills and Resolutions Received from C.L.O.», Biblioteca Nacional de la Dieta, número de microficha GS(A)-01806, reimpresso en Roehner, Bertrand M., *Relations between Allied Forces and the Population of Japan [...]*, París, Institute for Theoretical and High Energy Physics, libro electrónico, 2009, pág. 32.

el desarrollo de los deportes nacionales», y «las corporaciones sociales y de bienestar y los departamentos de bomberos y de policía recibieron otros 330 millones de yenes en el mismo periodo», apuntó. Según los analistas actuales, los fondos recaudados tenían que «dedicarse a financiar proyectos para el progreso del bien público», lo que podía incluir «el fomento del bienestar social, la mejora de la atención médica, el desarrollo de la educación y la cultura, y el impulso de la educación física y de otros programas beneficiosos para la sociedad».³⁸⁴ Todo esto quedaba muy lejos de los puños con flecos para el manillar y de las cartas en los radios de las bicis estadounidenses: en Japón, la bicicleta hacía aportaciones apreciables y valiosas a la sociedad.

Gracias a las subvenciones procedentes del *keirin*, algunas de las empresas que mantenían el ciclismo nacional acabaron convirtiéndose en enormes conglomerados multinacionales. Honda inició su andadura en 1946, cuando Soichiro Honda produjo un motor que sus compradores podían integrar en el cuadro de su propia bicicleta. Panasonic había comenzado fabricando faros de bicicleta antes de la guerra; Sanyo y Matsushita empezaron con accesorios de bicicleta después de la guerra.³⁸⁵ El Ministerio de Comercio Internacional e Industria de Japón (combinado después con la Organización de Comercio Exterior de Japón) coordinó esfuerzos para exportar bicicletas y sus componentes a EEUU y al resto del mundo.

En 1963 se presentó una oportunidad de exportación crucial cuando la empresa de bicicletas estadounidense Columbia, recién restablecida, se encontraba bajo una intensa presión para sustituir al fabricante inglés Raleigh, que se había retirado a última hora de un acuerdo para suministrar bicis a una cadena minorista estadounidense. Columbia podía asumir el encargo y sustituir a la empresa inglesa produciendo bicicletas de fabricación americana para el mercado nacional, pero solo si usaba cubos, manetas de cambios y desviadores japoneses. Vender componentes japoneses a mercados estadounidenses era un modelo de negocio arriesgado y que no se había probado antes, pero el presidente de Columbia fue a Japón en busca de componentes

384 Hoffman, «Cycling Scene», pág. 74; Anderson, *Sports Betting*, pp. 517–19.

385 Dower, *Embracing Defeat*, pp. 533–34; Chandler, *Inventing the Electronic Century*, pág. 68.

y compró todo lo que encontró a su paso. Según el historiador estudioso de la bicicleta Frank Berto, este acuerdo transformó el mercado de la bicicleta en EEUU: «cada uno de los ocho fabricantes estadounidenses de bicicletas volvieron al año siguiente y empezaron a comprar piezas japonesas. En muy poco tiempo, [los japoneses] estaban vendiendo piezas en EEUU por valor de 100 millones de dólares».³⁸⁶ Las marchas y los componentes japoneses desencadenaron una revolución en el ciclismo americano: las bicicletas de adulto ligeras y de varias velocidades se volvieron accesibles y asequibles, y todo ello contribuyó al auge de la bici en los años 70, que fue el de más envergadura en EEUU desde la década de 1890.

Diferencias de opinión

La clave para comprender esta serie de acontecimientos son las implicaciones culturales de la bicicleta en la mente de los funcionarios de la SCAP. La bicicleta se percibía como un objeto que no suponía una amenaza, pacifista y vinculado a la infancia. Si bien otros sectores de fabricación con aplicaciones militares se desmantelaron después de la guerra, la fabricación de bicicletas se potenció. Igual que consideraban la bicicleta el fruto de una etapa premoderna, adolescente, del desarrollo industrial, los funcionarios de la ocupación estadounidense veían a los japoneses como un pueblo inmaduro. En 1951, el general MacArthur señaló en una popular declaración ante el Senado de EEUU que «los japoneses, [...] según los criterios de la civilización moderna, [...] serían como un chico de 12 años en comparación con nuestro desarrollo propio de los 45 años». Aunque los japoneses se sintieron traicionados por las palabras de MacArthur, sus declaraciones no se cuestionaron en EEUU, según la historiadora Naoko Shibusawa, «porque los americanos y los europeos llevaban mucho tiempo creyendo que los 'pequeños' japoneses y su país 'de juguete' tenían algo de inmaduros y de poco desarrollados».³⁸⁷ Esta visión reflejaba la actitud, que venía de muy atrás, de las naciones occidentales respecto a sus colonias y a los países no occidentales, y se reforzaba con la pseudociencia de la

386 Berto, *Dancing Chain*, pág. 201.

387 MacArthur, citado en Shibusawa, *America's Geisha Ally*, pp. 55, 56; Dower, *Embracing Defeat*, pp. 550-51.

raza y las racionalizaciones de la misión civilizadora del imperio. En el contexto japonés, esa actitud imperialista relacionaba a personas «infantiles» con un vehículo que los miembros de la ocupación estadounidense asociaban con la infancia, y la SCAP actuó con este telón de fondo.

Esta asociación cultural era profundamente irónica, porque durante la guerra la bicicleta era un arma, no un juguete. La bicicleta le permitió al ejército imperial de Japón llevar a cabo campañas de una forma que los ejércitos occidentales llevaban contemplando desde la década de 1890, pero que nunca habían aplicado a gran escala. En Birmania, en Nueva Guinea y en la China continental, las bicicletas tuvieron un papel importante en el éxito militar. Cuando las fuerzas japonesas invadieron la península de Malaca en 1941, el rápido desplazamiento de tropas hasta Singapur se llevó a cabo sobre dos ruedas. Las tropas invasoras requisaron las bicis japonesas de los civiles y terminaron acumulando unas 6000 para cada división; les costaba muy poco encontrar piezas de repuesto procedentes de las bicis que la industria japonesa llevaba décadas exportando a la región. Los historiadores han llamado a este veloz ataque montado la «guerra relámpago en bicicleta», y según una anécdota muy conocida, los aliados confundieron el sonido de las miles de bicicletas que se aproximaban —tal vez el traqueteo de las llantas desnudas sobre la calzada— con la llegada de tanques.³⁸⁸ En el mismo Japón, las empresas de fabricación de bicicletas a pequeña escala, que contaban con máquinas herramienta para fabricar componentes de metal pequeños y precisos a partir de tubos de acero, se transformaron fácilmente en centros de producción de armas y munición. En cualquier caso, en manos de los japoneses la bicicleta no fue un juguete durante la guerra.

Para los académicos dedicados al estudio del medioambiente, la expresión *síndrome de los años 50*, acuñada por Christian Pfister, es un cajón de sastre que viene bien para referirse a diversas tendencias interconectadas: la energía barata, un compromiso firme con el crecimiento del PIB, una economía de consumo enormemente expandida y el desarrollo de una infraes-

388 Bayly y Harper, *Forgotten Armies*, 116; cf. Fitzpatrick, *Bicycle in Wartime*, pp. 144–56; Headrick, Alan C., «Bicycle Blitzkrieg: The Malayan Campaign and the Fall of Singapore», informe del U.S. Naval War College, 08/02/1994.

estructura de transporte que dependía de todo lo anterior. El breve periodo de la posguerra durante el cual la gasolina era barata «es la principal razón por la que el tipo de sociedad industrial del norte se volvió tan derrochador» —según Pfister—. «Esta anomalía duró lo suficiente para causar cambios estructurales, como la reubicación de empresas y de zonas residenciales basándose en el transporte en coche».³⁸⁹ Atrapó a los países industrializados de Occidente en una existencia ligada al automóvil.

Esta ensoñación febril del síndrome de los años 50 fue el caldo de cultivo para que se impusiera esa asociación típicamente estadounidense de los automóviles de combustión interna con la edad adulta y de las bicicletas con la infancia. Sin embargo, esta distinción no era inherente a los objetos materiales ni se debía a una predeterminación histórica: durante el auge del ciclismo en EEUU en la década de 1890, la bicicleta se había asociado a la modernidad tecnológica, a la movilidad ascendente en la escala social, a la condición de adulto y a la masculinidad.

Como ha declarado el antropólogo cultural Luis Vivanco, «resulta que las bicicletas tienen muy poco de obvias». Más bien, «son objetos heterogéneos, multidimensionales y sujetos a un contexto, inmersos en condiciones tecnológicas específicas, prácticas de vida, relaciones sociales, significados culturales y dinámicas político-económicas».³⁹⁰ Con todas estas fuerzas en juego, el significado de la bicicleta cambia de continuo y siempre es susceptible a la renegociación. Aunque el debate público sobre ciclismo fue muy escaso en EEUU durante los años 50, los estadounidenses se cuestionaron los posibles significados de la bici. En los años 70, las nuevas concepciones de los usos y de los significados de la bicicleta darían lugar a nuevas batallas, que esta vez iban a librarse en los tribunales, en los órganos legislativos y en las páginas de opinión de los periódicos.

389 Pfister, «1950s Syndrome», en Uekoetter, *Turning Points*, pág. 118.

390 Vivanco, *Reconsidering the Bicycle*, pp. xx-xxi.

6

LAS BICIS MOLAN LA FIEBRE DE LA BICI, LAS VÍAS CICLISTAS Y LA BATALLA POR DÓNDE CIRCULAR EN LOS AÑOS 70

Antes de ser el padre de EEUU con su sempiterno jersey en *El show de Bill Cosby* y de que las noticias sobre su comportamiento empañasen la nostalgia, Bill Cosby interpretó a un profesor de educación física de secundaria en el *Bill Cosby Show* de principios de los años 70. Interpretando ese mismo papel, Cosby era el anfitrión de una película educativa muy chula de 1974, *Bicycles Are Beautiful*. Según la película, ambientada en la costa Oeste, los adultos volvían a montar en bicicleta y la condición física y la ecología eran fundamentales. La gente estaba redescubriendo la «diversión saludable» del ciclismo, en palabras de Cosby: «salir a tomar aire puro y fresco es bueno para el corazón, los pulmones, la circulación y la figura». Mientras en la película se ve a un ciclista dejar atrás una gasolinera de Chevron llena de coches, Cosby continúa: «no hace falta que hagas cola para repostar la bici, porque solo consume el combustible que le proporciona tu organismo. Y tampoco estás contaminando el aire y eso está muy bien».

Cosby resalta un nuevo término para referirse a las infraestructuras ciclistas y declara que «en EEUU ya se usan más de 40 000 km de vías ciclistas», entre las que se incluyen «desde caminos exclusivos para ciclistas hasta rutas urbanas que se comparten con los coches». Gran parte de la película se dedica a los avances de la Costa Oeste. En una escena, el alcalde de Santa Ana, California, perfila la intención de la ciudad de construir «un sistema de rutas ciclistas» para que los estudiantes vayan en bici al colegio, «alejados del tráfico de automóviles o por un carril independiente, solo para bicicletas».



Imagen 6.1. Bill Cosby es el narrador de *Bicycles Are Beautiful* (1974), una película educativa que refleja la complejidad del auge de la bici en los años 70: aunque en la película se admite que hay más adultos que montan en bici por motivos novedosos, como la salud y la sostenibilidad, sigue centrándose en los niños. Como las películas de seguridad de las décadas anteriores, no es obra de ciclistas ni se dirige a adultos.

En el banco de trabajo de un taller de bicis, Cosby destaca otra idea: «el Consejo de Nacional de Protección y Seguridad y la nueva concepción de la educación en materia de seguridad en bicicleta reconocen que la bicicleta es un vehículo de pleno derecho, igual que el coche o la moto, así que tienes que cumplir la mayoría de las normas de circulación que se les aplican a los demás». Recalcando sus palabras Cosby proclama: «ahora las normas nacionales exigen a todos los ciclistas que circulen por el lado derecho, con el tráfico».³⁹¹

El Consejo de Nacional de Protección y Seguridad era un grupo independiente que databa de la Era Progresista³⁹² y se ocupaba de las normas y de la certificación en materia de protección y seguridad profesionales, pero, por algún motivo, en ese mo-

³⁹¹ *Bicycles Are Beautiful*, Lee Mendelson, 1974.

³⁹² Período de la historia de EEUU comprendido entre 1890 y 1920, caracterizado por un activismo social generalizado y por reformas políticas contra la desigualdad y la corrupción precedente [N. de la T.].

mento se encargaba de impartir el protocolo ciclista. ¿Por qué? ¿Y por qué el Consejo consideró necesario contratar a una estrella como Bill Cosby para atraer la atención de los espectadores? ¿Por qué los alcaldes de California se estaban comprometiendo a reconfigurar sus ciudades, claramente autocéntricas? ¿De dónde habían salido estas nuevas vías ciclistas? ¿Y por qué alguien pensaba que la antigua idea de considerar a la bicicleta un vehículo era algo nuevo? La respuesta a todas estas preguntas es que el auge de la bicicleta de los años 70 reavivó conflictos sin resolver relacionados con la manera de compartir la vía pública. Los promotores de la seguridad contrataron a Bill Cosby para educar a los nuevos ciclistas en parte porque no existía ningún grupo organizado de ciclistas que se ocuparan de esa cuestión por sí mismos. La gestión de este nuevo boom de la bici quedó en manos de grupos distintos y, en ocasiones, con ideas contradictorias, que no se pusieron de acuerdo respecto a la forma de dar cabida al mayor número de ciclistas. Como consecuencia de ello, el boom de la bici de los años 70 fue otra oportunidad desaprovechada para resolver los problemas de gestión de un recurso común: la vía pública.

EL RETORNO DE LA BICI

Los analistas nunca han atribuido el retorno de la bicicleta de finales del siglo XX a una única causa predominante. Han identificado factores que han contribuido, como la mejora de la tecnología ciclista, una oleada de conciencia medioambiental y acciones políticas. En un estudio de 1972 se identificaron «la buena condición física, el ocio y los programas de 'protección del medioambiente'» como cuestiones que «concuerdan de forma directa con el auge de la bicicleta y le dan [...] vitalidad». Dos años después, un portavoz de la industria achacó «la popularidad renovada de la bicicleta» a los «jóvenes preocupados por la ecología y [a] las subvenciones federales destinadas a caminos para bicicletas», y señaló que «la reciente crisis energética no ha sido más que el impulso definitivo».³⁹³

393 Department of Public Works, *California Bikeway Planning Criteria and Guidelines*, Washington D. C., US DOT, 1972, pág. 1; Rugaber, Walter, «U.S. Sets Safety Standards», *NYT*, 03/07/1974.

Las respuestas políticas a este incremento de popularidad fueron tan difusas como las causas percibidas. El sorprendente resurgimiento del ciclismo adulto se definió como un problema que debían resolver los gobiernos a modo de crisis, y no como algo promovido por ningún grupo ni por ninguna persona, de forma que solo apareció en la agenda de los responsables de la elaboración de políticas públicas como una emergencia que debía gestionarse. Algunas de las iniciativas nacionales que parecían estar relacionadas con el auge de la bici —como el impulso del Departamento de Interior (DdI) a mediados de los 60 para construir senderos en la naturaleza o la preocupación del Consejo Nacional de Protección y Seguridad por preservar a los niños— tenían en realidad otros objetivos, y el ciclismo era una cuestión secundaria. La preocupación por el medioambiente y por la escasez de energía proporcionó impulso, pero no vías de acción claras. En lugar de ello, debido en parte a la filosofía de la época (el Nuevo Federalismo), la innovación en materia de políticas públicas se produjo a escala estatal y municipal, de manera que el resultado fueron distintos retales de infraestructuras, legislación y mecanismos financieros que fueron decayendo a medida que el *boom* se desinfló.

Los defensores de la bicicleta y los miembros de la industria tampoco estaban preparados para sobrellevar el crecimiento del ciclismo. La LAW nacional estaba desaparecida en combate cuando comenzó el *boom* y dividida cuando terminó. Carecía de los contactos políticos útiles que los politólogos denominan capital social, no representaba a los nuevos ciclistas que conformaban este *boom* y no contaba con una posición unificada que guiase sus reacciones. Sorprendentemente, los fabricantes de bicicletas tampoco estaban preparados para el desarrollo del ciclismo adulto que llevaban la mayor parte del siglo intentando fomentar.

La «diez velocidades» en EEUU

Uno de los motivos del renovado interés por el ciclismo fue la comercialización de modelos de bicicleta nuevos y diferentes, en parte como consecuencia de un cambio en los complicados reglamentos gubernamentales. Desde principios del siglo XX, el gobierno federal había aplicado un arancel elevado a las bicicletas importadas. Como resultado, las bicis para adultos ligeras y de varias velocidades que se fabricaban en Europa eran caras y muy

poco habituales en el mercado estadounidense, y prevalecieron las bicis infantiles, pesadas y de una sola velocidad. Después de la II Guerra Mundial, la administración Eisenhower modificó mucho la estructura arancelaria para tratar de ayudar a reconstruir el sector manufacturero británico. El efecto real de los cambios arancelarios fue la creación de una nueva categoría de bicicleta que se asociaba a la alta tecnología y al estatus de clase, lo que la convertía en un objeto adecuado para adultos. Los estadounidenses denominaron a este diseño «diez velocidades», sin importar cuántas combinaciones de marchas tuviera la bicicleta en realidad. El nombre se usaba simplemente para distinguir las bicis ligeras para adultos, con desviadores al estilo europeo para cambiar de marcha, de las bicis estadounidenses, más pesadas, que solían tener frenos de pedal y usaban otras tecnologías (no un desviador) para cambiar entre tres marchas (si es que tenía más de una). En 1970 se produjo una modificación menor de las disposiciones arancelarias que resultó fundamental para el éxito de la «diez velocidades» de fabricación nacional: esta modificación permitió que se importasen los componentes necesarios libres de impuestos hasta 1973, siempre que las piezas en cuestión no se fabricasen también en empresas estadounidenses a las que los productores extranjeros hicieran competencia.³⁹⁴

El mejor símbolo de esta transformación es la Schwinn Varsity, una bici con frenos manuales (no de pedal) y varias marchas. No se trataba de una bici particularmente ligera ni veloz, pero el nombre evocaba a la clase alta que acudía a la universidad y el diseño era perfecto para los niños del *baby boom*, que en ese momento se matriculaban en campus universitarios que crecían sin parar. Se lanzó en 1960 con componentes europeos y ocho velocidades, pero después Schwinn cambió el diseño para que tuviera diez velocidades. El historiador estudioso de la bicicleta Frank Berto declara que «se diseñó para el joven ciclista medio estadounidense, sin experiencia, acostumbrado a bicis con neumáticos de balón»; así se facilitaba la transición hacia cuadros más ligeros, manillares de carretera y la tecnología del desviador. Durante sus primeros años en el mercado, la Varsity, relativamente barata, se

394 Berto, *Dancing Chain*, pág. 201; «Bicycle Parts: Duty Suspension», *U.S. Congressional and Administrative News* 3, 1970, pp. 6115–16.

vendió más que todas las demás bicis con desviador del mercado estadounidense juntas, lo que preparó a la población para la llegada de la «diez velocidades» con componentes japoneses. Según Berto, «la red de vendedores de las franquicias de Schwinn propagaron el éxito de la Varsity y enseguida se vieron bicicletas de diez velocidades por todo el país».³⁹⁵

Los observadores se dieron cuenta de que los posibles efectos de este diseño de moda sobre el ciclismo para adultos eran enormes. En 1972, en un estudio académico de California se afirmaba que «las bicicletas de varias velocidades han convertido la bicicleta en un medio de transporte alternativo potencialmente viable. Quienes no han probado las 'nuevas' bicis, conciben el acto de andar en bicicleta únicamente como ocio o ejercicio, seguramente basándose en recuerdos infantiles». En el reportaje de una agencia de noticias de 1972 se describía de forma evocadora la repercusión de los nuevos diseños: «en el intenso tráfico de la Quinta Avenida de Nueva York, un ejecutivo bien vestido, con la corbata de rayas revoloteando por encima del hombro y el maletín sujeto con correas en la parte de atrás, zigzaguea con su bici de diez velocidades entre coches y autobuses para llegar a su oficina, en el centro».³⁹⁶ Las ventas constantes de bicis para adultos se incrementaron durante los años 60 y alcanzaron su punto máximo en 1973, cuando se vendieron 15,2 millones de bicis, una cantidad que nunca se ha superado, ni antes ni después. A los fabricantes les costaba satisfacer la demanda. Según la historia de una agencia de noticias de 1972, los vendedores de bicicletas estaban «perdiendo dinero porque los fabricantes no les abastecen con la suficiente rapidez». Se citaba a un vendedor de Boise, Idaho, que aseguraba que las bicis para adultos de varias velocidades eran «como las novias por correo: están comprometidas antes de que lleguen».³⁹⁷

Defensores y gurús de la condición física

Con la mayor disponibilidad de bicicletas más rápidas y más ligeras, creció el interés por el ciclismo por motivos de for-

395 Berto, *Dancing Chain*, pp. 203, 201; Frost, Robert, «On a Bicycle Built», *NYT*, 24/02/1965.

396 Department of Public Works, *California Bikeway Planning*, pág. 1; Mullen, Donald E., «Bicycle Boom», *Beaver County Times*, Pennsylvania, 23/08/1972.

397 Kolata, Gina, «How Safe is Cycling?» *NYT*, 22/10/2013; Mullen, «Bicycle Boom».

ma física y de salud. Como es bien sabido, Paul Dudley White, el cardiólogo del presidente Eisenhower, recomendó a los adultos, a principios de los años 60, que anduvieran en bicicleta. La revista *Life* destacó en 1963 que los adultos se pusieran en forma y disfrutaran de su ocio: «hoy en día hay 30 millones de bicis en EEUU y sus orgullosos propietarios las usan tanto para calentar motores como para satisfacer sus impulsos nómadas»³⁹⁸ (los «impulsos» se referían a hacer turismo o escapadas de ocio en grupo de varios días). El equivalente estadounidense más parecido al Cyclists' Touring Club (CTC) británico en esa época era American Youth Hostels, Inc. [Albergues Juveniles de EEUU; AYH, por sus siglas en inglés], que fomentaba que los turistas en bicicleta pudieran parar a pasar la noche en sus emplazamientos asociados.

Esta moda generó un nuevo atractivo para los entusiastas de la bicicleta. Fred DeLong analizó la ingeniería de las bicicletas en las páginas de *American Cycling*, *Bike World* y *Bicycle Business Journal* durante los años 60. El estadounidense Richard Ballantine autopublicó la primera edición de *Richard's Bicycle Book* en 1972, muy aplaudida tanto en EEUU como en el Reino Unido. Defendía los derechos de los ciclistas, presentaba una nueva filosofía del ciclismo adulto y promovía el poder revolucionario del transporte alternativo. También trataba de sacar a los estadounidenses de la creencia errónea de que las nuevas bicis de diez velocidades solo eran para hacer carreras y mantenerse en forma. Esta asociación de ideas aparecía en la publicidad; Schwinn promocionaba «una diez velocidades ligera, elegante y sofisticada para los adultos que piensan en su condición física».³⁹⁹

También volvieron, en menor grado, la defensa y la promoción de la bicicleta. La LAW celebró una reunión para reorganizarse en 1964 en Chicago, secundada por Schwinn, con sede en la misma ciudad. Pero a principios de la década de los 70 el grupo seguía teniendo unas pocas secciones diseminadas y una cantidad de miembros extraordinariamente baja, y carecía de liderazgo nacional y de publicaciones importantes. Tampoco

398 «Pedal-Pushing», *Life*, 10/05/1963, pág. 17.

399 Lott, Johnny, «Fred DeLong: Engineer's Passion», *Sumter Daily Item*, Carolina del Sur, 09/08/1979; Ballantine, Richard, *Richard's Bicycle Book*, Nueva York, Ballantine, 1974, pp. 251–56; Ballantine, Richard, «Ten-Speed is Best», *Nashua Telegraph*, 17/05/1975, pág. 14; anuncio de Schwinn en *Life*, 30/05/1969, pág. 52.

tuvo ningún empleado a tiempo completo hasta 1973. El Bicycle Institute of America (BIA) y la Bicycle Manufacturers Association (BMA) participaron más en cuestiones políticas. Representaban a la industria de manera más o menos intercambiable, produciendo folletos promocionales y programas educativos. Gran parte de esta labor de defensa y promoción en todo el país la asumieron solo dos hombres: Bob Cleckner y Keith Kingbay, que trabajaron en distintos momentos para Schwinn, la AYH, el BIA y la LAW.⁴⁰⁰

El ecologismo y la tecnología apropiada

Aunque diferentes personas y grupos fomentaron el uso adulto de la bicicleta, no ofrecieron argumentos nuevos para empezar a moverse sobre dos ruedas. No se encontró ningún argumento innovador para andar en bici hasta que nació el movimiento ecologista moderno e, incluso entonces, los primeros compases del pensamiento y del discurso ecologistas no se dedicaron a fomentar acciones individuales como el transporte en bicicleta. Por el contrario, durante los años 50 sus principales objetivos fueron la conservación de espacios naturales, gestionar el crecimiento de la población y comprender la contaminación. Pero el lenguaje y la lógica del ecologismo se desarrollaron en muchos sentidos diferentes y, tras el primer Día de la Tierra en 1970, se fomentó cada vez más el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y no contaminante.

En 1970, el *Whole Earth Catalog*, una singular combinación de consejos prácticos para volver a la tierra y a la naturaleza y de futurismo psicodélico, introdujo «Una página de bicicletas para ti» (junto a planes para construir tu propia biosfera). «Las bicicletas son pequeñas, baratas, requieren poco mantenimiento, es agradable usarlas y no contaminan», escribía un colaborador. «Si EEUU cambiase todo el hierro de [D]etroit por bicis, se resolverían muchos problemas». Este argumento a favor del ciclismo era una novedad en la experiencia estadounidense: no priorizaba la condición física ni el beneficio personal, sino que abordaba preocupaciones relacionadas con el medioambiente y la sostenibilidad.⁴⁰¹ En 1974, la publicación dedicaba cuatro páginas a las

400 Berto, *Dancing Chain*, pág. 203; Epperson, *Bicycles in American Highway Planning*, pp. 74–75.

401 «A Bicycle Page for You», *WEC*, marzo de 1970, pág. 41; Kirk, *Counterculture Green*, pp. 30–31.

bicis, junto con información sobre la vida en comunidad y sobre labores de herrería. «Desplazarse en bicicleta no solo es una actividad a escala humana, saludable y no contaminante» —señalaba la publicación—, «sino que además es más eficiente que los aviones de propulsión a chorro, los salmones o las gaviotas». El fomento del ciclismo encajaba con el lema de la revista «acceso a herramientas», y reflejaba el énfasis contracultural en la autosuficiencia.

El *Whole Earth Catalog* y sus sucesores promovieron la bicicleta como «tecnología apropiada», un concepto atribuido a E. F. Schumacher. En su libro de 1973 *Lo pequeño es hermoso* se mostraba a favor de las máquinas y de los sistemas eficientes y con bajo impacto. Entre dibujos de R. Crumb y antologías de Thoreau, las bicicletas no solo aparecían en la revista como forma de transporte, sino también adaptadas para hacer funcionar molinos de grano, vagonetas de tren manuales y otras formas de «tecnología casera de la bicicleta». El concepto se materializó en la Oficina de Tecnología Apropiada de California, creada por el gobernador Jerry Brown. El arquitecto estatal Sim Van der Ryn recuerda la orden de que los empleados del estado sustituyesen los desplazamientos cortos en taxi dentro de la capital por la bicicleta. En 1976, se compraron 50 bicicletas usadas, se pintaron de blanco y se les puso el sello del estado.⁴⁰²

Esta retórica ecologista enseguida se introdujo en el discurso principal en torno a la bicicleta. Una guía ciclista de 1950 que se había centrado en la salud y la vitalidad volvió a editarse en 1972 con un enfoque completamente diferente. Su primera oración revisada rezaba: «dada la actual preocupación por tratar de salvar el mundo frente a diversas formas de contaminación, no es de extrañar que la bicicleta esté viviendo un resurgimiento». El *Chicago Tribune* publicaba en 1975 un consultorio con el título de *Noticias de la Madre Tierra* y en una de sus aportaciones se sugería que los lectores que quisiesen volver entrar en contacto con la tierra debían, en cambio, abrir una tienda de bicis en alguna localidad pequeña. En 1979, el editor técnico de la revista *Bicycling*, Fred DeLong, des-

402 Schumacher, E. F., *Small is Beautiful: A Study of Economics As If People Mattered*, Londres, Blond & Briggs, 1973 [edición en castellano: *Lo pequeño es hermoso*, Madrid, Akal, 2011]; Kirk, *Counterculture Green*, pág. 30; *CoEvolution Quarterly*, invierno de 1975, pp. 97–98; Van der Ryn, *Design for Life*, pág. 67.

cribía este apogeo como un «sueño ecologista» y señalaba que «los estados están empezando a darse cuenta de que la bici puede ser una solución parcial a la crisis energética».⁴⁰³

La crisis energética

Después de octubre de 1973 surgió una razón aún más convincente para montar en bicicleta: la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) impuso un embargo sobre las exportaciones de petróleo a las naciones que apoyaban a Israel. El precio del petróleo se cuadruplicó en pocos meses. Ya antes del embargo, la inflación y el estancamiento de la economía habían hecho que el coste del combustible subiera en EEUU. El «aumento continuo del precio de la gasolina está haciendo que cada vez más gente se decante por la energía a pedales», escribía un miembro del club ciclista de West Palm Beach en 1973; en la historia de una agencia de noticias se abogaba por el carácter práctico de la bicicleta y el ahorro en transporte que permitía: «hoy en día, la idea de que la bicicleta es un juguete parece sacada de una película en blanco y negro».⁴⁰⁴

Debido en parte a todo ello, la Ley de ayuda federal a las carreteras de 1973 incluyó por primera vez en la historia la financiación para el transporte público e incluso las infraestructuras para bicicletas como posibles usos de los fondos de carreteras. Este cambio brindó a los estados la opción de usar la financiación proveniente de los impuestos sobre la gasolina y reservada a las carreteras para construir carriles, señales y caminos para bicis. Era un ejemplo típico del Nuevo Federalismo: la idea de que el gobierno federal transfería algunas competencias a los estados para que decidiesen qué hacer con los fondos federales que se les adjudicaban. El presidente Nixon firmó la Ley de carreteras apenas unos meses antes del embargo de la OPEP sobre el petróleo. El viraje hacia la bicicleta evidenció un cambio tectónico en la actitud de los estadounidenses en la posguerra respecto al consumo de energía. El historiador Mark Fiege ha calificado

403 Frankel, Lillian Berson, y Frankel, Godfrey, *The Bicycle Book (Bike-Ways)*, Nueva York, Cornerstone Library, 1972, pág. 7; «Open a Bike Shop», *Mother Earth News*, CDT, 14/09/1975; Lott, «Fred DeLong», pág. 10.

404 Husky, Bob, «Bicycling for Fun, Health and Sport», *Palm Beach Post*, 17/05/1973; «Bicycling Growing», *Spartanburg Herald-Journal*, 01/05/1973.

el retorno de la bici de «cambio socioeconómico de gran importancia». Señala que algunos franquiciados de gasolineras de Sunoco empezaron a vender bicicletas en 1973 y ofrecían labores de mantenimiento de bicis en talleres de coches reconvertidos. Cuando la revolución iraní de 1979 volvió a generar volatilidad en el mercado del petróleo, se reforzó el interés por el ciclismo. «Oye, tal y como está el tema de la gasolina esta es la única manera de desplazarse hoy en día», comentó uno de los 10 000 participantes en una marcha en bicicleta por la ciudad de Nueva York.⁴⁰⁵

¿POR DÓNDE CIRCULAR CON LA BICICLETA?

Pese a los cacareados beneficios de andar en bicicleta, las legiones de nuevos ciclistas generaron problemas logísticos, como señalaba un periodista de Connecticut en 1973: «estos millones de personas tendrán que disponer de más espacio para circular, así como de una parte mayor de la calzada y del sistema de carreteras actual». La fiebre de la bici también dio lugar a una sensación de crisis, como puede leerse en mayúsculas en un informe del gobierno de Minnesota de 1976: «EXISTE UN PROBLEMA DE SEGURIDAD GRAVE CON LAS BICICLETAS, relacionado con la presencia y el crecimiento del uso de bicicletas en la vía pública».⁴⁰⁶ Se avecinaba otra batalla de la bici.

El problema grave era que nadie parecía estar seguro de por dónde debían circular los ciclistas. Una variedad de grupos y filosofías con intereses e ideas contradictorios hacían que la cuestión resultase de lo más confusa. La Stanford Environmental Law Society resumió la situación en un folleto de 1976: «la respuesta gubernamental a la revolución de la bicicleta, en los casos en los que se ha producido tal respuesta, ha adolecido, en general, de falta de planificación, de información y de financiación».⁴⁰⁷ Durante gran parte del siglo XX, a los gobiernos y a los tribunales les había costado relativamente poco distribuir la carretera entre usuarios diferentes, porque la escasa cantidad de

405 Fiege, *Republic of Nature*, pp. 392, 393–95; Maitland, Leslie, «10,000 Cyclists», *NYT*, 23/04/1979.

406 «Millions of Americans Are Now», *New London Day*, 05/06/1973; «Minnesota State Bicycle Committee Report», 15 de enero de 1977, en la colección de la Biblioteca de referencias legislativas, St. Paul, Minnesota.

407 Del, Ernest; Moss, Lawrence C.; Reicher, Thomas Z.; *A Handbook for Bicycle Activists*, Stanford, California, Stanford Environmental Law Society, 1976, pág. 2.

ciclistas minimizaba o enmascaraba el posible conflicto. Pero ahora que el número de ciclistas estaba creciendo, alguien tenía que ocuparse de las demandas que competían por un espacio público limitado.

¿Por la izquierda?

Al hacer hincapié en el hecho de que las bicicletas eran vehículos, la película de Bill Cosby refutaba el mito extrañamente persistente de que el lugar adecuado de la bicicleta era el lado izquierdo del carril situado más a la izquierda de la calzada, circulando en sentido contrario al tráfico. En 1939, en una carta al director del *Pittsburgh Press* se preguntaba: «¿no sería posible [...] conseguir que se clasificara a los ciclistas como peatones y hacer que circulen por el lado izquierdo de la calzada, de frente al tráfico? [...] Llama la atención que las autoridades de tráfico hayan pasado por alto durante tanto tiempo una precaución tan obvia». Aunque muy pocos expertos en seguridad dieron alas a este mito, hay algunos ejemplos de autoridades que fueron repitiendo el cuento. En un periódico de Maine se aconsejaba en 1940 a los niños que volvían a la escuela: «cuando vayáis en bicicleta, circular siempre en sentido contrario al tráfico y fuera de la calzada».⁴⁰⁸ En 1942, las escuelas públicas de Detroit reconocieron la longevidad de esta mala idea, escribiendo en un manual escolar que «durante años ha habido [...] discrepancias en torno a si [las bicicletas] deben o no circular por el lado izquierdo de la carretera, en sentido contrario al tráfico». El texto ofrecía una refutación muy débil de la idea de circular por la izquierda y, con gran insensatez, indicaba a los jóvenes ciclistas que salieran de la carretera y circularan por la acera. En una historia periodística de 1951, un policía del estado de Connecticut, muy irritado, culpaba a los padres de la perpetuación de este mito: «algunos niños me dicen que sus padres les han enseñado a circular por el lado izquierdo, de frente al tráfico, como peatones. Es un error y es peligroso. El lado derecho es el único lado de la carretera que puede ocupar cualquier persona que esté manejando un vehículo, sea cual sea».⁴⁰⁹

408 «Safe Ways to School Days», *Lewiston Evening Journal*, Maine, 29/08/1940.

409 «Wants Bicyclists to Ride», *Pittsburgh Press*, 28/10/1939; Detroit Public Schools, *Traffic Safety in Detroit*, Detroit, Michigan, Board of Education, 1942, pág. 88; «State

Esta polémica se reavivó a medida que los estadounidenses retomaron la bici a finales de los 60. Aunque en la información sobre seguridad se indicaba siempre que el lugar adecuado para circular en bicicleta era el lado derecho del carril derecho, el mito del carril izquierdo siguió apareciendo en cartas al director, en periódicos locales, en algunas novelas y en procedimientos judiciales, y aparentemente se convirtió en una tradición de transmisión oral imposible de erradicar. En 1965, un columnista malhumorado de Sarasota, Florida, mostraba su reacción a la fiebre de la bici en un artículo titulado «El peligro que suponen los ciclistas» y proponía una solución: «¿por qué no se exige a las personas que montan en bici que circulen por la izquierda, para que también puedan ver los coches que se acercan y actuar en consecuencia?» Al año siguiente en Ocala, Florida, Pete Negri, miembro del Comité de Seguridad de la Cámara de Comercio, sostuvo que los mensajes contradictorios estaban confundiendo a los niños. Se afirmó que había dicho que, aunque la policía y las autoridades enseñaban a los niños a circular por la derecha, «sus padres y profesores les dicen que hagan justo lo contrario». Negri abogaba por revisar la ordenanza y «permitir a los ciclistas que circulen en sentido contrario al tráfico».⁴¹⁰

Esto no ocurría solo en Florida. En 1973, un concejal municipal de Nashua, New Hampshire, trató sin éxito de ordenar a los ciclistas que circularan de cara al tráfico: «como conductor [...] se sentía más cómodo viendo a los ciclistas de frente». El autor de una carta de Bangor, Maine, se mostraba de acuerdo: como «persona que se ha pasado los últimos 50 años esquivando ciclistas», Ernest Southard consideraba que ya era hora de «mandar al ciclista al sitio que le corresponde: al lado izquierdo de la carretera, en sentido contrario al tráfico». Para Southard, «la bicicleta no es un vehículo de motor y no puede ser considerada como tal», así que había que relegarla a la categoría de peatón. En Wisconsin, Ernest Williams propuso en 1977 a su representante estatal que se elaborara un estatuto para que las bicicletas circularan por la izquierda, pero la respuesta que recibió fue bastante pobre: «ahora mismo no existe ninguna disposición legal

Policeman Gives Advice», *New London Day*, 11/04/1951.

410 Powers, Walter, «The Danger of Bike Riders», *Sarasota Herald-Tribune*, 03/10/1965; «Parents Say Ride Bike on Left», *Ocala Star-Banner*, 25/08/1966.

según la cual quienes circulan en bicicleta tengan que hacerlo en sentido contrario al tráfico, como ha sugerido el señor Williams» —respondió el Departamento de Transporte de Wisconsin—. «Si se aplicara una disposición legal de este tipo, podría causar otros problemas. Por ejemplo, algunos de los modelos nuevos de bicicletas no pueden circular por arcones de gravilla sin sufrir daños y generar más peligro».⁴¹¹

En este tipo de cartas, que aparecieron en periódicos locales durante toda la década, a veces se caldeaban los ánimos. En una carta de 1975 se vilipendiaba a los ciclistas, considerándolos completamente responsables de los conflictos de tráfico: «los legisladores, en sus intentos de hacer frente a la cantidad cada vez mayor de bicicletas, han cometido un error garrafal e irresponsable al indicar que las bicicletas deben circular en el sentido del tráfico» —escribía un ciudadano de Youngstown, Ohio—. «De repente, es aceptable e incluso moderno mezclarse con la circulación, en la misma calzada, con coches, camiones y autobuses». Ver a niños pequeños en medio del tráfico indignaba sobremedida al autor de la carta, que opinaba que «habría que azotar a sus padres y luego a los legisladores» —para después ofrecer su propia solución—: «la ley debería decir lo siguiente: 'debe circular en sentido contrario al tráfico y salir de la calzada siempre que un vehículo de motor se le acerque. Es un peatón y debe actuar como un peatón o morir como un peatón'».⁴¹²

En 1978, los autores de cartas seguían dándole vueltas al tema, afirmando que la legislación vigente según la cual las bicicletas debían circular en el mismo sentido que el tráfico eran «una soberana estupidez». T. A. St. Clair, de Venice, Florida, afirmó que «un ciclista que circula en sentido contrario al tráfico tiene la oportunidad perfecta de evitar una colisión, porque puede irse a la cuneta o adonde sea cuando el peligro sea inminente. Si está de espaldas al tráfico, no tiene nada que hacer. [...] Dios nos brindó la ley del más fuerte» y el autor de la carta recomendaba que

411 Durocher, Claudette, «Bicycle Ordinance is Passed», *Nashua Telegraph*, 15/08/1973; «Not a Motor Vehicle», *Bangor Daily News*, 07/09/1973; Cattanaich para Hasenorhl, 18 de octubre de 1977, carpeta «Correspondence, 1974–1977», Registros del Wisconsin Bicycle Coordinating Council, WHS.

412 «Bike Safety», *Palm Beach Post*, 07/04/1974; Ocker, R. E., «Cities Danger to Bicyclists», *Youngstown Vindicator*, 28/08/1975.

se modificase la ley de los hombres para permitir que los niños viesan el tráfico de frente y pudiesen esquivarlo.⁴¹³

Este tipo de cartas solía provocar un aluvión de respuestas incrédulas de los ciclistas. Esta refutación enviada en 1974 desde Palm Beach, Florida, es una buena muestra: «la propuesta del autor de la carta de que las bicicletas circulen en sentido contrario al tráfico basta para que todos los ciclistas que conozco se despierten aterrorizados entre sudores fríos».⁴¹⁴ Pero, si los ciclistas nunca respaldaron esta idea, ¿cómo se explica su persistencia? Parte de la confusión puede deberse a la modificación de las leyes aplicables a los jinetes: antes se los consideraba vehículos, pero en los años 70 se les ordenó que circularan por el lado izquierdo de la carretera, en sentido contrario al tráfico. Otra razón podría ser la asociación imperecedera de las bicicletas con los niños, cuyo efecto fue que la opinión pública no tuviera en cuenta las bicicletas como vehículos.

No hay duda de que algunos ciclistas siguieron el consejo de circular por la izquierda. Dos mujeres jóvenes heridas en una colisión mientras circulaban en tándem por el lado izquierdo de la carretera intentaron incluir «el testimonio del agente de policía investigador del caso en relación con los usos y costumbres de que las bicicletas circulen en sentido contrario al tráfico en Michigan» cuando su caso llegó a los tribunales. El tribunal consideró ridículo que las jóvenes incluyesen en la defensa de sus actos pruebas de que estaban haciendo algo ilegal, y el tribunal de apelación decidió que ese testimonio tenía que excluirse. Sin embargo, cuando el caso llegó al Tribunal Supremo de Michigan, los magistrados resolvieron que, si el agente Ackerley quería declarar «que es más seguro circular en bicicleta por el lado izquierdo de la calzada, en sentido contrario al tráfico, aunque dicha conducta infrinja las leyes de Michigan», su testimonio tenía que autorizarse. Parece ser que a algunos agentes estatales tampoco les gustaba esta ley.⁴¹⁵

Todos los programas de seguridad a escala nacional se pasaron casi un siglo enseñando justo lo contrario a este mito del lado izquierdo. De forma aún más explícita, desde la II Guerra

413 «Cycles Should Face Traffic», *Sarasota Herald-Tribune*, 24/09/1978.

414 «Bike Safety».

415 *Massey v. Scripser*, 64 Mich. App. 561, 1975; *Massey v. Scripser*, 401 Mich. 385, 1977.

Mundial todos los programas sobre seguridad en bicicleta habían recalcado que las bicicletas eran vehículos y se movían en el sentido de la circulación. La premisa de la película sobre seguridad *Drive Your Bike* era que la mejor forma de montar en bicicleta era manejarla exactamente igual que se conducía un coche. En la película, un chico estaba tentado, durante un momento, de circular en sentido contrario al tráfico, «pero entonces pensó en lo peligroso que sería conducir un coche por el lado equivocado de una calle concurrida».⁴¹⁶

La polémica del lado izquierdo era como una leyenda urbana: un cuento chino que, a pesar de su inverosimilitud, tenía algunos elementos esenciales que satisfacían a los prejuicios tanto de quien lo contaba como de quien lo escuchaba. En 1975, Donald Pruden, aficionado al ciclismo, se refirió a esta historia como «un mito popular poco afortunado sobre las bicicletas». Siguiendo la estructura habitual de las leyendas urbanas, quienes contaban esta historia solían hacer referencia a alguna ley concreta, de algún sitio también sin identificar, que exigía que las bicis circularan por la izquierda. La información sobre esa ley siempre era de segunda o de tercera mano. «Pero a mí me enseñaron a circular en sentido contrario al tráfico», se lamentaba el autor y aficionado a la bici Bibs McIntyre en 1972, lo que dio lugar a la respuesta de un paciente representante del BIA: «ese mito va a acabar con la vida de más ciclistas cada año [...] y no es más que eso: un mito. [...] Cada vez que intentamos encontrar el origen de la información sobre esa ley, o el recuerdo de la persona que nos lo dijo estaba equivocado (a veces recordaba una norma para peatones) o la ley se ha modificado desde entonces». En un artículo de una revista de derecho de 1974 se afirma que Wisconsin estaba trabajando en una ley que exigiera a las bicis circular por la izquierda, pero no hay ninguna prueba de la asamblea legislativa de Wisconsin, ni tampoco registros del organismo consultivo, de que alguna vez se propusiera dicha ley.⁴¹⁷

416 *Drive Your Bike*, Glendale, California, Sullivan, 1954.

417 Pruden, Donald, *Around-Town Cycling*, Mountain View, California, World Publications, 1975, pág. 9; McIntyre, Bibs, *The Bike Book: Everything You Need to Know about Owning and Riding a Bike*, Nueva York, Harper & Row, 1972, pp. 43–44; Cramer Jr., William C., y Hadacek, John D., «A Survey of Ohio Bicycle Law» 2, *Ohio N. U. L. Rev.* 524, 1974, 525 n.º 9; véase también «Correspondence, 1974–1977».

Durante décadas, las cartas al director hicieron referencia a leyes que no existían, como en este ejemplo de Ludington, Michigan: «hace años nos enseñaron a circular en sentido contrario al tráfico para ver qué venía hacia nosotros y evitar así cualquier choque. Esa ley se cambió hace unos 20 años». Esa ley nunca existió. El autor de otra carta recordaba de forma incorrecta que «en los años 40 o 50, California tenía una ley» que exigía que los ciclistas circularan por la izquierda. Otra persona aseguraba que el origen de esta cuestión eran los chicos del telégrafo, y explicaba que «el primer trabajo que tuve fue recoger telegramas para el telégrafo postal en Wichita, Kan[sas,] en 1925. Siempre se nos dijo que circuláramos en sentido contrario al tráfico. No perdimos a ningún mensajero».⁴¹⁸

El mito también estaba presente en la ficción. En una novela de 1947 una madre daba estas instrucciones: «daos una vuelta en bici y volved un poco antes de las cinco. No vayáis muy lejos ni por carreteras solitarias, manteneos bien alejados de la calzada y andad en dirección contraria al tráfico». Décadas después, en la primera edición de la novela juvenil de Judy Blume *Tiger Eyes*, la protagonista se compromete a seguir las instrucciones de seguridad de los adultos, por absurdas que fueran: «'recuerda [...] circular en sentido contrario al tráfico', me dice Walter. 'Esa es la norma aquí en The Hill'. 'En sentido contrario al tráfico', repito».⁴¹⁹

Fuera cual fuera su origen, el mito perduró a lo largo de la década. En un informe del gobierno de Minnesota de 1977 se observaba que «algunos padres les dicen a sus hijos 'me da igual lo que digan los demás; tú anda en bici en dirección contraria al tráfico'». Los autores del informe se expresaban con rotundidad: «por pura ignorancia, muchos padres están poniendo en peligro la vida de sus hijos de forma innecesaria». Ese mismo año, John Heering, de Bethel, Connecticut, escribió a *Boys' Life*: «he encontrado un error en la columna de la bicicleta. Las respuestas al cuestionario sobre seguridad dicen que hay que circular por el

418 «Cyclists Creating a Problem», *Ludington Daily News*, 30/5/1990; «Bicycle Safety», *Lakeland Ledger*, Florida, 09/04/2005; «Change Law for Bike», *Ocala Star-Banner*, 18/07/1986.

419 Kerr, Sophie, *Wife's Eye View*, Nueva York, Rinehart, 1947, pág. 92; Blume, Judy, *Tiger Eyes*, Nueva York, Bradbury, 1981, pág. 41; véase también pág. 72. En la edición de Delacorte de 2013, estas instrucciones aparecen al revés: «'recuerda [...] circular en el sentido del tráfico', me dice Walter. [...] 'En el sentido del tráfico', repito».

lado derecho de la calle. Siempre he pensado que hay que circular por el lado izquierdo». Por las molestias, el burro de dibujos que dirigía la sección de las cartas reprendió a John públicamente: «Mal, John. Circula siempre en el sentido del tráfico». La Associated Press presentó en 1979 un artículo, reimpreso muchas veces, en el que se describían los esfuerzos de un niño de 11 años para «cambiar la ley que obliga a los ciclistas a circular en el sentido del tráfico». A Jeff le parecía más lógico circular en sentido contrario al tráfico: «si circulas frente al tráfico y ves un coche fuera de control, puedes verlo y apartarte», se le cita en el artículo. En 1982, en un debate de un periódico de St. Petersburg, Florida, todavía aparecen tres cartas en las que se propone que las bicis vayan por la izquierda y otras tres que abogan por el lado derecho. «Hay que obligar a los ciclistas a circular en sentido contrario al tráfico» —afirmaba uno de los autores, y otro se mostraba de acuerdo:— «debería haber una ley».⁴²⁰

Por las vías ciclistas

En respuesta a otra carta más en la que se indicaba a los ciclistas que circularan por la izquierda, un ciclista de Florida corrigió con paciencia el consabido mito y luego aparentemente suspiró resignado: «Admitámoslo: los ciclistas estamos a merced del coche independientemente del lado de la carretera por el que circulemos. La mejor forma de evitar las colisiones entre coches y bicis es separar los coches de las bicis construyendo y manteniendo aceras y caminos para bicis y obligando a los ciclistas a utilizarlos».⁴²¹ Pero así simplemente se cambiaba un problema por otros tres: las bicicletas no podían circular por muchas aceras por ley, los caminos independientes para bicicletas no existían y, aunque se construyesen, obligar a los ciclistas a usarlos podría conllevar que se les negase su derecho a la carretera.

Durante los primeros años de la fiebre de la bici, sus defensores tenía la esperanza de que estos problemas se superasen y soñaban con un futuro en el que se circularía por vías ciclistas. En 1968, Peter Hoffman mostraba su curiosidad por las nuevas

420 «Minnesota State Bicycle Committee»; «Hitchin' Rack», *Boys' Life*, septiembre de 1977, pág. 4; «Cyclist Fights 'Dumb Law'», *New London Day*, 04/08/1979; «More on Bike Safety», *St. Petersburg Times*, 08/06/1982.

421 «Bike Paths Are the Answer», *Boca Raton News*, 28/11/1973.

posibilidades que se abrían: «la idea de las vías y de los senderos ciclistas independientes para la seguridad y el disfrute de los ciclistas se reconoce como una nueva dimensión dinámica en la planificación comunitaria y de ocio», escribió en las páginas de *Bicycling*. «Las vías y los senderos ciclistas ya existen o se están construyendo en casi todos los estados», señaló con entusiasmo Bibs McIntyre en 1972, destacando que «durante la próxima década, los funcionarios calculan que habrá más de trescientos veinte mil kilómetros de vías ciclistas».⁴²²

Es tentador equiparar la demanda de caminos independientes de los años 70 con el anterior *boom* de las pistas para bicicletas. Sin embargo, había grandes diferencias entre estas dos corrientes: el movimiento a favor de las pistas para bicicletas de la década de 1890 era una alternativa a caminos sin asfaltar, mientras que el movimiento a favor de las vías ciclistas de los años 70 buscaba una alternativa a las carreteras repletas de coches. Los mecanismos de financiación, la filosofía y los diseños que proponían los dos movimientos eran completamente diferentes. De hecho, los partidarios de las vías ciclistas no parecían conocer la existencia del antiguo movimiento a favor de las pistas para bicicletas. Y aunque la palabra *pista para bicicletas* tenía un significado específico, a la palabra *vía ciclista* podían asignársele significados diversos y, en ocasiones, contradictorios. No obstante, estos dos movimientos sí tenían algo en común: la capacidad de generar conflictos. La fiebre de la bici incrementó «la presión pública a favor de vías y rutas ciclistas por las que pudiera circularse en bicicleta con relativa seguridad», según un estudio de California de 1972. Pero la construcción de infraestructuras ciclistas se topó con dificultades ya conocidas relacionadas con conflictos públicos en torno a un recurso de uso común.⁴²³

Muchos observadores coinciden en que Homestead, Florida, «inició el actual renacimiento de la bicicleta», colocando vías para bicicletas integradas en la calzada con señales azules y blancas ya en 1961. Los clubs ciclistas locales promovieron el ciclismo por placer, y varios famosos, como el doctor Paul Dudley White, contribuyeron a impulsar este movimiento. Su

422 Hoffman, E. Peter, «200,000 Miles of Bikeways», en Leete, *Best of Bicycling!*, pág. 290; McIntyre, *Bike Book*, pág. 159.

423 Department of Public Works, *California Bikeway Planning*, pág. 1.

campaña desembocó en un camino separado de la calzada al que denominaron *vía ciclista*. Mae West —una estrella de Hollywood que consideraba que su famosa figura se debía en parte a la bici— inauguró la *vía ciclista* en febrero de 1962. Durante los años 60, el BIA promovió los senderos y los carriles integrados en la calzada al estilo de Homestead, produciendo lo que la propia institución describía como «boletín sobre la explosión de las vías ciclistas» y financiando un manual de construcción de senderos.⁴²⁴

Hay que destacar que el gobierno federal también empezó a financiar infraestructuras urbanas dedicadas a la bicicleta en los años 60, aunque desde un área algo insólita: el Departamento de Interior, asociado por lo general a la gestión de parques nacionales paisajísticos y a la extracción de recursos y al ocio en los terrenos federales, comenzó a apuntar también a las ciudades. En 1960 proporcionó 2 millones de dólares en fondos complementarios para senderos de parques nacionales destinados al senderismo y al ciclismo. Cuatro años después, «el Secretario de Interior Stewart L. Udall, que lamentó 'la tiranía del automóvil', respaldó [...] un llamamiento a favor de más espacio para las bicicletas» mientras se dirigía a grupos de la industria y a la AYH. Al año siguiente, Udall encargó un estudio de dos años de duración cuyo fruto fue el informe *Trails for America* [Senderos para EEUU], un documento notable en el que se fomentaban las rutas de senderismo en parques nacionales, pero también los caminos y los carriles para bicicletas en las ciudades: «a fin de evitar los cruces con el tráfico de vehículos de motor, las vías ciclistas se situarían a lo largo de zonas de arcén ajardinadas en vías de servicio junto a autovías y autopistas, a lo largo de riberas y costas, y en terrenos de vías férreas abandonadas», o «en calles secundarias y callejones tranquilos».⁴²⁵

Este informe constituyó la base de las comparecencias en el Congreso en 1967 que condujeron a la Ley del Sistema Na-

424 *Op. cit.*, pág. 11; Hudson, Charlie, «Hollywood Legend West Dedicates», *South Dade News Leader*, 16/09/2012; Hoffman, «200,000 Miles of Bikeways», pp. 287–90; BIA, *Boom in Bikeways*, Nueva York, BIA, 1968; Cook, Walter Lewis, *Bike Trails and Facilities: A Guide to Their Design, Construction and Operation*, Wheeling, Virginia Occidental, American Institute of Park Executives, 1965.

425 Berto, *Dancing Chain*, pág. 201; «Udall Urges More Bicycle Paths», *NYT*, 02/05/1964; DOI, *Trails for America*, Washington D. C., US Government Printing Office, 1966, pág. 126.

cional de Senderos. Además de los proyectos de los senderos de los Apalaches y de la cresta del Pacífico, en una versión del proyecto de Ley aparecían también «las zonas metropolitanas de la nación» como escenario para la construcción de senderos ciclistas. Como señaló Udall, el Departamento de Interior ya había aportado 365 000 \$ «para el desarrollo de senderos urbanos en 12 grandes ciudades o en sus inmediaciones». No era una cantidad muy elevada, pero Udall no preveía que se dispusiese de más fondos federales más allá de este proyecto piloto: «nos gustaría animar a los estados [...] y a las ciudades [...] a dedicar más dinero a este tipo de proyectos», declaró Udall en su comparecencia, dando a entender que nadie debería quedarse cruzado de brazos esperando más financiación federal.⁴²⁶

Keith Kingbay, en nombre de la LAW de Chicago (uno de los pocos clubs que seguían usando esa denominación), se manifestó a favor de los senderos urbanos para bicis en las comparecencias de 1967. «En todos y cada uno de los casos en los que se han creado vías ciclistas o senderos para bicis en zonas con alta densidad de población, han demostrado ser sumamente populares», declaró Kingbay, dando publicidad a las experiencias de Chicago, Nueva York y Coral Gables, Florida. El problema era que Kingbay no había tenido ocasión de leer el proyecto de Ley, lo que desató la ira del presidente del Comité, Wayne Aspinall, de Colorado, enemigo ancestral de la filosofía conservacionista de Udall: «este Comité tiene entre manos una cuestión de suma importancia, amigo», sermonizó a Kingbay. Concluyó sus comentarios despectivos con la siguiente observación: «hubo un tiempo en el que a mí también me gustaba la bicicleta, pero conseguí sacármela de la cabeza en unos 16 meses».⁴²⁷ Como los representantes estaban más interesados en las rutas de senderismo recreativo, el proyecto de Ley que acabó aprobándose contenía referencias a los senderos ciclistas urbanos, pero les asignaba poco dinero.

Entre otras propuestas, el Departamento de Interior instó a que las zonas de vías férreas abandonadas se reutilizaran como senderos recreativos. Esta idea había aparecido de forma esporá-

426 Nationwide Trails System Hearings, 90th Congress, primera sesión, en H.R. 4865 and related bills, Washington D. C., US Government Printing Office, 1967, pp. 1, 42.

427 Op. cit., pág. 144. Aspinall también presionó al representante de la United Auto Workers en relación con este tema (pág. 160).

dica a medida que el transporte ferroviario de pasajeros decaía en el EEUU de la posguerra, centrado en el coche. Aunque el Departamento de Interior apoyaba la idea en *Trails for America* (1966), en un informe de seguimiento de 1971 se señalaba que «los estados y los municipios han hecho muy poco» para transformar las vías férreas en senderos. Pero el informe se limitaba a enumerar vías férreas abandonadas; no indicaba de qué manera podían encontrar los estados financiación para comprarlas. Para finales de la década, el Departamento había puesto en marcha un proyecto piloto de 5 millones de dólares para financiar senderos en vías férreas de diez estados del Este, pero, según un periódico del estado de Washington, «el Congreso no ha proporcionado más dinero para el programa de conversión de vías férreas en senderos», lo que dejaba fuera la zona noroeste. En las décadas siguientes se construyeron muchos senderos destacados en vías férreas abandonadas y algunas características de la ingeniería ferroviaria —desniveles suaves, túneles y puentes— los convirtieron en rutas especialmente atractivas y accesibles para los ciclistas. «Construir una ruta ciclista como esta costaría una fortuna», exclamaba con entusiasmo un aficionado a la bici de Spokane, Washington.⁴²⁸

Pero los senderos en antiguas vías férreas no eran una solución inmediata para las necesidades de los ciclistas en los años 70. Estos senderos reconvertidos se adecuaban especialmente al uso recreativo, pero no encajaban como parte de una red de transporte o de desplazamiento al trabajo y los dueños de las propiedades colindantes a veces se oponían a este tipo de proyectos de todas las maneras posibles. Entre tanto, algunos defensores del ciclismo argumentaban que desviar el tráfico en bicicleta hacia vías férreas reconvertidas en senderos no resolvía los problemas derivados de compartir la carretera; no era más que una forma de evitar el conflicto.

Aunque la financiación federal para los senderos ciclistas urbanos era escasa durante los años 60, hubo una ciudad que se convirtió en la utopía de los ciclistas, en un laboratorio para estudiar el diseño de vías ciclistas y el transporte en bicicleta. Descrita por los responsables de este experimento como «una comunidad

428 DOI, *Establishing Trails on Rights of Way*, Washington D. C., US Government Printing Office, 1971; «Rails to Trails Funding», y Landers, Rich, «Railbed Offers 'Bargain' Bikeway», *Spokane Spokesman-Review*, 29/07/1979.

de 24 000 personas semiaislada y de orientación académica», Davis, en California, se convirtió «seguramente en el ejemplo más espectacular del renacimiento de la bicicleta en EEUU». Davis, población muy agradable y cómodamente llana, constituía un excelente laboratorio a pequeña escala para el transporte práctico en bicicleta, y desde Sacramento, la cercana capital del estado, y San Francisco, algo más alejada, mucha gente la observaba atentamente.⁴²⁹



Imagen 6.2. La Universidad de California (UC) fue la primera en implantar caminos independientes para bicicletas en su campus de Davis en los años 60, avances que luego se extendieron a la ciudad de Davis y la convirtieron en una utopía para las infraestructuras ciclistas estadounidenses. Pero los diseños concretos desarrollados en la UC Davis no se adoptaron a nivel general.

Fuente: AR-013, Fotografías de los archivos de la Universidad, Colecciones especiales, Biblioteca de la Universidad de California, Davis.

La red ciclista de Davis nació como resultado de la crisis de transporte que se desencadenó cuando el sistema de la Universi-

429 Pucher y Buehler, *City Cycling*, pág. 113; Department of Public Works, *California Bikeway Planning*, pág. 11.

dad de California se extendió al campus de Davis para satisfacer las demandas del pico de natalidad. Sus administradores prohibieron los automóviles desde el campus central, esperando que la bicicleta fuera una alternativa de transporte viable. Como se señaló en *Sports Illustrated*, «las bicicletas se volvieron tan numerosas que prácticamente obligaron a los automóviles a abandonar las calles». Como Davis era una población menos concentrada de lo habitual, había espacio suficiente en las calzadas ya construidas «para aparcar coches y que circularan bicicletas por pistas situadas entre la acera y los coches aparcados». En otras palabras, Davis contaba con el espacio necesario para crear caminos para bicicletas físicamente independientes. Esta tendencia se extendió desde el campus al resto de la ciudad: después de que una significativa muestra de organización comunitaria obligara a dejar el poder a la asamblea municipal que lo ostentaba en 1966 en favor de una coalición probici, «se construyó un sistema de caminos para bicicletas en toda la ciudad» inspirado, al menos en parte, en los modelos europeos.⁴³⁰

Las iniciativas de Davis atrajeron la atención de todo el país. El *Congressional Record* publicó en 1971 un resumen que terminaba con un ultimátum ligeramente encendido: «nuestra investigación nos ha llevado a la conclusión de que, al menos en las ciudades, *sin vías para bicicletas, no hay bicicletas*». La intención de los autores era hacer «un llamamiento urgente a actuar para crear y mantener un sistema viable de respaldo a la bicicleta». Más adelante ese mismo año, la Asamblea del estado de California aprobó una resolución en la que se afirmaba que «el ciclismo se está convirtiendo en la principal actividad deportiva y de ocio de cada vez más californianos de todas las edades y constituye un importante modo de transporte básico». Pero, como comparar la carretera en la autocéntrica California «a veces [parecía] peligroso», la Asamblea ordenó al Departamento de Transporte que estudiara «los métodos más factibles y menos costosos mediante los cuales las calles y las vías públicas, tanto las ya existentes como las futuras, puedan dar cabida a los ciclistas con

430 Cantwell, Robert, «Where All Roads Lead to Roam», *Sports Illustrated*, 26/05/1975, pp. 36–44.

más seguridad», resumiendo así con gran destreza muchas de las batallas que la bici ha librado a lo largo de la historia.⁴³¹

El estudio en cuestión, de 1972, fue fruto, en esencia, del trabajo del personal docente de ingeniería y urbanismo de la UCLA y la UC Davis. En el prefacio se afirmaba que, desde el auge de la bicicleta en la década de 1890, «se ha construido una gran red de carreteras, calles y caminos para dar cabida a los automóviles particulares, dedicando al uso de la bici (uso que hacen sobre todo escolares que en cuanto pueden la cambian por un coche) solo recursos marginales». Las directrices presentaban una jerarquía de infraestructuras para bicicletas: la clase I eran los caminos específicos para bicicletas completamente independientes, como en el modelo de Davis, y la clase III, carriles integrados en la calzada, señalados con marcas de pintura o señales que recordaban a los conductores que debían compartir la carretera. En el informe se admitía que «las vías ciclistas de clase III tienen muy poco que ofrecer a los posibles ciclistas y en general no se recomiendan». En opinión de estos urbanistas, «la vía ciclista 'ideal' en zonas urbanas y rurales es aquella que está completamente separada del tráfico de vehículos de motor y de peatones, de manera que tiene el menor número de interacciones y conflictos posibles con otros modos de transporte».⁴³²

En 1971, el resto del país estaba pendiente del experimento de Davis. Un titular del *Village Voice* de Nueva York criticaba al alcalde John Lindsey en vista de los avances de Davis: «empieza a dar pedales, John; te estás quedando rezagado». En 1974 un periodista escribió que «la red de vías ciclistas de Davis, Calif., se ha convertido en un modelo para las ciudades que piensan en la bici». Davis se describía a los incrédulos estadounidenses como si se tratara de otro planeta: «en muchas de las amplias avenidas arboladas de la ciudad, dos de los cuatro carriles están señalados para bicicletas. Las personas que van a comprar con grandes cestas colocadas en sus bicicletas se deslizan en silencio desde los barrios de las afueras hacia la principal zona comercial». En 1976,

431 117 Cong. Rec. 10830, 1971; resolución citada en Department of Public Works, *California Bikeway Planning*, pág. xii.

432 Department of Public Works, *California Bikeway Planning*, pp. xii, 48.

los catedráticos de derecho de Stanford describieron la ciudad como «una utopía ciclista».⁴³³

Aunque la experiencia de Davis fue instructiva, no fue definitiva: los rasgos característicos de su red de bicis (carriles protegidos entre coches aparcados y aceras, y un tipo específico de diseño de intersecciones) no se copiaron en muchos más sitios. En cambio, quien fijó las normas para las infraestructuras ciclistas fue la Administración Federal de Carreteras en 1976. En palabras del historiador Bruce Epperson, estas normas, «y no los diseños más extravagantes de Davis, demostraron ser la plantilla de planificación ciclista estadounidense durante las dos décadas siguientes».⁴³⁴ Pero, si bien las vías ciclistas al estilo de Davis no proliferaron, su ejemplo provocó otras innovaciones.

En 1971, mientras en California se estaba diseñando la infraestructura ciclista, en Oregón intentaban resolver cómo sufragarla. El proyecto de Ley de la bicicleta de Oregón sorteó el triángulo de hierro conformado por los intereses del automóvil, los legisladores y los departamentos de carreteras estatales y propuso la exigencia de que los ingresos obtenidos mediante el impuesto a la gasolina se gastaran en infraestructuras para bicicletas. Los motivos para ello combinaban la popularidad ya consolidada del ciclismo recreativo con la novedad de la preocupación por el medioambiente y por los desplazamientos prácticos por motivos laborales. Como se decía en *Sports Illustrated*, «el proyecto de Ley de la bicicleta se aprobó por los pelos, con la asamblea legislativa en pleno alzamiento ecologista centrado en el proyecto de Ley de las botellas, más notorio». El artículo se refería a la ley de Oregón que exigía una fianza para las botellas de vidrio reciclables, la primera de este tipo en toda la nación. Igual que esa legislación, el proyecto de Ley de la bicicleta de 1971 era único, lo que llevó al experto en estudios urbanos Steven Reed Johnson a declarar que se trataba del «primer diseño de financiación estatal para bicicletas en todo el país». Presentado por Don Stathos, un representante republicano de la región más meridional de Oregón, exigía que el 1% de los ingresos estatales por el impuesto a la gasolina se gasta-

433 Nichols, Mary Perot, «Start Pedaling, John», *Village Voice*, 07/06/1971; «Bikes Shifting», *Reading Eagle*, 25/12/1974; Del, Moss y Reicher, *Handbook*, pág. 23.

434 «Bikeway Planning and Design», *CoEvolution Quarterly*, primavera de 1975, pág. 120; cita de Epperson, «Great Schism», pág. 85.

se en infraestructuras para bicicletas. El apoyo al proyecto no vino del grupo de presión tradicional del transporte, sino de la ciudad universitaria de Eugene y del Bike Lobby (un grupo de promoción y defensa) de la gran ciudad de Portland; esto hizo que un senador estatal que apoyaba el proyecto declarase que «la asamblea legislativa hizo caso omiso de la Comisión de Carreteras, de las ciudades y de los condados, y ordenó que los fondos se gastasen en senderos para bicicletas porque 'han quedado terriblemente desfasados'». Como señaló *Sports Illustrated*, Oregón tenía el dinero, pero no los conocimientos necesarios: los planificadores viales de los condados tuvieron que viajar a Davis para buscar ideas de infraestructuras específicas para bicicletas.⁴³⁵

Durante los años siguientes, la ley fue atacada tanto por los grupos de intereses del transporte como por los condados agrícolas que estaban al este de la cordillera de las Cascadas. Un redactor afirmó que «los miembros de la Comisión Estatal de Carreteras han expresado hace poco su indignación por las rutas ciclistas de la región occidental de Oregón», aduciendo el bajo número de ciclistas en 1972. Pero, mientras las ciudades y los condados presentaban distintos niveles de compromiso con la construcción de infraestructuras ciclistas, los defensores de la bicicleta en Oregón hicieron retroceder el cuestionamiento a la ley de financiación. Uno de sus defensores reprendió a un reportero de *Sports Illustrated* en 1975 por no comprender que «el programa [de Oregón] suministra también transporte urbano e interurbano básico»; su objetivo no era meramente recreativo. Y prosiguió: «un estado se ha comprometido de forma pública y tangible con las bicicletas como alternativa de transporte» y, lo que resultaba aún más increíble en EEUU, país obsesionado con el coche, «un departamento de carreteras estatal se está reorientando» siguiendo la voluntad de la gente.⁴³⁶

Como resultado, Oregón contaba con una forma de financiación estable que, si bien era imperfecta, supuso un respaldo a las bicicletas como medio de transporte mucho más sólido que el

435 Cantwell, «Where All Roads», pág. 36; Johnson, «Transformation of Civic Institutions», cap. 10; Johnson, Curt, «Solon Relates Fight», *Eugene Register-Guard*, 03/12/1971; Uhrhammer, Jerry, «Cyclists Battle Proposal», *Eugene Register-Guard*, 03/04/1973.

436 «Count 'Em», *Bend Bulletin*, 31/07/1972; Kenyon, Ed, «'Plot' to Unseat Bike», *Eugene Register-Guard*, 01/02/1973; Panshin, Daniel, carta al director, *Sports Illustrated*, 30/06/1975.

existente en cualquier otra parte de la nación. Al comienzo de la década, varios estados habían intentado legislar sobre la financiación de las vías ciclistas, pero la mayoría no lo consiguieron; el gobernador Ronald Reagan vetó el proyecto de ley de California en 1972. Aunque en Nebraska, Maryland, Washington, Nueva York, Michigan y Arizona se propusieron proyectos de ley similares al de Oregón, sus resultados no fueron tan satisfactorios. En 1976, las personas que se oponían a un proyecto de Ley de la bicicleta propuesto en Massachusetts apelaron al Tribunal Supremo estatal; se pidió a los magistrados que «determinaran si era admisible un proyecto de ley para crear esas vías ciclistas e instalaciones de aparcamiento con fondos obtenidos en parte del impuesto sobre el consumo de gasolina», teniendo en cuenta que la constitución del estado estipulaba que los impuestos a la gasolina debían destinarse únicamente a la construcción de carreteras. El tribunal volvió a considerar que las bicicletas eran vehículos y que, si bien la constitución estatal «[restringía] el uso de fondos específicos para determinados 'fines de las carreteras', las bicicletas formaban parte del tráfico legítimo de vehículos en nuestras carreteras».⁴³⁷ No obstante, la decisión fue irrelevante, porque el proyecto de ley nunca llegó a aprobarse.

Mientras los estados se las veían y se las deseaban intentando financiar las infraestructuras ciclistas, la Ley de ayuda federal a las carreteras de 1973 parecía prometer fondos de 120 millones de dólares. Pero tenía truco: como buena muestra de la filosofía del Nuevo Federalismo, la Ley de 1973 concedía a los estados la facultad de gastar el dinero en vías ciclistas o en carreteras. No existía ninguna vinculación directa entre la financiación y las infraestructuras para bicicletas. Según Bruce Epperson, los resultados eran predecibles: «los estados se mostraron reacios a cambiar el rumbo de fondos destinados en principio a proyectos de carreteras, a menos que el objetivo específico de dichos fondos fueran proyectos de transporte alternativo».⁴³⁸ Algunos estados reservaron fondos federales para proyectos específicos, pero los resultados fueron irregulares y dispersos.

437 Neilan, Edward, «Bicycle Boom Here to Stay», *Wilmington Star-News*, Carolina del Norte, 16/05/1972; dictamen de los magistrados para el Senado, 370 Mass. 895 (1976).

438 Cita de Epperson, «Great Schism», pág. 81; Feige, *Republic of Nature*, pág. 394; Federal-Aid Highway Act of 1973, Public Law, pp. 93–87, 87 Stat. 262.

Por las rutas ciclistas

El término *vía ciclista* era flexible, lo que permitía a los defensores de la bicicleta obtener apoyos para su creación sin especificar qué querían decir, que podía ser cualquier cosa: pistas urbanas independientes y específicas para bicicletas, senderos contruidos en el trazado de vías férreas abandonadas y con poca señalización, rutas cicloturistas de larga distancia en calzadas ya existentes, etc. El término podía hacer referencia a casi cualquier cosa. Godfrey Frankel lo había usado por primera vez en su guía de 1950, con ese título, pero quería referirse a las «formas de andar en bici», como hacer turismo, alojarse en albergues, hacer carreras y salir en grupo con clubs ciclistas. A finales de los años 60, el Departamento de Interior utilizaba el término para referirse a senderos recreativos en parques, en antiguas vías férreas o junto a carreteras urbanas. Peter Hoffman quiso expresar justo lo contrario en *Bicycling* en 1968, respaldando «un plan para la utilización de calles secundarias, con poco tráfico, declaradas 'vías ciclistas' para que las compartan ciclistas cuidadosos y conductores atentos». Pero, cuatro años más tarde, Bibs McIntyre utilizó el término tanto para los caminos fuera de la calzada como para las rutas integradas en ella. En un extremo del espectro, la expresión se refería a caminos para bicicletas diseñados especialmente para tal fin, aislados físicamente y protegidos del tráfico; en el otro, podía hacer referencia simplemente a la colocación de una señal en una carretera que ya existiera, o incluso a que se indicaran en un mapa las carreteras por las que las bicicletas podían circular. Según un periódico de Washington D. C., el término englobaba las «rutas en aceras con bordillos rebajados, carriles bici especiales en la calzada y caminos independientes exclusivos para bicicletas». Pero, en los momentos más espléndidos, los defensores de las vías ciclistas recordaban a quienes abogaron por el movimiento, ya olvidado, de las pistas para bicicletas. Si la revolución de las vías ciclistas triunfara, «se podría ir de costa a costa en bicicleta por carreteras especiales para bicis que conectasen todos los estados», explicaba con entusiasmo una historia del servicio de noticias *Christian Science Monitor* en 1973.⁴³⁹

439 Frankel, Godfrey, *Bike-Ways*, Nueva York: Sterling, 1950; «Bike Route Hearings Set»,

La categoría de «vías ciclistas», de hecho, incluía las rutas turísticas interestatales, pero no tenían por qué ser especiales ni exclusivas para bicicletas. Un analista mostró su admiración por «Wisconsin, el vasto territorio del queso y de la leche», donde «los residentes del estado del tejón y sus visitantes cuentan con 515 km de senderos ciclistas estatales» que atravesaban la parte sur del estado. Los 51 km de esta ruta entre Elroy y Sparta, diseñada en 1965, fueron el resultado de una iniciativa pionera que construyó un sendero a partir del trazado de una vía férrea reconvertida; seguramente fue el primero de este tipo. Pero la ruta que cruzaba el estado, inaugurada en La Crosse en 1966, no era en realidad un único camino continuo de 515 km y exclusivo para bicicletas; se trataba más bien de una ruta hilvanada con fragmentos de senderos y de carreteras rurales con poco tráfico. La ruta contaba con señales, mapas y algunos senderos nuevos, pero, en la mayor parte de su trazado, se limitaba a indicar a los ciclistas que circularsen por carreteras, como siempre habían hecho.⁴⁴⁰

De todas las innovaciones de esta época, el legado más visible —aunque quizás el menos efectivo— de la revolución de las vías ciclistas de los años 70 fue una señal que todavía es frecuente en las calles estadounidenses: un rectángulo verde con las palabras *Bike Route* [ruta ciclista] rotuladas en blanco junto al dibujo esquemático de una bicicleta. Se trataba de señales «guía», de localización, diseñadas para que los ciclistas las siguieran como migas de pan a lo largo de calles poco concurridas. Resulta revelador que este nuevo diseño no fuera obra de los ingenieros de transporte de toda la vida; ya bien entrados los años 60, el *Manual on Uniform Traffic Control Devices* no incluía ninguna señal que hiciera referencia a las bicicletas. El impulso de este nuevo diseño vino, de nuevo, de la mano del Departamento de Interior de Stewart Udall, que (junto con el Directorio Federal de Vías Públicas) introdujo, en 1967, la señal verde de localización y una señal amarilla en forma de diamante, ahora muy familiar, para indicar las zonas de paso de bicicletas. Según el comunicado de prensa, las señales «sirven tanto para guiar a los ciclistas por una ruta ciclista predeterminada compuesta por una

Washington Afro-American, 05/03/1974; Stewart, Colin, «Pedal (and Coast?)», *Salt Lake City Deseret News*, 01/06/1973.

440 «Millions of Americans», *New London Day*, 05/06/1973; «Bike Trail Opens May 14», *Milwaukee Sentinel*, 05/05/1966.

combinación de senderos, carreteras secundarias y otras superficies adecuadas, como para advertir a los conductores».⁴⁴¹



Imagen 6.3. El término vía ciclista tenía significados diferentes para las distintas personas. Un sendero independiente y específico para bicicletas en una compañía eléctrica, como este de Racine, Wisconsin, a finales de los 70, era una infraestructura poco común. Era mucho más habitual añadir la señalización de ruta para bicis (como la señal en la parte izquierda de la foto), recién diseñada, a calles que ya existían.

Fuente: RG 368 G, Heritage Conservation and Recreation Service, Still Pictures Branch, NARA II.

La ruta para bicicletas era una vía ciclista económica para la que no era necesario construir nada nuevo: bastaba con colocar señales en carreteras que ya existen. La propuesta de 1973 de una ruta ciclista de 70 km en Salt Lake City, sin ir más lejos, consistía únicamente en colocar señales en calles con poco tráfico. Las rutas ciclistas también cumplían la función de plan B: ante una encuesta a la comunidad en 1974, cuyos resultados destacaron las preferencias

441 Comunicado de prensa del Ddl, 5 de febrero de 1967, Bureau of Outdoor Recreation, Press Releases 1963–1974, RG 48, registros de la Oficina de la Secretaría de Interior, NARA II.

de los conductores, en St. Petersburg, Florida, se decidió construir rutas para bicis en lugar del sistema de senderos recreativos que se había planeado en un principio: «ahora se priorizará una red de rutas cortas por los barrios, señaladas para advertir a los conductores del tráfico de bicicletas en determinadas calles». A diferencia de los caminos del estilo de los utilizados en Davis, la señalización era tan barata y tan conveniente para los conductores que se adoptó enseguida en todo el país, y no solo en las zonas típicas del auge de la bicicleta. «Hoy se colocarán una docena de señales verdes reflectantes para marcar la ruta del primer camino para bicis de la ciudad», anunciaba un periódico de Kentucky en 1975.⁴⁴²

La ruta para bicis asignaba tan poco espacio a los ciclistas que ni siquiera cumplía los requisitos para que se la incluyera en la categoría más baja de las tres que se recogían en la guía de vías ciclistas de California de 1972; fue necesario añadir nuevas especificaciones para la clase IV (carriles pintados) y la clase V (señalización). Un grupo de Eugene, Oregón, destacaba en 1974 que las rutas ciclistas eran la opción de menor categoría: «limitarse a colocar señales de 'ruta ciclista' en calzadas con poco tráfico» era aún peor que «delimitar carriles bici entre los carriles de tráfico y los coches aparcados o junto al bordillo o al borde de la carretera, y también menos preferible que construir caminos para bicis completamente independientes y fuera de la calle». Richard Ballantine, que defendía las infraestructuras separadas (refiriéndose a las vías ciclistas de clase I y II como «las únicas relevantes»), se burló en 1974 de la inauguración por parte del alcalde de Nueva York John Lindsay de una nueva ruta ciclista, con «pequeñas señales verticales a lo largo de las avenidas; [...] en la práctica, no sirven absolutamente para nada». La Stanford Environmental Law Society se mostró de acuerdo en que no eran más que raquíticos intentos de «apaciguar a los ciclistas».⁴⁴³

442 «Phase I of Bike Route», *Salt Lake City Deseret News*, 31/05/1973; Albright, Mark, «Officials 'Rethink' Bike Path Plans», *St. Petersburg Evening Independent*, 20/08/1974; Miller, Roger, «Bike Path Established», *Bowling Green Daily News*, 06/07/1975.

443 Baker, Ann, «Springfield Bike Group», *Eugene Register-Guard*, 21/02/1974; Ballantine, Richard, *Richard's Bicycle Book*, Nueva York, Ballantine, 1974, pp. 243-44; Del, Moss y Reicher, *Handbook*, pág. 2.



Imagen 6.4. Un grupo de ciudadanos de Colorado, una de las muchas organizaciones locales que representaban a los ciclistas adultos, inspecciona un carril bici recién pintado en una zona residencial de Littleton a mediados de los 70. Hay varias muestras de que se trata de uno de los primeros experimentos, como el hecho de que el carril solo se haya marcado en un lado de la carretera, y que, por lo tanto, los ciclistas circulen en sentido contrario al tráfico. Pero hay cosas que nunca cambian: hay una camioneta aparcada en el carril bici detrás de los ciclistas.

Fuente: RG 368 G, Heritage Conservation and Recreation Service, Still Pictures Branch, NARA II.

Los ingenieros viales de Prescott, Arizona, eran conscientes de este problema en 1974, pero el director municipal de urbanismo, Ed Mollring, no tenía una respuesta que ofrecer: aunque reconocía que una ruta ciclista «suele ser poco más que una raya», a diferencia de un «auténtico camino o una auténtica pista para bicis, que se suelen construir tras el bordillo», para Prescott las dos opciones eran problemáticas. «En ocasiones parece muy complicado mezclar el tráfico ciclista con el tráfico de alta velocidad de los automóviles. [...] [S]i se los mezcla con una

simple franja pintada en la calzada, a veces la separación no es adecuada. Y también puede dar a los ciclistas una falsa sensación de seguridad, porque en realidad esa franja es un límite que no brinda ninguna separación ni protección física real». Pero, dos años después, los periodistas de Prescott describían las deficiencias de la ruta ciclista como una ventaja: «la ruta ciclista, a diferencia de un camino para bicis, no contará con ninguna separación física del tráfico de vehículos, de manera que no se eliminarán espacios de aparcamiento».⁴⁴⁴

En Wilmington, Carolina del Norte, reinó la misma actitud: aunque no reportaban ningún beneficio real para los ciclistas, las señales resultaban atractivas, porque no trastocaban el tráfico de los coches ni los presupuestos municipales. Aunque la ciudad presumía de su nueva ruta ciclista en 1979, «los ciclistas contarán con poca ayuda más allá de unas pocas señales», observaba el periódico. Rupert Bryan, concejal municipal, «preguntó si colocar [...] señales contribuía mucho a la protección de los ciclistas», apuntando que no se preveían carriles pintados, marcas «ni otros elementos de seguridad». Aunque los urbanistas municipales trataron de tranquilizarlo asegurándole que habían hecho un reconocimiento completo de la ruta, Bryan señaló, en buena lógica, que se quedaría «más tranquilo si hubieran comprobado la ruta en bicicleta y no en coche». Al final, otros concejales argumentaron con éxito que los carriles pintados solo servirían para darles a los ciclistas una falsa sensación de seguridad: bastaba con las señales.⁴⁴⁵

Para algunos, las rutas para bicicletas fueron el callejón sin salida que puso fin de forma decepcionante al movimiento de las vías ciclistas. Tras la muerte de su hijo mientras andaba en bicicleta por la carretera en 1975, Gary y Annette Mix se comprometieron a construir pistas con donaciones benéficas en Daytona, Florida, pero en 1977, «tras perder miles de dólares de salario y cientos de horas en reuniones a menudo inútiles», renunciaron a conseguirlo; construyeron una única pista, integrada fundamentalmente por aceras que ya existían. Les había «sorprendido la complejidad de las tareas de gobierno y decepcionado que muchos políticos y cientos de ciudadanos de la

444 «Ed Mollring on Bicycle Paths», *Prescott Courier*, 18/08/1974; «Bicycle Path Plan», *Prescott Courier*, 02/02/1976.

445 «City's Bike Route Redrawn», *Wilmington Morning Star*, Carolina del Norte, 10/05/1979.

localidad que se comprometieron a apoyar el proyecto con gran entusiasmo, muchos de ellos acaudalados e influyentes, no cumplieran sus promesas».⁴⁴⁶

Para otros, el movimiento a favor de las vías ciclistas consolidó las injusticias ya presentes en el entorno. En 1978, se citaron las vías ciclistas como uno de los numerosos ejemplos de racismo institucional cuando los residentes afroamericanos de Jackson, Mississippi, presentaron una demanda por agravio. Apuntaron que «los negros cuentan con menos vías ciclistas, ya que ninguno de los 21 km de senderos para uso exclusivo de ciclistas está situado en zonas de población negra y solo unos 32 km de los 174 km del conjunto de vías ciclistas se encuentran en zonas predominantemente negras». Aunque el tribunal desestimó la demanda de discriminación electoral que dio lugar a esa injusticia, reconoció que «no cabe duda de que la mayoría de las vías ciclistas se sitúan en zonas de población predominantemente blanca».⁴⁴⁷

En algunas ciudades, no obstante, el movimiento a favor de las vías ciclistas preparó el terreno para futuros triunfos. Minneapolis y St. Paul comenzaron a construir infraestructuras específicas para bicicletas que contribuyeron a convertir a las Ciudades Gemelas en un modelo de transporte alternativo y habitabilidad durante las décadas posteriores. En un notable informe de 1974, los urbanistas de St. Paul pedían más formación sobre bicis, la aplicación de leyes de la bicicleta y un registro de ciclistas, pero también proponían kilómetros de pistas y de rutas integradas en las calles. Se construirían de acuerdo con las normas de vías ciclistas de California de 1972, conectando pistas que ya existían en los parques municipales con las zonas comerciales y llegando hasta Minneapolis. El mapa que formaba parte de este plan recordaba a las rutas planeadas por el movimiento de las pistas para bicicletas 70 años antes y anticipaba la red de carriles y pistas para bicicletas que hace que las Ciudades Gemelas sean únicas en todo el país.⁴⁴⁸

446 O'Hara, Tom, «Optimism, Hard Work Not Enough», *Daytona Beach Morning Journal*, 15/07/1977.

447 *Kirksey v. Jackson*, 461 F. Supp. 1282, S.D. Miss. 1978.

448 City of St. Paul Planning Department, «Bicycle Feasibility Study», febrero de 1974, Minnesota Department of Transportation Library; Longhurst, James, «Awheel from Chicago to the Twin Cities», en Vrtis y Wells, *Two Cities, One Hinterland*.

Por la derecha

Si los urbanistas tuvieron que romperse la cabeza para ocuparse de las exigencias de la fiebre de la bici de los años 70, la esfera legal se vio frente a un problema similar. 99 años después de que la sentencia del caso de *Taylor contra Goodwin* sentara un precedente en el derecho consuetudinario según el cual las bicicletas eran vehículos, el Departamento de Transporte de EEUU publicó un informe en el que se quejaba de que «hay que definir con más precisión la categoría jurídica de la bicicleta y del ciclista en relación con los vehículos de motor y con los peatones para evitar confusiones sobre quién tiene prioridad y sobre las responsabilidades jurídicas asociadas a las normas de circulación».⁴⁴⁹ En lugar de aclarar las cosas, un siglo de avances legislativos no había hecho más que complicarlas aún más. No estaba claro por dónde debían circular las bicicletas, ni siquiera si podían estar en la carretera.

El DdT atribuía parte de la confusión a los niños, argumentando que «la razón de ser de la normativa vigente sobre la bicicleta en el código actual es evitar la aplicación de leyes penales duras a los niños». Antes de los años 70, el UVC se había diseñado de forma que permitiera dejar a las bicicletas infantiles fuera de la creciente cantidad de leyes que controlaban a los automóviles. Pero «es posible que el hecho de que los adultos utilicen considerablemente las bicicletas, tanto como medio de transporte como por placer, haya hecho que [el UVC, tal y como está escrito,] resulte inadecuado». Entre otras muchas deficiencias, permitir que las bicicletas se mezclasen con los peatones implicaba que «el ciclista que circula por la acera se encuentra en la práctica en un vacío legal», según el DdT. De forma similar, la MTO había permitido a los ciclistas circular por las aceras excepto en casos en los que se hubiera prohibido de forma explícita, pero no había aclarado cuáles eran sus derechos y obligaciones en esa situación; en una revisión del UVC de 1975 tuvo que añadirse que las bicicletas «estarán sujetas a los mismos derechos y a las mismas obligaciones aplicables a un peatón en las mismas circunstancias». Para mayor

449 National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), *Pedestrian and Bicycle Safety Study, Highway Safety Act of 1973* (art. 214), pág. 3. Podría decirse que la Ley de seguridad en las carreteras de 1973 formaba parte de una oleada de legislación de interés público que comenzó con la Ley de seguridad del automóvil de 1966. Véase Hall y Karsten, *Magic Mirror*, pág. 336.

confusión, entonces la legislación modelo consideraba que la bicicleta a veces no era un vehículo y la equiparaba a un peatón. En la revisión del UVC de 1975 se añadió una línea que refrendaba la visión de que las bicicletas obstaculizaban el tráfico «real»: «las personas que circulen en columna de a dos no obstaculizarán la circulación normal y razonable del tráfico y, en las calzadas con carriles, ocuparán un único carril».⁴⁵⁰ En este contexto, el estado de California consideró que sus propias leyes eran caóticas. Un Comité de la Bicicleta operativo a nivel estatal declaró en 1975 que el hecho de no indicar claramente si la bicicleta era un vehículo y qué lugar debía ocupar en la carretera había «generado más confusión y frustración entre conductores, ciclistas y organismos responsables de la aplicación de la ley que ningún otro artículo relacionado con la bicicleta» incluido en la legislación estatal.⁴⁵¹

Una duda legal persistente, que se llevaba debatiendo desde el siglo XIX pero se volvió más urgente cuando se pintaron carriles estandarizados en las carreteras en los años 30, era cómo de a la derecha se pretendía exactamente que circulara la bicicleta. Aunque en teoría el derecho consuetudinario consideraba a las bicicletas vehículos iguales, el derecho estatutario había creado cada vez más controles que se aplicaban únicamente a las bicicletas. En virtud del capítulo 11, artículo 1205, letra a, del UVC, en la mayoría de los estados estadounidenses se exigía a las bicicletas que circularan «tan cerca del lado derecho de la calzada como resulte practicable, prestando la debida atención cuando circulen». Según declaró la Stanford Environmental Law Society en 1976, se trataba de «la peor disposición incluida en un código de circulación. Es confusa, está sujeta a diversas interpretaciones y parece restringir a los ciclistas al bordillo derecho incluso en situaciones en las que es más seguro y más conveniente que se muevan hacia la izquierda». La norma era una extensión del lenguaje jurídico regido por «adelantar» y «obstaculizar», con el que los organismos legislativos habían intentado, desde principios del siglo XX, permitir que los vehículos más rápidos de cualquier tipo adelantasen por la izquierda a los menos veloces. Pero esto también generaba confusión: ¿cuál era el espacio físico exacto al que se refería

450 NHTSA, *Pedestrian and Bicycle Safety Study*, pág. 67; TLA, pág. 324.

451 Citado en Wachtel, «Bicycles and the Law».

este lenguaje? ¿Se pretendía que los ciclistas se mantuvieran en la parte derecha del carril, dentro de sus límites? ¿Se suponía que debían permanecer completamente fuera del carril y circular por el arcén derecho? ¿Podían desviarse de su trayectoria para evitar obstáculos, adelantar por la izquierda o desplazarse a la mitad izquierda del carril para girar? ¿Por qué habían elegido los organismos legislativos el término impreciso *practicable* en lugar de *práctico*, *plausible* o *posible*? ¿Querían decir otra cosa? Más difícil todavía: ¿quién determinaba qué era practicable? ¿Los ciclistas, los conductores, la policía o los tribunales?⁴⁵²

La definición de *practicable* era importante, porque los tribunales podían usarla para determinar culpas, negligencias o responsabilidades si se producía una tragedia. Un caso juzgado en California en 1970 acabó con la apelación de un repartidor de periódicos de 14 años «discapacitado de manera absoluta y permanente por las lesiones producidas por la colisión» con un camión. Al principio del juicio se le había recordado al jurado la instrucción del código de circulación estatal según la cual las bicicletas debían «circular 'tan cerca [del] lado derecho de la calzada como resulte practicable'». Entre otras cosas, los miembros del jurado consideraron que la mera posibilidad de que el chico de los periódicos hubiera podido encontrarse en cualquier parte que no fuera el extremo derecho del carril bastaba para implicar negligencia por su parte, y el tribunal de apelación estuvo de acuerdo.⁴⁵³

En el panorama legal a retales del federalismo estadounidense, las leyes por las que se regían los ciclistas cambiaban en cuanto atravesaban las fronteras estatales. En 1979, 32 estados habían adoptado rigurosamente la redacción del UVC con la palabra «practicable», pero en otras 12 jurisdicciones se habían hecho excepciones o reinterpretaciones importantes, y en las ocho restantes ni siquiera existía una ley comparable. La legislación estatal de California —el estado que tenía más en cuenta a las bicicletas y que acabaría convirtiéndose en un modelo para los demás— adoptó la instrucción general del UVC, pero añadió un maremágnum de excepciones que permitían a los ciclistas sortear obstáculos y girar. Como solución sencilla a un problema

452 TLA, pág. 320; Del, Moss y Reicher, *Handbook*, pág. 59; Mionske, *Bicycling and the Law*, pp. 57–59.

453 *Albrecht v. Broughton*, 6 Cal. App. 3d 173, Cal. App. 1st Dist., 1970.

de escala nacional, en Maryland se añadieron en 1979 dos palabras importantes, atendiendo a las aportaciones de los ciclistas: se estipuló que los ciclistas tenían que circular tan a la derecha «como resulte practicable y seguro».⁴⁵⁴

Uno de los problemas de la norma que incluía la palabra «practicable» y que el estado de Maryland estaba intentando resolver era que en el extremo derecho de la carretera solía haber hoyos con rejillas de desagüe de tormentas, diseñados e instalados antes del auge de la bici. Por lo general, las rejillas de mediados de siglo tenían ranuras paralelas a la dirección del tráfico y lo suficientemente anchas para que la rueda de una bicicleta se quedase atrapada, de forma que la bicicleta se detenía de inmediato y el ciclista salía volando por encima del manillar. El siguiente caso de Louisiana de 1975 es solo un ejemplo entre muchos otros. El tribunal de apelación consideró que, aunque el desagüe de tormentas «era del tipo estándar [...] que el Departamento de Carreteras llevaba utilizando muchos años», tenía huecos de 2,86 cm, lo que había supuesto un problema para Rory Townsend, de 15 años. Rory estaba «montando en su bicicleta Kabuki de diez velocidades» con su amiga Julie. «Los neumáticos de estas bicicletas de carreras de fabricación extranjera tenían [...] menos de 2,86 cm de anchura, y se metían con facilidad en cualquiera de las ranuras», señaló el tribunal. Eso fue exactamente lo que ocurrió: Julie «vio a Rory voltearse por encima de su bici», sufriendo lesiones lo suficientemente graves como para que su madre presentara una demanda. El tribunal de apelación consideró que Rory era responsable. Solo un juez discrepó: «el usuario de la bicicleta [...] tenía derecho a esperar que la calle fuera razonablemente segura para que él la utilizase, y tenía los mismos 'derechos' que un vehículo de motor a hacer uso de la vía. [...] [E]l Departamento de Carreteras, al diseñar e instalar la rejilla, no cumplió con su deber para con este ciclista», cosa «muy peligrosa para los ciclistas». Más tarde, un tribunal de Ohio coincidió con este juez discrepante y sentenció que, dado que el estado había adoptado la formulación del UVC con la palabra «practicable» en 1975, las bicicletas «ya no tienen

454 Puerto Rico y el Distrito de Columbia tenían sus propias formas de implementación. TLA, pp. 320–21; Maryland Citizens' Bicycle Study Committee, *A Report on the Status of Bicycling in Maryland*, enero de 1979, I-9–I-10, en la colección de los Archivos Estatales de Maryland.

derecho a circular por todo el carril derecho de la carretera, como otros vehículos». Si se esperaba que los ciclistas circularan por la parte derecha, era lógico que esperasen que las rejillas de desagüe de tormentas que se encontrasen en su camino contasen con la seguridad necesaria para que las bicicletas fuesen por ahí. Paradójicamente, la solución legal que había enviado a los ciclistas a la derecha creó un problema de ingeniería en las ciudades, que ahora tenían que reconstruir el lado derecho de la carretera para que no representase una amenaza activa para la seguridad de los ciclistas. A los ingenieros les ha costado ponerse al día.⁴⁵⁵

La redacción con la palabra «practicable» generó más confusión, como se demostró en un caso de Idaho en 1979. Después de que se considerara a un conductor responsable de atropellar y matar a Randall Owen, de ocho años, que iba en su bici, el conductor apeló basándose en varios motivos y argumentó que, si a Randall lo pilló un coche, no podía, por definición, estar circulando tan a la derecha como resultaba practicable: ser atropellado era la prueba de que un ciclista no se había apartado lo suficiente. El Tribunal Supremo estatal discrepó, argumentando que para determinar una distancia practicable había que comprender qué era «razonable», dados los constantes cambios de las condiciones en el lateral de la carretera. Ese era el *quid* del problema: «tan a la derecha como resulte practicable» no era un lugar; era un estado de ánimo.⁴⁵⁶

Esta confusión legislativa resulta obvia en las películas educativas de los años 70. Igual que las películas de las décadas anteriores, tampoco las produjeron los propios ciclistas; pero, a diferencia de las películas educativas de producción local de los años previos, las películas educativas mejor financiadas y con más distribución en los años 70 fueron producciones de terceros. Aunque la narración de Bill Cosby en *Bicycles Are Beautiful* mostraba bastante apoyo a las bicicletas, lo cierto es que ningún defensor de la bici podía permitirse hacer una película como esa. Schwinn figuraba como patrocinador, pero la producción la controlaba el Consejo de Nacional de Protección y Seguridad. La película se dirigía solo a los niños y recomendaba prácticas que a los ciclistas

455 *Townsend v. State*, 309 So. 2d 887, La. App. 3rd Cir., 1975; *Vaughn v. Cortland* 1980 WL 352137, Ohio App. 11 Dist., 1980.

456 *Owen v. Burcham* 100 Idaho 441, 1979.

adultos les parecían deplorables, como cruzar una intersección caminando en lugar de girar a la izquierda como parte de la circulación. Este tipo de contradicciones eran todavía más evidentes en *I Like Bikes*, una película sobre seguridad grotescamente contradictoria financiada en 1978 por General Motors. La película se dirigía a los jóvenes ciclistas, a los que animaba a pasarse enseguida al automóvil mientras una bici antropomorfa declaraba que «en lo que respecta a la seguridad, ten en cuenta que *nunca* debes fiarte de mí». En un despliegue de paradójico autodesprecio, el personaje de la bici, Ike, afirma: «me gustan las bicis, pero es muy difícil verlas», «cualquier cosa les afecta» y, lo más revelador, «¿por qué no prestan atención?» Ike concluye, a regañadientes que «aunque es posible que el ciclista se equivoque», los conductores tienen que aprender a convivir con las bicis.⁴⁵⁷

La película de la American Automobile Association, *Only One Road: The Bike-Car Traffic Mix* (1975), fue una excepción y es un documento destacable como muestra del cambio de actitud. La película se centra en los adultos que van en bici a trabajar, defiende los derechos de los ciclistas y tiene en cuenta las preocupaciones de los conductores. «Hoy en día, la carretera alberga una compleja mezcla de vehículos», comienza la narración, afirmando que las nuevas bicicletas de esa época de auge eran «una opción realista de transporte serio». Mientras se ven secuencias de adultos y ancianos que circulan en bicicleta con el resto del tráfico, la voz en *off* afirma que «estas personas, igual que los conductores, tienen derecho legítimo a utilizar la carretera». En la película se hacen demostraciones de comportamientos prácticos para ciclistas adultos que interactúan con otras formas de tráfico, como girar a la izquierda desde el carril situado más a la izquierda en lugar de cruzar las intersecciones caminando con la bici en la mano.⁴⁵⁸

457 *I Like Bikes*, Centron, 1978.

458 *Only One Road*, AVS, 1975.



Imagen 6.5. En la película de la AAA *Only One Road*, Larry Wuellner hace demostraciones de habilidades prácticas para adultos que circulan en bicicleta como parte del tráfico, como esta parada de emergencia ante un automóvil que abre la puerta de repente en su camino. A diferencia de las películas sobre seguridad en la bici de las décadas anteriores, esta se dirige específicamente a adultos, reconoce los usos prácticos de la bicicleta para desplazarse al trabajo y fomenta la filosofía de compartir la carretera y tener en cuenta las preocupaciones de todos sus usuarios.

La actitud que se muestra en *Only One Road* reflejaba signos de cambio en todo el país. Por primera vez en lo que iba de siglo, grupos de ciclistas lograron una representación significativa en el proceso legislativo, porque muchos estados crearon grupos consultivos dedicados a la bicicleta. Entre muchos otros, Minnesota creó un Comité Estatal de la Bicicleta en 1976. Con representación de todo el estado, el Comité propuso una revisión de lo general a lo particular en cuanto a legislación, educación, aplicación de las leyes, partidas presupuestarias y planificación. Wisconsin siguió su ejemplo en 1977, creando un Consejo Asesor del Gobernador en Materia de Coordinación de la Bicicleta

encargado de fomentar la participación ciudadana en la reconfiguración de las carreteras y las normas de circulación.⁴⁵⁹

Para finales de la década, el UVC había vuelto a revisar la categoría jurídica de la bicicleta. La legislación modelo volvió a definir una vez más la bicicleta como «todo *vehículo* propulsado únicamente por el ser humano que una persona puede montar y que cuenta con dos ruedas alineadas». Pero la revisión del UVC no conllevó un cambio uniforme de las leyes: muchos estados, California incluida, siguieron utilizando la definición de los 25 años anteriores, lo que relegaba a las bicis a la categoría de «dispositivo» en lugar de «vehículo».⁴⁶⁰ Todavía a día de hoy, la categoría jurídica de la bicicleta en EEUU depende del estado en el que se encuentre.

La conquista del carril

Mientras los legisladores y los tribunales animaban a los ciclistas a circular tan a la derecha como fuera practicable, mientras los urbanistas soñaban con vías ciclistas separadas de la carretera y algunos locos pedían que los ciclistas circularan por la izquierda en sentido contrario al tráfico, un nuevo mensaje nacido del activismo ciclista rechazó todas estas instrucciones. Algunos defensores de la bici recomendaron en los años 70 que los adultos manejaran sus bicicletas como vehículos, tal y como la ley las había considerado en numerosas ocasiones, y que, por tanto, se adueñasan del carril, como les correspondía.

Tratar las bicicletas como vehículos había sido un pilar fundamental de la educación ciclista durante décadas: incluso Bill Cosby dirigía su mensaje de 1974 a los «conductores» de bicicletas. El historiador Bruce Epperson destaca la opinión del ingeniero de transporte de California Harold Munn, que pensaba que la solución para que el tráfico pudiera mezclarse era animar a los ciclistas a ser más hábiles y asertivos y a reclamar su espacio en el carril. Aunque los enfoques relacionados con este

459 «Minnesota State Bicycle Committee»; «Testimony for the Governor's Advisory Bicycle Coordinating Council», 18 de septiembre de 1978, registros de la League of American Wheelmen, sección de La Crosse, Area Research Center, La Crosse, Wisconsin.

460 TLA, pp. 1, 316–17; Wachtel, «Bicycles and the Law».

concepto han cambiado, ha terminado conociéndose, en general, como *ciclismo vehicular*.⁴⁶¹

Su defensor más acérrimo era John Forester. Durante su comparecencia como perito, un tribunal federal describió a Forester como «ingeniero industrial de profesión y entusiasta de la bicicleta, autor, catedrático y asesor en el ámbito de la ingeniería del tráfico ciclista». ⁴⁶² Su guía autopublicada, que todavía se puede comprar, ofrecía una visión asertiva e iconoclasta de la bicicleta que demostró ser extraordinariamente atractiva para muchos ciclistas.

Según el discurso del ciclismo vehicular, las normas que incorporaban la palabra «practicable» en su formulación no significaban nada, no se podían hacer cumplir y eran contrarias a la seguridad del ciclista. Forester reconocía la existencia de las normas con ese término, «practicable», pero afirmaba que «nadie sabe qué quieren decir», así que «nunca se hacen cumplir tal cual. Hay tantos motivos para no obedecer esa norma [...] que es prácticamente inoperante». Forester instaba a los ciclistas adultos y competentes a que, en lugar de circular por la derecha, hicieran lo que se ha dado en llamar «hacerse con el carril»: circular de continuo por el centro del carril, como un vehículo, para evitar los peligros del lado derecho de la carretera, para tener más visibilidad y para llamar la atención de los conductores. ⁴⁶³

El activismo de Forester se intensificó cuando llevó a los tribunales a la ciudad de Palo Alto, en California, por un sistema de vías ciclistas que incluía un tramo de acera. Despotricó de las vías separadas, considerándolas una conspiración de los conductores para menoscabar los derechos de los ciclistas y echarlos de la carretera. «Si estas personas dijeran claramente que quieren que los ciclistas se larguen de la carretera, no conseguirían su objetivo» —declaró—. «Si han llegado hasta donde han llegado, se debe únicamente a que son capaces de usar argumentos que inducen a error a la población, haciéndoles creer que apoyan el ciclismo». Forester argumentó que sus observaciones de accidentes de tráfico y de intersecciones habían «tirado por tierra completamente los fundamentos lógicos de la propaganda

461 Epperson, «Great Schism», pág. 84; Hurst, *Cyclist's Manifesto*, pág. 97.

462 *Bendix v. U.S.*, 79 Cust. Ct. 108, 1977.

463 Forester, *Effective Cycling*, 3.1, 3.1.3.

a favor de las vías ciclistas. Todos los argumentos a favor de estas vías se han rebatido, y hemos podido hacerlo porque el ciclismo real es lo correcto y el ciclismo en este tipo de vías segregadas es un gran error». ⁴⁶⁴

Este argumento era lo suficientemente convincente como para empezar a aparecer en declaraciones oficiales de otras partes del país. En un informe del gobierno de Minnesota de 1977, se argumentaba que «es posible que los ciclistas estén expuestos a un riesgo mayor en infraestructuras separadas que en las calzadas con el resto del tráfico». A menos que se modificasen, rezaba el informe, «la conveniencia de las infraestructuras separadas para bicicletas integradas en la calzada o a lo largo de la misma resulta claramente cuestionable». ⁴⁶⁵

El argumento del ciclismo vehicular era una solución lógica y rentable al problema de cómo manejar a distintos usuarios de un recurso de uso común: era tan sencillo como tratar a todos los usuarios igual, simplificando así las normas y consolidando el principio del acceso igualitario para todos. Como escribió un observador estadounidense en relación con el caso de Taylor contra Goodwin de 1895, «la razón de ser de una carretera es el desplazamiento público. Todos los ciudadanos tienen derecho a usarla: no solo quienes se mueven a caballo; los demás también». Ochenta años después, Forester insistía en la misma idea: «las carreteras son públicas, construidas y mantenidas para que las utilice el pueblo». Las vías separadas permitían que se excluyese a las bicicletas de ese espacio público. ⁴⁶⁶

Los argumentos a favor de la bicicleta como vehículo también reafirmaban las cualidades adultas y masculinas del ciclismo, que había sido relegado a la categoría de actividad infantil durante la mayor parte del siglo. Este discurso, que resaltaba la confianza en uno mismo, el autocontrol, la asertividad, los conocimientos técnicos y la habilidad, resultaba atractivo para los ciclistas varones que habían formado parte de clubs ciclistas antes del auge de los años 70. Una vez que la LAW lo adoptó como programa educativo, la cobertura periodística lo considero digno de interés: en una historia de Associated Press de 1980 se afirmaba que un ciclista

464 *Op. cit.*, 4.6.3.

465 «Minnesota State Bicycle Committee Report», pág. 13.

466 *Taylor v. Goodwin*, 1879, 4 QBD 228; Forester, *Effective Cycling*, 3.0.2.

adulto estaba «practicando un ciclismo competente». Según Paul Norris, veterano del ejército de 46 años e instructor ciclista, quienes circulaban en bicicleta debían «ocupar su sitio en la carretera como un vehículo, respetar las normas de circulación y señalar sus siguientes movimientos». Si se iba a montar en bici, decía Norris, había que hacerlo «con decisión, con seguridad, al estilo teutón, por así decirlo».⁴⁶⁷

Esta puesta en valor de la asertividad y de la habilidad de los ciclistas que impulsó el ciclismo vehicular tenía el peligro de ser desdeñosa con los ciclistas novatos y sin formación que acababan de subirse a la bici y, por lo tanto, podía resultar corrosiva para la unidad política de los ciclistas. Bruce Epperson considera que Forester empleaba «un estilo polémico que solía distanciar a posibles amigos y aliados». Menospreciaba a los ciclistas jóvenes, viejos o sin experiencia que no hacían frente sin temor a coches que pesaban miles de kilos más que ellos, llamándolos «incompetentes» y cuestionando implícitamente su valentía y su virilidad. Las vías ciclistas, en palabras de Forester, se basaban «en la idea de que la mejor forma de aumentar el número de ciclistas es atraer a las personas con demasiado miedo para circular por la carretera». Acusó a los defensores de las vías ciclistas de estar cegados por sus emociones: «estas personas tienen problemas emocionales y creen que los carriles bici los van a resolver». La actitud de los conductores, en su opinión, era más fácil de explicar: «ven a los ciclistas como los negros de las carreteras. No se puede esperar que busquen ayuda psicológica, igual que nadie esperaría que los antiguos racistas lo hubieran hecho». Sin ser muy consciente de ello, Forester se lamenta: «cada grupo está convencido de que su opinión es la única correcta y normal, y de que cualquiera que no esté de acuerdo con ellos es un idiota o está loco. [...] No, lo que digo no es ningún ejemplo de 'le dijo la sartén al cazo'».⁴⁶⁸

Los seguidores del ciclismo vehicular temían que las nuevas infraestructuras ciclistas vinieran acompañadas de leyes que obligasen a todos los ciclistas a usar esos caminos fuera de las calles, cosa que probablemente volvería las intersecciones más

467 Bernotas, Adolphe V., «Cycling Clubs Stress Competence», *Nashua Telegraph*, 15/07/1980.

468 Epperson, «Great Schism», pág. 92; cf. Forester, «Letter to the Editor», pp. 31-51; citas de Forester, *Effective Cycling*, 4.6.5.

complejas y peligrosas. Esta preocupación contribuyó a que naufragara el plan de vías ciclistas de Pittsburgh. Una propuesta pedía que se colocasen señales de ruta ciclista en las vías menos concurridas, pero también que se prohibieran las bicis en la Quinta Avenida, una calle del centro con mucho tráfico. Los ciclistas lo consideraron una mala idea y el plan se quedó en un cajón. En St. Petersburg, Florida, un periódico informó de que una minoría importante de ciclistas se oponía a los «carriles especiales para bicis en las calles de la ciudad. Afirman que no hacen falta carriles específicos». En lugar de ello, los miembros del club ciclista St. Pete Bicycling Club declararon que «enseñar a la gente a circular en bicicleta junto con el resto del tráfico sería una mejor inversión».⁴⁶⁹

Los temores de estos ciclistas se confirmaron: en Oregón y en otros estados aparecieron formulaciones normativas, conocidas a veces como leyes «de las pistas para bicicletas obligatorias» (a pesar de la terminología, las vías ciclistas a las que se referían estas leyes eran distintas de las pistas para bicicletas de principio de siglo tanto filosófica como legal y físicamente) que obligaban a usar instalaciones separadas. En realidad, en el UVC figuraba esta disposición desde 1944: «siempre que exista un camino que puedan usar las bicicletas adyacente a una calzada, los ciclistas utilizarán dicho camino en lugar de la calzada». Aunque estas leyes casi nunca se hacían cumplir, su mera presencia por escrito mortificaba a muchos ciclistas. En 1979, 27 estados habían adoptado esta formulación y otros 11 tenían versiones alternativas.⁴⁷⁰

Para más inri, algunos planes de vías ciclistas, cuando se combinaban con leyes de pistas para bicicletas obligatorias, forzaban a los ciclistas a usar las aceras, cosa prohibida desde hacía casi un siglo. Los defensores de la bici argumentaban que estas leyes en realidad estaban «generando rechazo a las vías ciclistas entre los ciclistas experimentados». Un grupo de ciclistas de Ohio presentó una demanda contra la ciudad de Avon Lake cuando el municipio, en 1975, prohibió a las bicicletas circular por tres calles importantes y ordenó que fuesen por la acera. Pero el tribunal de

469 Nilsson, David, «Bikeway Plan Called Bum Steer», *Pittsburgh Press*, 24/05/1981; Albright, «Officials 'Rethink' Bike Path Plans».

470 TLA, pág. 322. La MTO de 1946 repetía la formulación del UVC de 1944: véase la MTO de 1946, artículo 113, letra c). Véase también Mionske, *Bicycling and the Law*, pág. 66.

apelación determinó que la ciudad «actuó dentro de su competencia legislativa al restringir a las bicicletas a la acera». Para el tribunal, la bici era un juguete, no un medio de transporte: «que los demandantes disfruten del ciclismo como actividad recreativa merece respeto y protección, pero consideramos que a esta actividad tan saludable no le perjudica que la retiren de las calles repletas de tráfico de la ciudad».⁴⁷¹

Los ciclistas de la corriente vehicular también empezaron a criticar los carriles bici integrados en la carretera, una de las opciones más baratas que se habían popularizado en la fiebre de la bici y que acabó siendo más frecuente que los caminos separados. «Pongo en duda los beneficios y la seguridad de los carriles bici» — escribió Frederick Wolfe en 1979—. «Muchos ciclistas, yo entre ellos, evitamos circular por carriles bici siempre que podemos». Forester se mostró de acuerdo, diciendo que «los ciclistas están mucho mejor sin carriles bici».⁴⁷² Esta postura dio lugar a una escisión muy importante, a la que Bruce Epperson llamó «el Gran Cisma». El conflicto se podría resumir en que algunos ciclistas adultos se oponían a la filosofía de los únicos tipos de infraestructuras ciclistas que existían e intentaban que los ingenieros viales no contemplasen la construcción de infraestructuras más específicas para las bicicletas, como los caminos separados de la calzada y los carriles pintados. Esta escisión enfrentó a algunos ciclistas con la construcción de senderos del DdI, con las ciudades que estaban construyendo vías ciclistas y con muchos grupos de promoción del ciclismo. La acción más inocente podía generar discrepancias. Aunque la película de la AAA, *Only One Road*, podía definirse como imparcial y defensora de los derechos de los ciclistas, también creó división: Keith Kingbay la consideró una «película excelente», mientras que Forester afirmó que «tenía defectos».⁴⁷³

La escisión se recrudeció cuando el gobierno federal se dispuso a regular las bicicletas mediante la nueva Comisión sobre Seguridad de los Productos de Consumo [Consumer Product Safety Commission; CPSC, por sus siglas en inglés]. En 1975, la CPSC

471 Del, Moss y Reicher, *Handbook*, pág. 2; *Best v. Avon Lake*, 1979 WL 207596, Ohio App. 9th Dist., 1979.

472 Wolfe, Frederick, *The Bicycle: A Commuting Alternative*, Edmonds, WA, Signpost, 1979, pág. 67; Forester, *Effective Cycling*, 4.1.1.

473 Kingbay, Keith, *Inside Bicycling*, Chicago, Regnery, 1976, pág. 52; Forester, *Bicycle Transportation*, pág. 120.

reeditó y distribuyó ampliamente el cómic *Sprocket Man*, creado en un principio por promotores de la seguridad de California, para difundir el mensaje de las nuevas normas federales de seguridad para la fabricación de bicis, incluido el requisito de que las bicis contasen con reflectores. Pero los ciclistas adultos se indignaron, porque las normas propuestas parecían tratar sus bicicletas de diez velocidades como juguetes, y temían que estas normas de diseño acabasen por completo con los modelos ligeros para adultos. El texto de *Sprocket Man*, con un lenguaje extrañamente legalista, defiende el derecho de la CPSC a regular «casi todas las bicicletas que son juguetes u otros artículos dirigidos a niños (pero que también pueden ser utilizados por adultos)». El propio *Sprocket Man* tiene sentimientos encontrados respecto al renovado auge de la bici, ante el cual remite al cumplimiento estricto de las leyes: «simplemente la CANTIDAD de bicis que se usan ahora indica que los días en los que las bicis no eran más que juguetes para niños forman parte del PASADO [...] y que YA NO se puede permitir la ANARQUÍA del ciclista». Algunos ciclistas adultos se sentían atacados por todos los flancos: los promotores de las vías ciclistas les decían que salieran de la carretera y ahora el gobierno federal declaraba que las bicis eran juguetes e imponía especificaciones sobre su diseño. Las implicaciones de todo ello enfurecieron a Forester, que llevó a la CPSC a los tribunales. El caso se resolvió parcialmente a su favor, pero en general resultó inútil: los fabricantes ya habían llegado a acuerdos con la CPSC. Al final, Forester y los fabricantes parecían encontrarse en bandos contrarios.⁴⁷⁴

474 Petty, «Impact of the Sport»; CPSC, *Sprocket Man*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1975, pág. 1; *Forester v. CPSC*, 559 F.2d 774, D.C. Cir., 1977.



Imagen 6.6. Sprocket Man, cómic editado por la Comisión sobre Seguridad de los Productos de Consumo, era una creación original de los impulsores de las vías ciclistas y de la Universidad de Stanford, con el trabajo creativo de Louis Saekow. Su objetivo era educar a los niños de la nueva fiebre de la bici, pero esta versión de 1975 incluye una defensa legal de la competencia de la CPSC para regular las bicicletas para adultos. Esta acción de la CPSC, percibida como una amenaza, alarmó y enfureció a muchos ciclistas experimentados.

Estos debates sacudieron los cimientos de la renacida League of American Wheelmen, trastocando alianzas estratégicas y sembrando el germen de las discrepancias que siguen dividiendo a los ciclistas a día de hoy. La división debilitó el apoyo de los ciclistas al único plan nacional de infraestructuras ciclistas: el movimiento de las vías ciclistas puesto en marcha por el Departamento de Interior. Socavó los planes municipales para pintar carriles bici. También distanció a las personas que montaban en bici por placer de sus aliados políticos de tantos años, los fabricantes de bicicletas. El propio Forester fue director regional de la LAW durante varios años y presidente en 1979. Aunque su material docente se convirtió en la base de los esfuerzos educativos de la LAW durante cierto tiempo, no se logró la paz entre los dos bandos y Forester acabó abandonando el liderazgo en medio de un gran rencor y durante las décadas siguientes fue un detractor manifiesto de la organización.⁴⁷⁵

LA HERENCIA DE LA FIEBRE DE LA BICI

En los años 80, el impulso para crear infraestructuras separadas había decaído. «Las vías ciclistas no son la respuesta definitiva a los problemas de quienes montan en bicicleta», escribió un columnista de Pittsburgh en 1981, que en su lugar recomendaba mejorar y repavimentar las carreteras, cosa que beneficiaría tanto a conductores como a ciclistas. «Los carriles bici siguen siendo un sueño que no se ha hecho realidad», rezaba el titular de un periódico de Spokane en 1983.⁴⁷⁶ La promesa del auge de la bici parecía haberse quedado en suspenso. Al final, solo tres tipos de infraestructuras ciclistas de los años 70 siguieron usándose de forma generalizada: las rutas urbanas para bicis, las designaciones estatales de «ruta ciclista» y los senderos para bicicletas. Las dos primeras modalidades consistían fundamentalmente en señalización o mapas, que no suponían grandes gastos, y la tercera, en sacar a las bicicletas de la carretera por completo.

De nuevo, el dinero era el principal obstáculo para crear infraestructuras ciclistas. En 1972, un folleto federal declaraba con entusiasmo que «se dispondrá de fondos cuando más estados, si-

475 Véase Forester, «Bikeway Controversy», pp. 7–17.

476 Nilsson, «Bikeway Plan Called Bum Steer»; Vaughan, Sue, «Bike Lanes Remain Unrealized Dream», *Spokane Spokesman-Review*, 24/05/1983.

guiendo el ejemplo de Oregón, aprueben legislación que financie vías ciclistas junto a las carreteras».⁴⁷⁷ Pero los proyectos de ley que emulaban el de Oregón y dedicaban los impuestos a la gasolina a infraestructuras ciclistas fracasaron en todo el país, de manera que la revolución de las vías ciclistas se quedó sin financiación. Aunque la Ley de ayuda federal a las carreteras de 1973 prometió fondos, lo cierto es que la financiación fue irregular, compuesta fundamentalmente por pequeñas sumas procedentes del Fondo de Conservación de la Tierra y las Aguas del Departamento de Interior y de organismos estatales. Un proyecto de ley de 1977, la Ley de transporte en vías ciclistas, habría dedicado 45 millones de dólares al año específicamente a la construcción de vías ciclistas. Presentado entre otros por Ed Koch, de Nueva York, quedó encallado en la fase de estudio, porque algunos representantes criticaron el uso de fondos de las carreteras para fines «de ocio». Algunos fragmentos de este proyecto de ley pervivieron en la Ley de asistencia al transporte terrestre de 1978, pero esta ley solo ofrecía 20 millones de dólares al año durante cuatro años; además, era opcional y la financiación estaba supeditada a la disponibilidad. Las ciudades quedaron en gran medida abandonadas a su suerte para llevar a cabo proyectos individuales y en general optaron por lo más barato: señales de ruta ciclista o nada de nada.⁴⁷⁸

Si bien la cantidad de bicicletas aumentó vertiginosamente durante los años 70, su presencia sacó a la luz conflictos sobre su uso que venían de muy atrás. Para finales de la década de los 70, había aumentado la cantidad de estadounidenses que montaban en bici por placer, e ir en bici a trabajar era un poco más habitual. Pero el diseño urbano adaptado a las bicicletas era escaso y polémico, las leyes eran contradictorias y la cultura incipiente del ciclismo adulto como forma de transporte se marchitó como consecuencia de la estabilización de los precios de la energía en los años 80. La batalla por determinar si las vías públicas eran o no el sitio de las bicis, que quedó sin resolver en los años 70, preparó el terreno para la vuelta a la lucha por los espacios comunes que estamos presenciando ahora.

477 Department of Transportation and DOI, *Bicycling for Recreation and Commuting*, Washington D. C., US Government Printing Office, 1972, pág. 16.

478 H.R. 955, 95th Congress (1977–78); Pub. L. 95–599, the Surface Transportation Assistance Act of 1978.

La carretera es un bien común. Más concretamente, es un recurso de uso común. Cualquier integrante de la población puede aprovecharlo, pero, si alguien hace uso de él de forma desenfrenada, puede dificultar o hacer imposible que lo disfruten los demás. A las personas familiarizadas con la filosofía del ecologismo moderno tal vez esto les parezca una tragedia de los bienes comunes: un desastre en ciernes que exige que la titularidad y la gestión de la propiedad común queden en manos del Estado, o que dicha propiedad se divida en porciones privadas para que cada persona tenga la motivación necesaria para gestionar los recursos por sí misma. Pero, en las décadas transcurridas desde que Garrett Hardin advirtió a los ecologistas de la *tragedia* de los comunes, numerosas vías de investigación han demostrado, por el contrario, su *triunfo*: durante milenios, los seres humanos han conseguido encontrar formas de gestionar el acceso a los recursos por medio de la acción colectiva. Las personas no son átomos aislados: durante miles de años han vivido en el marco de tradiciones, comunidades, culturas y Estados nación que han logrado distribuir, gestionar y mantener los recursos deseables de forma bastante satisfactoria. En momentos de crisis y de cambios rápidos, esas instituciones humanas creadas para gestionar y controlar el uso de recursos suelen sufrir daños, pero los periodos de calma permiten que se restablezcan.⁴⁷⁹

La carretera, como recurso compartido, tiene límites, igual que otros recursos que valoramos: una atmósfera respirable, los ríos sin contaminar, los bosques sin explotar, las poblaciones piscícolas que se mantienen de forma autónoma y las ciudades saludables. La carretera es un bien compartido, de financiación comunitaria y limitado. Su filosofía declara que a ninguno de sus usuarios legítimos puede prohibírsele el acceso a ella; la jurisprudencia, el derecho parlamentario y los preceptos constitucionales contemplan la regulación de sus usuarios, pero no que se los excluya de forma injusta. La libertad de circulación es un derecho constitucional y los tribunales admiten de forma generalizada que no puede negarse a los usuarios de la carrete-

479 Hardin, «Tragedy of the Commons», pp. 1243–48; Ostrom, *Governing the Commons*, pp. 1, 30–33. Aunque Ostrom no incluye la carretera en su amplísima definición de recursos de uso común, yo mantengo que la carretera pública encaja en dicha definición.

ra el uso del método de transporte que elijan, dentro de ciertas restricciones. Esta filosofía es anterior a los controles que se impusieron más tarde: no se puede impedir por completo que los camiones de una empresa circulen por una carretera pública, aunque es posible regular la cantidad y el tamaño de los camiones y hacer que sus conductores cuenten con un carné. De igual manera, la tradición comunitaria no permitiría que se excluyera a una ciclista de las calles públicas de su barrio, aunque no se le exija tener carné ni esté sujeta a inspecciones del Estado. Pero cada nueva apropiación de un recurso aumenta la presión, sobre todo en el caso de los usuarios con muchas exigencias; los grandes camiones de reparto no pueden ocupar el mismo espacio a la vez que la joven ciclista. La existencia de demasiados usuarios de un mismo tipo hace que otros usos del recurso no resulten factibles: muchos autobuses o enormes cantidades de bicicletas ralentizarían a los conductores. La superabundancia de coches rápidos puede hacer que caminar resulte desagradable y arriesgado. Es posible que las medidas que se han tomado para regular los distintos tipos de usuarios dejen de ser prácticas a medida que la tecnología y los patrones de uso cambien: la obligación de que los ciclistas hicieran señales manuales tenía más sentido antes de que se popularizaran los frenos manuales e, irónicamente, los carriles pintados creados para gestionar el tráfico de automóviles a principios del siglo XX causaron dificultades cuando las bicis reaparecieron medio siglo después.

A pesar de las connotaciones de despreocupación e inocencia de la bicicleta, los debates sobre su lugar en la carretera son luchas por un recurso escaso que generan auténticas divisiones, y es fácil que caigan en la paranoia, el desdén, la crítica a los derechos de grupos minoritarios, las exhibiciones de hombría y el empecinamiento. Estos conflictos son la prueba de que la gestión de lo común es un problema de acción comunitaria que se renegocia de continuo. La vehemencia de las batallas recurrentes desde la aparición de la bicicleta demuestra que hasta la más mínima alteración de las percepciones, de las políticas públicas o de la construcción material puede ser percibida por fuerzas con intereses contrapuestos como un nuevo frente en la guerra por un recurso escaso.

CONCLUSIÓN

LA CARRETERA COMO BIEN COMÚN

Aunque el análisis de la selección de batallas de la bici que se hace en este libro demuestra sus similitudes, el lenguaje es seductor e induce a error. A pesar de lo encendido del discurso, no se trata realmente de una guerra y usar el término *batalla* confiere demasiado dramatismo a lo que en realidad no es más que negociación política. El título de este libro se eligió para transmitir que contiene solo algunos episodios de los muchos conflictos recurrentes de este mundo, no para llamar al combate militante; y además, suena mejor que «Debates escogidos sobre políticas públicas de la bicicleta». Pero incluso un título como ese podría haber potenciado una concepción peligrosamente irregular del pasado, como señala el historiador Paul Pierson: «la configuración de las políticas públicas es algo más que una cuestión de 'elección de políticas públicas' en un momento concreto» —argumenta—. «Ese momento de elección se enmarca en una serie de acontecimientos y procesos anteriores y posteriores que excluimos de nuestros análisis con un coste considerable». Pierson nos recuerda que «tenemos que ver lo ocurrido una vez pasada la tormenta».⁴⁸⁰

Por encima de los debates recurrentes, podemos ver que la concepción de la carretera como bien común se basa en miles de años de tradición, derecho y legislación. Las carreteras han funcionado como un fideicomiso público al que han tenido acceso muchos usuarios con distintos intereses. Tal y como concebimos el tiempo los historiadores, este patrón de uso no se ha visto

480 Pierson, «The Study of Policy Development», pp. 42, 37.

trastocado por crisis hasta hace muy poco. Las necesidades de urbanización y de industrialización y el poder cada vez mayor del Estado nación en el siglo XIX nos condujeron a un siglo de construcción de nuevas carreteras, debates sobre la financiación y competencia entre nuevas tecnologías.

Las oleadas de crisis muy cercanas entre sí que se produjeron como resultado de esa situación dieron lugar a episodios esporádicos de debate y de configuración de políticas públicas. Primero, las calles cada vez más abarrotadas de la ciudad de finales del siglo XIX —rebosantes de distintos medios de transporte, como tranvías, carruajes y vehículos de tracción humana— requirieron la intervención rápida de tribunales y organismos legislativos. Luego, la urbanización y los desplazamientos llevaron a muchos grupos a respaldar los impuestos para construir un sistema de «Buenas Carreteras» asfaltadas; se superaron brevemente las divisiones políticas y sociales y los usuarios de la carretera se unieron para apoyar infraestructuras combinadas, pero los ciclistas, divididos políticamente por cuestiones raciales y sociales, no fueron capaces de abogar por un sistema independiente y su visible contribución a este compromiso quedó oscurecida. En las primeras décadas del siglo XX, el uso cada vez más extendido de los veloces automóviles particulares hicieron necesarias obras de ingeniería e instituciones de control completamente nuevas. La crisis pasajera de la II Guerra Mundial modificó durante un breve periodo la ecuación del uso de recursos, aunque este cambio acabó siendo poco más que una demostración de que las alternativas eran realmente una posibilidad. Tras la guerra se vivió una época inigualable y sin precedentes de abaratamiento de la energía que requirió la construcción masiva de carreteras para satisfacer las necesidades de los conductores de automóviles. Después, cuando se atisbaron los límites de los suministros de energía en los años 70, se desencadenó otra crisis como consecuencia del retorno del transporte de tracción humana a la carretera, que hizo visibles las debilidades de los sistemas jurídicos, políticos y físicos que llevaban medio siglo dando prioridad al coche. Los intentos de reaccionar ante el retorno de la bici fueron poco sistemáticos, contradictorios y faltos de liderazgo, lo que imposibilitó que ningún grupo por sí solo consiguiera cambios sustanciales.

Esta visión del transporte en EEUU enfatiza la contingencia y la confusión del desarrollo de las políticas públicas. Las normas de circulación actuales y la propia configuración física de la carretera son legados de la respuesta a estas crisis: dejan ver un siglo de soluciones parcheadas, iniciativas abandonadas, buenas intenciones y razonamientos obsoletos. Se parecen a lo que los programadores informáticos llaman *sistema heredado*: diseñado en épocas pasadas para resolver necesidades anteriores, su lógica determina nuestras acciones de una forma que nosotros no hemos elegido. Los expertos en lo que se ha comenzado a denominar automovilidad ya han identificado las numerosas formas de «dominación sistémica» de los automóviles.⁴⁸¹ Pero puede decirse algo parecido de la ciclomovilidad: la probabilidad de que cualquier persona decida desplazarse en bici depende de una historia compleja que desemboca en un sistema de economía, política, cultura e infraestructuras físicas que pueden respaldar esa elección o hacer que resulte poco atractiva. El sistema que tenemos puede permitirnos compartir la carretera durante un tiempo, pero cualquier cambio en la configuración de los usuarios de la carretera, cualquier modificación de la financiación disponible o la reconsideración de sus objetivos fundamentales desestabilizaría todo el panorama. Las tres cosas han vuelto a suceder en las primeras décadas del siglo XXI.

La bici ha vuelto

Contando la moda original de la década de 1890 y el revival de la bici en los años 70, es posible que el siglo XXI esté siendo testigo de la tercera gran época del ciclismo. La National Bicycle Dealers Association informó de que los alrededor de 14 millones de bicis para adultos que se habían vendido en 2005 constituían la cifra más elevada desde 1973. Pero el fenómeno va más allá de la cantidad de bicis en las carreteras. Tras analizar características demográficas, encuestas y políticas, John Pucher y otros expertos han afirmado que se está produciendo un «renacimiento» de la bicicleta.⁴⁸²

481 Cita de Urry, «System of Automobility», pág. 25; véase también Goodwin, «Reconstructing Automobility», pp. 60–78.

482 National Bicycle Dealers Association, «Industry Overview 2013», disponible *online* en: <http://nbda.com/articles/industry-overview-2012-pg34.htm> [última visita: 20/03/2019];

Desde que la fiebre de la bici de los años 70 puso a los adultos en contacto con las importaciones asequibles de los modelos de diez velocidades, otros diseños, como las bicis de montaña y las híbridas, han animado a más personas adultas a montar en bicicleta. Pero el factor más importante en el resurgimiento de la bici tal vez sean las causas económicas: el incremento del coste de la energía, sobre todo desde 2008, ha hecho que los automóviles resulten algo menos atractivos. El número de kilómetros recorridos por vehículo per cápita está decayendo en todo el mundo occidental. La cantidad de jóvenes propietarios de un automóvil también ha disminuido, quizás como consecuencia de las presiones económicas sobre una generación con oportunidades de empleo limitadas y deudas elevadas por préstamos de estudio. Esta transición podría formar parte de un movimiento sísmico en el sector del transporte: la noticia de que menos jóvenes se sacan el carné de conducir ha causado confusión en un país tan autocéntrico como EEUU. Y ha pasado algo aún más improbable: el renacimiento de la bici es atractivo, no una moda infantil. Las *fixies* de piñón fijo de los *hipsters*, por ejemplo, son un signo de que la cultura de la bici del siglo XXI se asocia a jóvenes urbanos.

Los cambios físicos en el entorno urbano también han contribuido a que más estadounidenses recuperen la bici. Uno de los principales motivos de este renacimiento es un cambio filosófico, visible en el Congress for New Urbanism, fundado a principios de la década de 1990. Las nuevas tendencias urbanísticas fomentan la sostenibilidad, las ciudades con más densidad de población y en las que sea posible moverse a pie, la eliminación o la dosificación de las carreteras urbanas y el transporte multimodal. La expresión más significativa de esta corriente de pensamiento se ve en las políticas públicas de las *calles completas*, que pretenden específicamente reconstruir la configuración física de las calles al servicio de peatones y de usuarios del transporte público, de la bicicleta y del automóvil. Este movimiento se inició en la década de los 90, cuando la legislación federal empezó a exigir la «acomodación rutinaria» de muchos tipos de usuarios diferentes en el diseño de la carretera. Desde entonces, muchos estados y municipios han ido más lejos y han aprobado ordenanzas en las

Pucher, Buehler y Seinen, «Bicycling Renaissance in North America?»

que se especifica que el objetivo de las calles debe ser dar cabida a usuarios diversos.⁴⁸³ Los seguidores del movimiento por las calles completas a veces señalan el proyecto de Ley de la bicicleta de Oregón de 1971 como origen de su enfoque jurídico y político y, en cierto modo, sus diseños pueden considerarse un retorno a la promesa frustrada de los inicios del movimiento por las vías ciclistas.

La bici nunca se fue

Según cómo se mire, puede decirse que la bici ha vuelto o que nunca se fue; los analistas se han pasado el último siglo y medio aclamando una y otra vez el retorno de la bicicleta. Si bien algunos de esos retornos eran solo la ilusión de quien los anunciaba, otros fueron reales pero se olvidaron enseguida. Pero es cierto que el interés por el ciclismo práctico ha persistido. «Este empleo eminentemente práctico de la bicicleta está creciendo con rapidez en todos los países», rezaba un artículo de *The Wheelman* en 1882. «En los últimos tiempos, los datos de todas las regiones del país parecen indicar un auge en el negocio de la bicicleta», señalaba el *Spokane Press* en 1904. «La bicicleta actual ha vuelto a la palestra de forma espectacular», declaraba *Popular Mechanics* en 1935. «Ahora monta en bicicleta más gente que nunca», se afirmaba en la portada del *Wall Street Journal* en 1941. «El boom de la bici está aquí», decía Godfrey Frankel en 1950. «Los adultos del país están demostrando ser un factor importante en el auge de ventas de bicis que está batiendo récords», declaraba el *Wall Street Journal* en 1965. «Como seguramente ya sepa, estamos viviendo una 'fiebre de la bici'», señalaba el *Chicago Tribune* en 1975. «Un censo anual demuestra que el ciclismo sigue en auge», declaraba el *San Francisco Chronicle* en 2013.⁴⁸⁴ Aunque la

483 Véanse la Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) Public Law 240, 102nd Cong., 1st sess., 18 de diciembre de 1991, y la Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21) Public Law 178, 105th Cong., 2nd sess., 9 de junio de 1998.

484 «Uses of the Bicycle», *Wheelman* 1, octubre de 1882, pág. 22; «Manufacturers Booming the Bike», *Spokane Press*, 29/06/1904; «Bicycles: Do a Come-back», *WSJ*, 04/09/1941; «The Amazing Return of the 'Bikes'», *Popular Mechanics*, enero de 1935, pág. 62; Frankel, *Bike-Ways*, pág. 9; Shannon, Martin J., «Bicycle Makers Rolling», *WSJ*, 07/10/1965; «Open a Bike Shop», *Mother Earth News*, CDT, 14/09/1975; Cabanatuan, Michael, «San Francisco Bicycle Boom», *San Francisco Chronicle*, 12/12/2013.

atención mediática y las cifras hayan variado, las personas nunca han dejado de pensar en la bici.

Si nos distanciamos de la visión del uso de la bicicleta como una moda o como respuesta a una crisis, podemos reconsiderar este siglo y medio de políticas de transporte y llegar a la conclusión de que, desde ese punto de vista, la bicicleta es extraordinariamente resistente. Nunca dejó de estar ahí, ni siquiera cuando la carretera y sus normas se diseñaban sin tenerla en cuenta. Y puede que el renacimiento de la bicicleta en el siglo XXI sea mayor y más duradero que sus predecesores: desde la década de 1990, el ciclismo adulto se ha mantenido bastante constante, la industria de la bici es más estable y es probable que las filosofías de diseño multimodal que se están desarrollando creen calles con el espacio necesario para que el ciclismo siga ahí en el futuro.

Los periodos anteriores de aumento de interés por el ciclismo se materializaron indefectiblemente en intentos de rediseñar las carreteras para que admitiesen usos múltiples y diferentes. En 1900, las carreteras sin asfaltar llevaron a los ciclistas a imaginarse una red de pistas que les permitiera «ir de Nueva York a cualquier punto de Maine, Florida o California por caminos sin obstáculos contruidos especialmente para ellos». En 1941, un periodista preocupado por la seguridad de la bicicleta abogó por «que los arcones de las carreteras estatales se acondicionen como es debido para permitir que exista una separación física entre el tráfico de automóviles y el de bicicletas». En 1965, el autor de una carta se preguntaba si «los funcionarios podrían preparar algún tipo de programa para construir caminos para bicis junto a las carreteras con mucho tráfico». Y en 1972 Bibs McIntyre celebraba de forma algo prematura que «habrá 321 800 km de vías ciclistas», a veces con «un carril o varios carriles [...] especiales [por los que] los coches no podrán circular».⁴⁸⁵ Aunque estos sueños pervivieron, la mayoría no se hicieron realidad en el siglo XX.

En la actualidad se ha recuperado el apoyo a las infraestructuras específicas para bicicletas. Se han inventado una

485 «Bicycle Sidepaths», *GDN*, 18/04/1900; Kearney, Paul W., «Stopping Trouble on Two Wheels», *Rotarian*, agosto de 1941, pág. 20; Powers, Walter, «The Danger of Bike Riders», *Sarasota Herald-Tribune*, 03/10/1965; McIntyre, *Bike Book*, pp. 159–61.

cantidad increíble de nombres para sus diversas variantes: vías ciclistas, vías verdes, vías tranquilas, bulevares ciclistas, carriles al estilo holandés, vías a distinto nivel, ciclorrutas, carriles-bici, etc. La mayoría de estos diseños son algo más que una simple raya pintada en el pavimento y reestructuran físicamente la calzada. El Green Lane Project de People for Bikes, un grupo de defensa y promoción asociado a la industria, declaró en 2014 que «nos centramos en los carriles bici protegidos, que son carriles integrados en la calle y separados del tráfico por bordillos, jardineras, coches aparcados o postes».⁴⁸⁶ Parece que la vía ciclista ha vuelto.

Ante la popularidad de la que gozan las infraestructuras específicas para bicicletas hoy en día, la oposición a las vías ciclistas de finales de los años 70 resulta corta de miras en términos políticos: una oportunidad desaprovechada de asegurarse financiación para mejorar las infraestructuras y captar así a nuevos ciclistas. Los defensores actuales de la bicicleta por fin están creando las infraestructuras separadas y protegidas que se imaginaron y se construyeron parcialmente hace más de un siglo, que propuso el movimiento de las vías ciclistas de finales de los 60 y que frustraron los conflictos de la década siguiente.

No se trata únicamente de la dimensión física de la carretera; también se están cambiando sus normas a medida que se insta a los organismos legislativos estatales a compensar las omisiones del pasado. Las «leyes de Idaho», también conocidas como «ceda en lugar de *Stop*», permiten a los ciclistas no detenerse del todo en las señales de *Stop*, modificando así normas diseñadas a principios del siglo XX para controlar los vehículos de motor. Las leyes que obligan a mantener una distancia mínima de 90 cm al adelantar a los ciclistas⁴⁸⁷ pretenden reducir el número de colisiones y aclarar la colocación de los ciclistas «tan a la derecha como resulte practicable», formulación que sigue generando confusión. Después de que Oregón aprobase en 2007 la legislación del «usuario vulnerable», varios estados han promulgado leyes que

486 People for Bikes, «Green Lane Project», disponible *online* en: <http://www.peopleforbikes.org/green-lane-project/pages/about-the-project> [última visita: 26 de febrero de 2019].

487 En la legislación española, esta distancia es de 1,5 m en las vías interurbanas [N. de la T.].

contemplan sanciones más duras para la conducción negligente que perjudica a los ciclistas o a los peatones.



Imagen C.1. Esquina de la 9.^a avenida y la calle 20 de la ciudad de Nueva York en 2012; pueden verse las marcas de un carril exclusivo para bicis protegido físicamente del tráfico de otros vehículos. Este carril de reciente creación forma parte de una oleada de infraestructuras nuevas específicas para la bicicleta, que llegan tras un siglo de intentos de hacer encajar el uso compartido de la misma calzada.

Fuente: Green Lane Project, People for Bikes Foundation.

Hoy en día, la defensa y la promoción de la bicicleta están mucho mejor organizadas y son mucho más diversas que nunca. Incluso la League of American Bicyclists, heredera de la complicada historia de la League of American Wheelmen, se compromete ahora con la igualdad y con la inclusión como principios fundamentales. Este compromiso no solo es visible en el cambio de nombre, con un término neutro, sino también en el discurso y en la estrategia de la organización. En la actualidad, el grupo fomenta una imagen de diversidad en el ciclismo y apoya de forma explícita las infraestructuras ciclistas tanto integradas en la calzada como segregadas. Además, los miembros de la comunidad ciclista y de la industria de la bici están uniendo sus fuerzas a las de los peatones, los defensores del transporte público y los planificadores de las redes de transporte.

La bicicleta y el análisis de las políticas públicas

La historia de las batallas de la bici demuestra que las preferencias de transporte no son una mera cuestión de elección

personal y emociones. Los estadounidenses no conducen solo porque tengan una historia de amor imaginaria con sus coches y su rechazo de la bicicleta tampoco obedecía únicamente a modas cambiantes. Por el contrario, las herramientas de análisis de políticas públicas, cuando se aplican a lo que mucha gente describe como modas o fiebres de la bicicleta, revelan la influencia de instituciones, grupos de representación, trayectorias dependientes y agendas dominadas por la crisis. Si se concibe la historia de la bicicleta como el resultado de las políticas urbanas y medioambientales, se revela un pasado rico y complejo y se explica la desenfundada mezcla del tráfico en las calles de hoy en día. Aunque la carretera sea un recurso de uso compartido, los usuarios que compiten por ella tienen un bagaje desigual de acceso a este recurso y de sus reclamaciones del mismo. Si aplicamos el concepto de trayectorias dependientes, nuestro rango de decisión actual queda limitado por las elecciones tomadas en el pasado en materia de transporte, acceso y financiación. Nos comprometemos, por la filosofía del sistema, a dar cabida a diversos tipos de usuarios en una red de carreteras que se ha diseñado solamente para uno.

Lo que no ha sucedido es tan importante como lo que sí ha pasado. Las pistas para bicicletas interurbanas e interestatales del cambio de siglo no se construyeron. Las pistas que se construyeron después se asfaltaron, pasando a formar parte todas ellas de una red de carreteras compartidas antes de que las implicaciones de esa decisión estuvieran claras. Si las pistas para bicicletas hubieran tenido éxito, podría haber existido una red radial de caminos específicos para bicicletas que se habrían extendido desde las ciudades de EEUU hacia las zonas más aisladas, conectando el centro de las ciudades con los futuros barrios periféricos. Asimismo, los debates legislativos y políticos más importantes excluyeron a las bicicletas: si hubiera existido una LAW poderosa con capacidad para colocar a un representante en los lugares donde se redactaron el UVC y la MTO en los años 30, quizás se habría evitado la confusión posterior respecto a la categoría de la bicicleta. Las oportunidades malogradas de los años 70 podrían haber aprovechado fuentes de financiación importantes derivadas de proyectos de ley sobre la bici al estilo del de Oregón y de la filosofía de construcción de senderos del Departamento

de Interior. En conjunto, quizás habrían servido para financiar el tipo de infraestructuras separadas o de sistemas inclusivos con los que siguen soñando los promotores del movimiento por las calles completas cuatro décadas después. Estos escenarios reflejan el concepto que los historiadores llamamos contingencia. Hace falta imaginación para ver que, aunque la historia transitó por un camino, los acontecimientos podrían haberla llevado fácilmente en otra dirección.

El camino continúa

El Fondo de Carreteras, que depende de los impuestos sobre la gasolina, es un ejemplo muy ilustrativo del concepto de trayectorias dependientes. Es extraordinariamente irónico que esta fuente de financiación se esté agotando justo cuando gran parte de las infraestructuras de carreteras se están acercando al final de su vida útil. La disminución de los desplazamientos, la mayor eficiencia del combustible y la falta de voluntad política para subir los impuestos a la gasolina hacen que el acuerdo de compromiso que dio lugar al sistema de carreteras esté atravesando un momento difícil. Cada vez será más habitual que los gobiernos hagan lo que propuso el gobernador de Wisconsin, Scott Walker, en 2013: completar el déficit de los impuestos a la gasolina aumentando el porcentaje de la financiación de carreteras que ya procede de los impuestos generales y de otras fuentes de ingresos para costear la construcción y el mantenimiento de las carreteras. En el verano de 2014, el Congreso de EEUU propuso recurrir a los fondos de pensiones (al parecer no se les ocurrió otra cosa) para apuntalar el sistema. Estas acciones acaban con la conexión que ha alimentado el mito de que son los propios coches los que pagan las carreteras. Ahora más que nunca, todo el mundo —camine, conduzca, coja el autobús o se quede en su casa— será cada vez más consciente de que está financiando la construcción de carreteras. Estos cambios drásticos indican que, sea como sea la carretera del futuro, no será como las carreteras de la segunda mitad del siglo XX.

La historia que reconoce la carretera como bien común nos puede ayudar a prepararnos para ese cambio. Los urbanistas, los administradores y los responsables de la toma de decisiones tienen que concebir la carretera como un bien común que fun-

ciona mejor cuando da cabida a grupos diversos y divergentes. Lewis Mumford advirtió de los peligros de un sistema de carreteras que solo fomentaba el uso del automóvil: «lo cierto es que cada tipo de transporte tiene un uso especial, y una buena política de transporte debe tratar de mejorar todos los tipos y aprovecharlos al máximo», escribió en 1963.⁴⁸⁸ Su advertencia se pasó por alto hace 50 años, pero tal vez tengamos otra oportunidad. No se trata solo de la bicicleta: tomar ahora la decisión de estructurar la carretera como bien común ofrece garantías de futuro ante avances tecnológicos, crisis de recursos o mecanismos de financiación que no se hayan previsto. La inevitabilidad del cambio tiene que hacer que nos replanteemos ya mismo el uso que hacemos de la carretera. El análisis de la confusa herencia que nos ha dejado un siglo y medio de gestión de crisis debe motivarnos para diseñar ciudades y calles que se adapten mejor a ese cambio.

Los defensores de la bicicleta podemos beneficiarnos de esa misma idea. Nuestros argumentos funcionan mejor cuando definen la carretera como bien público: un bien público muy antiguo con numerosos usuarios. Este enfoque permite que el movimiento sea más inclusivo, porque reúne a una base más amplia de partidarios de objetivos compartidos. En cualquier época, la reacción «antibicis» pretende reducir la diversidad asignando a los ciclistas el estereotipo de privilegiados, de minoría egoísta. Destacar la contribución de los ciclistas al bien público y gestionar la carretera como un recurso compartido desactiva esa táctica. Si la carretera se comparte —se diseña para incluir a todos los usuarios—, el ciclismo crecerá de forma natural.

Las batallas de la bici demuestran que lo que más importa es el dinero. En una democracia, el respaldo público de los gastos debe basarse en un amplio consenso de qué constituye un bien público: eso es lo que lo convierte en una propiedad común. Muchos de los bienes comunes que mejor se gestionan, con miles de años de existencia, cuentan con mecanismos que permiten que las contribuciones y las reivindicaciones de los distintos grupos que los aprovechan resulten fácilmente visibles para los demás grupos y

488 Mumford, Lewis *The Highway and the City: Essays*, Nueva York: Harcourt, 1963, pág. 248.

además estén sujetas al control público. Los defensores de la bici pueden beneficiarse de cualquier institución o avance que visibilice sus contribuciones al recurso de uso común que es la carretera y que evidencie también lo que reclaman de este recurso.

Por último, gestionar la producción y el uso equitativo de un recurso de uso común requiere experimentación. Provistos de los conocimientos históricos de una carretera que se reconfigura de continuo, los urbanistas, los organismos legislativos y las comunidades tienen que poder experimentar con la forma, la financiación y las normas de la carretera para adaptarla a las demandas cambiantes. Pero no hace falta que la población espere a estos heroicos investigadores para derrocar los atrincherados departamentos de carreteras. Las tecnologías arrasadoras que vienen y las realidades económicas cambiantes provocarán el cambio, aunque sea sin ellos. Los vehículos autónomos, las cajas negras de las aseguradoras en los coches, los sistemas inalámbricos de cobro de peaje, los vehículos ligeros y los sistemas de bajo consumo de gasolina seguirán desestabilizando el modelo de carretera autocéntrica financiada con los impuestos a la gasolina. La carretera nunca ha sido un ente con una definición rígida y va a seguir cambiando bajo nuestras ruedas.⁴⁸⁹

Concebir la carretera como un bien común subraya los problemas de la sobreutilización y de la gestión de demandas contrapuestas, pero también nos recuerda que otros recursos equiparables de uso común se han gestionado perfectamente bien. Como señala Elinor Ostrom, «las comunidades humanas han confiado en instituciones que no se parecían ni al Estado ni al mercado para gobernar algunos sistemas de recursos con distintos grados de éxito razonable durante largos periodos de tiempo». Algunos ejemplos son la gestión de tierras comunitarias en Suiza, las asambleas populares tradicionales de Japón, los sistemas de riego de huertas en España y las redes de zanjas en Filipinas.⁴⁹⁰ Igual que estos sistemas, la carretera como vía de paso compartida cuyo objeto es dar cabida al desplazamiento de todos los usuarios lleva existiendo miles de años, con o sin apoyo institucional, sea en forma de las *viae publicae* romanas, como

489 Véase Ostrom, *Governing the Commons*, pág. 58.

490 *Op. cit.*, 1, cap. 3.

camino real o como calles públicas. Parafraseando a Georges Clemenceau, la carretera es demasiado importante para quedar en manos de los ingenieros. Nos corresponde a nosotros gestionarla y las comunidades pueden reclamar que se ajuste a nuestras necesidades locales, tomen las decisiones que tomen los departamentos estatales de carreteras.

La carretera se asemeja a muchos otros problemas complicados de gestión medioambiental y de sostenibilidad. Las acciones individuales —como reciclar, ahorrar agua o defender las respuestas significativas al cambio climático— se llevan a cabo en el marco de antiguas limitaciones tanto del mundo natural como de los sistemas humanos de tecnología y de las políticas públicas. Decidir circular en bicicleta por una carretera construida para coches revela las presiones que existen en nuestros sistemas de propiedad, de políticas de transporte y de consumo de recursos, que pueden empujar a las personas hacia circunstancias insostenibles. En cierto modo, replantearse la bicicleta forma parte integral del momento medioambiental de unos EEUU modernos: la fiebre de la bici de los años 70 fue parte de una confrontación contundente con los límites, muy reales, de los recursos de petróleo, y el renacimiento del siglo XXI trae consigo la reevaluación del principio según el cual las ciudades se han diseñado en torno al automóvil particular. Este tipo de razonamiento estratégico es necesario en todas las cuestiones medioambientales; las batallas de la bici actuales, en las que se enfrentan los discursos de los derechos individuales y de la responsabilidad comunitaria, se parecen mucho a la política medioambiental de los últimos 40 años.

Mientras escribo esta conclusión, la mañana llega a su fin y tengo que ir a trabajar. Estoy pensando ir en bicicleta, aunque el invierno de Wisconsin ha sido duro y las calles están abarrotadas y resbaladizas; no hay mucho sitio para mi bici. Pero el agobio de estar aquí encerrado seguramente haga que me decida por la bici de todas formas. En los próximos años, supongo que los usuarios de la carretera como yo elegirán entre muchas formas de transporte diferentes, algunas que ya existen y otras que todavía no nos imaginamos, en función de sus necesidades y de sus recursos. En el futuro, más que nunca, tendremos que compartir la carretera.

AGRADECIMIENTOS

No habría sido posible finalizar esta obra sin la ayuda económica de dos becas de investigación para profesorado de la Universidad de Wisconsin-La Crosse, una beca menor de la Facultad de Estudios Liberales y una beca de investigación de las bibliotecas de la Universidad de Wisconsin, ni tampoco sin la reorganización horaria del Departamento de Historia de la UW-L. Se lo agradezco a todos ellos y, en particular, a Charles Lee, a Ruthann Benson y a mis compañeros del Departamento.

Una larga lista de lectores me comentaron sus impresiones sobre borradores y versiones anteriores de esta obra. Las presentaciones en la Urban History Association, la Social Science History Association, la International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility, el History Roundtable Discussion Group en el Heinz History Center de Pittsburgh, la Minnesota Environmental History Conference y el UW-L History Authors Writing Group me ayudaron a poner en orden mis pensamientos. Chris Wells, George Vrtis y Michael Egan leyeron y comentaron capítulos específicos. La correspondencia por correo electrónico y las conversaciones de pasillo con Silas Chamberlin, Bruce Epperson, Clay McShane, Glen Norcliffe, Ruth Oldenziel y Carl Zimring me pusieron en la buena dirección. Dos lectores de la University of Washington Press me ayudaron muchísimo. Ranjit Arab, que se ha encargado activamente de la edición de esta obra, puso freno a muchos de mis peores hábitos de escritura y me brindó su infatigable apoyo. Mi lectora más cercana y crítica más considerada siempre es Jennifer Trost.

Moni McCarty y Jenifer Holman, de la Biblioteca Murphy de la UW-L, hicieron que este proyecto fuera posible: todo empezó gracias al descubrimiento de unos singulares ejemplares de *Sidepaths* por parte de Holman, y McCarty hizo milagros con el préstamo interbibliotecario. Paul Beck y Laura Godden, del Area Research Center, aguantaron mis tonterías; Roger White, de la Smithsonian Institution, me ayudó mucho en la etapa inicial, y Holly Reed me explicó la complejidad de la Sección de Imágenes Fijas de la NARA II en una fase posterior.

Parte de la investigación que acabó convirtiéndose en el capítulo 2 se publicó anteriormente como «The Sidepath Not Taken: Bicycles, Taxes, and the Rhetoric of the Public Good in the 1890s», *Journal of Policy History* 25, n.º 4, 2013, pp. 557–86.

Aunque esta obra no existiría sin la ayuda de todas las personas y de todos los grupos mencionados, todas las opiniones y todos los errores que contiene son míos.

SIGLARIO

AAA: American Automobile Association (Asociación Estadounidense del Automóvil).

AASHO: American Association of State Highway Officials (Asociación Estadounidense de Funcionarios Estatales de Carreteras).

AASHTO: American Association of State Highway and Transportation Officials (Asociación Estadounidense de Funcionarios Estatales de Carreteras y de Transporte).

BIA: Bicycle Institute of America (Instituto de la Bicicleta de EEUU).

BMA: Bicycle Manufacturers Association of America (Asociación de Fabricantes de Bicicletas de EEUU).

BPR: Directorio Federal de Vías Públicas (Bureau of Public Roads).

BSA: Boy Scouts of America (Boy Scouts de EEUU).

CDT: *Chicago Daily Tribune*.

CG: Cuartel General de la Comandancia Suprema de las Fuerzas Aliadas.

CPSC: Comisión sobre Seguridad de los Productos de Consumo (Consumer Product Safety Commission).

CTA: Cycle Trades of America (Comerciantes de Bicicletas de EEUU).

CTC: Cyclists' Touring Club (Club de Turismo Ciclista), Reino Unido.

DdI: Departamento de Interior de EEUU.

DdT: Departamento de Transporte de los EEUU.

FHA: Administración Federal de la Vivienda (Federal Housing Authority).

GDN: *Genesee Daily News* (Nueva York).

LAB: League of American Bicyclists (Liga de Ciclistas Estadounidenses).

LAW: League of American Wheelmen (Liga de Ciclistas Estadounidenses).

LOC: Biblioteca del Congreso (Library of Congress).

MSHS: Minnesota State Historical Society (Sociedad Histórica del Estado de Minnesota), St. Paul.

MTO: Ordenanza municipal modelo de tráfico (Model Municipal Traffic Ordinance) de la Conferencia Nacional de Seguridad en Calles y Caminos.

NARA I: Administración Nacional de Archivos y Registros (National Archives and Records Administration), Washington D. C.

NARA II: Administración Nacional de Archivos y Registros (National Archives and Records Administration), College Park, Maryland.

NCSHS: Conferencia Nacional de Seguridad en Calles y Caminos (National Conference on Street and Highway Safety).

NCUTLO: Comité Nacional de Leyes y Ordenanzas de Tráfico Uniformes (National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances).

NMAH: National Museum of American History (Museo Nacional de Historia de EEUU), Washington D. C.

NRA: Administración Nacional de la Recuperación (National Recovery Administration).

NYS: New York State Archives (Archivos Estatales de Nueva York), Albany, Nueva York.

NYT: *New York Times*.

OPA: Oficina de Administración de Precios (Office of Price Administration).

RG: Grupos de Registro (Record Groups) de la NARA.

RPL: Departamento de Historia y Genealogía Locales, Biblioteca Pública de Rochester (Rochester Public Library), Biblioteca Central del Condado de Rochester y Monroe, Nueva York.

SCAP: Comandancia Suprema de las Fuerzas Aliadas (Supreme Commander for the Allied Powers).

TLA: NCUTLO, *Traffic Laws Annotated*, Washington D. C.

UCTD: United Cycle Trade Directorate (Directorio Unido de Comerciantes de Bicicletas).

UVC: Código Uniforme de Vehículos (Uniform Vehicle Code).

WEC: *Whole Earth Catalog* (publicación contracultural publicada de 1986 a 1972 y de forma irregular a partir de entonces, en distintos formatos).

WHS: Archivos Bibliotecarios de la Wisconsin Historical Society (Sociedad Histórica de Wisconsin), Madison, Wisconsin.

WPB: Junta de Producción Bélica (War Production Board).

WSJ: *Wall Street Journal*.

ÍNDICE DE MATERIAS

A

Administración del Progreso de Obras, 195
Administración Federal de Ayudas de Emergencia, 195
Administración Federal de Carreteras, 276
Administración Federal de la Vivienda (FHA), 225
Administración Nacional de la Recuperación, 179
agentes de esquina, 135, 139
Alliance for Biking and Walking, 41
Alternativas de Transporte (ciudad de Nueva York), 39
American Association of State Highway Officials (después American
Association of State Highway and Transportation Officials), 143
American Automobile Association (AAA), 128, 141, 146, 199, 292
imag., 298
American Youth Hostels, Inc., 257
Amsden, Frank J., 108
aparcamiento, 125, 135, 138-139, 145, 155, 202, 278, 284
apuestas, 244, 245
aranceles de importación, 155, 160, 183, 226
asfaltado e ingeniería vial, 144, 171, 172, 218
Asociación de Pistas para Bicicletas de St. Paul, 116
Asociación Nacional de Educación, 229
Aspinall, Wayne, 271
Atwood, Margaret, 19

B

Baden-Powell, Robert, 168

Ballantine, Richard, 282, 257
 Barber, A. B., 134
 Barrett, Betty, 175, *imag.* 176
 Bendix Aviation Company, 214
 Berto, Frank, 182, 226, 247, 255, 256
 bicicleta Schwinn Varsity, 255
 bicicletas «comunes». Véase bicicletas de rueda alta
 bicicletas de carreras, 210, 289
 bicicletas de diez velocidades, 254-257, 289, 299, 308
 bicicletas de neumáticos gruesos (estadounidenses), 127*imag.*, 182, 208,
 bicicletas de rueda alta, 53, 58-62, 64, 68-70, 77, 92, 142
 bicicletas inglesas, 210
 Bicicletas japonesas 248
 bicicletas penny-farthing, 59
 bicicletas pesadas (estadounidenses), 108, 127*imag.*, 160, 182, 183, 206, 208, 255
 bicicletas Roadmaster, 199, 228
 Bicicletas, tipos de: boneshakers, 57; «caballo para dandis», 57; draisianas, 27; de seguridad, 53, 70, 71, 73, 92, 95, 128, 160, 237, triciclos, 68, 69, 72, 154 velocípedos, 18, 53, 57, 58, 59, 63, 64, 76; Bicis de la Victoria, 24, 173, 175-179, 187, 188, 197, 205-208
 Bicycle Clown (película sobre seguridad), 230
 Bicycle Institute of America (BIA), 204, 214, 258
 Bicycle Manufacturers of America (BMA), 181, 189, 258
 Bicycle Today, Automobile Tomorrow (película sobre seguridad), 252, 258
 Bicycles Are Beautiful (película educativa), 251, 290
 bienes comunes, 33, 214, 303, 315
 Bike Safety (película sobre seguridad), 230
 Bill Henry (película), 154
 Black Hawk, CO, 42
 Blackstone, William, 35
 Bloomberg, Michael, 43, 45
 Blume, Judy, 267
 bombachos de ciclista, 25, 96, 97
 bonos de guerra, 199
 Boy Scouts of America, 25, 140, 147, 150, 163, 168-171, 182, 230
 Boys' Life, 25, 161-166, 168-169, 171 268

British Cyclists' Touring Club (CTC), 215, 257

Brown, Jerry 259

Bryan, Rupert, 284

Buehler, Ralph, 41

bulevares para bicis, 311

Bykofsky, Stu, 43

C

calles completas, 40, 308, 309, 314

calles de bicicletas, 198

Cámara de Comercio, 134, 145, 263

cambios de marcha, 92, 182, 236, 247, 255

camino real, 35, 36, 56, 137, 317

caminos para bicis, 260, 268, 282, 310

Campaña por el Millón de Bicicletas, 169

carnés de conducir, 134, 135

carreras ciclistas de seis días, 171

carreras ciclistas, 171, 182, 245, 257, 279

carreras de keirin, 244-246

carreras de perros (Japón), 245

carreteras de acceso controlado, 29, 219

carreteras segregadas, 219, 295

carriles al estilo holandés, 311

carriles bici, 20, 40, 41-44, 47, 279, 282, 296, 298, 301, 311

carriles para ciclos, 184. Véase también pistas bici

carriles pintados, 48, 126, 135-137, 282, 284, 298, 304

caucho crudo, 189-193

caucho regenerado, 192, 193

caucho sintético, 174, 191, 192

Centro Abierto de Investigación de Técnicas de Producción de Bicicletas (Japón), 245

Cherry, Don, 47

Chicago Telephone Company, 154

Chicago, IL, 40, 44, 64, 74, 80, 87, 91, 94, 103, 111, 112, 118, 128, 152-154, 158, 198, 257, 259, 271, 285, 309

chicos 162-171

chismes, 182, 183, 228

ciclismo como actividad social . Véase elitismo

ciclismo de la edad de oro, 89, 92, 94-96, 130, 153, 184
 ciclismo militar, 25, 158, 159, 170, 171, 186
 ciclismo recreativo, 108, 115, 127, 130, 151, 153, 160, 163, 276-279, 282,
 ciclismo vehicular, 294-296, 298
 ciclorrutas, 40, 311
 City Cycling (Pucher y Buehler), 41
 ciudad de Nueva York, 25, 42, 45, 77
 Clemenceau, Georges, 317
 Clemenston, Harold, 65
 Cleveland Welding, 199
 coches. Véase automóviles
 Código de California de 1905, 134
 Código de circulación de Nueva York (1891), 82
 Código Uniforme de Vehículos (UVC), 145, 216
 Columbia (fabricante de bicicletas), 153, 154, 160, 168, 246, 247
 Comandancia Suprema de las Fuerzas Aliadas (SCAP), 240-245, 247, 248
 cómics, bicicletas en, 299
 Comisión sobre Seguridad de los Productos de Consumo (CPSC), 298-300
 comisionados de pistas bici, 120, 121
 Comité de la Bicicleta de California, 287
 Comité de la Bicicleta del Estado de Minnesota, 292
 Comité de Productos Finales, 191, 196
 Commentaries (Blackstone), 57
 competiciones en velódromo, 127
 condado de Genesee County, NY, 119, 120
 Conferencia Nacional de Seguridad en Calles y Caminos, 145
 Congress for New Urbanism, 308
 Consejo Asesor del Gobernador de Wisconsin en Materia de Coordinación de la Bicicleta, 314
 Consejo de Nacional de Protección y Seguridad, 252, 290
 control del tráfico, 25, 126, 133, 135, 139
 Cosby, Bill, 251-253, 262, 290, 293
 Crawford, Joan, 180
 crisis energética de 1973, 253, 260
 cruces con cuatro señales de Stop, 31

CTA (Cycle Trades of America), también United Cycle Trade Directorate, 129, 162

«Cycle-Logical Ways to Happier Days» (folleto), 169

D

Dacre, Harry, 96

Daisy Bell (canción), 96

Darktown Bicycle Club (Currier and Ives), 99

Davis, CA, 273-277, 282

Daytona, FL, 284

DdI. Véase Departamento de Interior

de Blasio, Bill, 43, 45

DeLong, Fred, 257, 260

Departamento de Interior (DdI), 254, 270, 271, 272, 279, 301, 302

Departamento de Transporte, 264, 274, 286

Departamento de Vehículos Motorizados, 134

derecho consuetudinario inglés. Véase derecho consuetudinario.

derecho consuetudinario, 34, 36, 54, 56, 76, 71, 83, 141, 148, 149, 216, 286, 287

DeSilva, Harry, 194-196, 208

Directorio de Investigación de Carreteras, 101

Directorio Federal de Vías Públicas (BPR), 143

División de Racionamiento de Automóviles, OPA, 187, 194, 195

Dower, John, 243

draisianas, 57

Drive Your Bike (película sobre seguridad), 230, 266

E

ecologismo, 45, 123, 124, 178, 207, 251, 253, 258-260, 276, 303

ejusdem generis, 67

elitismo, 89, 91, 100, 109, 114, 123, 124

Elliott, Sterling, 128

embargo del petróleo de 1973, 260

Eno, William P., 133

Epperson, Bruce, 276, 278, 293, 296, 298, 319

espectáculos ciclistas de acrobacias, 127

Estatuto de Marlborough (1267), 56

Eugene, OR, 277, 282

eundo et redeundo (ir y venir), 35

Europa, bicicletas y ciclismo en, 25, 57, 82, 118, 123, 151, 182, 184, 205, 215, 226, 237, 238

F

fabricantes de la industria de la bicicleta no operativos, 206

faros de bicicleta, 81, 238, 246

Fennelly, John, 191-194

Fiege, Mark, 261

Filadelfia, PA, 43, 64

Fondo de carreteras de 1956, 221

Fondo de Conservación de la Tierra y las Aguas (Ddl), 302

Ford, Doug, 47

Ford, Rob, 47

Frankel, Godfrey, 279, 309

fuerza pública, 78-81, 111, 220

Furness, Zach, 41, 226

G

Gagnier contra Fargo, 75

Gant, Jesse, 92

Gawne, Evan y Janet, 202, 203

Gaynor, Janet, 180

Geiger, Joseph, 202

George, hermano, 202

golf, 127

Goodyear Tire Company, 162

Gran Cisma, 298

Gran Depresión, 179, 181, 184, 194

Green Lane Project, 41, 311

grupo de Suministros Civiles, 187

«Guerra psicológica» (DeSilva), 195

guerra relámpago en bicicleta (Segunda Guerra Mundial), 248

guía de vías ciclistas de California, 282

H

Hara, Setsuko, 236

Hardin, Garrett, 33, 303

Heering, John, 267

Henderson, Jason, 41

Henderson, Leon, 173-177, 187, 197, 202, 207
Hoffman, Nicolas, 92
Hoffman, Peter, 237, 246, 269, 279
Holland contra Bartch, 69
Hollywood, 179-181
Holmes, Oliver Wendell, 53, 131
Honda, 246
Honda, Soichiro, 246
Hoover, Herbert, 146
hormigón, 108, 137, 144, 145
Huffman Corporation, 175, 205

I

I Like Bikes (película sobre seguridad), 291
impuestos a la gasolina, 124, 221, 222, 278, 302, 314, 316
Insignias de mérito de scout ciclista, 25, 168, 169, 230
Instituto Japonés de Fomento de la Bicicleta, 245
intermitentes con luz eléctrica, 140
intersecciones, 30, 31, 125, 126, 135, 136, 139-14, 154, 153, 276, 291, 294, 296
islas de seguridad, 137
Italia, 46, 47

J

Jahn, Albert, 165
Japón, 24, 174, 183, 189, 213, 215, 235-248, 256, 316
jaywalking, 141
Johnson, G. E., 98
Johnson, Steven Reed, 276
Junta de Producción Bélica (WPB), 186, 187, 189, 191-196, 205, 206
Junta de Racionamiento y Precios de Guerra, 203
Justiniano, 34

K

Keefer, Vivian, 180
Kingbay, Keith, 258, 271, 298

L

LAB (League of American Bicyclists), 39, 312

Ladrón de bicicletas (película), 237
 LaHood, Ray, 42
 látex, 192
 Latham, Tom, 42
 LaTourette, Steven, 42
 Le Corbusier, 144, 145
 Le Seur, James A., 119
 League of American Wheelmen (LAW) 62, 65, 66, 72, 77, 80, 91-93, 96, 98, 100, 101, 103-105, 110, 118, 119, 121, 123, 128, 129, 132, 138, 146, 215, 238, 254, 257, 258, 271, 295, 301, 313
 Leave it to Beaver, 209-213, 223, 224, 226, 228, 234
 legislación del «usuario vulnerable», 315
 Levin, David R., 220-221
 Ley de asistencia al transporte terrestre de 1978, 302
 Ley de ayuda federal a las carreteras de 1944, 218
 Ley de ayuda federal a las carreteras de 1956, 219
 Ley de ayuda federal a las carreteras de 1973, 260, 278, 302
 Ley de carreras ciclistas (Japón), 244, 245
 Ley de carreteras de 1921, 142
 Ley de carreteras de 1954, 218
 Ley de vehículos de motor (Oregón), 148-149
 Ley del Sistema Nacional de Senderos de 1967, 271
 Ley federal de carreteras de 1916, 142
 Ley general de pistas para bicicletas de 1899 (NY), 108
 leyes de «ceda en lugar de Stop», 311
 «leyes de Idaho», 311
 leyes de trabajo infantil, 166
 libros sobre ciclismo, 41, 259
 licencias para bicicletas, 109, 112, 114, 119, 233-235
 licencias para vehículos de motor, 134, 135
 Liga de Sendas para Bicicletas del Condado de Niagara, 104
 límites de velocidad, 78, 80, 126, 141, 142, 236
 Lindsay, John, 275, 282
 Lloyd, Harold, 125
 Lockport, NY, 104, 105
 locos de la bici, 80, 81
 Londres, Inglaterra, 46
 Longman, Donald, 193
 Lubbock, TX, 42

M

macadán bituminoso, 144
macadán, 144
MacArthur, Douglas, 240, 247
Macomber contra Nichols, 69, 83
Maeda, 243
Manual on Uniform Traffic Control Devices, 280
Mapes, Jeff, 41
Matsushita, 246
McIntyre, Bibs, 266, 269, 279, 310
McShane, Clay, 126, 139, 319
Mencken, H. L., 138
mensajeros de la Western Union, 165, 166
Mercer, Edwin C., 74
Ministerio de Comercio Internacional e Industria (Japón), 246
Minneapolis, MN, 103, 116
Mitsubishi Shoji Kaisha (Mitsubishi Trading Company), 183, 239
Mix, Gary y Annette, 284
Modelo «Boy Scout» de Iver Johnson, 170
Mohl, Raymond, 221
Mollring, Ed, 283
Moses, Robert, 145
motobici Indian, 167, 168
motocicletas, 54, 84, 167, 168, 184, 212, 229
Movimiento por unas Buenas Carreteras, 89, 91, 102, 105, 108, 122, 123, 143, 144, 219
mujeres ciclistas, 95-97, 128, 181
Mumford, Lewis, 315
Munn, Harold, 293
Myers, Fred, 196

N

National Bicycle Dealers Association, 215, 307
National Cash Register, 153
Negri, Pete, 263
Netherton, Ross De Witt, 221
neumáticos de baja presión, 161
neumáticos de caucho, 189, 191-193
Nihon Jitensha Shinkokai, 245

Nixon, Richard, 260
normas de circulación, 58, 68, 71, 72, 125, 126, 131, 146, 147, 220, 230, 231, 252, 286, 293, 296, 307
normas de conducción nacionales, 145
normas de vías ciclistas de California, 1972, 285
Norton, Peter, 126, 132, 146
novelas sobre ciclismo, 97, 236, 267
nuevas mujeres, 174, 212
Nuevo Federalismo, 254, 260, 278

O

O'Rourke, P. J., 44
Oficina de Administración de Precios (OPA), 173, 194
Oficina de Suministros Civiles, 191, 192, 196
Oficina de Tecnología Apropriada, California, 259
Olin, C. F., 168, 169
One Less Car (Furness), 41
Only One Road: The Bike-Car Mix (película educativa), 291, 292, 298
Orden de racionamiento n.º 7, 186, 203
Ordenanza municipal modelo de tráfico (MTO), 146, 217
Organización de Comercio Exterior de Japón, 246
Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), 260
Ostrom, Elinor, 316
Owen, Randall, 290
Ozu, Yasujiro, 236

P

Palo Alto, CA, 294
Panasonic, 238, 246
pasos de cebra, 146
pastillas de cafeína de nuez de cola, 158
Peatones: 28, 30, 40, 41, 43, 45, 46, 51, 57, 74-76, 125, 126, 137, 139, 141, 145-147, 150-152, 165, 184, 212, 227, 262, 265, 275, 286, 308, 312
Pedaling Revolution (Mapes), 41, 42
películas educativas, 24, 213, 228, 231, 235, 251, 258, 290, 295, 301
People for Bikes, 41, 311
Pepito Grillo, 229, 230
Pfister, Christian, 248, 249

Pickford, Mary, 180
placas identificativa para pistas bici, 116, 119, 120
Plessy contra Ferguson, 98
Pogo (tira cómica), 49
Polenberg, Richard, 201
policía silencioso, 136
Pope, Augustus Albert, 64, 65, 77
«Pope de servicio diario», 154
«Pope mensajero especial», 154
Porter, Luther, 65
Portland, OR, 39, 103, 111, 144, 277
Pratt, Charles E., 65
Pratt, Fletcher, 138
Prescott, AZ, 283, 284
Primavera tardía, 365
prioridad en intersecciones, 135, 141, 286
programa de conversión de vías férreas en senderos, 272
programas de uso compartido de bicicletas, 43, 45
promoción de la salud y de la condición física, 171, 251, 253, 256-258
proyecto de Ley de la bicicleta de Oregón de 1971, 276, 309
proyecto de Ley de la libertad, 77, 78
proyecto de Ley Higbee-Armstrong, 105
Pruden, Donald, 266
publicidad, 77, 129, 154, 161-163, 167, 169, 181, 215, 257, 271
Pucher, John, 41, 307

Q

R

Rabinowitz, Dorothy, 45
racionamiento, 173, 175, 178, 185-189, 193-196, 198, 200-208, 214, 242
racismo, 99, 296
Raymond, Charles T., 104, 105, 108, 109, 111, 120, 121
reacción antibicis, 42
Reagan, Ronald, 278
recauchutado de neumáticos, 192
reflectores de bicicletas, 146, 241, 299

rejillas de desagüe de tormentas, 289, 290

Relámpago (película), 125

Richard's Bicycle Book (Ballantine), 257

Richtmeyer, A. G., 191, 192, 196

Rochester, NY, 79, 105, 108

Rockford, IL, 197

Rosalynde's Lovers (Thompson), 97

Rose, Mark, 221

Ruth, Babe, 132

Ryan, Helene M., 118

S

Sadik-Khan, Janette, 43

Salt Lake City, UT, 114, 228

San Francisco, CA, 41, 46, 47, 64, 125, 134, 136, 137, 183, 238, 273, 309

Sanyo, 246

SCAP (Comandancia Suprema de las Fuerzas Aliadas), 240-245, 247, 248

Schimpf, Alfred, 72

Schumacher, E. F., 259

Schwinn, 182, 206, 255-258, 290

segregación racial, 97, 98

II Guerra Mundial, 24, 25, 41, 171, 173, 175, 185, 210, 216, 240, 255, 266, 306

Seguridad en bicicleta, 252, 266

señales, 29, 30, 31, 125, 126, 131, 132, 135, 139, 140, 142, 143, 172, 22, 229, 230, 236, 260, 269, 275, 280-282, 284, 297, 3023, 304, 311

señalización de ruta ciclista, 281

senderos ciclistas urbanos, 271, 272,

senderos en vías férreas, 272

Sessions, Robert, 177, 178, 203

«setas de Milwaukee», 136

Shimano, 239, 243

Sistema Nacional de Carreteras Interestatales, 218, 219, 221

Smith, Franklin, 106, 107

Southard, Ernest, 263

Sprocket Man, 299

St. Clair, T. A., 264

St. Paul, MN, 103, 104, 115, 116, 285
St. Petersburg, FL, 268, 282, 297
Stanford Environmental Law Society, 261, 282, 287
stare decisis, 54
Stathos, Don, 276
Steele, M. William, 236, 237
Stewart, Jon, 45
Stone, R. E., 190
Street Fight (Henderson), 41
Suntour, 239, 243
Swift contra Topeka, 71

T

Taylor contra Goodwin, 62, 65, 76, 286, 295
Taylor, Marshall «Major», 98
tecnología ciclista, 160 182, 253
tecnología de señalización, 30
teoría del peak car[pico del automóvil], 46
The Road Rights and Liabilities of Wheelmen (Clemenston), 65
The War on Britain's Roads (BBC), 46
Thompson contra Dodge, 71
Tiger Eyes (Blume), 267
timbres, bicicleta, 78, 80
Topeka, KS, 75
Toronto, Canada, 47
Townsend, Rory, 289
tragedia de los bienes comunes, 303
trayectorias dependientes, 313
Twain, Mark, 102

U

UCLA, 275
Udall, Stewart, 270, 271, 280
Universidad de California en Davis, 274-277

V

Van der Ryn, Sim, 259
vehículos de tracción animal, 72, 82, 83, 102, 126, 131, 134, 137, 152
viae publicae, 34, 316

vías a distinto nivel, 311
vías tranquilas, 311
vías verdes, 40, 311
View on Boulevard, New York City (película), 51, 52
Vision Zero, 45
Vivanco, Luis, 38, 212, 249
vodevil, 24, 25, 97, 127

W

Walker, Scott, 314
Washington, D. C., 40, 43, 163, 174, 279
«We Need Plenty of Bicycles during the War» [«Necesitamos muchísimas bicicletas durante la guerra»] (DeSilva), 194
Wells, Christopher, 126, 143, 221, 319
West, Mae, 270
Westfield, 205
White, Paul Dudley, 257, 270
Whole Earth Catalog, 258, 259
Willard, Frances, 94
Williams contra Ellis, 67
Williams, Ernest, 264
Wilmington, NC, 284
Wolfe, Frederick, 298
Wycoff, Absalom, 87, 88, 123

Y

Yopp, estado contra, 68-71, 78, 79
You and Your Bicycle (película sobre seguridad), 231

Z

zaibatsu, 238, 243
Zimring, Carl, 207, 319

