



# Culturas de Ciclismo

*"Para los hombres, al principio, la bicicleta era simplemente un juguete nuevo, otra máquina agregada a la larga lista de artefactos que conocían en su trabajo y en su diversión. Para las mujeres, fue un corcel sobre el cual cabalgaron hacia un mundo nuevo".*

—Munsey magazine, mayo de 1896

Esta sección ilustrará cómo los neoyorquinos han usado sus bicicletas por muchas razones: para el transporte y el ejercicio, pero también para la liberación personal, la autoexpresión y la identidad de grupo. Durante los últimos 200 años, los residentes de la ciudad han creado una variedad de subculturas de bicicletas distintas, que reflejan la diversidad de estas motivaciones y de la propia ciudad. No todas estas culturas ciclistas han sido vistas con aprobación; algunas incluso han encontrado resistencia. Juntos, se han colocado a sí mismos y sus bicicletas en el centro de debates culturales más amplios sobre género, clase y raza.

El ciclismo como liberación se remonta a finales del siglo XIX, cuando "Nuevas Mujeres" siguió el consejo de la sufragista Susan B. Anthony y tomó la bicicleta como un vehículo de autosuficiencia. Los objetos que se verán en esta sección incluirán el traje de ciclismo de una mujer del siglo XIX, fotografías de Alice Austen, quien fue una de las primeras defensoras del ciclismo, y caricaturas que critican a las "Nuevas Mujeres" por su actividad de ciclismo.

## Máquinas de Ciclismo

Una legión de viajeros en bicicleta se está moviendo en esta ciudad. Miles de bicicletas sacadas de bodegas llenas de humedad y armarios abarrotados se han dejado caer esta semana en las puertas de los talleres de reparación en los cinco condados ... si hay una huelga de tránsito, medio millón de personas puede



Manuel Cruz del Firme Rydaz, un club mexicano de bicicletas lowrider en el Bronx, 2007. Fotógrafo: Carlos Álvarez-Montero. Cortesía del fotógrafo.



Steve Athenios (en el centro, de blanco) lidera una protesta de mensajeros en bicicleta, 1987. Fotógrafo: Carl Hultberg. Cortesía del fotógrafo.

pedalear para trabajar. —Robin Herman, The New York Times, 26 de marzo de 1980.

Las transformaciones en la bicicletas han continuado en los siglos XX y XXI. Las bicicletas coloridas y aerodinámicas atraeron a los niños, las bicicletas de engranajes fijos a los mensajeros rápidos, los pedicabs para transportar a las personas y las bicicletas de carga para mercancías. Hoy en día, el uso compartido de bicicletas satisface las necesidades de los pasajeros, las bicicletas artesanales "Made in Brooklyn" atraen a las personas que marcan tendencia, y las bicicletas plegables se adaptan fácilmente al tamaño de los apartamentos de la ciudad y al transporte público. Las bicicletas no solo ofrecen una forma de moverse, sino también un medio para expresar la identidad de los ciclistas.

## Panoramas de Bicicletas

Negociar cómo introducir la bicicleta en el denso paisaje urbano ha resultado ser un desafío, ya a menudo complicado. Defensores polarizados han buscado equilibrar las visiones de la ciudad, la seguridad, el ecologismo y la movilidad. Estos debates se remontan a la primera moda del ciclismo de Nueva York en el siglo XIX, cuando los ciclistas lucharon con éxito para obtener el derecho de usar carreteras y parques.

La innovación y ventajas de las bicicletas urbanas, sin dejar de lado el conflicto social, entraron en una nueva fase a fines del siglo XX, ya que la promoción del ciclismo así como la recreación como el transporte, crecieron en los años 60 y principios de los 70, junto con el movimiento ambiental. A mediados de la década de 1960, el alcalde John V. Lindsay hizo que Central Park fuera más amigable para andar en bici-

cleta instituyendo horas sin automóviles, y algunos años después, grupos de defensa del ciclismo organizaron reuniones y recorridos a favor de las bicicletas. Tanto la ciudad como los nuevos grupos de activistas obligaron a los neoyorquinos a reconsiderar la bicicleta como una forma legítima de transporte.

Hoy en día, muchos neoyorquinos reconocen que las calles también les pertenecen a los ciclistas. Sin embargo, continúan los debates sobre el futuro de la ciclovías, los sistemas de bicicletas compartidas y el lugar de la bicicleta en una ciudad cada vez más concurrencia.

La exposición está organizada por Donald Albrecht, Curador de Arquitectura y Diseño en el Museo de la Ciudad de Nueva York, y Evan Friss, Profesor Asociado de Historia en la Universidad James Madison, Virginia, y el autor de *On Bicycling* (Columbia University Press), con asistencia de Susan Gail Johnson, Directora de Publicaciones y Asociada Curatorial Senior del Museo de la Ciudad de Nueva York.

Ciclismo en la ciudad: una historia de 200 años es posible gracias al gran apoyo proporcionado por Metropolitan Velodrome, Inc., y la ayuda entregada por la Fundación Lily Auchincloss; Kathryn C. Patterson y Thomas L. Kemper Jr.; Bike New York; Rabobank Internacional; y George H. Beane.

## Acerca del Museo de la Ciudad de Nueva York

El Museo de la Ciudad de Nueva York fomenta la comprensión de la naturaleza distintiva de la vida urbana en la metrópolis más influyente del mundo. Atrae a los visitantes al celebrar, documentar e interpretar el pasado, el presente y el futuro de la ciudad. Para conectarse con el Museo en las redes sociales, síganos en Instagram y Twitter en @MuseumofCityNY y visite nuestra página de Facebook en Facebook.com/MuseumofCityNY.

Para obtener más información, visite [www.mcny.org](http://www.mcny.org). (en inglés)