

# ACHSC

ANUARIO COLOMBIANO de HISTORIA SOCIAL  
y de la CULTURA

VOL. 53, N.º 1, ENERO-JUNIO 2026

ISSN-L: 0120-2456

[revistas.unal.edu.co/index.php/achsc](http://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc)

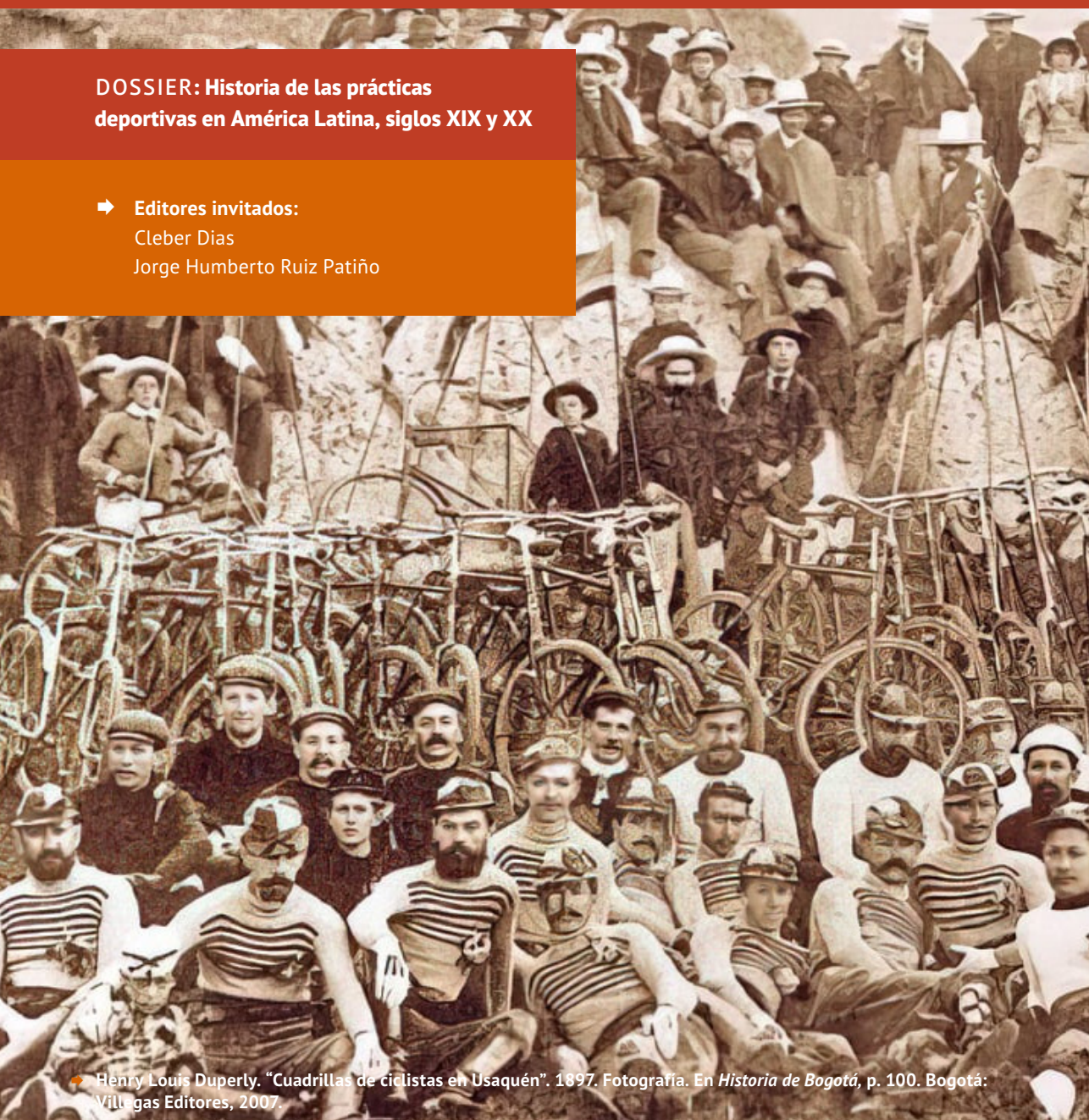
<https://doi.org/10.15446/achsc>

**DOSSIER: Historia de las prácticas  
deportivas en América Latina, siglos XIX y XX**

➔ **Editores invitados:**

Cleber Dias

Jorge Humberto Ruiz Patiño



➔ Henry y Louis Duperly. "Cuadrillas de ciclistas en Usaquén". 1897. Fotografía. En *Historia de Bogotá*, p. 100. Bogotá: Villagas Editores, 2007.

# Los orígenes del ciclismo en Bogotá. Lenguaje, significados y prácticas sociales, 1894-1900

*The Origins of Cycling in Bogotá. Language,  
Meanings, and Social Practices, 1894–1900*

*As origens do ciclismo em Bogotá. Linguagem,  
significados e práticas sociais, 1894-1900*

---

➔ <https://doi.org/10.15446/achsc.v53n1.118345>

➔ **JULIÁN ANDRÉS ALFONSO SÁNCHEZ**

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

[jalfonsosa@unal.edu.co](mailto:jalfonsosa@unal.edu.co) | <https://orcid.org/0009-0009-7140-0793>

## Artículo de investigación

Recepción: 13 de enero del 2025.

Aprobación: 5 de julio del 2025.

## Cómo citar este artículo

Julián Andrés Alfonso Sánchez, “Los orígenes del ciclismo en Bogotá. Lenguaje, significados y prácticas sociales, 1894-1900”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 53, n.º 1 (2026): e118345.



Reconocimiento-SinObraDerivada 4.0  
Internacional (CC BY-ND 4.0)

**RESUMEN** **Objetivo:** analizar el surgimiento del ciclismo en Bogotá entre 1894 y 1900 como una práctica social y cultural estrechamente vinculada a los procesos de modernización urbana de finales del siglo XIX. En este marco, se propone reconstruir los sentidos sociales que adquirió la bicicleta en sus primeros años de circulación, examinando el lenguaje, los usos y los debates públicos que acompañaron su incorporación a la vida urbana. De esta manera, se busca comprender cómo estos elementos contribuyeron a la configuración del ciclismo como una práctica emergente en la ciudad. **Metodología:** la investigación se basa en una metodología cualitativa centrada en el análisis hemerográfico de prensa bogotana de la época, mediante la cual se rastrean los primeros usos de los términos “bicicleta”, “ciclista” y “ciclismo”, así como las representaciones sociales que los acompañaron; para ello, se incorporan también fuentes normativas y médicas que permiten ampliar la mirada sobre los debates públicos alrededor del uso del aparato. **Originalidad:** el artículo aporta una perspectiva original al abordar los orígenes del ciclismo desde un enfoque semántico e histórico, alejándose de los relatos épicos del ciclismo profesional para centrarse en las disputas simbólicas, sociales y lingüísticas que definieron tempranamente al ciclismo como deporte, medio de transporte y práctica de ocio. **Conclusiones:** se concluye que el ciclismo en Bogotá no fue una práctica previamente establecida, sino el resultado de un proceso histórico y cultural en el que confluyeron imaginarios sobre el cuerpo, el género, la salud, la movilidad y la ciudad en torno a la bicicleta, y a través del cual emergió la figura del ciclista como un nuevo sujeto urbano.

**Palabras clave:** bicicleta; ciclismo; ciclista; deporte; movilidad; práctica; transporte.

**ABSTRACT** **Objective:** to analyze the emergence of cycling in Bogotá between 1894 and 1900 as a social and cultural practice closely linked to the processes of urban modernization at the end of the nineteenth century. Within this framework, the article seeks to reconstruct the social meanings that the bicycle acquired during its early years of circulation by examining the language, uses, and public debates that accompanied its incorporation into urban life. In this way, it aims to understand how these elements contributed to the configuration of cycling as an emerging urban practice in the city. **Methodology:** The research is based on a qualitative methodology centered on the newspaper analysis of the Bogotá press of the time, through which the first uses of the terms “bicycle,” “cyclist,” and “cycling” are traced, as well as the social representations that accompanied them. To this end, normative and medical sources are also incorporated, which allow us to broaden the view of the public debates surrounding the use of the device. **Originality:** This article offers an original perspective by addressing the origins of cycling from a semantic and historical perspective, moving away from the epic tales of professional cycling to focus on the symbolic, social, and linguistic disputes that early defined cycling as a sport, a means of transportation, and a leisure activity. **Conclusions:** It is concluded that cycling in Bogotá was not a previously established practice, but

rather the result of a historical and cultural process in which imaginaries about the body, gender, health, mobility, and the city converged around the bicycle, and through which the figure of the cyclist emerged as a new urban subject.

**Keywords:** bicycle; cycling; cyclist; mobility; practice; sport; transportation.

## RESUMO

**Objetivo:** analisar o surgimento do ciclismo em Bogotá entre 1894 e 1900 como uma prática social e cultural estreitamente ligada aos processos de modernização urbana do final do século XIX. Nesse contexto, o artigo busca reconstruir os significados sociais que a bicicleta adquiriu em seus primeiros anos de circulação, examinando a linguagem, os usos e os debates públicos que acompanharam sua incorporação à vida urbana. Dessa forma, procura-se compreender como esses elementos contribuíram para a configuração do ciclismo como uma prática urbana emergente na cidade. **Metodologia:** A pesquisa baseia-se em uma metodologia qualitativa centrada na análise de jornais da imprensa bogotana da época, por meio da qual são rastreados os primeiros usos dos termos “bicicleta”, “ciclista” e “ciclismo”, bem como as representações sociais que os acompanhavam. Para tanto, também são incorporadas fontes normativas e médicas, que nos permitem ampliar a visão dos debates públicos em torno do uso do dispositivo. **Originalidade:** Este artigo oferece uma perspectiva original ao abordar as origens do ciclismo a partir de uma perspectiva semântica e histórica, distanciando-se dos contos épicos do ciclismo profissional para focar nas disputas simbólicas, sociais e linguísticas que inicialmente definiram o ciclismo como esporte, meio de transporte e atividade de lazer. **Conclusões:** Conclui-se que o ciclismo em Bogotá não era uma prática previamente estabelecida, mas sim o resultado de um processo histórico e cultural no qual imaginários sobre corpo, gênero, saúde, mobilidade e cidade convergiram em torno da bicicleta, e por meio do qual a figura do ciclista emergiu como um novo sujeito urbano.

**Palavras-chave:** bicicleta; ciclista; ciclismo; esporte; mobilidade; prática; transporte.

El ciclismo tiene su origen en Colombia a finales del siglo XIX. Una vez llegaron las primeras bicicletas a las diferentes ciudades del país, principalmente los hombres comenzaron a usarlas para recorrer las calles, practicar acrobacias en los parques y plazas públicas, compartir momentos de ocio y recreación en los clubes sociales, y también para competir en improvisadas carreras. Pronto la prensa nacional empezó a registrar la aparición de los ciclistas y de una novedosa práctica cultural: el ciclismo.

Por medio de la circulación de diarios, revistas, libros, manuales y diversas publicaciones escritas, también apareció por primera vez la palabra *ciclismo* en el contexto colombiano y bogotano. A partir de 1894, numerosos artículos



periodísticos dieron cuenta de la aparición de las bicicletas y opinaron sobre la conveniencia de su uso para la salud, los peligros de usar el aparato en exceso, las hazañas ciclistas y las diversas competencias de bicicletas que aparecieron en otros países ya desde la década de 1880.<sup>1</sup> Algunos periódicos informaron de la aparición del *velocipedismo* —como fue llamado inicialmente el ciclismo— como una nueva forma de *sport*,<sup>2</sup> una práctica bastante popular en Francia, Estados Unidos e Inglaterra, que consistía en el uso de la bicicleta como medio de transporte, como forma de entretenimiento y recreación, así como para la competencia.

Sin embargo, y como veremos más adelante, durante los primeros años la práctica del ciclismo osciló entre el fuerte componente recreativo, deportivo y competitivo, por una parte, y los diversos usos prácticos y utilitarios de la bicicleta, por otra. El surgimiento de múltiples aplicaciones cotidianas, industriales y laborales de la bicicleta desbordó la concepción de esta como un simple objeto de entretenimiento y recreación, y obligó a pensar el ejercicio del ciclismo como una actividad integral y polifacética. De esta manera, construir una definición del ciclismo tuvo como origen la complejidad de determinar qué era una bicicleta: ¿un objeto de lujo o de ostentación de las élites urbanas? ¿Un juguete para entretener a grandes y pequeños? ¿Un vehículo o medio de transporte? ¿Un objeto o utensilio propio de los *sports* modernos, para la competencia y el ejercicio físico? En medio de una variedad de usos y discursos alrededor de la bicicleta, se configuraron los primeros significados del *ciclismo* en la segunda mitad de la década de 1890.

A pesar de la relevancia cultural y social que ha adquirido el ciclismo en Colombia, la historiografía nacional ha tendido a concentrarse en los desarrollos ocurridos a partir de la segunda mitad del siglo XX. Buena parte de los trabajos existentes han sido elaborados desde el periodismo deportivo y se enfocan principalmente en las hazañas de los llamados “escarabajos”, así como en los hitos del ciclismo profesional colombiano, especialmente desde la creación de la Vuelta a

- 1 Las carreras de velocípedos se originaron en Francia a partir de 1868. Luego de la aparición de la bicicleta moderna en 1885, se crearon grandes carreras de distancia como la París-Brest-París y la carrera Burdeos-París en 1891, y numerosas competencias de pista que se realizaron en los velódromos como las carreras de seis días celebradas desde 1878 y el campeonato mundial de pista organizado desde 1893. David Herlihy, *Bicycle: The History* (Taunton: Yale University Press, 2004), 376.
- 2 De acuerdo con Norbert Elías, el término *sport* fue adoptado genéricamente por muchos países y en diversos idiomas para designar una serie de pasatiempos surgidos en Inglaterra entre 1850 y 1950, como el fútbol, la lucha libre, el boxeo, el tenis, la caza de zorros, el atletismo, el ciclismo, entre otros. En adelante, en este artículo el término *sport* es entendido bajo esta definición. Norbert Elías y Eric Dunning, *Deporte y ocio en el proceso de civilización* (Ciudad de México: FCE, 2014).

Colombia en 1951. Este evento ha sido asumido en múltiples relatos como el punto de partida del ciclismo en el país, lo cual ha relegado el análisis de las prácticas ciclistas previas a ese momento. Asimismo, muchos de los estudios recientes sobre la bicicleta se han realizado desde disciplinas como la ingeniería, la movilidad urbana y la salud pública, con énfasis en el ciclismo urbano contemporáneo, dejando escasamente exploradas las dimensiones históricas, sociales y culturales de su aparición y apropiación temprana.<sup>3</sup>

En este sentido, este artículo propone analizar cómo se configuró el ciclismo en Bogotá entre 1894 y 1900 a partir de la interacción entre los significados atribuidos a la bicicleta y las prácticas sociales que emergieron con su uso. Para ello, se examinan los procesos de incorporación y circulación de los términos *bicicleta*, *ciclista* y *ciclismo* en la prensa bogotana, y se reconstruyen las formas en que la bicicleta fue apropiada como objeto técnico, cultural y social en medio de debates vinculados con la salud, el género, la movilidad urbana y el espacio público, que movilizaron opiniones de sectores específicos de la sociedad como médicos, periodistas, autoridades municipales y ciclistas. El texto propone que el ciclismo no fue una práctica previamente definida, sino una construcción histórica y semántica en la que el lenguaje y la interacción entre el cuerpo, el objeto y la ciudad se articularon de diferentes maneras en el contexto de la modernización de finales del siglo XIX.

## El nacimiento del ciclismo. Lenguaje, objetos y práctica

Diversas investigaciones sobre la génesis del deporte no solo se han ocupado de rastrear prácticas, juegos o sucesos, sino también de identificar, a través de las fuentes, el uso del lenguaje con el que se refieren o enuncian a lo largo del tiempo. Prueba de ello han sido los esfuerzos por rastrear el origen del término *deporte* en el castellano o *sport* en el inglés, al tiempo que se rastrean sus raíces, semejanzas e influencias de otras lenguas como el francés, el latín, el portugués, entre otras lenguas romances.

---

3 Para una revisión de investigaciones recientes sobre el ciclismo en Colombia, ver: Oscar Iván Salazar Arenas, *Andar por la ciudad. Movilidades cotidianas y espacio urbano en Bogotá y Barranquilla 1950-1970* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2022); Jorge Humberto Ruiz Patiño, *Las desesperantes horas de ocio: tiempo y diversión en Bogotá (1849-1900)* (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2021); Manuel Morales Fontanilla, "Impossible Roads: Cycling Landscapes and Cultural Representation in Colombia, 1930-1958" (tesis de doctorado, University of California San Diego, 2018); Julián Andrés Alfonso Sánchez, "Pedalear la historia: los inicios del ciclismo en Bogotá 1890-1938" (tesis de grado, Fundación Universidad Autónoma de Colombia, 2019).

Algunas investigaciones en el campo de la lingüística han revisado el tema del deporte proponiendo exhaustivos ejercicios lexicográficos acerca de los orígenes semánticos, conceptuales y etimológicos del deporte.<sup>4</sup>

De acuerdo con Juan Díaz de Atauri, la intención de rastrear la génesis de las prácticas deportivas a través del lenguaje tiene que ver con la necesidad de aproximar un conocimiento enciclopédico y contextual a la hora de historiar los significados y el cambio en las definiciones de las palabras.<sup>5</sup> Asimismo, la incorporación y uso de nuevas palabras, y de un corpus semántico asociado alrededor de un tema específico como el deporte, dan origen a lo que se conoce como un lenguaje especializado y sectorial caracterizados por ser “instrumentos de transmisión de conocimientos especializados de un área social”.<sup>6</sup>

Teniendo en cuenta lo anterior, la primera apreciación sobre el origen del ciclismo y la invención de la bicicleta tiene que ver con la anterior existencia de los *velocípedos*<sup>7</sup> y la práctica del *velocipedismo*. El término *velocípede* fue probablemente acuñado en 1818 por el barón alemán Karl Von Drais para designar a la *Laufmaschine*, un invento que pretendió dar respuesta al problema de la locomoción humana y que consistía en dos ruedas unidas por un bastidor de madera, impulsado gracias al movimiento alternado de las piernas de quien lo montaba.<sup>8</sup> Más tarde, este invento fue conocido como *draisiana* en honor a su inventor y pasaría a la historia como el primer antecesor formal de la bicicleta. En 1863, el inventor francés Pierre Lallement incorporó un sistema de manivelas y pedales a la rueda delantera de una *draisiana*, creando así el primer prototipo de un *biciclo* impulsado por propulsión humana.<sup>9</sup> El invento de Lallement fue patentado en Estados Unidos bajo el nombre de *Velocipede* en 1866.<sup>10</sup>

4 Xavier Torrebaddella-Flix y Antoni Nomdedeu-Rull, “Origen y uso de la palabra deporte como traducción de sport: un conflicto ideológico”, *Revista Arbor* 200, n.º 812 (2024): 2834; Carlos Reigosa, *El idioma español en el deporte* (Barcelona: Fundación Efe, 1994); Félix Rodríguez, *Diccionario de anglicismos del deporte* (Madrid: Arco Libros, 2021); Jesús Vivas, *El Fútbol. Léxico, deporte y periodismo* (Extremadura: Universidad de Extremadura, 1999).

5 Juan Díaz de Atauri, “La incorporación al léxico de las voces bicicleta y ciclismo y el grupo de palabras que traen consigo (ensayo de un corpus modular)”, *Cuadernos del Instituto Historia de la Lengua* 1 (2008): 48.

6 Clara Ayuso, *El léxico del ciclismo (El origen francés y su evolución en castellano)* (Palencia: Cálamo, 2020).

7 Término para designar cualquier vehículo terrestre de propulsión humana con una o más ruedas.

8 Herlihy, *Bicycle: The History*, 23.

9 La palabra *biciclo* deriva del prefijo latino *bi*, que significa ‘dos’, y la palabra *ciclo*, derivada del griego *kyklos*, que significa ‘rueda’. A su vez, se trata de un neologismo del inglés *bicycle*.

10 La palabra *velocípede* deriva del latín *velox*, que significa ‘veloz’ o ‘rápido’, y *pedes*, que significa ‘pies’. Herlihy, *Bicycle: The History*, 23.

Durante gran parte del siglo XIX, la palabra *velocipede*, traducida al español como *velocípedo*, designó a cualquier vehículo de ruedas impulsado por tracción humana. Así, desde la aparición de los velocípedos de pedales de Lallement hasta la de la bicicleta durante la década de 1890, el velocipedismo describió las diversas prácticas asociadas al uso de los velocípedos, o en un aparato derivado de la familia de los *ciclos* (monociclo, triciclo, biciclo, cuadriciclo).

Aunque comúnmente se afirma que la palabra *bicicleta* proviene del neologismo inglés *bicycle*, Ángel Herráez señala que este término tiene en realidad un origen francés. *Bicycle* fue creado en 1868 a partir del término *tricycle*, ya presente en el francés desde la primera mitad del siglo XIX.<sup>11</sup> La proliferación de distintos tipos de velocípedos impulsó la necesidad de nuevos términos para diferenciarlos: así, cuando surgieron velocípedos de dos ruedas, se adoptó el término *bicycle* para distinguirlos de los triciclos.

Casi al mismo tiempo de su aparición en Francia, la palabra *bicycle* fue usada en la prensa inglesa en donde fue rápidamente incorporada para nombrar a los velocípedos. A partir de entonces, en el mundo angloparlante el término *bicycle*, traducido al español como *biciclo*, designó tanto a los velocípedos como a los conocidos *Penny farthing* u *Ordinary*, creados a partir de 1872 y caracterizados por el enorme tamaño de su rueda delantera. Estos velocípedos de rueda alta fueron los primeros vehículos de este tipo en ser llamados *bicycles* o *biciclos*, y la práctica de montarlos y usarlos fue conocido en inglés como *bicycling* traducida al español como *biciclismo*.<sup>12</sup>

Durante la década de 1870, los biciclos de rueda alta sufrieron numerosos ajustes y desarrollos técnicos para solucionar los problemas de seguridad y comodidad asociados al enorme tamaño de su rueda delantera. Hacia 1876 aparecieron los primeros prototipos de los denominados biciclos de seguridad o *Safety Bicycles*, que se caracterizaron por equilibrar el tamaño de las ruedas y por incluir el sistema de tracción por medio de una cadena y piñones en la rueda trasera. Estos biciclos de seguridad fueron la antesala de la bicicleta moderna y marcaron la transición entre los velocípedos, los biciclos y la bicicleta.<sup>13</sup>

11 Ángel Herráez, *La lengua del ciclismo en francés: análisis semántico y lexicológico* (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2002).

12 Herlihy, *Bicycle: The History*, 182.

13 Tony Hadland y Hans-Erhard Lessing, *Bicycle Design: An Illustrated History* (Boston: The MIT Press, 2016), 156.



La invención de los primeros modelos formales de la bicicleta ocurrió en Inglaterra a partir del lanzamiento del modelo Rover Safety Bicycle en 1886, un prototipo con casi todas las características de una bicicleta moderna. En inglés, el término *bicycle* ‘biciclo’ se mantuvo para designar a los nuevos modelos, mientras que, en francés, se añadió el diminutivo *ette*, dando paso a la palabra *bicyclette* para diferenciarlos de los velocípedos de rueda alta.<sup>14</sup> De esta manera, tomada como préstamo del francés y del inglés, apareció a mediados de la década de 1880 la palabra *bicicleta* en el idioma español.<sup>15</sup> Finalmente, con el auge de las bicicletas y su expansión por todos los continentes, la humanidad asistió al surgimiento de una nueva práctica y, con ella, un universo de términos. Derivada de la palabra *cyclism*<sup>16</sup> del inglés y de la palabra *cyclisme*<sup>17</sup> del francés, apareció la palabra *ciclismo* en el español a finales de la década de 1880, para designar la práctica de montar y usar las bicicletas modernas.<sup>18</sup>

Durante la década de 1890, el ciclismo se popularizó considerablemente en numerosos países del mundo dando paso a la creación de centenares de fábricas, marcas y agencias comerciales de bicicletas, así como también de múltiples eventos, desfiles, carreras, hazañas y competencias de *ciclistas*.<sup>19</sup> En ese momento, el *ciclismo* vivió su primera época dorada o *belle époque*, en la que trascendió fronteras y se convirtió en una auténtica moda global que estimuló e inspiró a numerosos

14 En 1879 el inglés Harry Jhon Lawson desarrolló su biciclo de seguridad que incluía el sistema de tracción de cadena y piñón en la rueda trasera, y fue bautizado bajo el nombre de *bycyclette*. Hadland y Lessing, *Bicycle Design*, 155.

15 La palabra *bicicleta* aparece documentada en el español ya desde 1886 en la revista *El Velocípedo* de la Sociedad de velocipedistas de Madrid. “Carta de Santander”, *El Velocípedo* (Madrid), agosto de 1886, n.º 16, 3.

16 La palabra *cyclism* está documentada en el inglés al menos desde 1882 cuando apareció en un artículo publicado en el diario *The Photographic News*. Su significado inicial estaba relacionado con la actividad de montar en bicicleta y sus derivados. *Diccionario histórico de la lengua española*, “ciclismo”, 28 de julio de 2025. *ciclismo* | *Diccionario histórico de la lengua española*. Por otra parte, de acuerdo con el *English Oxford Dictionary*, la palabra *cycling* fue documentada por primera vez en 1878. *English Oxford Dictionary*, “cycling”, consultado el 28 de julio de 2025.

17 La palabra *cyclisme* está documentada en el francés al menos desde 1886. *Diccionario histórico de la lengua española*, “ciclismo”, consultado el 28 de julio de 2025.

18 La palabra *ciclismo* aparece documentada en el español al menos desde 1888 en la revista *El Velocípedo* de Madrid. “Ciclismo”, *El Velocípedo* (Madrid), julio de 1888, n.º 36, 9.

19 El término *ciclista* es una voz procedente del francés *cycliste*, documentada por primera vez en 1882, y esta a su vez deriva del inglés *cyclist*, documentada también en el mismo año. La palabra *ciclista* aparece en el español al menos desde 1885 en la revista española *El Velocípedo*. “Carta de París”, *El Velocípedo* (Madrid), junio de 1885, n.º 16, 3.

artistas, pintores, escritores, periodistas, y científicos a plasmar en sus obras el impacto que estaba teniendo la bicicleta en el mundo moderno.

A finales del siglo XIX, los usos de la bicicleta y su impacto en la vida cotidiana de miles de personas configuraron no solo una serie de prácticas y significados, sino también un corpus semántico surgido de la creación y adaptación de términos del inglés o el francés para designar los elementos y situaciones asociados a la bicicleta tanto en escenarios cotidianos, utilitarios y particularmente competitivos. Así, la aparición del ciclismo propició la creación o reinterpretación de numerosos términos como *ciclista*, *biciclista*, *velódromo*, *pedal*, *pedalear*, *piñón*, *engranaje*, entre muchos otros, que han sido recogidos por diversos estudios sobre el léxico del ciclismo en inglés, francés y castellano.<sup>20</sup> Siguiendo a Juan Díaz de Atauri, podemos decir que la bicicleta y el ciclismo no solo fueron reales cuando se inventaron, sino también cuando las voces *bicicleta*, *ciclismo* y algunas otras se incorporaron al idioma y fueron incluidas en los principales diccionarios de la lengua española.<sup>21</sup>

## ¿Bicicletas o velocípedos? La bicicleta en la prensa de Bogotá

Incluso antes de la llegada de las primeras bicicletas a Colombia, ya se conocía acerca de los velocípedos. Ya en 1879, en medio de una función circense, se vio por primera vez un velocípedo en un espectáculo público;<sup>22</sup> no obstante, de acuerdo con la poca evidencia registrada, es probable que el uso de estos aparatos no haya tenido mayor difusión debido a los costos de importación y el mal estado de las calles y caminos que imposibilitaban su correcto uso.

Hacia 1894, los principales diarios de Bogotá empezaron a registrar el uso de velocípedos (bicicletas) en la ciudad. Uno de los primeros registros encontrados en el diario *El Correo Nacional* describió el uso de bicicletas en la ciudad de la siguiente manera:

El domingo por la mañana tuvimos ocasión de ver que un velocipedista, por demás chambón en el manejo del biciclo, así como en el respeto al público y

20 Ayuso, *El léxico del ciclismo*; Bonifacio Rodríguez Díez, *Las lenguas especiales. El léxico del ciclismo* (León: Colegio Universitario de León, 1981); Ángel Herráez, *La lengua del ciclismo en francés*.

21 Díaz de Atauri, "La incorporación al léxico", 48.

22 En 1879, la maga y prestidigitadora Adelaida Scarsey de Hermman, presentó en el Teatro de Bogotá una función acrobática en su velocípedo; este es uno de los primeros registros de uso de velocípedos en Colombia. "Teatro", *El Diario de Cundinamarca* (Bogotá), 18 de enero de 1878, n.º 2234, 2.

a sus derechos, iba muy exquisitamente, rumbo a San Diego, por el mismísimo andén oriental de la 3ra calle del comercio a tiempo que por allí venían muchas señoras y niños. Por demás, está decir la cantidad de atropellones y carreras que aquel *Sporthman* (sic) causó con su intrusión en el empedrado, en donde, ya que no hubo siquiera un policial que le llamara al orden, recibió con gran contentamiento del público, tres o cuatro porrazos bastante merecidos, en nuestro humilde concepto. Lamentamos profundamente lo leve de los golpes que recibió el ciclista.<sup>23</sup>

Aunque la palabra *bicicleta* comenzó a usarse en España desde finales de la década de 1880 —influida por su cercanía con Francia y el desarrollo del ciclismo en Europa—, su adopción en Colombia fue más tardía.<sup>24</sup> Durante los primeros años, no existía una distinción precisa entre los términos *velocípedo* y *biciclo*, los cuales se empleaban como sinónimos para referirse a diversos aparatos con ruedas movidos por propulsión humana. Algo similar ocurrió con las palabras *biciclista* y *velocipedista*<sup>25</sup> que se usaron para nombrar a quienes los conducían, mucho antes de la consolidación del término *ciclista*.<sup>26</sup> En esta crónica, el biciclo pudo ser un velocípedo ordinario o una bicicleta moderna con sistema de cadena y piñón.

## La bicicleta y el ciclismo en Bogotá. Primeras definiciones

Unos meses después de este primer avistamiento de *velocipedistas* en Bogotá, se realizaron las primeras carreras de velocípedos y bicicletas en la historia de Colombia, a propósito de las fiestas patrias del 20 de julio. Las justas, que fueron denominadas como “Carrera de velocípedos” por la prensa capitalina, se realizaron

23 “Violación de empedrados”, *El Correo Nacional* (Bogotá), 24 de abril de 1894, n.º 1032, 3.

24 El primer registro del uso de la palabra *bicicleta* en la prensa bogotana encontrado hasta el momento corresponde a un artículo dedicado a la historia del velocípedo publicado en el diario *El Telegrama* de abril de 1893. “La invención del velocípedo”, *El Telegrama* (Bogotá), 17 de abril de 1893, n.º 1941, 3.

25 El término *biciclista* es un neologismo del francés *bicycliste* y está documentado en el español al menos desde 1876 para denominar a quienes usaban los *biciclos*, es a su vez equivalente del término *velocipedista*. De igual manera, la palabra *velocipedista* es un neologismo del francés *velocipediste*, y fue documentado al menos desde 1867 en la prensa española. Diccionario histórico de la lengua española, “biciclista”, consultado el 30 de julio de 2025.

26 Para efectos prácticos, y en el contexto bogotano tratado en este artículo, las palabras *velocípedo* y *bicicleta*, hacen alusión a la bicicleta moderna con sistema de cadena y piñones; asimismo, las palabras *velocipedismo* y *ciclismo* son equivalentes.

en dos modalidades: una carrera de velocidad y una carrera de resistencia.<sup>27</sup> Fue precisamente en el marco de estas competencias cuando probablemente se usó por primera vez la palabra *bicicleta* en la prensa de la ciudad para referirse a un evento local.

A la hora señalada entraron a la pista, que estaba anchamente despejado por un cordón de soldados de la guardia y de agentes de policía nacional, los jóvenes velocipedistas que iban a disputarse el premio ofrecido por el Gun Club: Alberto Piedrahita en su velocípedo de gran rueda y luego, en elegantes *bisicletas* (sic), Enrique Price, Tomas Jaramillo y Carlos Soto. La pista no se presta para *carrera* en esta clase de vehículos, así fue que la recorrieron en algo más de cinco minutos y volvieron casi al mismo tiempo al lugar de partida, los cuatro contendores, habiendo pasado pocos centímetros adelante el señor Price que fue declarado vencedor.<sup>28</sup>

En esta competencia, uno de los cuatro participantes corrió a bordo de un velocípedo de rueda delantera de gran tamaño, conocidos como *Penny Farthing* en Inglaterra, mientras que los otros tres participantes corrieron en bicicletas seguras. La palabra *bicicleta* (con 's', como en la cita), que aún no había sido incorporada a los diccionarios de la lengua española, fue usada para diferenciar los velocípedos o bicis de rueda delantera de gran tamaño, de las máquinas modernas con sistema de cadena y piñón. No obstante, la práctica competitiva con estos aparatos siguió denominándose carreras de velocípedos o *velocipedismo* hasta uno o dos años después.<sup>29</sup>

En todo caso, tanto el velocípedo como las bicicletas fueron consideradas para la ocasión como vehículos en los cuales se realizaban desplazamientos. De acuerdo con el reporte, la bicicleta era —en una de sus primeras definiciones en Colombia— un vehículo al servicio de la movilidad humana. De esta manera la palabra *carrera*, que aparece en cursiva en la cita, no alude necesariamente a la competencia entre pares, sino como un “movimiento rápido del hombre para pasar prontamente de un lugar a otro”.<sup>30</sup>

27 “Carrera de velocípedos”, *El Heraldo* (Bogotá), 14 de julio de 1894, 3.

28 “Carreras en Chapinero”, *El Telegrama*, 24 de julio de 1894, 3.

29 “Carrera de velocípedos”, *El Heraldo*, 14 de julio de 1894, 3.

30 Díaz de Atauri, “La incorporación al léxico”, 48.

A finales de ese mismo año, un artículo publicado en el diario *Los Hechos: Diario de la tarde* polemizaba sobre el “Sport velocipédico” y los usos de la bicicleta especialmente para las mujeres. En aquel artículo, la palabra *bicicleta* parecía tener una mejor aplicación e incorporación al léxico periodístico, aunque la práctica del uso de la bicicleta seguía siendo entendido como “velocipédica”.

Es una verdadera enfermedad el tal sport velocipédico [...] Comprendo la bicicleta como medio de locomoción insustituible, o lo que es lo mismo para todo trabajo rápido, para las correspondencias y comunicaciones de última hora, etc.; la comprendo hasta para el sport “en los hombres”, aunque el tal sport tenga algo de ridículo. En lo que no la comprendo es en las mujeres.<sup>31</sup>

Aunque el autor del artículo definió la bicicleta como una máquina usada principalmente como un medio de locomoción o transporte, y con diversos fines prácticos y utilitarios, también definió la práctica de usar la bicicleta como un *sport*, un término inglés de larga data que hacía referencia a toda una serie de prácticas, ejercicios físicos y pasatiempos surgidos en Inglaterra a partir del siglo XVIII, que encontró en el castellano su traducción en la palabra *deporte*.<sup>32</sup>

En esta definición, el “Sport velocipédico” se refería a la práctica de montar en bicicleta, que ya para entonces dejaba ver sus diferentes aplicaciones y modalidades. Por un lado, se encontraba el componente utilitario y práctico de la bicicleta y, por el otro, la práctica de usar la bicicleta como ejercicio lúdico y físico, con aplicaciones recreativas y competitivas. Sin embargo, pareciera que, para el autor, el componente utilitario de la bicicleta predomina en contraste con las aplicaciones recreativas y físicas que ocupaban un papel secundario. Finalmente, el autor criticaba la pertinencia del uso de la bicicleta por parte de las mujeres, lo que dejaba ver una serie de tensiones sobre cuál debía ser el correcto e ideal uso de la bicicleta. Aunque aún no aparecía el término en el contexto bogotano, el “sport velocipédico” no era otra cosa que el *ciclismo*.

31 Miguel Eduardo Pardo, *Los Hechos: Diario de la tarde* (Bogotá), 6 de diciembre de 1894, 2.

32 La palabra *sport* se ha documentado en la prensa bogotana desde el último tercio del siglo XIX. El suplementario literario del diario *El Telegrama* de 1887 contenía una sección titulada *Sport* en el que se informaba sobre las carreras de caballos realizados en la ciudad. De acuerdo con Jorge Ruiz, la palabra *sport* estuvo vigente hasta bien entrado el siglo XX, cuando gradualmente se empezó a reemplazar por la palabra *deporte*. Jorge Humberto Ruiz Patiño, *La política del sport. Élite y deporte en la construcción de la nación colombiana, 1903-1925* (Bogotá: La Carreta, 2010).



## Concepciones y usos sociales de la bicicleta

Luego de la aparición de las primeras bicicletas en Bogotá a principios de la década de 1890, la élite urbana apropió su uso para pasear en la ciudad, disfrutar momentos de ocio y recreación, y realizar ejercicios físicos. Dados sus elevados precios y su exclusividad,<sup>33</sup> estos aparatos fueron usados por una minoría que contaba con las condiciones económicas para adquirirlos y que aprovecharon los espacios de los clubes sociales para usarlos como una forma de ostentación y distinción social.<sup>34</sup> Diversos diarios y revistas de la época como *El Heraldo*, *El Telegrama*, *El Correo Nacional*, *El Diario*, *El Sport*, *Revista Ilustrada*, *La Patria*, *La Época*, *Los Hechos*, entre otros, publicaron numerosos anuncios publicitarios de venta de bicicletas, artículos científicos o de opinión sobre la bicicleta, y diversos registros de carreras y eventos ciclisticos que ayudaron a posicionar el ciclismo como un tema de interés entre el público bogotano.<sup>35</sup>

Este interés fue especialmente marcado en 1895, cuando se fundó el Club Ciclista Bogotano, y entre 1898 y 1899, cuando se construyó el Velódromo Central, en donde los hombres de la élite bogotana participaron en las primeras temporadas de carreras ciclisticas organizadas por el *Sport Club*.<sup>36</sup> También en 1899 se publicó la revista *El Sport*, uno de los primeros impresos dedicados a informar acerca de la actividad en torno a las carreras de caballos y las carreras de bicicletas en Bogotá. Finalmente, en 1900 el doctor Pedro A Manotas presentó en la Universidad Nacional de Colombia la primera tesis universitaria producida en Colombia sobre los efectos de la bicicleta en la salud.

Los artículos sobre el ciclismo que fueron publicados en la prensa bogotana evidenciaron la diversidad de opiniones acerca del uso de la bicicleta. Algunos de estos, apoyados por la prensa extranjera, cuestionaron los usos de la bicicleta

33 De acuerdo con la publicidad, los precios de venta de las bicicletas oscilaron entre 220 y 360 pesos de moneda corriente. Esto representaba una importante suma de dinero si se considera que en 1892 el jornal de un peón era de apenas 0,50 pesos diarios, algo así como 120 pesos anuales trabajando 245 días al año. De acuerdo con este cálculo, un peón o jornalero en la década de 1890 debía trabajar más de tres años para poder adquirir una bicicleta. Julián Andrés Alfonso Sánchez, "Prácticas y representaciones ciclistas en Bogotá 1894-1956. Hacia una historia cultural de la bicicleta" (tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2025).

34 Ruiz Patiño, *La política del sport*.

35 "Velocípedos", *El Heraldo*, 17 de noviembre de 1895, 4; "Sport Club de Bogotá", *El Heraldo*, 30 de junio de 1898, 3; "Club Ciclista Bogotano", *El Diario* (Bogotá), 29 de agosto de 1895, 3.

36 Ruiz Patiño, *Las desesperantes horas de ocio*; Alfonso Sánchez, "Pedalear la historia".

argumentando diversos problemas de salud y sugiriendo un uso moderado del aparato, una situación que fue especialmente debatida en torno al uso de la bicicleta por parte de las mujeres y las implicaciones en su corporalidad. Otros artículos hablaban de las ventajas de usar la bicicleta para la salud mental y física, y argumentaban a favor de una práctica regulada, disciplinada y bajo la supervisión médica.

Finalmente, un grupo de artículos se encargó de presentar especiales quejas en contra de la administración municipal para restringir el uso de las bicicletas en los parques y alamedas de la ciudad dada la cantidad de accidentes que ocasionaban. Sus peticiones instaban a que los ciclistas usaran la bicicleta en espacios particulares en donde aprendieran a dominar el aparato y pudieran realizar arriesgadas acrobacias. Las opiniones que se reprodujeron en la prensa alrededor de los usos de la bicicleta generaron diversas discusiones sobre las prácticas ideales del *velocipedismo-ciclismo*, así como también del significado y de la posición del *velocipedista-ciclista*, en los espacios públicos y privados de la ciudad. Esta diversidad de concepciones surgidas en el curso de unos pocos años (1894-1900) configuró los primeros significados del ciclismo en Bogotá.

## La bicicleta, la salud y el género

A su llegada a Bogotá, el uso de la bicicleta despertó reacciones de diversa índole. Aunque el aparato era en gran parte desconocido, algunos periódicos resaltaron la novedad y las cualidades de su uso, aludiendo en varios casos a la popularidad del velocipedismo en otras latitudes. En abril de 1894 el diario *El Heraldo* comentó:

Con gusto hemos visto circular por la ciudad varios velocipedistas. Este género de Sport está hoy en Europa en gran auge. [...] En los climas fríos, sobre todo, el velocípedo es muy saludable. Desearíamos se generalizara su uso entre nosotros. En los diciembres sería grato ver a nuestros jóvenes pasear en los lugares de verano en velocípedo, en vez de hallarlos tras de los mostradores de las cantinas.<sup>37</sup>

Una de las principales cualidades de este *sport* era precisamente el beneficio para la salud que otorgaba el uso de la bicicleta en tanto actividad física. Su relación con el ejercicio físico, la higiene y la juventud le merecieron opiniones positivas de la prensa, dado que encajaba con las pretensiones del mejoramiento de la

<sup>37</sup> "Velocípedos", *El Heraldo*, 26 de abril de 1894, 3.

raza que ya se venían gestando en el país en el ideario de médicos, intelectuales y políticos de finales del siglo XIX.<sup>38</sup>

Sin embargo, las opiniones médicas y científicas sobre este asunto despertaron a nivel internacional suscitados debates sobre la conveniencia del velocipedismo y el ciclismo, que fueron descritos en los diarios. La prensa colombiana reprodujo artículos de revistas médicas y científicas que daban sus conceptos sobre las afecciones y ventajas de usar el velocípedo a fin de difundir y motivar nuevas opiniones al respecto. También en abril de 1894 el diario *El Correo Nacional* publicó un artículo titulado “El Velocípedo y la Salud” en donde exponía algunos aspectos negativos del uso de la bicicleta:

El ejercicio del velocípedo indiscretamente usado, puede pasar a ser, no un medio higiénico, sino un acelerador más de la mortalidad, un causante de lesiones incurables. [...] Tan activo ejercicio simultaneo de los cuatros remos se comprende que tiene que influir directa y poderosamente en el ensanche de la caja torácica y de los pulmones, y en fortificar la región comprendida entre los muslos, región evidentemente muy debilitada en la raza humana [...] según el caso, pues presumimos, que el biciclo será preservativo o quizás agravativo de esta dolencia, y su trascendencia no será menor, en bien o en mal, en varias otras partes del cuerpo, en el corazón, en la espina dorsal (encorvándola hacia adelante) en la respiración, y, sobre todo, en el organismo peculiar de la mujer.<sup>39</sup>

Según el artículo, el uso indiscriminado de la bicicleta empeoraría algunas de las deficiencias congénitas del cuerpo humano en relación con los sistemas muscular, cardíaco y respiratorio, e incluso potencialmente acelerar la mortalidad. Claramente, esto contrasta con la idea inicial de que el ejercicio en bicicleta podía ser un medio higiénico y saludable. El agravio de las posibles afecciones a la respiración, la postura (encorvamiento hacia adelante), la salud cardiovascular y el organismo de la mujer hacía necesario contar con una recomendación médica sobre la práctica de esta actividad.

Tan solo unos días antes de la publicación del artículo anterior, el diario *El Telegrama* publicaba otro en el que se referenciaba un estudio sobre la “velocipedia”

38 Jorge Humberto Ruiz Patiño, “Juventud y deporte en Colombia en la primera mitad del siglo XX”, *Boletín cultural y bibliográfico* 51, n.º 93 (2017).

39 “El velocípedo y la salud”, *El Correo Nacional*, 27 de abril de 1894, 3.

realizado por un doctor francés de apellido Tessie. De acuerdo con el estudio, montar en bicicleta era un ejercicio útil para la respiración, a condición de que fuera moderado. Las indicaciones del doctor recomendaban no exceder los 20 kilómetros por hora, y para hombres robustos recomendaba andar entre 12 y 15 kilómetros por hora. El estudio también indicaba que “Los niños deben abstenerse de ese ejercicio antes de los trece años. Se ha de procurar cuanto sea posible, respirar por la nariz. No obstante ser inevitable la respiración bucal cuando hay mucha velocidad o sobreviene fatiga”.<sup>40</sup>

La respiración era uno de los principales aspectos que intervenía el uso de la bicicleta. Aunque quien usaba la bicicleta comprometía su fuerza muscular para producir el movimiento por medio de los pedales, la respiración proveía de oxígeno a los músculos razón por la cual era necesario contar una buena técnica para el correcto uso de la bicicleta. De la misma forma, el uso de la bicicleta intervenía los diferentes sistemas del cuerpo. El doctor Tessié creía que “con la velocipedia se activa la hematosi y aumenta la capacidad vital”, así como también “el ejercicio del velocípedo” era “un excelente sedante del sistema nervioso, principalmente para las personas que practican un trabajo cerebral exagerado”.<sup>41</sup> Para el doctor Tessie, estaba claro que el *ciclismo* era una fórmula y un tratamiento médico para combatir distintas dolencias y patologías.

De acuerdo con estos estudios, los médicos intentaron regular y racionalizar la práctica del ciclismo limitando la velocidad o la distancia recorrida, y también restringiendo el uso de la bicicleta por determinados periodos de tiempo. Las conclusiones de un artículo titulado “Higiene cardiaca de la bicicleta”, publicado originalmente por la *Revue scientifique* de París y copiado por el diario *El Herald*o, recomendaba:

1. No hacer usos de la bicicleta sin autorización del médico.

El examen médico debe practicarse no solo antes sino también después de haber andado en bicicleta, porque ciertos síntomas no se presentan netamente sino bajo la influencia de la fatiga o de los excesos. Debe el medico prohibir montar en bicicleta a aquellos en quienes el examen revele: palpitaciones,

---

40 “Casos y cosas”, *El Telegrama*, 25 de abril de 1894, 3.

41 “Casos y cosas”, *El Telegrama*, 25 de abril de 1894, 3.

hipertrofia, dilatación, degeneración, lesiones valvulares, arterio esclerosis y lesiones transculares en el curso de enfermedades infecciosas.

2. No andar más que a una velocidad muy moderada. No forzar la velocidad sino después de mucho tiempo de estar usando la bicicleta diariamente: después de algunos días de interrupción, andar despacio, luchar tanto cuanto sea posible contra el deseo de andar aprisa

3. Evitar las causas de intoxicación, tabaco, alcohol.<sup>42</sup>

En conjunto, las apreciaciones sobre el uso de la bicicleta en la prensa bogotana reflejan una visión del ciclismo como una práctica que debía ser cuidadosamente regulada para evitar riesgos a la salud, subrayando la importancia de la moderación y la vigilancia médica. En ese contexto, el ciclismo no era simplemente un medio de transporte o recreación, sino una actividad cuya influencia en el cuerpo podía ser tanto beneficiosa como potencialmente peligrosa si no se manejaba con prudencia. Estas precauciones, enfocadas en la salud cardiovascular, el control de la fatiga, la posición corporal, la respiración, el organismo y cuerpo femenino, entre otros factores, ilustran cómo las nascentes prácticas deportivas y, en particular, el ciclismo estaban enmarcadas dentro de un paradigma médico racionalista alrededor de la cuestión de quiénes y de qué manera podrían usar la bicicleta. Una recomendación del doctor Pedro A. Manotas, incluida en su tesis doctoral “La bicicleta desde el punto de vista médico”, presentada en 1900 en la Universidad Nacional de Colombia, indicaba lo siguiente:

A pesar de las disposiciones que una mujer tenga para los ejercicios físicos, acaso encontrará penoso el de la bicicleta al principio; pero no se pasará mucho tiempo sin que pueda evitarse las palpitaciones y la fatiga, si hace ese ejercicio, graduándolo progresivamente de un modo proporcional á sus aptitudes. Teniendo siempre presente que la bicicleta debe servirle para pasearse y no para las carreras profesionales, cuando comienza á usarla no marchará con demasiada rapidez y debe buscar los terrenos llanos, sin empeñarse en subir las cuestas demasiado largas y penosas. Es bueno en muchos casos consultar la opinión de un médico, teniendo en cuenta que el bacinete de la mujer está destinado

42 “Ojo! Ciclistas”, *El Heraldo*, 13 de octubre de 1895, 3.



á llevar el fruto de la concepción y que usando ella inconsideradamente la bicicleta, podría ser gravemente comprometida la reproducción.<sup>43</sup>

La opinión del doctor Manotas revelaba con claridad esa lógica de contención y regulación de los cuerpos con respecto al uso de la bicicleta: aunque se aceptaba que la mujer pudiese montar en bicicleta, se prescribía una práctica moderada, vigilada, gradual y adaptada a sus “aptitudes naturales”. Así, se recomendaba evitar el esfuerzo, consultar al médico y, sobre todo, tener presente la función reproductiva de su cuerpo como un límite social esencial que no debía ser transgredido.

Este tipo de recomendaciones médicas no solo regulaban la manera en que las mujeres podían participar en el ciclismo, sino que reforzaban nociones sobre su supuesta fragilidad física y sus roles biológico y social. Así, el cuerpo femenino debía protegerse del exceso y la autonomía, y el ciclismo —símbolo de modernidad, movilidad y libertad individual— se convertía en una práctica potencialmente peligrosa si no se adecuaba a esas normas. Esta racionalización de la experiencia ciclista femenina buscaba, en el fondo, limitar el acceso pleno de las mujeres a una práctica que, en muchos sentidos, cuestionaba los valores tradicionales y estimulaba la presencia femenina en el espacio público.

En resumen, durante la última década del siglo XIX, los debates sobre el velocípedo, la bicicleta, la salud y el género configuraron una definición del ciclismo en la cual la bicicleta era parte de un conjunto de ejercicio físicos, usados para cultivar la higiene del cuerpo, prevenir enfermedades y contribuir al mejoramiento de la salud tanto física como mental.

## La locomoción, la bicicleta y el ciclista

En cuanto aparecieron las bicicletas en Bogotá, rápidamente los aficionados al *velocipedismo* empezaron a circular por las calles de la ciudad montados en sus aparatos de dos ruedas. Aunque algunos de ellos aprendieron a usarlas en los espacios privados de los clubes sociales, otros tantos aprendieron practicando en las empedradas calles, las alamedas, el alto sótano de la Catedral, o en el Parque del Centenario, en donde fueron comunes las reuniones ciclistas.

<sup>43</sup> Pedro A. Manotas, “La bicicleta desde el punto de vista médico” (Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Colombia, 1900).

Sin embargo, el repentino incremento de ciclistas, la facilidad para circular por reducidos espacios, sumado a los factores de riesgo ocasionados por la velocidad de las bicicletas, despertaron numerosas quejas de la ciudadanía y en especial de los peatones, que se veían amenazados por la circulación de peligrosos aparatos por los andenes y espacios peatonales que ponían en riesgo su integridad y perturbaban la tranquilidad de quienes acudían a los parques de la ciudad para tener un momento de esparcimiento. Un diario de la capital mencionaba: “Hace falta un reglamento de policía para los ciclistas: los accidentes desgraciados son muy frecuentes, a causa de que los de las máquinas se creen autorizados para circular a todo nervio por andenes, calzadas, parques y camellones”.<sup>44</sup> La bicicleta no solo era considerada como un vehículo, sino también como una máquina cuyo manejo irresponsable resultaba ser peligroso e incluso mortal. Otra queja sobre los ciclistas aparecida en el diario *El Correo Nacional* manifestaba lo siguiente:

Recomendamos a las autoridades municipales la reglamentación de la locomoción en bicicleta. Este vehículo ha sido ya objeto de disposiciones legales en Europa donde, como en Colombia, es cosa nueva. No entramos a enumerar los inconvenientes y peligros que ofrece la bicicleta por la noche en Bogotá.<sup>45</sup>

El carácter de la bicicleta como un medio de locomoción o forma de transporte había sido también reconocido. La bicicleta no era ya solo un objeto relegado para usarse en los espacios privados de los clubes sociales, o como una herramienta para preservar y mantener la salud, sino que varias personas empezaron a usar la bicicleta para transportarse dentro y fuera de la ciudad. Pronto los tranvías, carretas, jinetes y carrozas hipomóviles empezaron a compartir las calles con los *ciclistas*, unos nuevos sujetos que empezaron a disponer y recorrer el espacio público de manera libre e individual. La bicicleta fue rápidamente reconocida como un vehículo; su carácter móvil y su utilidad para el transporte configuraron la visión del *ciclismo* como una práctica de desplazamiento.

Este aparato era la fiel representación de los adelantos técnicos y científicos desarrollados tras la revolución industrial en el siglo XIX, al tiempo que reproducía imaginarios sobre la velocidad, la individualidad y el progreso. Un artículo publicado en el diario *El Telegrama* sobre el problema de la locomoción escribió:

44 “Bicicletas”, *El Heraldo*, 8 de septiembre de 1898, 3.

45 “Locomoción”, *El Correo Nacional*, 15 de enero de 1897, 3.

A medida que la civilización ha progresado, a la *locomoción fatal* ha ido sustituyéndose la locomoción libre. Que el individuo vaya a donde quiera y como quiera, y con la máxima velocidad posible, para que junte con presteza los dos extremos de un espacio en un solo punto, y en él coloque el espejo sublime de su conciencia individual. [...] Como protesta contra esas locomociones colectivas de la vida moderna, que se manifiestan con los mismos caracteres desde el tranvía hasta la locomotora y el transatlántico, agrupando seres libres en forma de mercancía para transportarlos con falta uniformidad mecánica a lo largo de centenares de kilómetros, se ha inventado la bicicleta. ¡Que libre, qué independiente, qué individualista es la bicicleta! El caballo y la bicicleta son los dos tipos perfectos de la locomoción individualista que ha de ser la del porvenir.<sup>46</sup>

El *ciclista* no era tan solo la persona que usaba la bicicleta, sino quien, de manera individual, autónoma y deliberada, transitaba por las calles a bordo de una. La autonomía que proporcionaba la locomoción en una bicicleta, en contraste con formas de locomoción colectiva como el ferrocarril o los barcos transatlánticos, era para algunas personas un síntoma del progreso de la civilización moderna, en aras de la deseada libertad del individuo. De esta manera, el caballo y la bicicleta fueron exaltados como las mejores formas de locomoción dado su carácter individualista. En ausencia del automóvil, y en detracción de quienes usaban sus pies para movilizarse, la bicicleta se convertía en uno de los principales y más efectivos medios de locomoción terrestres:

En los demás sistemas se acude a fuerzas ajenas, esta a nuestra propia fuerza: son nuestros propios músculos los que trabajan; con el mismo esfuerzo con que paso a paso, pesadamente, torpemente, malgastamos nuestra energía locomotriz, marchamos como miseros peatones, con esa misma fuerza, mejor dicho, con una parte no más, recorreremos centenares de kilómetros. [...] El esfuerzo supremo del cosmos en punto a locomoción inteligente fue el hombre. El último esfuerzo del hombre ha sido la bicicleta [...] Formula compendiada de grandes progresos futuros en el arte de la locomoción. El hombre no es ya un bípedo, es un ciclista.<sup>47</sup>

46 "La locomoción", *El Telegrama*, 6 de abril de 1895, 3.

47 "La locomoción", *El Telegrama*, 6 de abril de 1895, 3.

La importancia que adquirió la bicicleta como un medio de locomoción durante los primeros años tuvo al menos dos implicaciones importantes. En primer lugar, fue reconocida la capacidad de la bicicleta como medio de transporte y, prestando atención a las quejas por el abuso de los ciclistas en los espacios públicos, el uso de la bicicleta en las calles fue regulado. En junio de 1899, la prefectura de Bogotá emitió el Decreto 681 por el cual se reglamentó el uso de la bicicleta en la provincia. El decreto estipulaba la necesidad de registrar las bicicletas ante el prefecto de la ciudad para poder circular por las calles y, adicionalmente, cada uno de estos vehículos debía llevar un número de orden, un timbre o pito, y una linterna si se conducía después de la seis y media de la tarde.<sup>48</sup>

En segundo lugar, el decreto establecía distintos requisitos para garantizar la idoneidad de quien manejara una bicicleta en las calles de la ciudad, y se orientaba a la construcción y regulación de la figura de un nuevo actor vial: el ciclista. Algunos de estos requerimientos estaban claramente dirigidos a reglamentar el comportamiento de los ciclistas en el espacio público. Algunos artículos exigían: “viajar con moderada velocidad de modo que el transeúnte inadvertido pueda ponerse a salvo de cualquier atropello”; “dirigir la máquina de modo de llevar siempre la derecha”; y “no transitar en ningún caso por los andenes o aceras de las calles”.<sup>49</sup> De esta manera, ser ciclista significó no solo conducir un vehículo, sino también ser un sujeto inmerso en marcos de regulación social.<sup>50</sup>

## El *sport* y los espacios para el ciclismo

Al tiempo que los primeros ciclistas recorrieron las calles de Bogotá, numerosos avisos de prensa fueron publicados en diversos periódicos para promocionar el uso de la bicicleta y difundir la afición por el ciclismo. Las agencias comerciales, como la Librería Colombiana de Salvador Camacho Roldán y La Chaqueta Roja de Antonio Samper Uribe, promocionaban más de una decena de marcas de bicicletas como Columbia, Hartford, Eagle, Cleveland, Waverley, Singer, Oriol, Premier,

48 “Prevenciones a los ciclistas”, *El Heraldo*, 21 de junio de 1899, 3.

49 “Prevenciones a los ciclistas”, *El Heraldo*, 21 de junio de 1899, 3.

50 Para Oscar Salazar, la figura del *ciclista* corresponde a un tipo de subjetividad móvil, que consiste en el *ensamblaje* de un cuerpo y una máquina inserto en un sistema de movilidad. Para él, volverse ciclista implica la adquisición de técnicas corporales sobre el uso de la máquina, así como de saberes específicos sobre transitar en el espacio público. Salazar Arenas, *Andar por la ciudad*.

importadas principalmente desde Estados Unidos e Inglaterra.<sup>51</sup> Al ser una mercancía extranjera, el costo de estos aparatos era especialmente elevado, por lo que los importadores ofrecían una amplia gama de opciones, diseños, marcas y precios.

En la publicidad, los velocípedos o bicicletas se ofrecían principalmente como uno de los ejercicios más convenientes, agradables e higiénicos de cuantos existen. Incluso los velocípedos de marca Columbia fueron promocionados bajo la sentencia de que “Un velocípedo es superior a un caballo, cuesta menos, dura más y no come. Puede pasar por donde no podría un coche”.<sup>52</sup> La simple práctica física alrededor del velocipedismo era complementada con la existencia de espacios para su práctica, agrupaciones de ciclistas, vestimenta y accesorios para montar en bicicleta, y diversos conocimientos y saberes específicos sobre la máquina.

El conocimiento técnico sobre las tallas, desarrollos, multiplicaciones, tipos de bicicletas, alimentación, formas de entrenamiento y, en general, todo lo relacionado con el ciclismo fue difundido por medio de la prensa y publicaciones especializadas. Una de estas publicaciones fue *¡Todos ciclistas! Tratado teórico y práctico de velocipedia*, un compendio general sobre el ciclismo editado en París en 1895, que llegó a Colombia en ese mismo año. El tratado dedicaba especial atención a las formas de montar y usar el aparato, una descripción exhaustiva sobre la máquina y sus características, la vida cotidiana del ciclista e innumerables recomendaciones para el uso de la bicicleta en distintos escenarios y situaciones. El tratado tenía como objeto definir la velocipedia (entendido también como el ciclismo) en todo su conjunto.

Asimismo, la prensa se encargó de traer noticias sobre los acontecimientos del velocipedismo, el nuevo género de *sport* en Europa. Algunas de ellas mencionaban que “Los velocipedistas tienen círculos, sociedades, periódicos, escuelas, velódromos y no sé cuántas cosas más. Es uno de los ejercicios más provechosos y más elegantes”.<sup>53</sup> Una vez que accedieron más personas a uno de estos vehículos, los ciclistas empezaron a agruparse en torno al gusto y afición por el velocipedismo. Sus reuniones giraban en torno a la práctica y perfeccionamiento de las habilidades en la bicicleta, aprender a montarla, mantener el equilibrio, usar los frenos,

51 Ver: Ruiz Patiño, *Las desesperantes horas de ocio*; Julián Andrés Alfonso Sánchez, “Los Velódromos en Bogotá. Los espacios del ciclismo en la ciudad 1894-1951”, *Revista Grafía* 19, n.º 2 (2022).

52 “Velocípedos” *El Herald*, 22 de enero de 1895, 1

53 “Velocípedos”, *El Herald*, 26 de abril de 1894, 3.



conocer las propiedades de la máquina, aprender a bajar de la bicicleta e, incluso, los más intrépidos practicaban arriesgadas maromas y acrobacias.

De esta manera, surgieron en Bogotá los primeros intentos de conformar clubes de ciclistas, en donde se difundieran las ideas asociadas al ciclismo, y también los velódromos, en donde se practicara el ciclismo. El periódico *El Diario* informaba acerca de la creación del Club Ciclista Bogotano, el primero de este tipo en Colombia:

La bicicleta ha despertado últimamente en la mayor parte de los países civilizados un entusiasmo ilimitado, empleándose como elemento de distracción y aún más, como medio para ahorrar tiempo en la vida comercial. En Inglaterra, Francia y Alemania, ha tomado tal incremento, que constantemente se organizan clubs y sociedades de velocipedistas, no solo de hombres sino también de mujeres. [...] A Colombia acaba de entrar con esplendida acogida, especialmente en la capital: en donde vemos cruzar las semicalles y recorrer los parques principalmente el de San Diego, por un número considerable de ciclistas. Estos han fundado un club, el cual se inauguró con lucimiento y animación. [...] Este nuevo centro de sociabilidad, no solamente es para los caballeros aficionados al ejercicio del velocípedo, sino también para aquellos que no siéndolo, desean tener donde dejar correr agradablemente las tan mentadas desesperantes horas de ocio en Bogotá.<sup>54</sup>

El ciclismo en tanto una modalidad de *sport* se configuraba como una actividad física, un pasatiempo y, adicionalmente, como una actividad de ocio. Las actividades de estos clubes ciclistas consistían en la organización de paseos, excursiones y cuadrillas de ciclistas que visitaban los municipios aledaños a Bogotá como Chapinero, Usaquén y Chía, y con las carreras de bicicletas que se efectuaron entre 1898 y 1899, tras la inauguración del velódromo Central, en los terrenos de la Quinta de la Magdalena.

En este escenario, primero de su clase en Colombia, se organizaron las primeras temporadas de carreras de bicicletas en Bogotá y en la historia de Colombia. Estas competencias se desarrollaron en la modalidad de carreras de velocidad y resistencia, y reunieron a cerca de una docena de corredores interesados en participar. Quienes ganaron las pruebas a menudo fueron considerados como los

<sup>54</sup> "Club ciclista bogotano", *El Diario* (Bogotá), 29 de agosto de 1895, 3.

*champions* o campeones del ciclismo bogotano, pues demostraban sus excepcionales cualidades físicas sobre la máquina. Aunque ya desde 1894 se organizaron las primeras reuniones para construir un velódromo, es decir, una pista que, a la manera de un hipódromo, acogiera las carreras y competencias de bicicletas, fue hasta 1898, por medio de la gestión de las asociaciones ciclistas, que se propició la construcción del velódromo.<sup>55</sup>

Además de la construcción del velódromo, la práctica del *sport* del ciclismo estuvo acompañada por la fundación del *Sport Club*, una asociación de entusiastas al *sport* que se encargaron de la organización de carreras de caballos y bicicletas. Bajo su directriz se publicó el *Reglamento para las carreras de caballos y de bicicletas en el hipódromo de la Gran Sabana*, un primer intento para reglamentar los espectáculos competitivos y como forma de garantizar la transparencia de las justas.<sup>56</sup> A su vez en 1899, se publicó la revista *El Sport*, uno de los primeros impresos dedicados a informar acerca de la actividad deportiva en torno a las carreras de caballos y las carreras de bicicletas en Bogotá. En sus páginas se promocionaban bicicletas y objetos para la práctica de los *sports*, anunciaban las reuniones y competencias deportivas, y se compartían diversos tipos de contenidos sobre el ciclismo, como, por ejemplo, algunos de los primeros poemas escritos en Colombia dedicados a la bicicleta y al ciclismo.<sup>57</sup>

Durante el último lustro del siglo XIX, la práctica del ciclismo fue quizá una de las actividades más atractivas para la élite bogotana. La construcción de espacios no solamente físicos, sino también de sociabilidad y de difusión, fue parte fundamental de la constitución y esencia del ciclismo. Así, la agrupación en torno a una práctica, tanto como la organización de diversas actividades y la difusión que hizo la prensa sobre el ejercicio sobre la bicicleta, posicionó el ciclismo en su versión *sport* como un tema de interés entre el público bogotano.

## Conclusiones

Como vimos, al menos tres concepciones distintas sobre el significado del ciclismo, alrededor de los usos, perjuicios y beneficios del uso de la bicicleta, circularon en Bogotá entre 1894 y 1900. Las opiniones sobre la bicicleta como un ejercicio físico

55 Alfonso Sánchez, "Los Velódromos en Bogotá".

56 Ruiz Patiño, *Las desesperantes horas de ocio*.

57 "Cleveland bicycles", *El Sport* (Bogotá), agosto de 1899, 7.

con beneficios para la salud se complementaba con las nociones lúdicas y recreativas del ciclismo como una práctica de ocio y competitiva. Un tanto en el medio, la concepción de la bicicleta como un medio individual de locomoción articulaba las otras dos nociones, al tiempo que sentaba las bases para la construcción y configuración de la figura del ciclista.

Más allá de identificar cuál de las pretensiones sobre el significado de la bicicleta predominó sobre las demás, la intención del ejercicio fue observar cómo estas tres concepciones sobre el uso de la bicicleta convergieron y configuraron entre sí algunas definiciones del *ciclismo* y del *ciclista* a finales del siglo XIX. Por su parte, las visiones sobre la locomoción y la bicicleta permitieron construir definiciones sobre el objeto, identificando sus principales aplicaciones y el potencial de la máquina como un medio de transporte. En la medida en que la bicicleta compartía las calles y el espacio público con otro tipo de vehículos, esta visión propició la creación de una reglamentación específica para bicicletas. En 1912, cuando se creó el primer reglamento de tráfico en Bogotá, los ciclistas debían poseer una licencia de conducción que certificara su idoneidad en el manejo del aparato.<sup>58</sup>

Por otro lado, los debates sobre los efectos del ciclismo en la salud —particularmente en relación con el cuerpo femenino— pusieron en circulación discursos médicos y periodísticos que disputaban su legitimidad. Mientras algunos sectores lo promovían como un ejercicio saludable, otros lo veían como potencialmente perjudicial o inconveniente para las mujeres, especialmente por su supuesta influencia sobre el sistema nervioso, la sexualidad y la moral. Estas controversias reflejaron los límites que se intentaban imponer sobre el cuerpo femenino en el espacio público, y evidencian cómo la bicicleta se convirtió también en un artefacto que desafió de forma incipiente los roles de género dominantes.

Por último, la visión sobre el ciclismo como un género de *sport* permitió el surgimiento de las primeras prácticas competitivas alrededor de la bicicleta entre 1898 y 1899, a la vez que se configuraron diversos espacios físicos y de sociabilidad para la práctica ciclista. El Velódromo Central, así como algunos clubes de ciclistas, florecieron a finales del siglo XIX como una forma de propagar la afición por la bicicleta que tanto se había expandido alrededor del mundo. La afición por este género de *sport* cautivó a los redactores de los principales diarios, escritores y periodistas de la ciudad que dejaron para la postre pequeñas obras dedicadas a la

58 Concejo Municipal de Bogotá, "Acuerdo 54 de 1912 Reglamentario del tráfico general en la ciudad" (Bogotá: Registro Municipal, 1912).

bicicleta y al ciclismo. Numerosos artículos, avisos publicitarios y registros de las hazañas y carreras ciclistas, sumados a la aparición de folletos e impresos sobre la bicicleta como *El Sport* en Bogotá y *El Ciclista* en Bucaramanga, posicionaron al ciclismo como un tema de interés entre las élites urbanas.

El análisis propuesto alrededor de la aparición de los principales términos asociados al ciclismo y la confluencia de diversas visiones, en la configuración de los significados de la práctica, se orientó en principio a la recuperación de la racionalidad de los debates sobre el uso de la bicicleta a finales del siglo XIX. Para esto, el intento por reconstruir el contexto de la llegada de la bicicleta a Bogotá y sus primeros usos permitió evidenciar las principales nociones y definiciones que suscitó la bicicleta entre sectores sociales particulares y un público desconocido. Más allá de encontrar el valor de verdad de dichas posturas, el ejercicio permitió evidenciar la interacción y el diálogo entre los diversos significados que se construyeron sobre el ciclismo a partir de la prensa.

Las diversas concepciones sobre el uso de un aparato exigieron la creación de cadenas de razonamiento y argumentación alrededor de la relación entre la bicicleta, la salud, el género el ejercicio físico, la locomoción, el entretenimiento, el ocio, la sociabilidad, el espacio público, la movilidad, el transporte y la competencia. Adicionalmente, el análisis de las palabras, vocablos y algunos términos permitió entender el surgimiento del ciclismo desde un plano semántico, toda vez que se identificaron las intenciones detrás de los primeros usos de estos. La creación del ciclista como un sujeto, las definiciones de la bicicleta como máquina y vehículo, así como también entender la racionalidad de las intenciones por crear espacios para los ciclistas y la práctica del ciclismo fueron algunos de los resultados de este análisis. La manera en que se dieron estos debates permite comprender cómo las discusiones semánticas y espaciales en torno a la bicicleta contribuyeron a la emergencia del ciclismo como práctica social y cultural en Bogotá entre 1894 y 1900.

## Bibliografía

### Fuentes primarias

#### Documentos impresos

Concejo Municipal de Bogotá. “Acuerdo 54 de 1912 Reglamentario del tráfico general en la ciudad”. Bogotá: Registro Municipal, 1912.

Manotas, Pedro A. “La bicicleta desde el punto de vista médico”. Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Colombia, 1900.

#### Publicaciones periódicas

*El Correo Nacional*. Bogotá, 1894, 1897.

*El Diario*. Bogotá, 1895.

*El Heraldo*. Bogotá, 1894, 1895, 1898, 1899.

*El Sport*. Bogotá, 1899.

*El Telegrama*. Bogotá, 1894, 1895.

*Los Hechos: Diario de la tarde*. Bogotá, 1894.

### Fuentes secundarias

Alfonso Sánchez, Julián Andrés. “Pedalear la historia: Los inicios del ciclismo en Bogotá 1894-1938”. Tesis de grado, Fundación Universidad Autónoma de Colombia, 2019.

Alfonso Sánchez, Julián Andrés. “Los Velódromos en Bogotá. Los espacios del ciclismo en la ciudad 1894-1951”. *Revista Gráfica* 19, n.º 2 (2022): 41-76. <https://revistas.fuac.edu.co/index.php/grafia/article/view/382>

Alfonso Sánchez, Julián Andrés. “Prácticas y representaciones ciclistas en Bogotá 1894-1956. Hacia una historia cultural de la bicicleta”. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2025.

Ayuso, Clara. *El léxico del ciclismo (El origen francés y su evolución en castellano)*. Palencia: Cálamo, 2020.

Díaz de Atauri, Juan. “La incorporación al léxico de las voces bicicleta y ciclismo y el grupo de palabras que traen consigo (Ensayo de corpus modular)”. *Cuadernos del Instituto Historia de la Lengua* 1 (2008): 45-61. <https://doi.org/10.58576/cilengua.vi1.218>

Diccionario histórico de la lengua española. “Biciclista”. Consultado el 30 de julio de 2025. <https://www.rae.es/dhle/biciclista>



- Diccionario histórico de la lengua española. "Ciclismo". Consultado el 28 de julio de 2025. <https://www.rae.es/dhle/ciclismo>
- Elías, Norbert y Eric Dunning. *Deporte y ocio en el proceso de civilización*. Ciudad de México: FCE, 2014.
- Hadland, Tony y Hans-Erhard Lessing. *Bicycle Design: An illustrated history*. Boston: The MIT Press, 2016.
- Herlihy, David. *Bicycle: History*. Tauton: Yale University Press, 2004.
- Herráez, Ángel. *La lengua del ciclismo en francés: análisis semántico y lexicológico*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2002.
- Morales Fontanilla, Manuel. "Impossible Roads: Cycling Landscapes and Cultural Representation in Colombia, 1930-1958". Tesis de doctorado, University of California San Diego, 2018.
- Oxford English Dictionary. "Cycling". Consultado el 28 de julio de 2025. [https://www.oed.com/dictionary/cycling\\_adj?tab=factsheet#252159901](https://www.oed.com/dictionary/cycling_adj?tab=factsheet#252159901)
- Reigosa, Carlos. *El idioma español en el deporte*. Barcelona: Fundación Efe, 1994.
- Rodríguez, Félix. *Diccionario de anglicismos del deporte*. Madrid: Arco Libros, 2021.
- Rodríguez Díez, Bonifacio. *Las Lenguas Especiales. El Léxico del Ciclismo*. León: Colegio Universitario de León, 1981.
- Ruiz Patiño, Jorge Humberto. *La política del sport. Élite y deporte en la construcción de la nación colombiana, 1903-1925*. Bogotá: La Carreta, 2010.
- Ruiz Patiño, Jorge Humberto. "Juventud y deporte en Colombia en la primera mitad del siglo XX". *Boletín cultural y bibliográfico* 51, n.º 93 (2017): 56-71. [https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin\\_cultural/article/view/9565](https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/9565)
- Ruiz Patiño, Jorge Humberto. *Las desesperantes horas de ocio: tiempo y diversión en Bogotá (1849-1900)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2021.
- Salazar Arenas, Oscar Iván. *Andar por la ciudad. Movilidades cotidianas y espacio urbano en Bogotá y Barranquilla, 1950-1970*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2021.
- Torreadella-Flix, Xavier y Antoni Nomdedeu-Rull. "Origen y uso de la palabra deporte como traducción de sport: un conflicto ideológico". *Revista Arbor* 200, n.º 812 (2024): 2834. <https://doi.org/10.3989/arbor.2024.812.2834>
- Vivas, Jesús. *El Fútbol. Léxico, deporte y periodismo*. Extremadura: Universidad de Extremadura, 1999.