

# Fervor y marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia (1950-1970)\*

Passion and marginality of ciclomobilities  
in Colombia (1950-1970)

*Fervor e marginalidade das ciclomobilities  
na Colômbia (1950-1970)*

**Oscar Iván Salazar Arenas\*\***

Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia

Cómo citar este artículo: Salazar, O. I. (2016). Fervor y marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia (1950-1970). *Rev. Colomb. Soc.*, 39(2), 49-67.

doi: <http://dx.doi.org/10.15446/rsc.v39n2.58965>

Este trabajo se encuentra bajo la licencia Creative Commons Attribution 3.0.

Artículo de investigación e innovación.

Recibido: 26 de febrero del 2016.

Aprobado: 4 de abril del 2016.

\* Este trabajo forma parte de mi investigación de doctorado *Hacer circular y dejar pasar. El ensamblaje de las movilidades urbanas en Bogotá y Barranquilla a mediados del siglo XX*, del Doctorado en Ciencias Humanas y Sociales del Centro de Estudios Sociales (CES) de la Universidad Nacional de Colombia. La tesis fue dirigida por Javier Sáenz Obregón, profesor titular del Departamento de Sociología y director del grupo de investigación Gobierno, Subjetividades y Prácticas de Sí del CES. Agradezco a los miembros del grupo por sus aportes y comentarios a los avances de investigación presentados, así como a los profesores y a los estudiantes del grupo de investigación Prácticas Culturales, Imaginarios y Representaciones, en el que también presenté avances de mi investigación. Para la realización del doctorado, conté con una comisión de estudios remunerada concedida por la Universidad Nacional de Colombia y una estancia de investigación en la Universidad de Harvard. Agradezco a todas las personas que lo hicieron posible.

\*\* Doctor en Ciencias Humanas y Sociales del Centro de Estudios Sociales (CES) de la Universidad Nacional de Colombia. Profesor asociado del Departamento de Sociología de la Universidad Nacional de Colombia. Investigador adscrito al CES. Actualmente, es el director de la Maestría en Estudios Culturales. Integrante de los grupos de investigación Gobierno, Subjetividades y Prácticas de Sí (GOSI), del CES, de la Universidad Nacional de Colombia, y del grupo Prácticas Culturales, Imaginarios y Representaciones, de la Universidad Nacional de Colombia, la Pontificia Universidad Javeriana y la Universidad de los Andes.

Correo electrónico: oisalazara@unal.edu.co

## Resumen

Este artículo describe la ambivalencia de los significados de las ciclomovilidades en las décadas de los cincuenta y de los sesenta, en Colombia. Este fue un periodo de gran incremento del uso cotidiano de la cicla, así como de consolidación de la Vuelta a Colombia. El análisis busca comprender el papel de las bicicletas y los ciclistas en las prácticas, y los sentidos de las movilidades cotidianas de las ciudades. Los resultados de la indagación se describen y discuten por medio de tres aspectos claves: las incorporaciones y coproducciones de ciclistas y bicicletas, la fiebre del ciclismo impulsada por las primeras Vueltas a Colombia y los conflictos derivados de la presencia de las bicicletas en las calles de las ciudades.

El estudio usa el análisis visual y de contenido de fuentes de prensa de Bogotá y Barranquilla, desde una perspectiva cualitativa. Además, contempla la aplicación de procedimientos de clasificación y codificación del material, con el objetivo de elaborar categorías emergentes. Tales procedimientos son afines con una perspectiva comprensiva, que apuesta por una descripción densa de las ideas, las nociones, los puntos de vista y las explicaciones que están en juego en un corpus de información producido en unas circunstancias de tiempo, lugar, actores y relaciones de poder particulares. Entre los tipos de textos e imágenes analizados, se cuentan noticias, crónicas periodísticas, publicidad y fotografías publicadas en diversos medios, incluyendo prensa y libros de gran formato.

El ejercicio interpretativo que se presenta en este artículo forma parte del desarrollo de la categoría *subjetividades móviles*, orientada a comprender los ensamblajes de las movilidades urbanas, en un periodo de grandes cambios en las calles, las técnicas de movilidad y la vida cotidiana en las ciudades colombianas. El principal resultado de esta indagación es la descripción de la situación ambivalente de las ciclomovilidades en Colombia, en un periodo en el que aumentaron notablemente el uso de la bicicleta en las ciudades, la afición por el ciclismo y los riesgos asociados con su uso cotidiano.

Palabras clave: ciclismo, movilidades urbanas, subjetividades móviles, tecnologías de las movilidades.

## Abstract

This paper describes the ambiguity of the meaning of ciclomobilities in Colombia between 1950 and 1970. In those years there was an important increase in the everyday use of bicycles, as well as the establishment of the Tour of Colombia cycle race. The analysis seeks to comprehend the role of bicycles and cyclists in the practices and meanings of everyday mobilities in cities. The findings of the research are described and discussed through three key aspects: incorporations and co-productions of cyclists and bicycles; the cycling fever motivated by the first Tours of Colombia; and the conflicts generated by cycle riding on the streets of the cities.

The research used content and visual analysis of journals and magazines of Bogotá and Barranquilla, from a qualitative perspective. The analysis applied classification and coding procedures, with the intention of constructing emerging categories from the sources. Such procedures agree with an interpretive perspective towards the elaboration of a thick description of ideas, notions, points of view, and explanations contained in a corpus of information produced in particular circumstances of time, place, actors, and power relations. Among the texts and images analyzed are news, stories, advertisements and photographs published in different media and illustrated books.

This interpretive analysis helps to develop the category of *mobile subjectivities*, focused on the comprehension of the assemblage of urban mobilities in a period of important change in the streets, mobile technologies and everyday life in Colombian cities. The main aim of this article is the description of the ambivalent situation of ciclomobilities in Colombia, in a period in which the use of bicycles, the numbers of cycling fans, and the risks associated with everyday cycle use increased remarkably.

Keywords: cycling, mobile subjectivities, urban mobilities, mobile technologies.

## Resumo

Este artigo descreve a ambivalência dos significados das ciclomobilidades nas décadas de 1950 e 1960, na Colômbia. Esse foi um período de grande aumento do uso cotidiano da bicicleta, bem como de consolidação da *Vuelta a Colombia*. A análise pretende compreender o papel das bicicletas e dos ciclistas nas práticas, e os sentidos das mobilidades cotidianas das cidades. Os resultados da indagação se descrevem e se discutem por meio de três aspectos-chave: as incorporações e as coproduções de ciclistas e bicicletas, a febre do ciclismo impulsionada pelas primeiras *Vueltas a Colombia* e os conflitos derivados da presença das bicicletas nas ruas das cidades.

O estudo usa a análise visual e de conteúdo de fontes de imprensa de Bogotá e Barranquilla a partir de uma perspectiva qualitativa. Além disso, contempla a aplicação de procedimentos de classificação e codificação do material com o objetivo de elaborar categorias emergentes. Tais procedimentos são afins com uma perspectiva compreensiva, que aposta numa descrição densa das ideias, das noções, dos pontos de vista e das explicações que estão em jogo num corpus de informação produzido em circunstâncias de tempo, lugar, atores e relações de poder particulares. Entre os tipos de textos e imagens analisados, contam-se notícias, crônicas jornalísticas, publicidade e fotografias publicadas em diversos meios, incluindo imprensa e livros de grande formato.

O exercício interpretativo apresentado neste artigo faz parte do desenvolvimento da categoria *subjetividades móveis*, orientada a compreender as estruturas das mobilidades urbanas num período de grandes mudanças nas ruas, nas técnicas de mobilidade e na vida cotidiana nas cidades colombianas. O principal resultado dessa indagação é a descrição da situação ambivalente das ciclomobilidades na Colômbia, num período no qual aumentaram notavelmente o uso da bicicleta nas cidades, a paixão pelo ciclismo e os riscos associados com seu uso cotidiano.

Palavras-chave: ciclismo, mobilidades urbanas, subjetividades móveis, tecnologias das mobilidades.

## Introducción

En la década de los cincuenta, había fiebre del ciclismo en Colombia. La mayoría de nuestros primeros astros del ciclismo no fueron profesionales, sino aficionados aguerridos que desafiaron la quebrada geografía nacional y fueron vistos como héroes. La historia del heroísmo y las dificultades de las primeras Vueltas a Colombia han sido narradas en numerosas ocasiones y siguen motivando nuevas publicaciones (Urrego et ál., 2011). Esos relatos permiten acceder a la fiebre del ciclismo causada por las competencias de ruta que se popularizaron desde los años cincuenta y a la experiencia de los competidores, pero nada dicen sobre los ciclistas cotidianos en las ciudades, los usos diversos de la bicicleta, las disputas por su significado o la sexualización de la máquina.

En este sentido, aquí me pregunto: ¿Dónde estaban y qué papel tenían las bicicletas y los ciclistas en la vida urbana? ¿Qué significaban, cómo se usaban las bicicletas y qué prácticas y discursos había en las ciclomovilidades cotidianas? Más allá de la importancia mediática de la Vuelta a Colombia, ¿cómo se relacionaban las competencias con las experiencias y los sentidos de la movilidad cotidiana de la gente que no era deportista? Sin duda, el ciclismo como práctica de movilidad y ritualidad pública no se agotaba en la Vuelta a Colombia. Lo que en realidad había era una ambivalencia de significados y prácticas entre el ciclismo de competencia y el ciclismo cotidiano, sin que llegara a tratarse de una oposición tajante. Argumentaré que esta ambivalencia puede describirse como el constante vaivén entre el fervor de las competencias ciclísticas y la marginalidad de las ciclomovilidades urbanas.

A continuación, presentaré algunas posturas teórico-metodológicas generales que fundamentan el ejercicio interpretativo que propongo. Después, expondré los hallazgos de la investigación, a través del seguimiento a las representaciones sobre ciclistas y bicicletas en prensa, documentos y publicaciones de la época. Me concentraré inicialmente en discutir qué era y cómo se llegaba a ser un ciclista. Además de esa reflexión inicial, presentaré un análisis de la manera en que la bicicleta fue clasificada según la clase social y el género, y cómo formaba parte de un sistema de jerarquías sociomateriales de las movilidades urbanas. Luego, exploraré los significados de la Vuelta a Colombia y propondré una lectura desde las movilidades, para culminar con una revisión de los conflictos y las disputas que suponía la circulación de bicicletas por las calles de las ciudades.

### Metodología, fuentes y estrategias interpretativas

Este trabajo se inscribe principalmente en el campo de los estudios de movilidades (Adey, 2010; Urry, 2008). En este, los movimientos de los seres humanos y del mundo material se entienden como prácticas que tienen significado y no solo como el desplazamiento de un punto A a un punto B (Cresswell, 2006). En el estudio de las ciudades, algunos autores cercanos a esta corriente han incorporado conceptos y metodologías de los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología (ESCT) (Farias y Bender,

2010; Graham y Marvin, 2001). Estos autores coinciden con algunos de otras perspectivas en la importancia de reincorporar la dimensión material y cotidiana de las ciudades en la investigación sobre la vida urbana (Amin y Thrift, 2002).

Por una parte, entender las movilidades como desplazamiento con sentido y no solo como viajes o tránsitos cuantificables supone prestar atención a los procesos de significación. En esta perspectiva, la búsqueda de fuentes lleva a interpretar relatos, testimonios, juicios, evaluaciones, fotografías y otras piezas gráficas, antes que considerarlos objeto de análisis estadístico. Por otra parte, la materialidad, una dimensión fundamental para comprender la vida urbana, supone una aproximación metodológica en la que el ser humano deja de ser el único actor y en la que la acción racional no necesariamente prima, pues es una forma más de pensar y actuar en el mundo. Es posible así prestar atención a la importancia que toman los discursos (Foucault, 2005) y considerar la capacidad de agencia de los objetos y de la tecnología (Latour, 2008). Asimismo, se debe prestar atención a la complejidad de las urbes como realidades materiales y simbólicas (Highmore, 2005).

En este trabajo, propongo una antropología histórica de las bicicletas y los ciclistas, a través del seguimiento de las huellas del pasado que permiten rastrear uno de los objetos más cotidianos de la movilidad urbana desde el siglo anterior. Esta investigación construye también una historia cultural de las ciclomovilidades en dos ciudades colombianas. Inevitablemente, el marco de análisis desborda por momentos las ciudades, puesto que se hace indispensable seguir los relatos, las descripciones, los objetos y las personas. Esta digresión metodológica permite describir mejor, pero nunca de manera perfecta ni acabada, el conjunto de significados que atravesaban las ciclomovilidades urbanas a mediados del siglo xx, en Colombia.

Este artículo desarrolla una parte de lo que he denominado *subjetividades móviles*, entendidas como el ensamblaje de sujetos, prácticas, técnicas y saberes que configuran formas particulares de movilidad y de identidad, así como maneras de actuar y pensar el espacio urbano a través del desplazamiento cotidiano en las calles.

En la elección de las ciudades, consideré la diversidad de fuentes y experiencias de movilidad. Así, las fuentes de información de esta investigación son archivos de prensa de diarios y magazines sobre Bogotá y Barranquilla del periodo 1950-1968, de distintos géneros y formatos periodísticos: noticias, columnas editoriales, fotografía, publicidad, entre otras. Además, realicé una búsqueda de leyes, decretos, reglamentos de tránsito y policía, boletines estadísticos, así como libros de gran formato y crónicas o compilaciones de obras de escritores locales.

Como estrategias de análisis del material, además de las perspectivas que ya señalé, utilicé el análisis de significados y metáforas, la codificación del material, la comparación de piezas periodísticas y, en general, un análisis interpretativo del contenido del archivo (Coffey y Atkinson, 2003; Denzin y Lincoln, 2003; Strauss y Corbin, 2002). La base de datos de notas de

prensa resultante fue procesada en Reference Manager 12. Por su parte, el análisis de contenido del archivo se hizo con MAX QDA 10.

### **Coproducciones e incorporaciones de los ciclistas y las bicicletas**

Una breve mirada a la historia de las bicicletas y los ciclistas o, mejor, a las relaciones entre cuerpos humanos y bicicletas revela la presencia constante de jerarquías sociomateriales, algunas de las cuales hoy se mantienen. Me refiero específicamente a distintos tipos de ciclistas, entre los que resaltaban asimetrías entre lo femenino y lo masculino. También está la dicotomía del campo y la ciudad, representada en sentidos diferentes de la bicicleta, o la diversidad de clase y oficio relacionada con esta forma de desplazamiento.

En Colombia, la popularización de la bicicleta, en la primera mitad del siglo XX, fue parte de la consolidación de la cultura física. En ese entonces, se destacaba de los deportes “la belleza, el placer y la felicidad” (Pedraza, 1999, p. 241). La cultura física se convirtió en un dispositivo para constituir la modernidad que las élites anhelaban y para civilizar al pueblo. Según Pedraza,

Como vástago de la higiene, la cultura física repite sus intenciones mecanicistas y científicas y comparte su voluntad de ordenar y disciplinar el cuerpo. La ventaja porque a grandes pasos y en mayor escala pudo popularizar e infundir en la población la disciplina y el orden consubstanciales a su imaginación cinética. Parece haberla superado en su habilidad para redefinir la normalidad y en haberse erigido en elemento definitivo para configurar al individuo y recobrarle su integridad. (Pedraza, 1999, p. 228)

La cultura física estuvo, desde un principio, mediada por el género, la clase social y las diferencias generacionales. Así, los deportes estaban destinados a los varones de clase alta y la gimnasia a los niños, las mujeres y el pueblo (Pedraza, 1999, p. 223). A pesar de esta matriz de prácticas institucionalizadas y del significado de los deportes y la actividad física para moldear un cuerpo moderno, el ciclismo no siempre se alineó con estos propósitos civilizadores. Por una parte, la Vuelta a Colombia dio espacio a una actividad profesional que, desde la década de los cincuenta, comenzó a redefinir parcialmente las diferencias de clase y las jerarquías en el deporte nacional. Por otra parte, el uso laboral o recreativo de la bicicleta situaba al ciclismo en los márgenes del discurso institucional del moldeamiento del cuerpo y revelaba el riesgo y los peligros de la velocidad. Además, el ciclismo cotidiano o ritualizado en las competencias deportivas era un lugar de coproducción de subjetividades móviles o de cuerpos-máquinas, que el análisis del cuerpo solo explora en una de sus dimensiones.

Entonces, más allá de la actividad física y de los deportes, ¿de qué se habla cuando se habla de ciclistas? Esta condición no se agota en las técnicas del cuerpo, en la dimensión simbólica de la bicicleta, ni en las circunstancias sociales y económicas que permiten su uso. Una bicicleta

forma parte fundamental del ensamblado que constituye al ciclista; sin la máquina, no son posibles su existencia física, la palabra misma, ni las representaciones sociales de la práctica del ciclismo. Algunos de los debates en torno a la historia de las bicicletas buscan superar la separación entre lo social y lo técnico, y permiten reconsiderar la materialidad de las relaciones humanas y no humanas por fuera del marco del materialismo histórico o del determinismo técnico (Bijker, 1995; Latour, 2008). En este sentido, es necesario profundizar en el análisis de las relaciones con los objetos y no solo en la historia del objeto.

El enfoque de la construcción social de la tecnología amplió el campo de la investigación sobre objetos técnicos a los actores y grupos de interés involucrados en su uso y apropiación (Bijker y Pinch, 1987). Por su parte, la teoría del actor-red dio herramientas para considerar la tecnología mediante las dinámicas complejas en las que todo objeto técnico está implicado. Aunque en este trabajo no se acude únicamente a esta perspectiva, hay afinidades con la manera como aquí se construye la categoría de subjetividades móviles. Para este caso, la categoría involucra diversos tipos de ciclistas y de espectadores de las competencias, pero también peatones y conductores de automóviles que forman parte de otros sistemas de movilidad.

El término *ciclomovilidades* nombra al sistema de desplazamiento por medio de bicicletas que me interesa describir. En particular, me concentro en la subjetividad móvil de los ciclistas, como parte constitutiva de dicho sistema, y en sus relaciones con otros actores. Hablar de ciclistas supone nombrar una entidad física y simbólica, técnica y social y, ante todo, una subjetividad que depende de la existencia material de una máquina y de la agencia de sujetos, instituciones, prácticas y discursos que la atraviesan. Ya he mencionado un discurso, el de la cultura física, que puede funcionar muy bien en el caso del uso deportivo de la bicicleta, pero se queda corto cuando se observa el uso recreativo o cotidiano en las calles de la ciudad.

*Ciclista* significa unión particular entre un cuerpo humano y una máquina, hecha con el propósito de moverse. Particularmente, la profesionalización del ciclismo extiende y hace visible la condición de *ciclista profesional* más allá de la interacción del cuerpo con la máquina: hace evidente que la identidad del sujeto está relacionada con una práctica específica y lo posiciona en una red de relaciones y diferencias jerárquicas en los sistemas de movilidad. Así, esta unión específica de cuerpo y máquina es diferente de otras, como la implícita en *conductor*, *automovilista*, *taxista* o *pasajero*. Su existencia es posible solo en función de una especie de simbiosis temporal entre cuerpos humanos y máquinas motorizadas o no motorizadas. Para seguir con las metáforas biológicas, estas simbiosis comportan formas específicas de *motilidad* (Canzler, Kaufmann y Kesselring, 2008, pp. 140-193), es decir, conllevan capacidades y posibilidades específicas para moverse que insertan al sujeto en sistemas de relaciones en movimiento y, eventualmente, en flujos de cuerpos y máquinas. No es suficiente moverse. El sentido de ese movimiento está en cómo se hace y en las relaciones —y

fricciones— entre ciclistas, conductores de automóviles, espectadores en una carrera, peatones, vías, señales de tránsito, máquinas y demás.

Para convertirse en ciclista hay que pasar por un proceso de incorporación de técnicas corporales, que incluyen procedimientos básicos, como mantener el equilibrio, pedalear, controlar el timón, saber frenar, hasta saberes prácticos más complejos, como circular en medio del tráfico o correr en una competencia. La educación del cuerpo, la instrucción específica y la práctica suelen considerarse medios idóneos para asegurar la existencia de un buen ciclista. En los inicios de la década de los cincuenta, por la naciente fiebre del ciclismo en el país, aparecieron en la prensa nacional distintas historias de las bicicletas e instrucciones de uso de la máquina. Si el saber técnico del experto era adecuadamente incorporado, era posible pasar de aficionado a profesional. Eran los albores de este proceso, en el que el saber experto de los ciclistas extranjeros era decisivo para producir buenos ciclistas criollos (*Semana*, 1952, 2 de agosto; *Semana*, 1951, 5 de mayo; *Semana*, 1953, 28 de febrero). Que los ciclistas profesionales fueran deportistas de alta competencia revelaba otra faceta del saber técnico: el temor a la deshumanización del deporte y, por esa vía, a la desnaturalización del cuerpo humano, al trabajarlo de tal forma que se asimilara al funcionamiento y sentido de las máquinas. Aun frente a los deseos de profesionalización y tecnificación del deporte, poco más de una década después de la primera Vuelta a Colombia, en la prensa de finales de los años sesenta, “el rendimiento de los superdeportistas no [podía] conciliarse con imagen humana alguna; se [perfilaba] la figura robotizada, el cibernético carente de los sentimientos y las emociones que [conformaban] el verdadero sustrato del ser humano” (Pedraza, 1999, pp. 247-248).

El temor al cibernético, que se extiende hasta nuestros días, revela la necesidad de pensar maneras más adecuadas de describir la unión de cuerpos y máquinas en las movilidades urbanas. Según Dant (2004), ni el término *cibernético* ni el de *híbrido* son adecuados para pensar esa unión, ya que denotan la unión permanente de entidades diferentes para constituir una sola. En el primer caso, se reemplaza una o varias partes del cuerpo por partes mecánicas; en el segundo, se trata de la unión de dos entes biológicos que producen uno nuevo e indivisible. En tal sentido, es más adecuado hablar de *ensamblajes* entre cuerpos y máquinas, que son o pueden ser reversibles y susceptibles de ajuste permanente, y de *incorporaciones* mutuas de cuerpos, máquinas y saberes.

Así, volverse ciclista —al igual que volverse peatón, pasajero o conductor— puede entenderse como la adquisición de técnicas del cuerpo, pero también como la incorporación a los sistemas de movilidad, a la vez que a la coproducción práctica de dichos sistemas. Se trata de un proceso análogo al que ocurre cuando se aprende a caminar en una ciudad o a conducir un automóvil: hay que aprender a moverse de maneras específicas y en relación permanente con objetos y cuerpos fijos o en movimiento e interiorizar ese saber como una práctica que progresivamente se naturaliza. Al hablar

de ciclistas o conductores de automóvil, se hace referencia a ensamblajes de cuerpos y máquinas que comportan movilidad y tienen sentido en los sistemas de movilidad producto de esas uniones.

Aunque al dejar por momentos de montar en bicicleta no se desinteriorice o se olvide el saber práctico, un ciclista no es una hibridación de cuerpo y máquina, ni la bicicleta es un reemplazo permanente de sus piernas. Ese saber práctico se activa selectivamente como medio para incorporarse a las movi­lidades. No se trata, entonces, de un *rol social* que forme parte de una estructura, sino de una subjetividad móvil, en la que se ensamblan prácticas, formas de percepción, cuerpos, máquinas condensadas, en una unión cuerpo-máquina y en situaciones de interacción con otros cuerpos y objetos. Ser ciclista implica percibir, pensar, actuar y, sobre todo, moverse como ciclista. No es una experiencia única ni monolítica, sino diversa y muchas veces ambivalente.

### Las bicicletas también tienen sexo, estatus y clase social

Existían claras divisiones entre ciclistas: no era lo mismo ser ciclista deportista que aficionado. Tampoco era lo mismo ser *un* ciclista que *una* ciclista. La clasificación de los usos, los significados y los tipos de bicicletas según el género comenzó a darse desde las versiones más tempranas de la máquina, expresada en tamaños y diferencias de diseño. En Colombia, esa división era evidente a mediados del siglo, como parte de jerarquías sociomateriales de las formas de movilidad. Para ilustrar estas jerarquías, seguiré el caso de la publicidad de las bicicletas Monark.

La división sexual de los usos y sentidos de la bicicleta era un recurso de mercadeo, que reforzaba no solo separaciones de género y edad, sino también de oficio y clase social. Las bicicletas Monark eran ensambladas en Colombia, en gran parte con piezas importadas y con otras de fabricación nacional. Como ocurría con otras marcas, en un anuncio de 1953, se mostraba un dibujo de perfil de la bicicleta, la marca se resaltaba en una tipografía más grande, así como la descripción de una característica técnica; en este caso, se mencionaba el eje de los pedales, que la haría diferente de las demás (figura 1).

La neutralidad y simpleza de esta publicidad, que mostraba únicamente la máquina, se cambió por la asociación entre las bicicletas Monark y uno de los ganadores de la Vuelta a Colombia, Ramón Hoyos, en 1955. En un anuncio de página completa, en la revista *Semana*, titulado “Dos campeones que se entienden”, Hoyos aparece al lado de una bicicleta manipulando el manubrio y la llanta delantera. En un texto, en la parte inferior de la imagen, citan sus palabras: “Yo uso la bicicleta ‘Monark’ únicamente. [...] Considero que la bicicleta ‘Monark’ es la mejor para el deportista colombiano” (*Semana*, 1955, 20 de junio, p. 31).

La estrategia de transferencia de significados entre objetos, imágenes e ideas en la publicidad (Rose, 2012) se extendió ampliamente en propagandas posteriores. Hacia finales de la década de los cincuenta, apareció una nueva forma de propaganda de Monark que iba más allá de



Fuente: *El Tiempo*, 1953, 21 de febrero, p. 16.

las asociaciones simbólicas entre la bicicleta y los campeones; se trataba de la presentación de siluetas femeninas y masculinas junto a distintos modelos de bicicletas relacionados con usos específicos, por medio de un título y un breve texto explicativo. En esta publicidad, se representaban distintas variaciones de posibles ciclistas. Había ocho tipos: cuatro eran siluetas masculinas y cuatro femeninas. Dos de las cuatro siluetas masculinas remitían a la idea del ciclista-campeón. En las restantes, el ciclista-obrero y el ciclista-campesino aparecían frente a bicicletas de turismo (figura 2). Por su parte, las siluetas femeninas mostraban niñas que disfrutaban del tiempo libre o iban a la escuela y mujeres asociadas con diversión, deporte y salud. En varios casos, se resaltaban características como la economía de la bicicleta, su resistencia y duración.

El paso de una publicidad centrada en la máquina y sus características técnicas a una que resaltaba usos y tipos de ciclistas hace evidentes ensamblajes específicos cuerpo-máquina y la creación de narrativas e imágenes publicitarias que los sustentaban y alimentaban. Aunque la publicidad no afirmaba que fuese mejor ser hombre-ciclista que mujer-ciclista, es clara la asociación de los hombres con labores productivas, aun de bajo estatus, como obreros y campesinos. En contraste, la mujer se relacionaba con belleza, salud, diversión, sin hacer referencia a un oficio productivo en particular y mucho menos a las competencias deportivas. La asociación masculina con ciertos usos de la bicicleta era positiva por las nociones de productividad, competencia y éxito, que requerían de actividad y cierto protagonismo. Del lado de las mujeres, la visión era de pasividad y dependencia, aunque no dejara de existir la posibilidad de ser una mujer burguesa en bicicleta.

La coproducción de publicidad, bicicletas, usos y ciclistas, que definía y separaba tipos específicos de ciclistas, formaba parte también de una jerarquización simbólica y material. El punto más alto de esta jerarquía lo ocupaban los profesionales y, sobre todo, los campeones de las Vueltas a Colombia.

Figura 2. Cuatro de los ocho tipos de ciclistas de la publicidad de Monark en 1959

 <p>PARA EL COLEGIO...</p>	 <p>DIVERSION IDEAL...</p>	 <p>COMPAÑERA DEL OBRERO...</p>	 <p>EN EL CAMPO</p>
<p>Estudiantes de ambos sexos se sienten felices viajando al colegio en MONARK, la bicicleta que les recrea el estudio. Y para la vacación no hay mejor diversión.</p>	<p>Es para las muchachas de hoy montar en bicicleta MONARK que a la vez les proporciona salud y diversión. MONARK fabrica un tipo adecuado para cada edad con iguales calidades de resistencia, velocidad y economía.</p>	<p>La MONARK es el vehículo para el transporte barato, veloz y agradable del obrero. El trabajador colombiano encuentra en la bicicleta MONARK, duración, seguridad, economía y la mejor compañera para su fácil movilización al trabajo.</p>	<p>No hay mejor vehículo para ir a las faenas del campo que una bicicleta. Y ninguna rinde tanto como MONARK, rendidora en duración, en tiempo, en economía.</p>
 <p>Para chicos y grandes Campeona de la velocidad.</p>	 <p>La bicicleta moderna para la alegría deportiva</p>	 <p>La bicicleta del obrero colombiano</p>	 <p>La bicicleta del campesino colombiano.</p>

Fuente: *El Heraldo*, 1959, 2 de diciembre, p. 9.

El papel de la competencia como acontecimiento nacional no solo se limitaba al espectáculo deportivo: las vías nacionales y las ciudades por donde pasaba se convirtieron en un espectáculo que introdujo una ritualidad pública antes inexistente.

**La fiebre del ciclismo**

La primera Vuelta a Colombia se realizó en 1951, en carreteras y caminos de la región central del país y tuvo a Bogotá como punto de partida y de llegada. En menos de diez años alcanzó el estatus de acontecimiento nacional multitudinario que convocaba gran cantidad de público todos los años (Viviescas, 1989, p. 74). Cada vez que la Vuelta era noticia, se revivía lo que algunos diarios llamaban la fiebre del ciclismo. Mucha gente, especialmente jóvenes, querían tener una bicicleta y las multitudes colmaban la salida o la llegada de cada una de las etapas de la prueba en las ciudades. La Vuelta a Colombia se convirtió en un acontecimiento nacional, con un gran cubrimiento mediático en prensa y radio. En consecuencia, muy pronto empezó a contar con patrocinio de empresas y marcas que la aprovecharon para promocionar sus productos.

Los usos políticos de la competencia en algunas versiones y la creciente financiación económica de los patrocinadores justificaron interpretaciones del evento como una distracción funcional para los intereses de las élites, un aparato ideológico alineado con el capitalismo, así como una herramienta de manipulación y apaciguamiento de las pasiones políticas (Viviescas, 1989,

pp. 71-91). Estas interpretaciones desconocen la multiplicidad de intereses en torno al evento y otras dimensiones de la competencia. Decir que tenía un uso político describe para qué se aprovechó el evento en momentos específicos, pero no logra explicar de forma satisfactoria cómo llegó a ser lo que fue en un periodo de tiempo tan breve. Propongo, entonces, estudiar el papel de los significados de la carrera que circulaban, para comprender su potencia simbólica y su capacidad para generar acciones, efectos y prácticas concretas.

Dentro de sus múltiples significados y consecuencias, la Vuelta a Colombia actualizó y redefinió el sentido de los héroes nacionales. Si bien el vínculo entre los deportes, las fiestas y los símbolos patrios era frecuente en la década de los cuarenta, los héroes de la bicicleta tenían un carácter móvil que no tenían los de las guerras de Independencia; los ciclistas eran héroes más livianos, cambiantes y superficiales, menos estables, monolíticos y profundos que los próceres del siglo XIX (Salazar, 2013, pp. 26-28). Eran también héroes humanos, que sugerían la posibilidad de que un ser anónimo pudiera sobresalir gracias a sus habilidades con la bicicleta (Pedraza, 1999, p. 248). Los relatos de la prensa con frecuencia recordaban el origen humilde de los pedalistas —muchos eran campesinos, otros estudiantes o mensajeros— y sus logros en medio de las condiciones adversas de nuestras carreteras. Los ciclistas de competencia se asociaron con la velocidad, el éxito personal y el ascenso social.

Las narrativas del sufrimiento, el sacrificio y el éxito al final de la travesía tenían un estrecho vínculo con las condiciones materiales en las que se desarrollaban las carreras. Durante la década de los cincuenta, se implementó un ambicioso plan de reconstrucción de las carreteras nacionales, pero muchas de ellas siguieron siendo vías sin pavimentar hasta la década siguiente (Alvear, 2007). Esto contribuyó a la fama mundial de la Vuelta como la competencia ciclística más difícil del mundo (Valdivieso, 1967, 6 de junio). Por ello, el solo hecho de terminar la carrera investía de heroísmo a los ciclistas.

Además de los relatos heroicos, su repetición anual produjo y reiteró representaciones de la geografía nacional más impactantes y emotivas que cualquier clase de geografía física. Durante la carrera, las etapas eran documentadas en crónicas, reportajes, fotografías. Las narraciones por radio en directo eran fundamentales para generar o exacerbar las emociones del público. El cubrimiento mediático “contribuyó a descubrir y cualificar la constitución de la red de centros urbanos colombianos, ayudando de esta manera a difundir un rápido conocimiento de la geografía nacional, a través de su sistema de información que siempre fue extenso aunque superficial” (Viviescas, 1989, p. 73).

Como lo recuerda Viviescas, la geografía que mostraba la Vuelta a Colombia apareció precisamente en medio de los años más acelerados de la urbanización, que consolidaron a Colombia como “país de ciudades”. Esta geografía tenía otras características: a pesar del proceso inacabado de reconstrucción de las carreteras, Colombia era ya un país conectado

principalmente por vías carretables, no solo por el ferrocarril y los ríos; se caracterizaba por las dificultades físicas para la conexión entre las regiones y las ciudades; y como consecuencia de estas dificultades, había extensas regiones, como el Pacífico, los Llanos Orientales o la Amazonía, que no aparecían en el mapa de la competencia. Esta representación del país fue supremamente potente por su capacidad para redefinir y competir con las ideas de nación vinculadas a las creencias católicas, al hispanismo, al regionalismo y a las contiendas políticas. Aunque el regionalismo no desapareció, había un protagonismo notable de las ciudades como ejes simbólicos que denotaban progreso.

La competencia no habría podido consolidarse sin la audiencia radial y el público que se agrupaba para presenciar el paso de los corredores y para participar de la nueva ritualidad pública. Los espectadores que cantaban el himno nacional al paso de los corredores, que limpiaban la vía para que pasara la caravana, que corrían detrás de los ciclistas para darles un poco de agua o que aplaudían o gritaban a su paso, estaban lejos de ser actores pasivos. En la realización de la tercera versión, un espectador anciano afirmó: “las guerras y los carnavales hacen sentir a la patria en las entrañas, y esta carrera es un carnaval que los viejos empezamos a envidiar” (*Semana*, 1953, 14 de marzo).

En cuanto a las movilidades cotidianas de ciclistas en las ciudades, se puede ver en las palabras de una cronista cómo la fiebre del ciclismo trascendía los límites temporales y geográficos de la competencia, en 1955:

Cuando al día siguiente se van a todo correr los ciclistas, se cree que la fiesta terminó y que ahora va a renacer la calma. De ninguna manera. La dosis de entusiasmo fue demasiado grande para la gente menuda, y ese mismo día empiezan a entrenarse para la próxima Vuelta a Colombia todos los muchachitos de las boticas, las floristerías, las carnicerías y los graneros. Cruzan como cohetes por las esquinas más congestionadas y por las vías prohibidas en una bicicleta de segunda mano, con un retrato de su ídolo en la cachucha y en la canastica de la cicla una libra de carne o un tubito de pasta de dientes. (Vélez citado en Vallejo, 1997)

### **Deseos, peligros y marginalidad de las ciclomovilidades urbanas**

Al mismo tiempo que crecía y se consolidaba la Vuelta a Colombia como una ritualidad pública, en las ciudades los ciclistas y sus máquinas competían diariamente por el espacio de las vías con autobuses, automóviles y peatones, en medio de notables falencias de las políticas públicas sobre su circulación. Las bicicletas eran vistas como máquinas peligrosas y a la vez eran deseadas como juguetes. ¿Cómo podrían interpretarse las tensiones entre la importancia de la competencia deportiva, que era un acontecimiento nacional, y la marginalidad de las ciclomovilidades en las

ciudades? Además, ¿cómo se mantuvo el doble carácter de las bicicletas como objetos peligrosos pero también deseados? Describiré estas tensiones comenzando con los deseos por las bicicletas.

Uno de los públicos objetivos más importantes de la publicidad de bicicletas fueron los niños y los jóvenes (*El Heraldo*, 1958, 10 de junio; *El Heraldo*, 1959, 10 de julio). También las bicicletas eran premios frecuentes en rifas locales y concursos de marcas de productos alimenticios para otros públicos (*El Heraldo*, 1959, 27 de noviembre; *El Heraldo*, 1950, 20 de marzo; *El Heraldo*, 1959, 7 de marzo). Además, las imágenes de bicicletas o ciclistas eran medios para transferir sentidos a otros objetos o productos: el tiempo de preparación de una buena cerveza se comparaba con el tiempo de preparación de los ciclistas profesionales (*Semana*, 1952, 2 de febrero); el eslogan “los ases siempre ganan” acompañaba la imagen de unos ciclistas en avisos de una lotería (*El Heraldo*, 1959, 17 de marzo); y el bien conocido “bebida de campeones” de Pony Malta estaba al pie de la imagen de un ciclista corriendo (*Sucesos*, 1961, 12 de octubre).

Mientras la publicidad hacía énfasis en la bicicleta como juguete y explotaba la idea del ciclista-campeón, ya había quienes planteaban que las ciclomovilidades eran una alternativa para resolver los problemas del tráfico urbano e impulsar la economía. Según la descripción de un cronista de finales de la década de los cincuenta, el uso cotidiano de la bicicleta en el campo aún no se había generalizado y en las ciudades todavía era marginal. Las comparaciones con Norteamérica y sobre todo con algunos países de Europa eran frecuentes, donde a diferencia de Colombia, “[...] su uso [cubría] todas las capas sociales sin distinguos de edad, posibilidades rentísticas o condiciones de rango y linaje” (*El Heraldo*, 1958, 26 de agosto, p. 3). La industria de fabricación de bicicletas era vista como un potencial que podría impulsar la economía nacional por dos vías: al abaratar los costos del transporte para la población y al impulsar la industria si se dieran beneficios fiscales para el establecimiento de fábricas de bicicletas nacionales. Además, habría beneficios para resolver los problemas del tráfico, ya que “[en] los centros urbanos la bicicleta [estaba] llamada a descongestionar los buses [y] a agilizar la movilización de la masa humana, con rendimiento traducido en tiempo y dinero [...]” (*El Heraldo*, 1958, 26 de agosto, p. 3). Profesiones, como los mensajeros o la misma policía, habían adoptado hacía años el uso de la bicicleta. Estos la siguieron utilizando por su flexibilidad y velocidad, para circular por la ciudad (*El Heraldo*, 1959, 18 de diciembre).

A pesar de esta profusión de imágenes y sentidos positivos de la bicicleta para el comercio y la economía nacional, su circulación diaria en las calles era riesgosa para los peatones y los mismos ciclistas. En 1955, se les cuestionaba por su frecuente responsabilidad en accidentes de tránsito: “En Bogotá, y en general en Colombia, una persona que anda en bicicleta no es necesariamente un ciclista. Es un conductor improvisado que ordinariamente no respeta los reglamentos del tránsito y se lanza por

las vías arterias haciendo cabriolas” (García, 2012, 27 de octubre, p. 18). En Barranquilla, la situación era análoga, ya que en las calles centrales los ciclistas “[...] no guarda[ban] las reglas del tránsito, y la mayoría de las veces [las bicicletas] [eran] manejadas por jóvenes inexpertos que cruza[ban] calles y carreras con velocidades fantásticas, exponiendo a cada momento la vida del ciudadano que se les [atravesara]” (*La Prensa*, 1952, 10 de enero, p. 4).

A finales de la década, se cuestionaba el papel de los padres de familia que alentaban la fiebre del ciclismo por medio de la compra de bicicletas para sus hijos. Al decir del cronista, esto favorecía “[...] las alegres competencias ciclísticas en los barrios residenciales donde los muchachos [corrían] alocadamente sin que les [pasara] por la imaginación la posibilidad de que en una bocacalle [dieran] con un taxi [...]” (*Sucesos*, 1959, 20 de noviembre, p. 3). En esta época, también se mencionaba el uso reiterado de la bicicleta como vehículo de los ladrones y se cuestionaba el papel de las agencias de alquiler de bicicletas, en las que era posible rentarlas sin el más mínimo control de las autoridades. En dichos lugares, “[p]or el valor de alquiler de una hora, y mediante alguna garantía [...], el aprendiz [recibía] una bicicleta y [echaba] por esas calles torpemente, sorteando por milagro los peligros y multiplicándose como amenaza para los transeúntes” (*Sucesos*, 1959, 20 de noviembre, p. 16).

En 1969, las quejas no habían cambiado. Se afirmaba: “[l]os ciclistas urbanos son el máximo dolor de cabeza y la interferencia más peligrosa de la circulación. Existe, realmente, una reglamentación sobre el tránsito de bicicletas? [sic] Sospechamos que sí pero que debe ser muy ineficiente e inactual” (González, 1969, 19 de octubre, p. 2). Efectivamente, la reglamentación sobre bicicletas existía desde la década de los cuarenta, en las normas de tránsito de Bogotá (Decreto 14 de 1941 citado en Samper, 1946, p. 70-136). En un principio, el tratamiento normativo de las bicicletas las asemejó a vehículos que requerían de placa, inscripción en el registro de tránsito y pago de los respectivos impuestos. A los ciclistas se les exigía licencia de conducción, aunque fuesen menores de edad, en cuyo caso sus padres debían respaldar la obtención de su pase. Estas normas se cumplieron muy parcialmente, a tal punto que los funcionarios de la Secretaría de Circulación y Tránsito afirmaban que la cifra de bicicletas inscritas representaba apenas el 15 % de las que rodaban por la ciudad, en 1955 (García, 2012, 27 de octubre, p. 19). Había además alrededor de 80 agencias de préstamos de bicicletas, que no tenían mayor vigilancia (González citado en Vallejo, 2007, p. 204).

### Reflexión final

En gran medida, la importancia y visibilización de las bicicletas se derivó de la aparición y consolidación de la Vuelta a Colombia, en los años cincuenta, y de todos los movimientos mediáticos, comerciales, de opinión pública y las ritualidades que contribuyeron a su regularización anual. También el crecimiento en la cantidad de bicicletas hacía notoria su

presencia en las calles: las bicicletas inscritas en la Dirección de Tránsito de Bogotá pasaron de 1.655 en 1946 a 20.110 en 1954, muy cerca de los 22.487 automóviles particulares en circulación (DANE, 1956, p. 190)<sup>1</sup>.

Al mismo tiempo, su estatus en las movilidades urbanas era marginal y generaba tensiones; la fiebre del ciclismo, que impulsaba cada nueva edición de la competencia, tenía una contracara en las calles de las ciudades, en las que los ciclistas y las bicicletas mantuvieron sentidos ambivalentes. Mientras las bicicletas eran objetos de deseo, regalos y medio de transporte de sectores pobres de la ciudad, las autoridades trataban de evitar los accidentes, por medio de frecuentes operativos de decomiso de bicicletas sin matrícula y de regulaciones que resultaban inaplicables.

Al hablar de ciclismo, se hace referencia a un conjunto de máquinas y cuerpos que funcionaban bien cuando se trataba de la Vuelta a Colombia, a mediados del siglo xx. Por medio de aquella nueva ritualidad pública, las bicicletas y los ciclistas se ensamblaron con el orden urbano y las vías nacionales, a la vez que impulsaron representaciones sobre el heroísmo, la nación, las imágenes del país y la modernidad. Sin embargo, por fuera de la ritualidad de las competencias, las ciclomovilidades eran marginales y casi invisibles, excepto cuanto se encontraban de frente con peatones y automovilistas y se volvían peligrosas. Ser ciclista era formar parte de un ensamblado. Era una subjetividad móvil, como lo era ser conductor o peatón, pero su estatus era distinto. Había una ambivalencia de las ciclomovilidades: en un extremo, eran un potente símbolo nacional u objeto de deseo y, en otro, eran una forma de movilidad peligrosa<sup>2</sup>.

## Referencias

- Adey, P. (2010). *Mobility*. Nueva York: Routledge.
- Alvear, J. (2007). *Desarrollo del transporte en Colombia (1492-2007)*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Amin, A. y Thrift, N. (2002). *Cities. Reimagining the urban*. Londres y Malden: Polity Press.
- Bijker, W. (1995). *Of bicycles, bakelites and bulbs: Towards a theory of sociotechnical Change*. Cambridge y Londres: MIT Press.
- Bijker, W. y Pinch, T. (1987). The social construction of facts and artifacts: or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other. En W. Bijker, T. Pinchy y T. Huges (eds.), *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of technology* (pp. 17-50). Londres: The MIT Press.
- Canzler, W., Kaufmann, V. y Kesselring, S. (2008). *Tracing mobilities. Towards a cosmopolitan perspective*. Hampshire y Burlington: Ashgate.

- 
1. Las cifras reportadas en los anuarios estadísticos cubren únicamente el periodo 1946-1954.
  2. Para una amplia discusión sobre el ensamblaje de las ciclomovilidades con otras formas de movilidades urbanas, véase Salazar (2016).

- Coffey, A. y Atkinson, P. (2003). *Encontrar el sentido de los datos cualitativos*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Cresswell, T. (2006). *On the move. Mobility in the modern western world*. Nueva York y Londres: Routledge.
- Dant, T. (2004). The Driver-car. *Theory, Culture and Society*, (21), 61-79. doi: 10.1177/0263276404046061
- Denzin, N. y Lincoln, Y. (2003). The discipline and practice of qualitative research. En N. Denzin y Y. Lincoln (eds.), *The landscape of qualitative research. theories and issues* (pp. 1-45). Thousand Oaks, Londres y Nueva Delhi: Sage.
- Farias, I. y Bender, T. (2010). *Urban assemblages. How actor-network Theory changes urban studies*. Londres y Nueva York: Routledge.
- Foucault, M. (2005). *El orden del discurso*. Buenos Aires: Tusquets.
- Graham, S. y Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: network infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londres y Nueva York: Routledge.
- Highmore, B. (2005). *Cityscapes. Cultural readings in the material and symbolic city*. Houndmills, Basingstoke y Hampshire: Palgrave Macmillian.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Pedraza, Z. (1999). *En cuerpo y alma: Visiones del progreso y la felicidad*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Rose, G. (2012). *Visual methodologies. An introduction to researching with visual materials*. Los Angeles, Londres, Singapore, Nueva Delhi y Washington: Sage.
- Salazar, O. I. (2013). De liebres, tortugas y otros engendros. Movilidades urbanas y experiencias del espacio público en la Bogotá contemporánea. *Revista Colombiana de Antropología*, (49), 15-40.
- Salazar, O. I. (2016). *Hacer circular y dejar pasar. El ensamblaje de las movilidades urbanas en Bogotá y Barranquilla a mediados del siglo xx* (tesis sin publicar). Doctorado en Ciencias Humanas y Sociales, Centro de Estudios Sociales (CES), Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Strauss, A. y Corbin, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Urrego, S., Quiñones, R., Dallos, Ó., Gracia, C., Urrego, A., Urrego, H. et ál. (2011). *La gran historia de la vuelta a Colombia: 1951-2011*. Bogotá: Coldeportes.
- Urry, J. (2008). Moving on the mobility turn. En W. Canzler, V. Kaufmann y S. Kesselring (eds.), *Tracing mobilities. Towards a cosmopolitan perspective* (pp. 363-618). Hampshire y Burlington: Ashgate.
- Vallejo, M. (1997). *La crónica en Colombia, medio siglo de oro*. Bogotá: Presidencia de la República.
- Vallejo, M. (2007). Retratos de ciudad. En G. González y A. C. Mejía (eds.), *Bogotá, años 50. Fotografías de Sady González* (pp. 193-207). Bogotá: Ediciones Revista Número.

### Fuentes primarias

- DANE. (1956). Anuario Municipal de Estadística 1954. Anuario Municipal de Estadística [15].
- El Heraldo*. (1950, 20 de marzo). Maizena regala..., p. 4.
- El Heraldo*. (1958, 10 de junio). Bicicletas H. C. Higgins, p. 8.
- El Heraldo*. (1958, 26 de agosto). La bicicleta en la economía nacional, p. 3.
- El Heraldo*. (1959, 7 de marzo). Regalo de Papelería Barranquilla Ltda, p. 7.
- El Heraldo*. (1959, 17 de marzo). Los ASES... siempre ganan!, p. 10.
- El Heraldo*. (1959, 10 de julio). Use su crédito, p. 11.
- El Heraldo*. (1959, 27 de noviembre). Lluvia de regalos ofrece Milo, p. 6.
- El Heraldo*. (1959, 2 de diciembre). Monark solución ideal, p. 9.
- El Heraldo*. (1959, 18 de diciembre). Bicicletas nuevas para los mensajeros telegráficos, p. 1.
- El Tiempo*. (1953, 21 de febrero). Una sola pieza, p. 16.
- García, G. (2012, 27 de octubre). “La fiebre del ciclismo” en Bogotá. *El Espectador*, pp. 18-19.
- González, F. (1969, 19 de octubre). El caótico tránsito urbano. *El Tiempo*, p. 2.
- La Prensa*. (1952, 10 de enero). Estilete de Manolito, p. 4.
- Samper, G. (1946). *Reglamento de Circulación y tránsito de Bogotá*. Bogotá: Centro Inst. Gráfico.
- Semana*. (1951, 5 de mayo). Ciclismo. Importaciones y velódromo, p. 40.
- Semana*. (1952, 2 de febrero). Hay cosas que exigen tiempo..., p. 24.
- Semana*. (1952, 2 de agosto). Ciclismo. Haciendo escuela, p. 30.
- Semana*. (1953, 28 de febrero). Ciclismo. Vuelta a Colombia, p. 39.
- Semana*. (1953, 14 de marzo). Ciclismo. De la cumbre al llano, p. 37.
- Semana*. (1955, 20 de junio). Dos campeones que se entienden, p. 31.
- Sucesos*. (1959, 20 de noviembre). La bicicleta, factor de accidentes y auxiliar de ladrones en Bogotá, pp. 3-16.
- Sucesos*. (1961, 12 de octubre). Pony Malta bebida de campeones, p. 21.
- Valdivieso, J. (1967, 6 de junio). La dramática intimidad de las vueltas a Colombia en Bicicleta. *Cromos*, pp. 5-12.