

Los Velódromos en Bogotá. Los espacios del ciclismo en la ciudad 1894-1951

Julián Andrés Alfonso Sánchez¹

Universidad Nacional de Colombia

ORCID: 0000-0002-4000-9523

Artículo de investigación

Recibido: 23-09-2022 - Aprobado: 25-11-2022

Resumen

El ciclismo es uno de los deportes más representativos de Colombia en el panorama internacional en cuanto al número de victorias se refiere. Los múltiples triunfos de nuestros ciclistas en el exterior ratifican la creciente afición por el ciclismo y por la bicicleta en general, que se ha desarrollado durante más un siglo desde la llegada de la bicicleta al país, hasta las conquistas de los “escarabajos” en las tres grandes vueltas. Es esta afición por el ciclismo y los intentos por difundirlo, lo que ha permitido la construcción de diferentes escenarios usados como velódromos para la práctica de este deporte. Este artículo tiene como objetivo, establecer un panorama histórico de los distintos espacios de práctica y difusión del ciclismo en la ciudad, que permita entender el desarrollo y la evolución de esta disciplina en la sociedad bogotana.

Palabras clave: Ciclismo, bicicleta, deporte, velódromo, Bogotá, Colombia.

¹ Julián Andrés Alfonso Sánchez, es historiador de la Fundación Universidad Autónoma de Colombia y candidato a magister en Historia en la Universidad Nacional de Colombia. Sus investigaciones se han centrado en la historia del deporte, el ciclismo y la bicicleta. Ha trabajado como investigador para el Banco de la República y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. Correo: Juanalsa97@hotmail.com

Velodromes in Bogotá. The spaces of cycling in the city 1894-1951

Abstract

Cycling is one of the most representative sports of Colombia in the international panorama as far as the number of victories is concerned. The multiple triumphs of our cyclists abroad ratify the growing fondness for cycling and cycling in general, which has developed for more than a century since the arrival of the bicycle in the country, until the conquests of the "scarabajos" in the three grand tours. It is this love for cycling and the attempts to spread it, which has allowed the construction of different scenarios used as velodromes for the practice of this sport. The objective of this article is to establish a historical panorama of the different spaces for the practice and diffusion of cycling in the city, in order to understand the development and evolution of this discipline in Bogota's society.

Key words: Cycling, bicycle, sport, velodrome, Bogota, Colombia.

Velódromos em Bogotá. Os espaços para o ciclismo na cidade 1894-1951

Resumo

O ciclismo é um dos esportes mais representativos da Colômbia no cenário internacional em termos do número de vitórias conquistadas. As múltiplas vitórias de nossos ciclistas no exterior ratificam o crescente amor pelo ciclismo e pelo ciclismo em geral, que se desenvolveu ao longo de mais de um século desde a chegada da bicicleta ao país, até as conquistas dos "scarabajos" nos três grandes tours. Foi esse amor pelo ciclismo e as tentativas de difundi-lo que permitiram a construção de diferentes cenários usados como velódromos para a prática desse esporte. O objetivo deste artigo é estabelecer um panorama histórico dos diferentes espaços para a prática e a disseminação do ciclismo na cidade, o que nos permite entender o desenvolvimento e a evolução dessa modalidade na sociedade de Bogotá.

Palavras-chave: Ciclismo, bicicleta, esporte, velódromo, Bogotá, Colômbia.

Los Velódromos en Bogotá. Los espacios del ciclismo en la ciudad 1894-1951

El ciclismo es uno de los deportes que más triunfos le ha dado al país. Desde mediados del siglo pasado, los ciclistas colombianos se han destacado numerosas competencias a nivel internacional en cualquiera de sus modalidades², obteniendo numerosas medallas y dejando el nombre del país en lo más alto.

Aunque los “Escarabajos”, han protagonizaron encarnadas batallas en las trochas y carreteras del mundo, también en los velódromos y en competencias de ciclismo de pista se han conseguido importantes logros. Desde la primera victoria internacional que obtuvo el ciclismo colombiano en los juegos Centroamericanos y del Caribe celebrados en Guatemala en 1950,³ hasta las medallas de oro obtenidas en los últimos años por destacados ciclistas colombianos como Fabián Puerta, Fernando Gaviria, Martha Bayona, en los campeonatos mundiales, panamericanos y suramericanos, el ciclismo de pista ha mostrado un desarrollo notable, y ha sido junto al ciclismo de ruta una de las disciplinas más representativas del deporte colombiano.

Aunque la historia de esta disciplina se remonta a la existencia de espacios para la práctica de ciclismo en la ciudad desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, fue a partir de la construcción e inauguración del velódromo “Santiago Trujillo Gómez”, más tarde conocido como “velódromo de la Primera de Mayo”, cuando el ciclismo colombiano oficialmente contó con un espacio propio para su práctica. Fue en este velódromo en donde se formaron muchas de las glorias del ciclismo bogotano y

² Las principales modalidades son el ciclismo de ruta, pista, ciclo montañismo y bicigrós.

³ En aquella ocasión el equipo conformado por Efraín “El indomable Zipa” Forero, Jaime Tarquino, Efraín “el cura” Roza y Luis A “El pollo” Ortiz, y en cabeza del entrenador Guillermo Pignalosa venció al equipo cubano en la ronda final de los 4000 metros de la persecución por equipos, en el marco de los Juegos Centroamericanos y del Caribe.

cundinamarqués, que entrenaron y dejaron ver sus cualidades como “ruterros” y “sprinters”.

En vista del destacado desarrollo que ha tenido la disciplina en nuestro país, se considera importante establecer un panorama histórico que permita entender el surgimiento del ciclismo en el país y su desarrollo. Este análisis se plantea en función de los escenarios que acogieron la práctica de ciclismo de pista desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, y que fueron productos de los distintos intentos que hubo por difundir la práctica de este deporte en la ciudad, y un reflejo de la influencia de la actividad deportiva en la configuración del paisaje urbano de la ciudad

Los orígenes del ciclismo en Bogotá

Hablar de los orígenes del ciclismo en Colombia, equivale a preguntarse por la llegada de la bicicleta al país. En Francia y posteriormente Inglaterra, donde fue desarrollado el velocípedo (directo antecesor de la bicicleta); es posible hablar de los orígenes del ciclismo, entre la invención de este artefacto en 1863, y la celebración de las primeras carreras de velocípedos de la historia en 1868. Sin embargo, aunque los primeros velocípedos llegaron a Colombia en la década de 1870⁴, estos no tuvieron mucha trascendencia en la ciudad y fue hasta la década de 1890 cuando llegaron las primeras

⁴ A pesar de que los primeros registros de importación de importación de Velocípedos en Colombia datan de 1872 y 1873, es a partir de 1894 cuando la prensa bogotana empezó a registrar el notable interés que surgió por el uso del velocípedo en la ciudad durante los años siguientes, cuando se conformaron los primeros clubes ciclistas y en 1898 se inauguró el Velódromo Central.

bicicletas modernas, que empezó una notable afición por el ciclismo y el uso de la bicicleta en Bogotá.⁵

A partir de 1894 se empiezan a tener los primeros registros en la prensa local, de velocípedos transitando por las calles de la ciudad, en los cuales se mencionan las diversas reacciones de todo tipo que despertó el velocípedo (como fue conocida la bicicleta hasta 1895 en Bogotá), en los transeúntes curiosos que se asombraban tras el paso de estos artefactos. Uno de los primeros diarios en advertir el uso del velocípedo describió los acontecimientos de la siguiente manera:

Con gusto hemos visto circular por la ciudad varios velocipedistas. Este género de sport está hoy en Europa en grande auge. Los velocipedistas tienen círculos, sociedades, periódicos, escuelas, velódromos y no sé cuántas cosas más. Es uno de los ejercicios más provechosos y elegantes. En los climas fríos, sobre todo, el velocípedo es muy saludable. Desearíamos se generalizará 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 cantinas⁶.

A partir de entonces, con la llegada de la bicicleta moderna a la ciudad, llegaron al país noticias acerca del desarrollo del ciclismo en Estados Unidos y Europa, en donde se empezaban a hacer grandes hazañas, como la primera vuelta al mundo en velocípedo realizada por Thomas Stevens 1884 y 1886, y las carreras que se empezaron a celebrar carreras como la Paris - Brest - Paris y la Burdeos – Paris en 1891.

La novedad por la bicicleta y por el ciclismo poco a poco empezó a acaparar la atención de los caballeros de la alta sociedad bogotana que empezaron a adquirir sus bicicletas de marcas *Columbia*, *Hartford*, *Humber*, *Cleveland*, entre otras, que importaban

⁵ Alfonso, Julián. *Pedalear la historia: Los inicios del ciclismo en Bogotá 1894 – 1938*. Fundación Universidad Autónoma de Colombia, 2019.

⁶ El Heraldo. 26 de abril, 1894.

algunas importantes agencias comerciales de la ciudad como la Librería Colombiana de Salvador Camacho Roldán⁷, la agencia comercial de Antonio Samper Uribe desde 1895⁸, la joyería Stern & Franklen⁹. Una vez se conformó un mercado de bicicletas en la ciudad, fueron varios los ciclistas que empezaron a circular en la ciudad, y que empezaron a practicar el ciclismo; el nuevo *Sport* que empezaba a volverse popular en Bogotá y otras ciudades del país como Cartagena, Medellín y Bucaramanga¹⁰.



Anuncio publicitario de bicicletas marca Cleveland en ella joyería americana Stern & Frankel. Fuente: El Sport. 12 de agosto, 1899.

Aunque inicialmente el uso de la bicicleta estuvo limitado por el mal estado de las calles de la ciudad, la práctica del ciclismo empezó a ocasionar algunos problemas en la ciudad. Algunos de los ciclistas empezaron a andar indiscriminadamente por los camellones, andenes, parques y embaldosados de la ciudad, ocasionando numerosos incidentes en los cuales se veían involucrados peatones. Por esta razón, se empezaron

⁷ El Conservador. 14 de marzo, 1896.

⁸ El Heraldo. 5 de noviembre, 1895.

⁹ El Sport. 12 de agosto, 1899.

¹⁰ Alfonso, Julián. Op. Cit.

a presentar quejas ante las autoridades para que regulara la circulación de velocípedos y bicicletas en la ciudad. En 1895, un diario de la ciudad hacía un llamado de atención a los ciclistas acerca de su comportamiento en las calles.

Es muy de desear que los señores ciclistas dejen la costumbre, que últimamente han tomado, de ejercitarse en su *sport* favorito, en el Parque del Centenario, especialmente los domingos por la mañana, con riesgo de atropellar a los paseantes, y particularmente a los muchos niños, que ese día y a esa hora concurren allí. (...) Creemos que la autoridad competente debe intervenir y prohibir terminantemente que los parques públicos se conviertan en velódromos. (...) Ahí está la Plaza de maderas en donde pueden los ciclistas entregarse a sus ejercicios sin molestar a la mayoría del público, y no que hoy han elegido como teatro para mostrar esas habilidades, y también su inexperiencia, el paseo que tienen los habitantes de esta ciudad, y justamente a la hora y en el día en que ese paseo está lleno de niños, de los cuales la mayor parte no son, por su edad, capaces de ponerse oportunamente a salvo de ser atropellados por algún novel velocipedista¹¹.

Aunque algunos lugares de la ciudad como la Plaza de maderas (actual Plaza España), la Plaza de Armas (actual Plaza de las Cruces), la Plaza de los Mártires, y el Parque del Centenario, fueron puntos de reunión de los ciclistas, los velocipedistas, como eran llamados inicialmente los ciclistas, se empezaron a plantear la necesidad de asociarse y conformar un club que representara sus intereses y que permitiera, entre otras cosas, la construcción de un velódromo para poder practicar el deporte de manera óptima.

¹¹ El Heraldo. 17 de octubre, 1895.



VELOCIPEDOS

Premier con llantas dobles labradas (Dunlop-Welch).
Singer "modèle de luxe" con llantas dobles labradas } La mejor llanta conocida en Inglaterra.
 (Dunlop-Welch).

Remington con llantas Dunlop.
Aguila para hombre, *ruedas de aluminio*, llantas dobles Gormully, ó sean las mejores conocidas en los Estados Unidos.
Aguila para señora, *ruedas de aluminio*, con guarda barro y guarda cadenas de aluminio.
Aguila para niños, también con llantas neumáticas y ruedas de aluminio.

Deseando, con sobra de razón y de justicia, que los velocipedos *no sean privilegio exclusivo de los ricos*, hemos resuelto importar bicicletas con todos los requisitos de una buena máquina: solidez, rigidez, resistencia, elasticidad y suavidad; pero sin detalles de lujo, y hemos logrado ponernos de acuerdo con los fabricantes en *sacrificar la utilidad del primer año á fin de hacerlas conocer*, circunstancia *excepcional* que nos permitirá darlas á \$ 200 (!!!). A pesar de su bajo precio *no* vendrán con llanta sencilla de *pegar con pasta* al aro (*rim*), sino con llanta doble, de primera calidad, de quitar y poner CON LAS MANOS sin ayuda de instrumentos ni de soplete, y de remendar interiormente, como la Dunlop ó la Gormully.

GRAN SURTIDO DE REPUESTOS, ACCESORIOS y objetos especiales para ciclistas, como *linternas, trompetas, capitas de caucho, polainas, ciclómetros, foetes y porta foetes, cascabeles, cachuchas, aceite especial para lubricar y para linternas, carrieles de viaje, etc. etc.*

LA CHAQUETA ROJA

Calle Real, números 227 y 227 bis.—Bogotá. 25—12

Anuncio publicitario de venta de velocípedos de diferentes marcas, en el almacén *La Chaqueta Roja*, ubicado sobre la calle Real de Bogotá.

Fuente: El Conservador. No. 5. 7 de marzo, 1896.

Los primeros intentos de construcción de un velódromo en Bogotá

Con las primeras noticias del ciclismo en otras latitudes, llegaron también noticias sobre la conformación de asociaciones ciclistas alrededor del mundo, y la construcción de velódromos, en donde se dieron cita los mejores ciclistas del momento para

competir en las carreras. Esta situación sumada a la evidente necesidad de los ciclistas de obtener un espacio donde practicar este nuevo *Sport*¹² y aprender a montar en bicicleta, dio paso a los primeros intentos por construir un velódromo en la ciudad.

En mayo de 1894, se anunciaba la organización de una reunión en Chapinero, para discutir algunos asuntos relacionados con la creación de una asociación de velocipedistas y la construcción de un velódromo en unos terrenos aledaños a la Estación del Ferrocarril en Chapinero. Aunque no se tiene información sobre la continuación el proyecto, este se puede considerar como el primer intento de los ciclistas bogotanos por construir un velódromo para la práctica del ciclismo en la ciudad.¹³

Dos meses después, en julio de 1894, se celebraron las primeras carreras de bicicleta en la historia de Bogotá. Las justas se desarrollaron en el circo de toros de Chapinero, ubicado en inmediaciones del templo de Nuestra Señora de Lourdes. Para la ocasión se improvisó un velódromo en la pista del circo en donde se celebraron dos carreras, en las cuales solo tomaron partida 4 ciclistas. Estas competencias se pueden considerar como las primeras carreras de bicicletas en Colombia y que van a dar origen a los primeros pasos del ciclismo en nuestro país.¹⁴

Aunque las carreras contaron con una notable acogida, pasarían algunos años para volver a tener registro de carreras de bicicletas en la ciudad. Sin embargo, durante los años siguientes se conformarían las primeras asociaciones de ciclistas en la ciudad que

¹² 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.

¹³ Los Hechos: Diario de la tarde. 4 de junio, 1894.

¹⁴ El Heraldo. 24 de julio, 1894.

se encargaron de la realización de desfiles y reuniones ciclistas orientadas a la difusión de la afición y el gusto por la bicicleta. Hacia 1895 se conformó el Club Ciclista Bogotano ¹⁵ y hacia 1896 se tienen registros del Club Ciclista Colombiano, que impulsaría el siguiente intento de construcción de un velódromo en Bogotá, mediante la firma del Acuerdo 17 de 1896, por el cual, los representantes Roberto Suarez y Julio J Dupuy del Club Ciclista Colombiano se comprometían a la construcción de un velódromo en la ciudad durante los dos años siguientes.¹⁶

Un año después, una revista anunciaba la construcción de dos velódromos en la ciudad.¹⁷ Uno de ellos sería construido en la Plaza de los Mártires en pleno centro de la ciudad y el otro en los terrenos de la hacienda de La Magdalena, en donde desde 1891 se había licitado y celebrado un contrato para la construcción de un hipódromo por parte de Carlos y Rafael Espinosa Guzmán.¹⁸ El intento por construir el primer velódromo en la Plaza de los Mártires, no prosperó por problemas legales con el contrato y hacia 1898, cuando el velódromo debía estar terminado, aun no se había iniciado la obra, por lo que presumiblemente quedó archivada.¹⁹

No obstante, el segundo intento de construir el velódromo en los terrenos de la hacienda La Magdalena prosperó, y fue inaugurado el domingo 19 de junio de 1898 en el costado occidental de la actual Avenida Caracas, entre calles 34 y 39.²⁰ El “Velódromo Central” como fue conocido este escenario, contaba con una pista de 530

¹⁵ El Correo Nacional. 25 de julio, 1895.

¹⁶ Concejo municipal de Bogotá. 3 de diciembre, 1896.

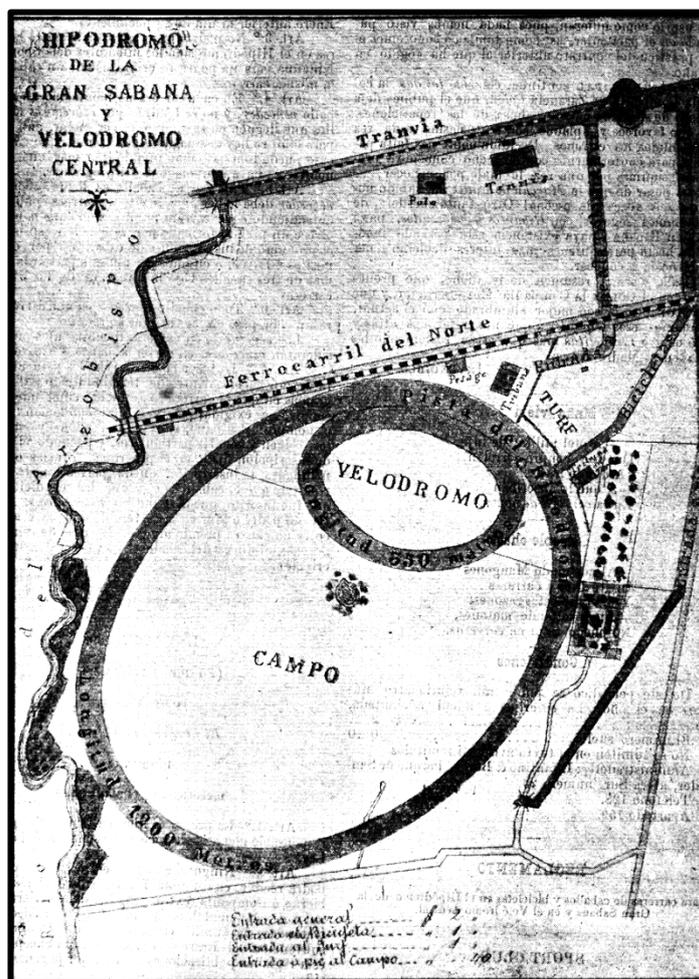
¹⁷ Bogotá: bisemanario político y noticioso. 23 de diciembre, 1897.

¹⁸ Concejo municipal de Bogotá. 25 de mayo, 1891.

¹⁹ El Heraldo. 12 de abril, 1898.

²⁰ El Heraldo. 22 de junio, 1898.

metros de longitud que se encontraba en el interior de la pista de 1200 metros del Hipódromo de la Gran Sabana. Fue en este escenario donde se celebraron las primeras temporadas de carreras de bicicletas en la ciudad entre 1898 y 1899, que contaron con la participación de los primeros caballeros de la alta sociedad que se destacaron como *Sportman* y que a su vez compartían el gusto por las carreras de caballos, el polo y el tenis.



Planos del Hipódromo de la Gran Sabana y el Velódromo Central, levantados por Andrés Arroyo. Fuente: El Sport. 12 de agosto, 1899.

Entre 1898 y 1899 se celebraron en este escenario algunas carreras de caballos, carreras de bicicletas y algunas de las primeras carreras a pie, que pueden ser consideradas a su vez como los primeros pasos del atletismo en la ciudad. En las carreras se destacaron varios caballeros ilustres de la alta sociedad de la época como comerciantes, hijos de políticos, y descendientes de familias extranjeras, que prontamente fueron conocidos como los campeones del ciclismo y que pueden ser considerados como parte de la primera generación de ciclistas bogotanos.²¹ ²² Además, este velódromo fue el escenario de las primeras apariciones públicas de las “señoritas” ciclistas bogotanas que, entre otras cosas se encargaron de otorgar la premiación de las carreras ciclistas de los hombres y cerrar la temporada de carreras de bicicletas de 1899, con un elegante concurso de decoración de sus bicicletas y con una batalla de flores, probablemente el último espectáculo ciclista del siglo XIX en la ciudad.

²¹ El Heraldo. 23 de febrero, 1899.

²² Durante las temporadas de carreras celebradas en el Velódromo Central se destacaron personajes como Benito Zalamea propietario de la Ferretería e imprenta Zalamea Hermanos, Carlos Alford miembro de la familia de origen inglés Alford, y Jaime Holguín y Caro como los tres campeones bogotanos de ciclismo. Al respecto véase las biografías de Benito Zalamea, Carlos Alford y Ernesto Duperly en la enciclopedia del Banco de la República.



Desfile de señoritas ciclistas en el Velódromo central en 1899.

Fuente: *El Sport*. 17 de septiembre, 1899.

Estos eventos celebrados en el Velódromo Central y en el Hipódromo de la Gran Sabana, fueron parte de los eventos públicos más importantes de la sociedad bogotana de finales del siglo XIX, que se embarcaba en un amplio proceso de modernización, reflejado en las transformaciones de sus espectáculos y celebraciones públicas.²³

El ocaso del ciclismo en Bogotá

El final del siglo XIX marcó también el ocaso del ciclismo y el fin de una fiebre por la bicicleta que duró alrededor de cinco años en la ciudad. En 1899 poco después de haberse terminado la temporada de carreras de bicicletas en el Velódromo Central,

²³ Ruiz, Jorge. *Las desesperantes horas de ocio: Tiempo y diversión en Bogotá (1849-1900)*. México. Flacso. 2017.

estallaba la Guerra de los Mil Días que sumió al país en una profunda crisis social y política, y que por algunos años obstaculizó la celebración de espectáculos públicos. Además, en 1903 Ernesto Duperly importaba el primer automóvil marca Cadillac a la ciudad y en adelante esta nueva máquina acaparó parte de la atención de las clases altas, por lo cual, la novedad de la bicicleta empezó a decaer.²⁴

Durante los años siguientes y, hasta finalizada la década de 1920 la actividad ciclista fue mínima, mientras la bicicleta iba adquiriendo otros usos en la ciudad. Junto con el triciclo, la bicicleta se convertía en el juguete predilecto de los niños de las familias acomodadas, un medio de transporte y un elemento de trabajo para algunos comerciantes, personas de profesiones notables y posteriormente de algunos obreros. Esta baja intensidad en la práctica del ciclismo ocasionó el abandono del Velódromo Central, y su pronta desaparición haciendo que sólo quedara en funcionamiento la pista del hipódromo que ya en la década de 1910 se conocía como el Hipódromo de la Magdalena.

Sin embargo, fue a mediados de la década de 1920 cuando convergieron varios factores que favorecieron la reaparición del ciclismo en el escenario deportivo de la ciudad. En este momento surgieron los primeros almacenes dedicados exclusivamente a la venta de bicicletas y motocicletas en la ciudad.²⁵ Además, algunos deportes, como el fútbol y el atletismo empezaron a practicarse fuera de los espacios cerrados de los clubes sociales y los principales colegios de la ciudad, y otros deportes como el

²⁴ Alfonso, Julián. Op. Cit.

²⁵ Uno de los primeros almacenes dedicados a la venta de bicicletas fue el almacén Alcyon, propiedad de un inmigrante ruso llamado José Eidelmman. El almacén funcionaba como agencia de la marca francesa de bicicletas y motocicletas Alcyon. Esta marca tuvo su propio equipo de ciclismo y disputo numerosas victorias en las grandes carreras de ciclismo como el Tour de Francia.

ciclismo y el motociclismo se empezaron a practicar en las principales calles y avenidas de la ciudad.

La reactivación del ciclismo en Bogotá

A partir de 1929, se efectuaron los primeros intentos por parte de los comerciantes de bicicletas y motocicletas, en conjunto con los principales diarios de la ciudad, por revivir un deporte que había permanecido en el olvido. En noviembre de ese año, el recién fundado Moto Club Colombiano organizó una serie de carreras de motocicletas celebradas en la ciudad que estuvieron acompañadas por unas de las primeras carreras de bicicletas, con las que el ciclismo hizo su reaparición en la sociedad bogotana.²⁶



Rafael Borda junto a Alfonso Reina, vencedores de la carrera de resistencia Bogotá - Tunja – Bogotá en 1929. Fuente: Revista Cromos. 7 de diciembre, 1929.

²⁶ El Tiempo. 11 de noviembre, 1929.

A partir de entonces los diarios de la ciudad como *El Tiempo* y *El Espectador* empezaron a organizar carreras de bicicletas en la ciudad que se denominaron “vueltas” o “dobles” que consistían en recorrer la distancia entre Bogotá y los municipios cercanos como Chapinero, Usaquén, Chía, Zipaquirá, Facatativá, entre otros, que empezaron a despertar la afición por el ciclismo entre los bogotanos.²⁷ En estas carreras se perfilaron algunos de los mejores ciclistas de la época, que sentarían las bases del ciclismo en la década de 1930 y que representarían a la ciudad y el departamento en las diversas competencias celebradas en el marco de los Juegos Olímpicos Nacionales desde 1932, los Juegos Bolivarianos en 1938 y los Juegos Centroamericanos y del Caribe a partir del mismo año.

El Estadio e Hipódromo de Bogotá: El Velódromo

La reaparición de la práctica del ciclismo y el motociclismo en la ciudad, permitió que se le asignara un espacio a estos deportes en las instalaciones del Hipódromo y del Estadio de Bogotá que fue inaugurado el 20 de septiembre de 1931 en los terrenos en los cuales actualmente se encuentra el Barrio Galerías, en cercanías de la calle 53 entre carreras 24 y 30. Según una descripción de este escenario hecha por el diario *El Tiempo*, deportes como “El fútbol, el motociclismo y las carreras, no solamente de caballos sino de bicicletas y de a pie, tienen allí lugares especialmente construidos, de acuerdo con los modernos sistemas y las más completas reglas”.²⁸

²⁷ Alfonso, Julián. Op. Cit.

²⁸ El Tiempo. 12 de septiembre, 1931.

Además del terreno destinado al campo de fútbol, se construyó a su alrededor una pista para carreras de caballos y alrededor de esta, se construyó una pista ligeramente inclinada en su borde externo, que sirvió como *motódromo* para acoger las carreras de motocicletas en las cuales se alcanzaban velocidades de más de 75 kilómetros por hora, y también como velódromo donde se realizaron algunas pruebas de ciclismo de pista, las cuales se celebraban en carreras de velocidad y de resistencia.



Vista del Hipódromo y Estadio de Bogotá desde la tribuna
Fuente: *Revista Cromos*. 19 de septiembre, 1931.

Entre 1931 y 1932 se celebraron en el velódromo del Hipódromo de Bogotá, algunas carreras de bicicletas que consistían en dar un número determinado de vueltas a la pista de 1200 metros del velódromo. Las carreras comprendieron recorridos de 3 vueltas a la pista hasta carreras de 40 kilómetros. A finales de 1931 y principios de 1932, Hernán Ferré redactor deportivo del diario *El Nuevo Liberal*, organizó el primer Campeonato Departamental de Ciclismo en el velódromo del Estadio de Bogotá. El campeonato estuvo compuesto de tres pruebas de 2500, 15000 y 37000 metros que fueron ganadas por Belarmino Rodríguez.²⁹

No obstante, hacia 1935 se anunciaba que el Hipódromo de Bogotá iba a ser reemplazado por una urbanización de casas, debido a que los dueños del terreno no veían rentable seguir manteniendo el Hipódromo y Estadio de Bogotá por su cuenta, sin la ayuda del Estado, que, aparte de cobrar impuestos por el espacio y los eventos realizados, no contribuía con el dinero que por ley estaba estipulado para la manutención y la promoción de la Hípica en la ciudad.³⁰ Finalmente, el Estadio de Bogotá desapareció hacia finales de la década de 1930 y solo sobrevivió la pista de caballos que permaneció un tiempo mientras el terreno se fue empezando a urbanizar hacia la década de 1940.³¹

No obstante, es importante destacar que, aunque el Hipódromo - Estadio de Bogotá tanto como el Hipódromo de la Magdalena y el Velódromo Central desaparecieron, la construcción de estos escenarios fueron el reflejo de la introducción de nuevos gustos y diversiones que se difundieron entre la élite capitalina. Estos escenarios que

²⁹ El Tiempo. 8 de febrero, 1932.

³⁰ El Tiempo. 3 de junio, 1935.

³¹ Moreno, Camilo. *La Magdalena: consolidación urbana de una antigua quinta 1934-1951* (Primera edición). Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 2017.

acogieron algunos de los principales espectáculos públicos se fueron incorporando progresivamente al paisaje urbano de la ciudad y se caracterizaron entre la predominante arquitectura colonial del centro de la ciudad.³²



Participantes del Campeonato departamental de ciclismo en 1931 organizado en el velódromo del Estadio de Bogotá. Fuente: Revista Cromos. 19 de diciembre, 1931.

Los estadios de la ciudad: El Estadio Nemesio Camacho y El Estadio Alfonso López Pumarejo

Hacia 1934, a partir de los rumores de la desaparición del Hipódromo de Bogotá, se hizo evidente la necesidad de la construcción de un nuevo Estadio en la ciudad que

³² Mejía, Germán. *Los años del cambio: Historia urbana de Bogotá 1820 – 1910*. Pontificia Universidad Javeriana. 2000.

estuviera a la altura de los mejores estadios del mundo, que proporcionara un espacio para la práctica del deporte en general, y contribuyera al reavivamiento del fútbol que había contado con gran popularidad en la década de 1920.

Durante esta década, fueron varios factores que determinaron las intenciones de construir un estadio. En primer lugar, la promulgación de la ley 90 de 1925 que reglamentó el deporte en el país y que en uno de sus artículos establecía la construcción de las plazas del deporte que fomentara su práctica.³³ Unos años después, en 1933 se reglamentó esta ley, y hacia 1935 la Comisión Departamental de Educación Física creaba una junta que dirigiera la construcción de un estadio en la ciudad.³⁴

En 1928 se habían inaugurado oficialmente los Juegos Olímpicos Nacionales en Cali, y en 1932 había empezado la aventura olímpica cuando Alberto Nariño Cheyne representó al país en los Juegos Olímpicos de Los Ángeles, y 4 años después, 6 atletas participaban en los Juegos Olímpicos de Berlín. Estos esfuerzos por incluir a Colombia en el Comité Olímpico Internacional desembocaron en la conformación del Comité Olímpico Colombiano, y a su vez debían estar respaldados por decisiones orientadas al progreso del deporte en el país, como la construcción de un Estadio.

Hacia 1938 habían florecido dos proyectos para la construcción de un Estadio en la ciudad. Uno de ellos fue el de la construcción del Estadio El Campín y el otro la

³³ Congreso de la República de Colombia. Sobre educación física, plazas de deportes y precio de las becas nacionales. 18 de noviembre, 1925.

³⁴ Hernández Acosta, Andrés Felipe. Elementos sociohistóricos intervinientes en la construcción de los estadios Alfonso López y el Campín para los primeros Juegos Bolivarianos: Bogotá, 1938. (Revista Colombiana de Sociología; Vol. 36, Núm. 1 (2013): Sociología del deporte; Págs. 43-63.) Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá - Facultad de Ciencias Humanas - Departamento de Sociología. 2013.

construcción del Estadio Alfonso López Pumarejo dentro de los terrenos de la Universidad Nacional. Ambos proyectos florecieron simultáneamente por impulsos del presidente Alfonso López Pumarejo y el entonces alcalde de Bogotá Jorge Eliécer Gaitán, y fueron inaugurados en el marco de la celebración de los 400 años de la ciudad y la celebración de los primeros Juegos Bolivarianos celebrados en Bogotá entre julio y agosto de 1938.

El Estadio Alfonso López Pumarejo fue inaugurado en la apertura de los I Juegos Bolivarianos, mientras el Estadio el Campín fue inaugurado para la clausura de las Máximas deportivas.³⁵ Durante estos juegos, el ciclismo colombiano probó por primera vez en su historia su nivel, frente al ciclismo venezolano, peruano y ecuatoriano, en las pruebas de kilómetro contra reloj, kilómetro Scratch, 4000 metros de persecución, pruebas de tándem y una prueba de ruta de 100 kilómetros.

En estas justas, el ciclismo colombiano de pista consiguió sus primeras medallas de plata (Pruebas de Tándem) y bronce (velocidad, 4000 metros persecución), en pruebas que normalmente se realizan en un velódromo, pero que fueron celebradas en la Avenida Caracas a falta de un escenario de esta índole en la ciudad. Además, se corrió la prueba de fondo de 100 kilómetros en un circuito entre Bogotá y Tocancipá en donde obtuvimos una medalla de bronce.³⁶

No obstante, estos estadios significaron sin duda, uno de los avances más importantes del deporte en Colombia, no solo por su aporte al fútbol sino también por que permitieron el desarrollo de otros deportes como el atletismo y el ciclismo. Estos dos

³⁵ Hernández, Op. Cit.

³⁶ El Tiempo. 23 de agosto, 1938.

deportes encontrarían un espacio para su práctica y un escenario en donde poder organizar competencias de manera más profesional y con espacio para el disfrute del público.

Sobre las pistas de atletismo que rodeaban la cancha de fútbol, de estos dos estadios, el ciclismo bogotano encontró su siguiente velódromo. Hacia principios de la década de 1940 los estadios El Campín y Alfonso López Pumarejo, empezaron a ser utilizados como velódromo y se comenzaron a realizar diferentes pruebas de ciclismo. Algunas de las pruebas realizadas incluyeron pruebas de velocidad, persecución individual y por equipos, contrarreloj, entre otras, que sentaron las bases del ciclismo de pista en la ciudad. Además, en 1941 se organizó el campeonato nacional de la hora, en donde los ciclistas bogotanos intentaron obtener el mejor registro al pedalear durante una hora.³⁷

Con la aparición de la Unión Ciclista de Cundinamarca, antecesora de la Liga de ciclismo de Cundinamarca fundada en 1936 como sección de la Comisión Nacional de Educación Física³⁸ y la aparición de la Asociación Nacional de Ciclismo en 1938, por decreto oficial³⁹ el ciclismo iniciaba un proceso de institucionalización que estuvo acompañado con la creación de clubes deportivos independientes que empezarían a tomar partida de las pruebas locales de ciclismo por medio de sus afiliados. Hacia mediados de la década de 1940 el ciclismo había superado ya su etapa de introducción al deporte bogotano y se empezaba a perfilar como uno de los deportes más populares en la ciudad.

³⁷ El Tiempo. 4 de mayo, 1941.

³⁸ El Tiempo. 8 de junio, 1936.

³⁹ Presidencia de la República, 1938.

Durante este periodo se destacaron los equipos ciclistas del Club Marathon, Club Atlético Escolar, Club Deportivo La Corona, Club Santafé, Club Atlético Centrales, Club Deportivo Municipal, Club Los Millonarios, entre otros, que en ocasiones organizaron carreras en las cuales tomaron parte sus ciclistas.⁴⁰ Varios de los mejores ciclistas de los años cuarenta fueron afiliados de estos clubes y se destacarían en las pruebas de pista como en las diferentes dobles y carreras que se organizaron en la ciudad.

Algunas, se organizaban en el tiempo intermedio de los partidos entre los principales equipos de la capital, y en otras ocasiones los partidos se jugaban en simultaneo a las pruebas de resistencia efectuadas en el estadio. Las carreras de bicicletas se convertían junto con los clásicos capitalinos en un espectáculo sin precedente que parecía agrandar las masas que asistían a los partidos.⁴¹

El ciclismo y el fútbol coincidían en un mismo escenario, porque la afición por el ciclismo crecía al mismo tiempo que el fútbol bogotano se elevaba al punto más alto de su historia, en una época que fue conocida como “El Dorado” por su alto nivel técnico, y por la llegada de un arsenal deportivo extranjero que figuró en los principales equipos de la ciudad y del país.

⁴⁰ Alfonso, Op. Cit.

⁴¹ El Tiempo. 13 de octubre, 1948.



Ciclistas del Club Atlético Centrales en una competencia en el estadio El Campín a principios de la década de 1940. Fuente: Daniel Rodríguez. Fondo Luis Alberto Acuña. Museo de Bogotá.

Para la década de 1940, ya se habían constituido formalmente las ligas de ciclismo que conformaban la Asociación Nacional de Ciclismo, y diferentes secciones municipales de ciclismo a cargo de las comisiones departamentales de educación física y del Ministerio de Educación Nacional. Entre las primeras ligas de ciclismo creadas en Colombia se encontraban la Liga de Ciclismo de Cundinamarca, la Liga de Ciclismo del Valle del Cauca, la Liga de Ciclismo de Santander, y la Liga de Ciclismo del Atlántico. La Liga de

Ciclismo de Antioquia ya existía, pero no estaba legalmente constituida, por lo cual no tomaba parte de las decisiones tomadas en la ANC. Con el crecimiento de la práctica y la afición del ciclismo durante este periodo en algunas ciudades, este deporte empezó a poseer las características propias del deporte moderno: regulación, burocratización, y reglamentación.⁴²

Finalmente, la afición por el ciclismo se convertía en un fenómeno nacional y en otros departamentos del país como Nariño, Caldas, Huila, Cauca entre otros, el ciclismo empezaba a popularizarse al punto de enviar sus mejores ciclistas a participar en las primeras vueltas a Colombia a mediados de la década de 1950, para que se enfrentaran a los ciclistas bogotanos, caleños, y antioqueños, que hasta ese momento dominaban el ciclismo nacional. Progresivamente, el ciclismo junto con el fútbol, se empezaban a perfilar como los deportes más populares. Hacia finales de la década de 1940, nuevamente se hacía necesario la construcción de espacios para cultivar y encaminar la creciente afición por este deporte.

El velódromo Santiago Trujillo Gómez – Primera de Mayo

En 1949 la prensa de la capital anunciaba que en los terrenos del estadio El Campín se construiría un gran velódromo. De acuerdo con el diario El Tiempo, en los planos originales de construcción del Estadio Nemesio Camacho el Campín se tenía designado un espacio para la construcción de un velódromo; sin embargo, de ese velódromo solo se construyeron las tribunas y para 1949 el espacio del velódromo era un potrero

⁴² Alfonso, Diana. Deporte y Educación física en Colombia: Inicio de la popularización del deporte 1916-1942. Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana. 2012.

aledaño a la cancha principal.⁴³ Debido a la popularidad que adquirió el ciclismo en la década de 1940 y las continuas y cada vez más concurridas carreras de bicicletas, la preocupación por construir un velódromo volvió a aparecer y finalmente se designaron unos terrenos, anteriormente asignados desde 1927 para la construcción de una plaza de deportes en el suroriente de la ciudad en el naciente barrio 20 de julio, para hacer realidad esta obra.⁴⁴

La obra estuvo a cargo del Ingeniero Jorge H Salazar Ruiz y los proyectistas Rafael Amaya Ovalle y Pedro Valenzuela French, y tuvo una duración aproximada de 12 meses.⁴⁵ En octubre de 1951 se anunciaba la finalización de la construcción del velódromo de Bogotá que finalmente sería inaugurado a principios del mes de diciembre.⁴⁶ El velódromo que se conserva activo en la actualidad consiste en la pista de 400 metros de recorrido, y unas graderías talladas en el terreno con capacidad de 15000 espectadores.⁴⁷ El escenario se inauguraba en una época en que el ciclismo apuntaba a ser uno de los deportes más populares en Bogotá en tanto que miles de personas se aglutinaban en las calles de la ciudad para presenciar el desarrollo de las distintas carreras y circuitos urbanos que se celebraron.

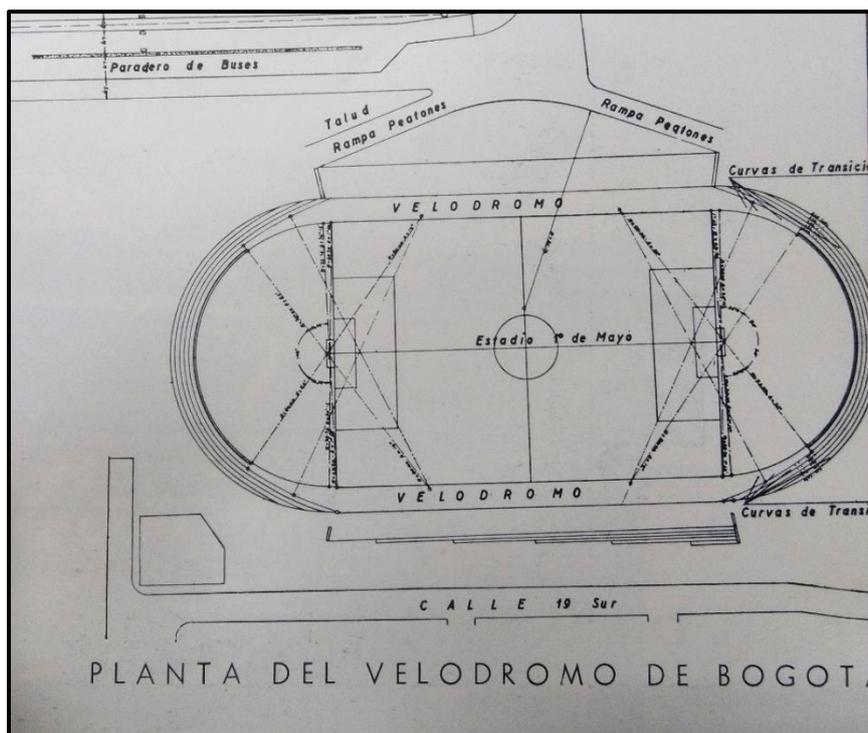
⁴³ El Tiempo. 17 enero, 1949.

⁴⁴ El Tiempo. 14 de abril, 1930.

⁴⁵ Hernández, Op. Cit.

⁴⁶ El Tiempo. 7 de octubre, 1951.

⁴⁷ PROA. Velódromo estadio "Santiago Trujillo Gómez". Bogotá. Febrero, 1952.



Plano del velódromo estadio Santiago Trujillo Gómez.
Fuente: Revista PROA No.5. 6 febrero, 1952.

Unos meses atrás se celebraba la primera edición de la Vuelta a Colombia, la competencia ciclista más importante del calendario ciclista colombiano. A pesar de que solo 35 corredores tomaron la partida, miles de colombianos quienes salieron a alentar a los ciclistas a través de las 10 etapas que terminaron con la entrada triunfal de Efraín “El indomable Zipa” Forero a Bogotá como el primer gran campeón en donde fue recibido por más de ciento cincuenta mil personas.⁴⁸

Para la inauguración del velódromo fue invitada la selección argentina de ciclismo integrada entre otros por el ciclista Julio Arrastia Bricca reconocido personaje que

⁴⁸ El Tiempo. 18 de enero, 1951.

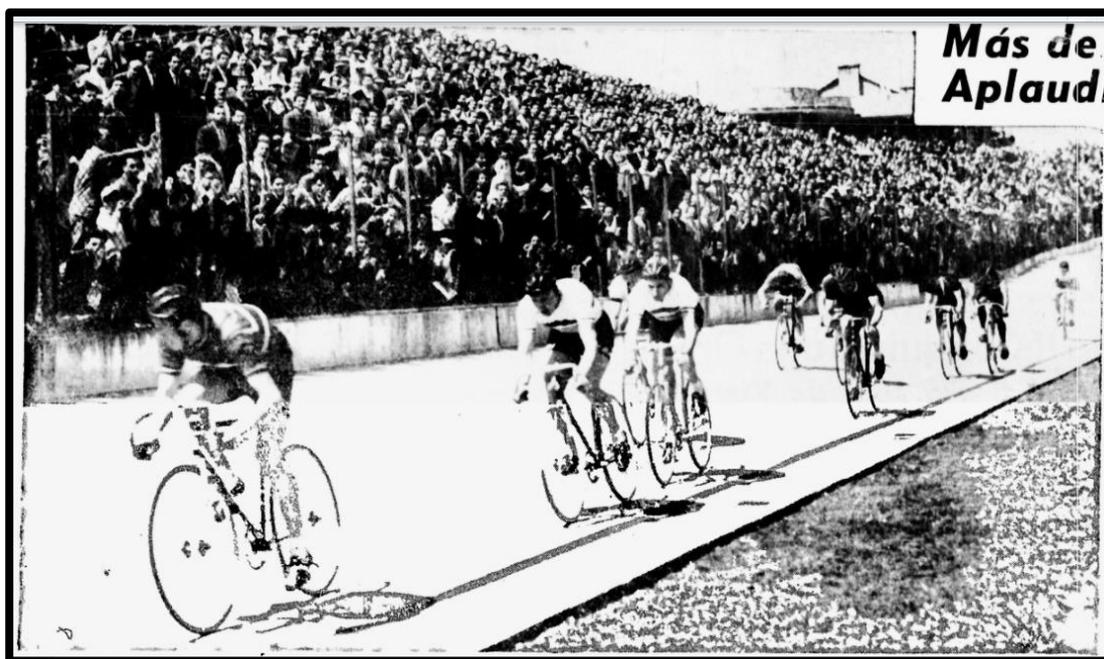
terminó por radicarse en Colombia y convirtiéndose en entrenador y luego locutor y de numerosas versiones de la vuelta a Colombia, además estuvieron invitados los también Argentinos Humberto Varisco y Roberto Guerrero, el campeón italiano Bruno Loatti y el campeón olímpico francés José Beyaert⁴⁹.

En 1952 el recién inaugurado velódromo acogió la llegada de la última etapa de la segunda Vuelta a Colombia dominada por José Beyaert que fue recibido por más de cien mil personas a lo largo de la entrada a la ciudad y en las colmadas tribunas del velódromo. Unos meses después el velódromo fue escenario de la realización del Campeonato Nacional de Ciclismo, el primer campeonato nacional que se realizaba en un velódromo y que fue considerado por la prensa como el primer campeonato de todos, a pesar de haberse realizado algunas versiones anteriores a partir de 1946 con excepción de las ediciones de 1949 y 1951, en las cuales no se realizó por motivo de la preparación de los deportistas para los Juegos Atléticos Nacionales celebrados en Santa Marta, y la preparación de los ciclistas para los Juegos Panamericanos en Buenos Aires respectivamente⁵⁰.

Años después Fausto Coppi pentacampeón del Giro de Italia y uno de los ciclistas más grandes de la historia competía en el velódromo Primero de Mayo y en el velódromo de la ciudad de Medellín, en el ocaso de su exitosa carrera deportiva. Coppi compitió al lado de Efraín el “Zipa” Forero y del entonces campeón antioqueño Ramón Hoyos Vallejo que dominó la Vuelta a Colombia en 1953,1954,1955,1956, 1958, las dos primeras glorias del ciclismo colombiano.

⁴⁹ El Tiempo. 9 de diciembre, 1951.

⁵⁰ El Tiempo. 6 de noviembre, 1952.



Carrera ciclística en el velódromo Primera de Mayo con motivo de la participación del "Campionísimo Fausto Coppi". Fuente: El Tiempo. 6 de enero, 1958.

En adelante el velódromo Santiago Trujillo Gómez, posteriormente nombrado Velódromo de la Primero de Mayo, se convirtió en la casa de los ciclistas bogotanos y cundinamarqueses. El velódromo fue el escenario y diversos festivales de pista, además de recibir la llegada de algunas de las primeras vueltas a Colombia y ser el lugar de entrenamiento y cuna de grandes ciclistas de la región, a partir de los años 50, cuando el ciclismo cobró su máxima expresión en Colombia.

Conclusiones

Indudablemente las intenciones por establecer un espacio apropiado para la práctica del ciclismo, han permitido la consecución y la reactivación del ciclismo en Colombia a lo largo de su historia. Desde finales del siglo XIX cuando apenas circulaban algunos

cientos de bicicletas por la ciudad, existió en Bogotá una necesidad de construir un velódromo. Aunque el desarrollo del ciclismo en Colombia se debe en parte a distintos intentos por difundir el deporte acaecidos en distintos momentos del siglo XX, esta situación ocasionó que no haya existido una continuidad en los proyectos, permitiendo el deterioro y olvido de estos escenarios.

No obstante, aunque los primeros velódromos que existieron en la ciudad como el Velódromo Central, y el Hipódromo de Bogotá fueron fruto de inversiones privadas, hacia 1938 con la inauguración de los Estadios El Campín y Alfonso López Pumarejo en la ciudad de Bogotá, el ciclismo y el deporte en general empezaba un proceso de popularización, lo que permitió que, a bordo de estas intenciones estatales, el deporte se expandiera a las clases populares y se difundiera entre ellas. De esta manera el fútbol y el ciclismo que confluyeron en el espacio de los estadios, van a figurar como los primeros deportes populares en la ciudad.

El hecho de que finalmente se haya construido un velódromo hacia 1951 en la ciudad, corresponde en parte al crecimiento de la afición a finales de la década de 1940, y al grado de organización e institucionalización que había alcanzado el ciclismo para ese momento. Este proceso de institucionalización había empezado con la fundación de las secciones de ciclismo en los departamentos, que estaban a cargo de la Comisión Nacional de Educación Física hacia 1936, la fundación del Comité Olímpico Colombiano, pasando por la conformación de la Asociación Nacional de Ciclismo en 1938, hasta la conformación de las primeras ligas de ciclismo de los departamentos hacia finales de los años 40.

El fomento y la organización del ciclismo en Colombia empezaba una etapa de maduración que se caracterizó por la organización de competencias ciclistas, que enfrentara a los mejores ciclistas de los clubes deportivos e independientes en general, y la afiliación de los ciclistas a clubes deportivos para poder competir en las diferentes carreras, y organizar entrenamientos.

Aunque desde finales de la década de 1940 y principios de los años 50 se promovieron distintos proyectos e iniciativas de construcción de velódromos en diferentes ciudades como Cali, Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena, Pasto, el proyecto de construir otro velódromo en el país fue sucedido con la construcción del velódromo en la ciudad de Medellín en 1954, que acogió también la gira que hizo Fausto Coppi por Bogotá y Medellín antes de tomar partida en el clásico El Colombiano, una competencia antioqueña que contó con la participación de los mejores ciclistas antioqueños que empezaban a dominar la Vuelta a Colombia en cabeza de Ramón Hoyos Vallejo, Pedro Nel Gil, entre otros.

Con el paso de los años y el auge de algunos ciclistas en el pelotón internacional durante las décadas siguientes hasta los máximos triunfos en las grandes vueltas, el ciclismo se ha visibilizado notablemente en los diferentes medios lo que ha permitido que los intentos por construir velódromos se hayan replicado a lo largo y ancho del país.

En la actualidad Colombia posee al menos 9 velódromos en todo su territorio. En Bogotá se encuentran dos: el velódromo Primero de Mayo, y el velódromo Luis Carlos Galán; el velódromo Alfonso Flores Ortiz de la ciudad de Bucaramanga; el velódromo Alfonso Salamanca Llach en Duitama, Boyacá; el velódromo Alfonso Hurtado Sarria en

la ciudad de Pereira; el velódromo Alcides Nieto Patiño en la ciudad de Cali; el velódromo Martín Emilio Cochise Rodríguez en la ciudad de Medellín; el velódromo Rafael Vásquez en la ciudad de Barranquilla, y el velódromo Miguel Ángel Bermúdez de Arauca, que presumiblemente se encuentra en un avanzado grado de abandono. Para cuando este artículo fue aceptado, el recién creado Ministerio del Deporte anunciaba la construcción de un velódromo en el municipio de Mosquera en Cundinamarca⁵¹, en el marco del Proyecto Avanzado de Desarrollo (PAD) de ciclismo de pista para la detección y promoción de los nuevos talentos en el territorio nacional.

Finalmente, a pesar de que el ciclismo colombiano se concentra en regiones particulares como Antioquia, Cundinamarca y Boyacá, el deporte pedal sigue cultivando afición en otras regiones del país como la costa caribe, la zona del pacífico, y los llanos orientales, en donde en los últimos años se han destacado ciclistas en los certámenes nacionales. Es en estos velódromos donde entrenan y se forjan las nuevas promesas del ciclismo colombiano que están llamados a cosechar una nueva serie de triunfos tras el asalto de los escarabajos en las tres grandes vueltas del ciclismo internacional.

Bibliografía

¿Es posible que Bogotá deje desaparecer el deporte Hípico? En: El Tiempo. 3 de junio, 1935. Pág. 2.

Alfonso, Julián. Pedalear la historia: Los inicios del ciclismo en Bogotá 1894 – 1938. Bogotá: Fundación Universidad Autónoma de Colombia, 2019.

⁵¹ El Tiempo. 29 de septiembre, 2020.

Alfonso, R. Diana. Deporte y Educación física en Colombia: Inicio de la popularización del deporte 1916-1942. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2012.

Apoteosis sin precedentes rinde Bogotá a los ciclistas. En: El Tiempo. 18 de enero, 1951. Pág. 1.

Buenas nuevas. En: Bogotá: Bisemanario político y noticioso. 23 de diciembre, 1897. Pág. 4.

Ciclistas. En: El Heraldo. 17 de octubre, 1895. Pág. 3.

Club Ciclista Bogotano. En: El Correo Nacional. 25 de julio, 1895.

Con sensacionales pruebas se inauguró ayer el primer velódromo de Colombia. En: El Tiempo. 9 de diciembre, 1951. Pág. 11.

Con solemne ceremonia en el velódromo a las 9 de la mañana se inicia el certamen. En: El Tiempo. 6 de noviembre, 1952. Pág. 10.

Concejo Municipal de Bogotá. 25 de mayo, 1891. Acuerdo 21 de 1891 que aprueba un contrato sobre establecimiento de un hipódromo.

Concejo Municipal de Bogotá. 3 de diciembre, 1896. Acuerdo 17 de 1896 por el cual se aprueba un contrato sobre construcción de un velódromo.

Congreso de la República de Colombia. 18 de noviembre, 1925. Sobre educación física, plazas de deportes y precio de las becas nacionales.

Corriendo a 120 Kms por hora fue estrenado ayer el velódromo local. En: El Tiempo. 7 de octubre, 1951. Pág. 9.

Cundinamarca tendrá un velódromo. En: El Tiempo. 29 de septiembre, 2020.

El Consejo Municipal de 1927 decretó la formación de un campo de deportes. En: El Tiempo. 14 de abril, 1930. Pág. 9.

El Conservador. La Pope Manufacturing Company [Aviso publicitario]. 14 de marzo, 1896. Pág. 1.

El Herald. 27 de mayo, 1894.

En el Hipódromo. En: El Herald. 24 de julio, 1894. Pág. 2.

En los terrenos de “El Campín” se construirá un gran Velódromo. En: El Tiempo. 17 de enero, 1949. Pág. 7.

Escarabajos de dos ruedas: Los velocipedistas. Revista Credencial Historia, 181, (2003). Págs. 3-13.

Gran Velódromo en Chapinero. En: Los Hechos: Diario de la tarde. 4 de junio, 1894.

Henderson, James D. La modernización en Colombia: los años de Laureano Gómez, 1889-1965. Universidad de Antioquia. 2006.

Hernández Molina, Ruber. Notas del velódromo Primero de Mayo, estadio Santiago Trujillo Gómez de 1951 en Bogotá. En: EdA Esemipi di Architettura on. Line, 2012.

Hernández, Andrés. Elementos sociohistóricos intervinientes en la construcción de los estadios Alfonso López y El Campín para los primeros Juegos Bolivarianos: Bogotá, 1938. En: Revista Colombiana de Sociología; Vol. 36, Núm. 1. 2013: Sociología del deporte; Págs. 43-63. Universidad Nacional de Colombia.

Hipódromo. En: El Heraldó. 22 de junio, 1898. Pág. 2.

Hoy continúan las pruebas de la hora con dos intentos. En: El Tiempo. 4 de mayo. 1941. Pág. 18.

Jaime Gómez venció en la prueba ciclista de ayer en El Campín. En: El Tiempo. 13 de octubre, 1948. Pág. 7.

La carrera final de 40000 ms del campeonato de ciclismo. En: El Tiempo. 8 de febrero, 1932. Pág. 8.

La inauguración del Hipódromo y Estadio de Bogotá. En: El Tiempo. 12 de septiembre, 1931. Pág. 8.

La unión ciclista del departamento se fundó ayer en esta ciudad. En: El Tiempo. 8 de junio, 1936. Pág. 6.

Las emocionantes carreras de motociclos, de ayer. En: El Tiempo. 11 de noviembre, 1929. Pág. 8.

Mejía, Germán. Los años del cambio: Historia urbana de Bogotá 1820 – 1910. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2000.

Presidencia de la República. Decreto 2216 de 1938 Por el cual se la reglamenta la organización del deporte en Colombia. 3 de diciembre, 1938.

PROA. Velódromo estadio "Santiago Trujillo Gómez", Bogotá. Febrero, 1952.

Quitian, David. Deporte y modernidad: caso Colombia. Del deporte en sociedad a la deportización de la sociedad. En: Revista Colombiana de Sociología; Vol. 36, Núm. 1

(2013): Sociología del deporte; Págs. 19-42.) Universidad Nacional de Colombia.

Resultados de los Juegos Bolivarianos. En: El Tiempo. 23 de agosto, 1938. Pág. 7.

Ruiz, Jorge. La política del sport: Elites y deporte en la construcción de la nación colombiana, 1903-1925. Medellín: La Carreta Editores, 2010.

Ruiz, Jorge. Las desesperantes horas de ocio: Tiempo y diversión en Bogotá (1849-1900). México: Flacso, 2017.

Shooting Club. En: El Heraldo. 18 de febrero, 1899. Pág. 3.

Sport Club. En: El Heraldo. 23 de febrero, 1899. Pág. 3.

Stern & Frankel [Aviso publicitario]. En: El Sport. 12 de agosto, 1899.

Velocípedos [Aviso publicitario]. En: El Heraldo. 5 de noviembre, 1895. Pág. 1.

Velocípedos. En: El Heraldo. 26 de abril, 1894. Pág.2.

Velódromo. En: El Heraldo. 12 de abril, 1898.