



# La bicicleta en Montevideo

(desde fines del siglo XIX hasta mediados del XX)

**Integrantes** Emiliano Gambetta, Gonzalo Leitón

**Docente orientador** Lourdes Peruchena

## Índice

1. Agradecimientos	2
2. Introducción	3
3. La bicicleta como objeto	8
4. La bicicleta y el deporte	11
5. La bicicleta y los clubes	15
6. La bicicleta en la ciudad	20
7. La bicicleta y el turismo	22
8. La bicicleta y las mujeres	34
9. Comentarios finales	46
10. Índice de imágenes	48
11. Lista de referencias	51

## **Agradecimientos**

Quisiéramos agradecer en primer lugar la buena disposición y sugerencias del personal de los archivos y bibliotecas visitadas. También a Ruben Coppola y Juan Pedro Gilmes por haber atendido nuestras consultas y motivarnos en la tarea de investigación. Por último, a todas aquellas personas que accedieron a leer y comentar los diferentes avances y propuestas que formulamos entre abril y diciembre del 2015.

## Introducción

La bicicleta ha cobrado relevancia a nivel mundial en las últimas décadas. Su progresiva utilización y popularidad se han visto asociadas a concepciones ambientalistas y a planeamientos de desarrollo sostenible que han ido surgiendo desde finales del siglo XX. Así, la bicicleta se ha vuelto un tópico preponderante a la hora de diseñar las ciudades contemporáneas, proyectándose sistemas de movilidad vial alternativos conocidos como ciclovías, bicisendas y ciclocalles.

En nuestro país, el auge de la bicicleta ha sido un fenómeno relativamente reciente. Las implicancias de ello han alcanzado distintas esferas de la vida pública; por ejemplo su inclusión en la propaganda política (1), como objeto de valor o de colección (2), como objeto en exposiciones (3), su utilización en marchas o encuentros ecologistas (4), o incluso en el simple estampado de una remera.

La bicicleta ha despertado en nuestra ciudad un diálogo centrado en la implementación de espacios para su circulación (fenómeno incipiente a la vez que recurrente) trazados por iniciativas y propuestas tanto desde la sociedad civil como desde el Estado.

Distintas organizaciones sociales (5) han surgido con la intención de fomentar su uso como medio alternativo de movilidad y reclamar por

---

1 En Uruguay, el movimiento *MVD Se Puede* de Alianza Nacional utiliza la imagen de una bicicleta en su logo, y la *Corriente de Acción y Pensamiento* del Frente Amplio presenta como símbolo a un hombre andando en bicicleta, a la vez que mantiene una publicación electrónica llamada "La Bicicleta".

2 (Restaurador de bicicletas), *eltiempo.com*, (7 de febrero de 2003), disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento-2013/MAM-983154>, fecha última consulta 18/8/2014.

3 El 25 de noviembre de 2012 se realizó en Atlántida el *Segundo Encuentro Histórico de bicicletas antiguas, micro y ciclo-motores hasta 1975*. En Diciembre de 2013 se realizó en Montevideo el *Tercer Encuentro Histórico de bicicletas antiguas, micromotores clásicos y antiguos*.

4 "El reclamo por un planeta y un país sin "contaminación" vio nacer en Uruguay a comienzos de los noventa un movimiento ecologista y ambientalista." En PORRINI, Rodolfo. En FREGA, Ana (Coord.) *Historia del Uruguay en el siglo XX (1890-2005)*. Montevideo: Banda Oriental, 2008, p. 314.

5 Ciclovía Urbana y Urubike se presentan como las dos más destacadas. En ("Montevideo sumará dos ciclovías". *República.com.uy*, (24 de Junio de 2014), disponible en: <http://www.republica.com.uy/montevideo-sumara-dos-ciclovias/>, fecha última consulta 3/8/2014., (Más ciclovías para Montevideo), Área de Comunicación *Facultad de Ingeniería, Udelar*, (13 de Noviembre de 2013), disponible en: <http://www.fing.edu.uy/noticias/area-de-comunicacion/mas-ciclovias-para-montevideo>, fecha última consulta 3/8/2014.

infraestructura y regulación adecuadas para ello. Estos grupos publicitan las condiciones que hacen excepcional a la bicicleta: preserva el medio ambiente, es favorable para la salud, es sustentable, descongestiona el tráfico. A su vez, reclaman condiciones de seguridad vial –especialmente en zonas céntricas– y denuncian la aparente objeción a estas implementaciones por parte de las empresas de transporte colectivo (6).

En cuanto al Estado, su participación se basó, al menos hasta setiembre del 2015, en el reconocimiento e integración de las propuestas de los grupos mencionados (7). Esto trajo consigo la concreción de algunas obras por parte del gobierno departamental: *“En el Presupuesto Participativo 2013 la intendencia seleccionó 56 propuestas. Las ciclovías tuvieron una alta aceptación: fueron las dos propuestas más votadas del Municipio CH, la segunda y la sexta más votadas en el Municipio B y la segunda más votada en el Municipio E. En cada ciclovía la comuna invertirá 2,5 millones de pesos”* (8).

Asimismo, se implementó un sistema de préstamos de bicicletas bajo el nombre de *Movete*, el cual se promociona como *“otra forma de moverte por la ciudad. Ágil, económica, saludable, cómoda, eficiente y para todos/as”* (9). En la inauguración del proyecto *“se reflexionó sobre el uso de las bicicletas en la actualidad y la solicitud de ciclovías y bicusendas desde organizaciones de la sociedad civil, así como sobre la importancia de ofrecer un servicio similar al que hay en otras ciudades turísticas del mundo”* (10). En esta iniciativa participó la comuna con una inversión de U\$S 700.000, mientras que ANCAP aportó U\$S 300.000.

---

6 “Chivita, Chivita”. *Montevideo Portal*, (25 de Febrero de 2013), disponible en: [http://www.montevideo.com.uy/ucmovil\\_193549\\_1.html](http://www.montevideo.com.uy/ucmovil_193549_1.html), fecha última consulta 3/8/2014.

7 Se constata un antecedente en la propuesta de una *“joven edil”* del Frente Amplio respecto a la circulación de bicicletas. : *“El objetivo de esta movida es lograr mayor cantidad de ciclovías en la ciudad. Por este asunto, una joven edil por el Frente Amplio, presentó un proyecto en la Junta Departamental para incluir estacionamientos para bicicletas. Es la primera propuesta de un plan que promueve incluir más fácilmente a este tipo de vehículos en el sistema de transporte de la ciudad.”* En (Reclaman más facilidades para andar en bicicleta en Montevideo), *Subrayado (Canal 10)*, (22 de Setiembre de 2012), disponible en: <http://www.subrayado.com.uy/Site/noticia/16860/reclaman-masfacilidades-para-andar-en-bicicleta-en-montevideo>, fecha última consulta 3/8/2014.

8 (Cinco nuevas ciclovías en Montevideo). *970 AM Universal*, (20 de Noviembre de 2013), disponible en: <http://970universal.com/ciclovias-montevideo-unibici/>, fecha última consulta 3/8/2014.

9 <http://movete.montevideo.gub.uy/>, fecha última consulta 22/08/2014.

10 (Corto circuito), *ladiaria.com.uy*, (11 de Junio de 2014), disponible en: <http://ladiaria.com.uy/articulo/2014/6/corto-circuito/?m=noticias>, fecha última consulta 22/08/2014.

Es en setiembre de 2015 que se comunica de forma oficial un proyecto formal y a largo plazo encabezado por el arquitecto "*Jan Gehl [...] para lograr en Montevideo un equilibrio entre "peatones, bicicletas y automóviles"*" (11).

La situación actual en torno a la bicicleta nos despertó el interés de pensar el fenómeno desde un punto de vista histórico.

Consideramos que un trabajo sobre esta temática resulta pertinente porque aporta en una línea de investigación poco concurrida en nuestro país. Nos interesa pensar la Historia como una disciplina que puede integrarse a los debates del presente y aportar para una mejor comprensión de nuestra sociedad actual, así como acercar e insertar el contenido de los archivos públicos y privados a los nuevos problemas y situaciones.

Nuestro objetivo general es estudiar el grado de repercusión que tuvo la aparición generalizada de la bicicleta a fines del siglo XIX en Montevideo, y los distintos usos que la sociedad capitalina le dio por ese entonces. Esto comprende el uso recreacional, laboral o sustitutivo de otro medio de transporte.

Este trabajo es necesariamente de carácter panorámico. El acercamiento al tema no permite en esta etapa un estudio en profundidad: son escasas tanto la documentación sistematizada como la producción escrita en nuestro país. Por este motivo acudimos a producciones multidisciplinarias que se relacionen con esta temática desde enfoques antropológicos o urbanistas, que tienen en cuenta el espacio público y los medios de transporte, la educación física, el ocio y el esparcimiento.

Para dotar de la mayor rigurosidad posible a este estudio realizamos una selección de archivos y tipos documentales para su correspondiente indagatoria y empleo. Dicha selección se articuló en base a la congruencia, disponibilidad, acceso y estado de conservación de los recursos

---

11 (Arquitecto danés quiere poner a Montevideo al nivel de NY y Londres), *elpais.com.uy*, (14 de setiembre de 2015), disponible en: <http://www.elpais.com.uy/informacion/arquitecto-danes-quiere-poner-montevideo.html>, fecha última consulta 11/12/2015. Jan Gehl es un arquitecto y urbanista cuya carrera se basó y es reconocida por pretender aumentar la calidad de la vida urbana y reorientar el diseño de las ciudades haciendo énfasis en los peatones y ciclistas.

Se ha constatado para nuestro país la importación de bicicletas (así como sus accesorios) por lo menos desde 1894 (12). No fue un hecho aislado; a partir de aquel año las importaciones (provenientes principalmente de Alemania, Inglaterra e Italia) se mantuvieron en constante crecimiento hasta comienzos del siglo XX. A primera vista se destaca la regular utilización de la bicicleta como “*máquina*” (13) deportiva. Inicialmente no sólo se organizaron competencias en espacios públicos y abiertos, sino que también se construyeron lugares específicos para desarrollarlas: existieron entre 1894 y 1903 tres velódromos en Montevideo (14). A su vez por estos años surgieron agrupaciones o clubes ciclistas barriales que comunicaban sus actividades e ideas a través de publicaciones periódicas (15), proponiendo reformas urbanísticas, promoviendo el turismo, e incluso discutiendo normativas referentes a la circulación en bicicleta. También a principios del siglo XX el uso generalizado de este transporte ya incluye a las mujeres como parte de la población ciclista capitalina. El estudio se cierra –en esta primera instancia de aproximación al tema– hacia fines de la década de 1930, años en que se construye el actual Velódromo Municipal (1938) a la vez que el ciclismo adquiere un grado de profesionalismo notorio con la concreción de la primera Vuelta Ciclista del Uruguay (1939).

Como se ha señalado, la congruencia, disponibilidad, acceso y estado de conservación de los recursos fontales condicionó en gran medida nuestra aproximación al tema. El lector encontrará que cada capítulo de este trabajo se compone, articula y desarrolla de manera distinta, tanto en lo que atañe a su desarrollo como a su profundidad.

En el primer capítulo se presentará un estimativo de la cantidad de bicicletas que ingresaron a Montevideo en el período estudiado y las formas en que las mismas se publicitaban en el mercado. En el segundo capítulo se realizará un punteo de los clubes sociales y deportivos que se conformaron en

---

12 En los Anuarios Estadísticos, custodiados por el INE.

13 Unión de Velocipedistas. “Estatutos del Club y Velódromo Platense”. Montevideo: Tip. á vapor “Al libro inglés”, 1894. Capítulo II, artículo 16.

14 LEPRÁ, Juan P. “Navegar en imágenes”. Montevideo: 2002. (<http://www.cinematoteca.org.uy/bibliografiacineuruguay.html#monografias>, fecha última consulta 30/08/2014.)

15 Ver punto F. *Fuentes hemerográficas*.

torno a la bicicleta, deteniéndonos especialmente en el Club Nacional de Velocipedistas dado la disponibilidad y buena conservación de sus registros. En el tercer capítulo se señalarán algunas normativas en cuanto a la circulación de las bicicletas y se destacarán las controversias públicas que ello despertó. El cuarto capítulo se relaciona con la bicicleta y el turismo; allí el lector encontrará información –poco consultada y difundida hasta ahora– referente a la influencia del sector privado en el desarrollo del turismo nacional. En el quinto capítulo nos centraremos en el comentario de las carreras y de la infraestructura montada en Montevideo para la competición ciclística. En el sexto y último capítulo ilustraremos algunas ideas y posturas que se suscitaron a partir del uso de la bicicleta por parte de las mujeres.

## La bicicleta como objeto

A fines del siglo XIX la bicicleta era un objeto un tanto excepcional en Montevideo. Quienes poseían una comentaban sobre los “fisgones” que se acercaban a “examinarla” al dejarla fuera de algún lugar. Un hombre de la época decidió compartir su experiencia con su bicicleta al entrar a un bar, enviando una carta a un medio de prensa donde decía que “un ciclista no puede pararse y dejar su bicicleta sola

*sin que venga enseguida un montón de curiosos para verla –lo que es muy natural de parte de los que no pedalean todavía- y tocarla, lo que es más grave.”*

(16) Tan solo un mes más tarde – y quizás la misma persona- relata en el mismo tono quejoso que al “aparse” y haber “dejando la máquina arrimada al cordón de la vereda de un restaurant” inmediatamente “se le acercó a ella un curioso”, para luego hacerlo padecer desde su mesa “los tocamientos de que es objeto y cada vez que se me allega el mozo le llamo la atención con alguna reflexión sobre la imprudencia del o de los que rodean mi máquina.” (17)

Su uso aún no era común por parte de las “clases trabajadoras” a pesar de que se sugería como un “medio cómodo de locomoción” para las mismas (18).

Hacia fines de la primera década del siglo XX se percibe su generalización a través de la presencia de tiendas y talleres mecánicos que ofrecían una oferta variada de modelos y artículos para bicicletas y ciclistas. La casa de bicicletas

### «Emporio Internacional de Bicicletas»

PEDRO DE MICHELIS

103 JUNCAL 105

BICICLETAS, ASECCORIOS, REPUESTOS, NEUMÁTICOS  
y composuras de todas clases

ÚNICO INTRODUCTOR DE LAS BIKES (ORIGINARIAS) CONSUMO REAL DE MONTAVIDEO  
« Se compran, se venden y se hacen cambios de bicicletas nuevas y usadas »

#### PRECIOS DE ALGUNOS ARTÍCULOS

NIQUELACION, GOMAS, PIRELLI, ESMALTOS			
Manubrios con puños . . . . .	\$ 1.00	Pedales de goma . . . . .	\$ 1.00
Placas de varias clases de 0.25 . . . . .	\$ 1.00	» » » » »	\$ 1.00
Cantinas . . . . .	\$ 1.00	» » » » »	\$ 1.00
Iluminación de varias clases de 0.50, 0.75, 1.00, 1.25, 1.50, 2.00, 2.50, 3.00, 3.50, 4.00, 4.50, 5.00, 5.50, 6.00, 6.50, 7.00, 7.50, 8.00, 8.50, 9.00, 9.50, 10.00, 10.50, 11.00, 11.50, 12.00, 12.50, 13.00, 13.50, 14.00, 14.50, 15.00, 15.50, 16.00, 16.50, 17.00, 17.50, 18.00, 18.50, 19.00, 19.50, 20.00, 20.50, 21.00, 21.50, 22.00, 22.50, 23.00, 23.50, 24.00, 24.50, 25.00, 25.50, 26.00, 26.50, 27.00, 27.50, 28.00, 28.50, 29.00, 29.50, 30.00, 30.50, 31.00, 31.50, 32.00, 32.50, 33.00, 33.50, 34.00, 34.50, 35.00, 35.50, 36.00, 36.50, 37.00, 37.50, 38.00, 38.50, 39.00, 39.50, 40.00, 40.50, 41.00, 41.50, 42.00, 42.50, 43.00, 43.50, 44.00, 44.50, 45.00, 45.50, 46.00, 46.50, 47.00, 47.50, 48.00, 48.50, 49.00, 49.50, 50.00, 50.50, 51.00, 51.50, 52.00, 52.50, 53.00, 53.50, 54.00, 54.50, 55.00, 55.50, 56.00, 56.50, 57.00, 57.50, 58.00, 58.50, 59.00, 59.50, 60.00, 60.50, 61.00, 61.50, 62.00, 62.50, 63.00, 63.50, 64.00, 64.50, 65.00, 65.50, 66.00, 66.50, 67.00, 67.50, 68.00, 68.50, 69.00, 69.50, 70.00, 70.50, 71.00, 71.50, 72.00, 72.50, 73.00, 73.50, 74.00, 74.50, 75.00, 75.50, 76.00, 76.50, 77.00, 77.50, 78.00, 78.50, 79.00, 79.50, 80.00, 80.50, 81.00, 81.50, 82.00, 82.50, 83.00, 83.50, 84.00, 84.50, 85.00, 85.50, 86.00, 86.50, 87.00, 87.50, 88.00, 88.50, 89.00, 89.50, 90.00, 90.50, 91.00, 91.50, 92.00, 92.50, 93.00, 93.50, 94.00, 94.50, 95.00, 95.50, 96.00, 96.50, 97.00, 97.50, 98.00, 98.50, 99.00, 99.50, 100.00, 100.50, 101.00, 101.50, 102.00, 102.50, 103.00, 103.50, 104.00, 104.50, 105.00, 105.50, 106.00, 106.50, 107.00, 107.50, 108.00, 108.50, 109.00, 109.50, 110.00, 110.50, 111.00, 111.50, 112.00, 112.50, 113.00, 113.50, 114.00, 114.50, 115.00, 115.50, 116.00, 116.50, 117.00, 117.50, 118.00, 118.50, 119.00, 119.50, 120.00, 120.50, 121.00, 121.50, 122.00, 122.50, 123.00, 123.50, 124.00, 124.50, 125.00, 125.50, 126.00, 126.50, 127.00, 127.50, 128.00, 128.50, 129.00, 129.50, 130.00, 130.50, 131.00, 131.50, 132.00, 132.50, 133.00, 133.50, 134.00, 134.50, 135.00, 135.50, 136.00, 136.50, 137.00, 137.50, 138.00, 138.50, 139.00, 139.50, 140.00, 140.50, 141.00, 141.50, 142.00, 142.50, 143.00, 143.50, 144.00, 144.50, 145.00, 145.50, 146.00, 146.50, 147.00, 147.50, 148.00, 148.50, 149.00, 149.50, 150.00, 150.50, 151.00, 151.50, 152.00, 152.50, 153.00, 153.50, 154.00, 154.50, 155.00, 155.50, 156.00, 156.50, 157.00, 157.50, 158.00, 158.50, 159.00, 159.50, 160.00, 160.50, 161.00, 161.50, 162.00, 162.50, 163.00, 163.50, 164.00, 164.50, 165.00, 165.50, 166.00, 166.50, 167.00, 167.50, 168.00, 168.50, 169.00, 169.50, 170.00, 170.50, 171.00, 171.50, 172.00, 172.50, 173.00, 173.50, 174.00, 174.50, 175.00, 175.50, 176.00, 176.50, 177.00, 177.50, 178.00, 178.50, 179.00, 179.50, 180.00, 180.50, 181.00, 181.50, 182.00, 182.50, 183.00, 183.50, 184.00, 184.50, 185.00, 185.50, 186.00, 186.50, 187.00, 187.50, 188.00, 188.50, 189.00, 189.50, 190.00, 190.50, 191.00, 191.50, 192.00, 192.50, 193.00, 193.50, 194.00, 194.50, 195.00, 195.50, 196.00, 196.50, 197.00, 197.50, 198.00, 198.50, 199.00, 199.50, 200.00, 200.50, 201.00, 201.50, 202.00, 202.50, 203.00, 203.50, 204.00, 204.50, 205.00, 205.50, 206.00, 206.50, 207.00, 207.50, 208.00, 208.50, 209.00, 209.50, 210.00, 210.50, 211.00, 211.50, 212.00, 212.50, 213.00, 213.50, 214.00, 214.50, 215.00, 215.50, 216.00, 216.50, 217.00, 217.50, 218.00, 218.50, 219.00, 219.50, 220.00, 220.50, 221.00, 221.50, 222.00, 222.50, 223.00, 223.50, 224.00, 224.50, 225.00, 225.50, 226.00, 226.50, 227.00, 227.50, 228.00, 228.50, 229.00, 229.50, 230.00, 230.50, 231.00, 231.50, 232.00, 232.50, 233.00, 233.50, 234.00, 234.50, 235.00, 235.50, 236.00, 236.50, 237.00, 237.50, 238.00, 238.50, 239.00, 239.50, 240.00, 240.50, 241.00, 241.50, 242.00, 242.50, 243.00, 243.50, 244.00, 244.50, 245.00, 245.50, 246.00, 246.50, 247.00, 247.50, 248.00, 248.50, 249.00, 249.50, 250.00, 250.50, 251.00, 251.50, 252.00, 252.50, 253.00, 253.50, 254.00, 254.50, 255.00, 255.50, 256.00, 256.50, 257.00, 257.50, 258.00, 258.50, 259.00, 259.50, 260.00, 260.50, 261.00, 261.50, 262.00, 262.50, 263.00, 263.50, 264.00, 264.50, 265.00, 265.50, 266.00, 266.50, 267.00, 267.50, 268.00, 268.50, 269.00, 269.50, 270.00, 270.50, 271.00, 271.50, 272.00, 272.50, 273.00, 273.50, 274.00, 274.50, 275.00, 275.50, 276.00, 276.50, 277.00, 277.50, 278.00, 278.50, 279.00, 279.50, 280.00, 280.50, 281.00, 281.50, 282.00, 282.50, 283.00, 283.50, 284.00, 284.50, 285.00, 285.50, 286.00, 286.50, 287.00, 287.50, 288.00, 288.50, 289.00, 289.50, 290.00, 290.50, 291.00, 291.50, 292.00, 292.50, 293.00, 293.50, 294.00, 294.50, 295.00, 295.50, 296.00, 296.50, 297.00, 297.50, 298.00, 298.50, 299.00, 299.50, 300.00, 300.50, 301.00, 301.50, 302.00, 302.50, 303.00, 303.50, 304.00, 304.50, 305.00, 305.50, 306.00, 306.50, 307.00, 307.50, 308.00, 308.50, 309.00, 309.50, 310.00, 310.50, 311.00, 311.50, 312.00, 312.50, 313.00, 313.50, 314.00, 314.50, 315.00, 315.50, 316.00, 316.50, 317.00, 317.50, 318.00, 318.50, 319.00, 319.50, 320.00, 320.50, 321.00, 321.50, 322.00, 322.50, 323.00, 323.50, 324.00, 324.50, 325.00, 325.50, 326.00, 326.50, 327.00, 327.50, 328.00, 328.50, 329.00, 329.50, 330.00, 330.50, 331.00, 331.50, 332.00, 332.50, 333.00, 333.50, 334.00, 334.50, 335.00, 335.50, 336.00, 336.50, 337.00, 337.50, 338.00, 338.50, 339.00, 339.50, 340.00, 340.50, 341.00, 341.50, 342.00, 342.50, 343.00, 343.50, 344.00, 344.50, 345.00, 345.50, 346.00, 346.50, 347.00, 347.50, 348.00, 348.50, 349.00, 349.50, 350.00, 350.50, 351.00, 351.50, 352.00, 352.50, 353.00, 353.50, 354.00, 354.50, 355.00, 355.50, 356.00, 356.50, 357.00, 357.50, 358.00, 358.50, 359.00, 359.50, 360.00, 360.50, 361.00, 361.50, 362.00, 362.50, 363.00, 363.50, 364.00, 364.50, 365.00, 365.50, 366.00, 366.50, 367.00, 367.50, 368.00, 368.50, 369.00, 369.50, 370.00, 370.50, 371.00, 371.50, 372.00, 372.50, 373.00, 373.50, 374.00, 374.50, 375.00, 375.50, 376.00, 376.50, 377.00, 377.50, 378.00, 378.50, 379.00, 379.50, 380.00, 380.50, 381.00, 381.50, 382.00, 382.50, 383.00, 383.50, 384.00, 384.50, 385.00, 385.50, 386.00, 386.50, 387.00, 387.50, 388.00, 388.50, 389.00, 389.50, 390.00, 390.50, 391.00, 391.50, 392.00, 392.50, 393.00, 393.50, 394.00, 394.50, 395.00, 395.50, 396.00, 396.50, 397.00, 397.50, 398.00, 398.50, 399.00, 399.50, 400.00, 400.50, 401.00, 401.50, 402.00, 402.50, 403.00, 403.50, 404.00, 404.50, 405.00, 405.50, 406.00, 406.50, 407.00, 407.50, 408.00, 408.50, 409.00, 409.50, 410.00, 410.50, 411.00, 411.50, 412.00, 412.50, 413.00, 413.50, 414.00, 414.50, 415.00, 415.50, 416.00, 416.50, 417.00, 417.50, 418.00, 418.50, 419.00, 419.50, 420.00, 420.50, 421.00, 421.50, 422.00, 422.50, 423.00, 423.50, 424.00, 424.50, 425.00, 425.50, 426.00, 426.50, 427.00, 427.50, 428.00, 428.50, 429.00, 429.50, 430.00, 430.50, 431.00, 431.50, 432.00, 432.50, 433.00, 433.50, 434.00, 434.50, 435.00, 435.50, 436.00, 436.50, 437.00, 437.50, 438.00, 438.50, 439.00, 439.50, 440.00, 440.50, 441.00, 441.50, 442.00, 442.50, 443.00, 443.50, 444.00, 444.50, 445.00, 445.50, 446.00, 446.50, 447.00, 447.50, 448.00, 448.50, 449.00, 449.50, 450.00, 450.50, 451.00, 451.50, 452.00, 452.50, 453.00, 453.50, 454.00, 454.50, 455.00, 455.50, 456.00, 456.50, 457.00, 457.50, 458.00, 458.50, 459.00, 459.50, 460.00, 460.50, 461.00, 461.50, 462.00, 462.50, 463.00, 463.50, 464.00, 464.50, 465.00, 465.50, 466.00, 466.50, 467.00, 467.50, 468.00, 468.50, 469.00, 469.50, 470.00, 470.50, 471.00, 471.50, 472.00, 472.50, 473.00, 473.50, 474.00, 474.50, 475.00, 475.50, 476.00, 476.50, 477.00, 477.50, 478.00, 478.50, 479.00, 479.50, 480.00, 480.50, 481.00, 481.50, 482.00, 482.50, 483.00, 483.50, 484.00, 484.50, 485.00, 485.50, 486.00, 486.50, 487.00, 487.50, 488.00, 488.50, 489.00, 489.50, 490.00, 490.50, 491.00, 491.50, 492.00, 492.50, 493.00, 493.50, 494.00, 494.50, 495.00, 495.50, 496.00, 496.50, 497.00, 497.50, 498.00, 498.50, 499.00, 499.50, 500.00, 500.50, 501.00, 501.50, 502.00, 502.50, 503.00, 503.50, 504.00, 504.50, 505.00, 505.50, 506.00, 506.50, 507.00, 507.50, 508.00, 508.50, 509.00, 509.50, 510.00, 510.50, 511.00, 511.50, 512.00, 512.50, 513.00, 513.50, 514.00, 514.50, 515.00, 515.50, 516.00, 516.50, 517.00, 517.50, 518.00, 518.50, 519.00, 519.50, 520.00, 520.50, 521.00, 521.50, 522.00, 522.50, 523.00, 523.50, 524.00, 524.50, 525.00, 525.50, 526.00, 526.50, 527.00, 527.50, 528.00, 528.50, 529.00, 529.50, 530.00, 530.50, 531.00, 531.50, 532.00, 532.50, 533.00, 533.50, 534.00, 534.50, 535.00, 535.50, 536.00, 536.50, 537.00, 537.50, 538.00, 538.50, 539.00, 539.50, 540.00, 540.50, 541.00, 541.50, 542.00, 542.50, 543.00, 543.50, 544.00, 544.50, 545.00, 545.50, 546.00, 546.50, 547.00, 547.50, 548.00, 548.50, 549.00, 549.50, 550.00, 550.50, 551.00, 551.50, 552.00, 552.50, 553.00, 553.50, 554.00, 554.50, 555.00, 555.50, 556.00, 556.50, 557.00, 557.50, 558.00, 558.50, 559.00, 559.50, 560.00, 560.50, 561.00, 561.50, 562.00, 562.50, 563.00, 563.50, 564.00, 564.50, 565.00, 565.50, 566.00, 566.50, 567.00, 567.50, 568.00, 568.50, 569.00, 569.50, 570.00, 570.50, 571.00, 571.50, 572.00, 572.50, 573.00, 573.50, 574.00, 574.50, 575.00, 575.50, 576.00, 576.50, 577.00, 577.50, 578.00, 578.50, 579.00, 579.50, 580.00, 580.50, 581.00, 581.50, 582.00, 582.50, 583.00, 583.50, 584.00, 584.50, 585.00, 585.50, 586.00, 586.50, 587.00, 587.50, 588.00, 588.50, 589.00, 589.50, 590.00, 590.50, 591.00, 591.50, 592.00, 592.50, 593.00, 593.50, 594.00, 594.50, 595.00, 595.50, 596.00, 596.50, 597.00, 597.50, 598.00, 598.50, 599.00, 599.50, 600.00, 600.50, 601.00, 601.50, 602.00, 602.50, 603.00, 603.50, 604.00, 604.50, 605.00, 605.50, 606.00, 606.50, 607.00, 607.50, 608.00, 608.50, 609.00, 609.50, 610.00, 610.50, 611.00, 611.50, 612.00, 612.50, 613.00, 613.50, 614.00, 614.50, 615.00, 615.50, 616.00, 616.50, 617.00, 617.50, 618.00, 618.50, 619.00, 619.50, 620.00, 620.50, 621.00, 621.50, 622.00, 622.50, 623.00, 623.50, 624.00, 624.50, 625.00, 625.50, 626.00, 626.50, 627.00, 627.50, 628.00, 628.50, 629.00, 629.50, 630.00, 630.50, 631.00, 631.50, 632.00, 632.50, 633.00, 633.50, 634.00, 634.50, 635.00, 635.50, 636.00, 636.50, 637.00, 637.50, 638.00, 638.50, 639.00, 639.50, 640.00, 640.50, 641.00, 641.50, 642.00, 642.50, 643.00, 643.50, 644.00, 644.50, 645.00, 645.50, 646.00, 646.50, 647.00, 647.50, 648.00, 648.50, 649.00, 649.50, 650.00, 650.50, 651.00, 651.50, 652.00, 652.50, 653.00, 653.50, 654.00, 654.50, 655.00, 655.50, 656.00, 656.50, 657.00, 657.50, 658.00, 658.50, 659.00, 659.50, 660.00, 660.50, 661.00, 661.50, 662.00, 662.50, 663.00, 663.50, 664.00, 664.50, 665.00, 665.50, 666.00, 666.50, 667.00, 667.50, 668.00, 668.50, 669.00, 669.50, 670.00, 670.50, 671.00, 671.50, 672.00, 672.50, 673.00, 673.50, 674.00, 674.50, 675.00, 675.50, 676.00, 676.50, 677.00, 677.50, 678.00, 678.50, 679.00, 679.50, 680.00, 680.50, 681.00, 681.50, 682.00, 682.50, 683.00, 683.50, 684.00, 684.50, 685.00, 685.50, 686.00, 686.50, 687.00, 687.50, 688.00, 688.50, 689.00, 689.50, 690.00, 690.50, 691.00, 691.50, 692.00, 692.50, 693.00, 693.50, 694.00, 694.50, 695.00, 695.50, 696.00, 696.50, 697.00, 697.50, 698.00, 698.50, 699.00, 699.50, 700.00, 700.50, 701.00, 701.50, 702.00, 702.50, 703.00, 703.50, 704.00, 704.50, 705.00, 705.50, 706.00, 706.50, 707.00, 707.50, 708.00, 708.50, 709.00, 709.50, 710.00, 710.50, 711.00, 711.50, 712.00, 712.50, 713.00, 713.			

de Pedro De Michelis en Juncal 104 y la de Baltasar Volonté en Figueroa 215 son las más promocionadas; entre los talleres figuraban los de Malugani y Zanetta en Convención 127 y el taller de compostura de Domingo Franquiz en Colonia 53; en relación a los artículos se publicitaba indumentaria específica: gorras, relojes y remeras. La referencia a robos de bicicletas aumentó notoriamente en este mismo período (19).

Las importaciones de bicicletas fueron escasas hasta el cambio de siglo (20). Era un artículo caro, destinado principalmente al uso por parte de las clases pudientes. Hasta 1899 la cantidad de bicicletas que ingresaron al Uruguay no superaron -salvo alguna excepción- las 100 por año. En 1899 el salto fue enorme: se importaron 746 bicicletas. En 1900: 567; en 1901: 352; en 1902: 304; y en 1903: 191. Los números continuaron descendiendo hasta estabilizarse nuevamente en torno a las 100 importaciones por año hasta 1910; año en que los valores volvieron a crecer. El precio de una bicicleta importada fluctuaba entre 30 y 36 pesos, promedialmente (21).

Las bicicletas, así como sus accesorios, se importaban en mayor cantidad desde Inglaterra, Alemania y Estados Unidos; pero también desde Francia, Bélgica, Italia, Argentina, Brasil y España.

---

19 Ibid., mayo de 1906, n° 27, pp. 4-6.

20 *“Hay discrepancia en relación a la fecha del arribo de la familia de Juan Bautista Basso a nuestro país trayendo la primera bicicleta, modelo “Michaulina” fabricada por “Biella Cicles” y adquirida en Albissola Marina, próxima a la ciudad de Savona, en Italia.*

*El Sr. Jorge Basso Stayano descendiente de la familia y quien conserva la bicicleta junto al baúl donde la trajeron, sostuvo en una charla con Ruben Cóppola que de acuerdo a sus datos la fecha de arribo sería el año 1843. Su bisabuelo y familia embarcaron en Génova con 494 paisanos.*

*Tiene registrado el regreso a Italia de Juan Bautista Basso en 1874 mientras el resto de su familia quedó en nuestro país con un negocio de vivero en la zona de Sayago.*

*Aquella bicicleta sería utilizada por Domingo Basso “el primer ciclista” en Uruguay que recorriera las calles empedradas de una Montevideo sitiada por Manuel Oribe y que al frente del Gobierno de la “Defensa” estuviera Joaquín Suárez.”*

*La “Michaulina” traída por la familia Basso tiene sus ruedas de madera con llanta de acero y asiento corredizo. La rueda delantera con pedales fijos es más grande que la trasera. Algunas de sus piezas son metálicas.”* En CÓPPOLA, Ruben. GILMES, Juan Pedro. *¡Atento Coppola! Reseña histórica del ciclismo uruguayo.* Montevideo: Rumbo, 2013, p. 68.

21 Datos tomados de los Anuarios Estadísticos (INE).



## La bicicleta y el deporte

El ciclismo deportivo comenzó a practicarse en Montevideo en torno a 1890. Las primeras competencias se realizaron en la Plaza Independencia, desde el Palacio Salvo hasta el Tupí-Nambá (Juncal y Buenos Aires), y se utilizaban celeríferos y bicicletas. Con la fundación de los primeros clubes ciclistas las carreras se multiplicaron; rápidamente se establecieron dos modalidades: en espacios libres (en parques y calles de la ciudad) y en espacios diseñados y construidos especialmente para alojarlas: los velódromos.

Existieron 3 velódromos en Montevideo entre 1895 y 1903:

- El “velódromo de la Aguada”, construido en 1895 tras secar una laguna en la calle Miguelete, entre Justicia y Buen Pastor. Tenía una pista de 500 metros, y pertenecía al recientemente fundado Club y Velódromo Platense.
- El “velódromo de Arroyo Seco”, construido en 1901 en la calle Agraciada, entre San Fructuoso y Entre Ríos. Era de madera y tenía una pista de 333,33 m. (medida profesional), y era de propiedad de Juan Invernizzi y Cía.
- El “velódromo uruguayo”, construido en torno a 900 en la zona del actual Hospital Italiano, cercano al cruce de Bvar. Artigas y 18 de julio.

Para 1903 los 3 velódromos habían sido demolidos. La primera década del siglo XX fue un período de poca actividad para el ciclismo uruguayo, a causa del escaso apoyo estatal y del auge del automóvil. Con la creación de la Comisión Nacional de Educación Física en 1911, y la designación de José María Zamora (ciclista y directivo del TCU) como miembro organizador de los deportes, el ciclismo uruguayo resurgió.

En 1914 se creó la Federación Ciclista Uruguaya. Fue fundada por el Veloz Club Uruguayo, el Club Ciclista Audax y el Club Velocidad y Resistencia. En el acto fundacional, convocado por José María Zamora, se designó como primer presidente al Dr. Aurelio Mosera. Sus fines eran: a)- representar al deporte ciclista del Uruguay en las competencias internacionales de su especialidad y en los organismos nacionales e internacionales creados o a crearse en que tenga intervención el ciclismo; b)- difundir y propiciar la práctica del ciclismo y la educación moral, física y técnica de todos sus aficionados; c)- organizar y dirigir los campeonatos nacionales de ciclismo y la intervención del ciclismo uruguayo en las competencias internacionales.

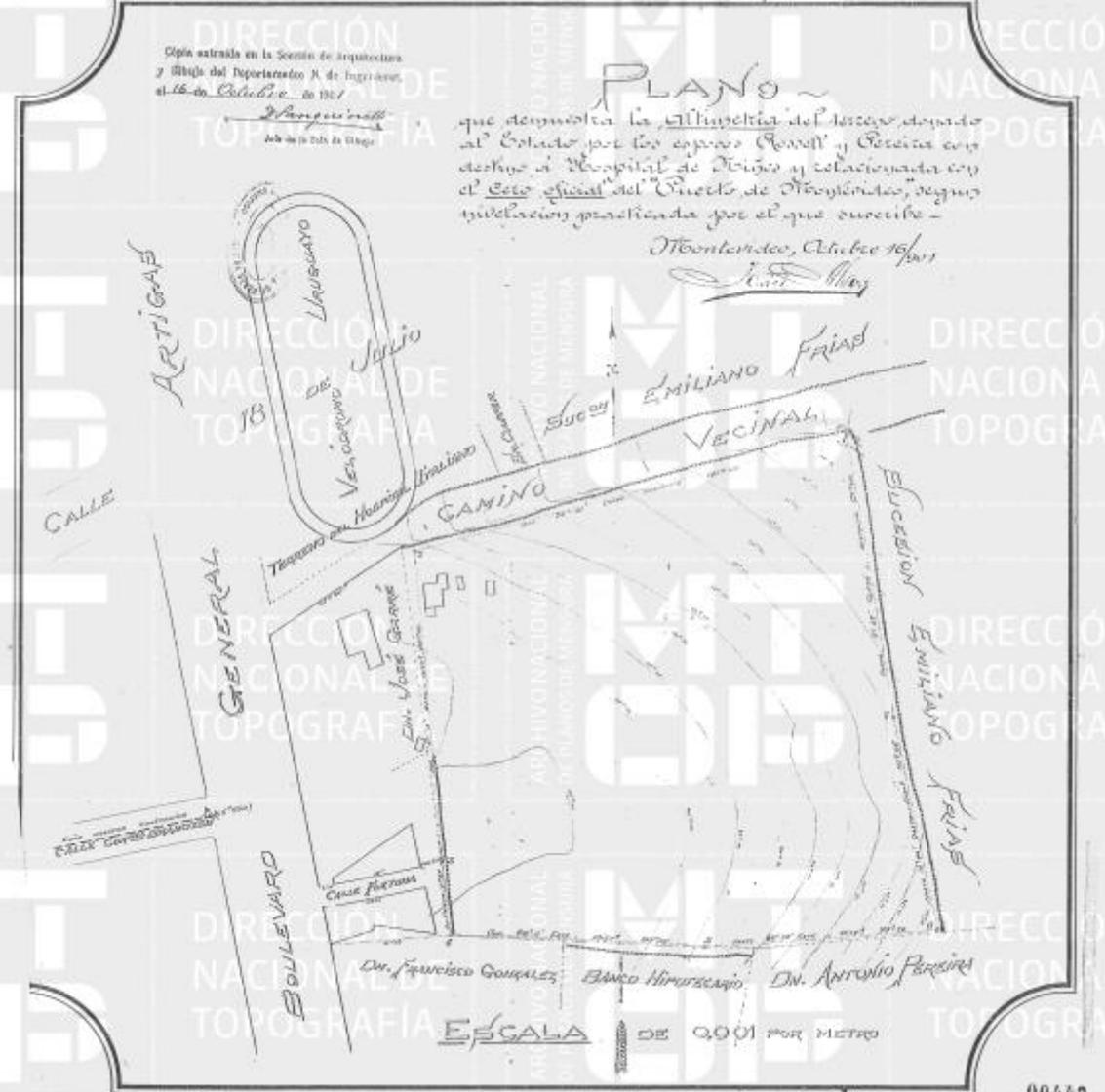
En 1930, con motivo de los festejos por el centenario, el Consejo Administrativo de Montevideo abrió un llamado a propuestas para construir un nuevo velódromo en la ciudad. La Federación Ciclista envió una carta al Consejo dando su opinión y consejos para la construcción de velódromo.

En julio de ese año se presentaron tres proyectos. La firma Dyckenhoff y Widmann, con un presupuesto de \$ 35.299, fue seleccionada. Sin embargo, por falta recursos el proyecto fue aplazado. Las obras recién comenzaron en 1935, y no sería hasta 1938 que Montevideo tendría un nuevo velódromo: el actual Velódromo Municipal.

En 1937 se desarrolló la primera carrera de ciclismo por etapas en Uruguay. Se la llamó *Circuito Primavera* y fue organizada por la radio CX24 “La voz del aire” y el diario “El Pueblo”. Finalmente, en 1939 se llevó a cabo la Primera Vuelta Ciclista del Uruguay (ideada por Enrique Pellicciari, vinculado al Ministerio del Interior y al Club Atlético Policial).

DIRECCIÓN NACIONAL DE TOPOGRAFÍA  
 Copia extraída en la Sección de Arquitectura y Mapa del Departamento N. de Ingenieros el 16 de Octubre de 1961  
 Alejandro Mall  
 Año de la Edif. de la Uru

PLANO  
 que demuestra la ubicación del terreno comprado al Estado por los señores Rosell y Rosales con destino al Hospital de Niños y relacionada con el Coto oficial del Puerto de Montevideo, según medición practicada por el que suscribe -  
 Montevideo, Abril 16/61  
 Juan Rosell



Nota - El caso respecto al gusto y, se ejecuta a (-20) del nivel del espectáculo

00442



## La bicicleta y los clubes

A consecuencia del uso deportivo de la bicicleta surgieron agrupaciones y clubes ciclistas. Los primeros fueron la Escuela y Sociedad Velocipedista del Uruguay, el Veloz Club Uruguayo y el Club Nacional de Velocipedistas (CNV). Este último fue fundado en 1890 con el “*objeto [de] propagar y difundir el conocimiento del Sport Velocipédico y especialmente el desarrollo del turismo ciclista en la República*” (Estatutos del CNV, 1904).

Sus integrantes se preocuparon por caracterizarse adoptando un uniforme propio. El traje ciclista consistía de gorra negra, camisa a rayas, y pantalón y medias negras. Organizaban excursiones a distintos lugares de Montevideo y sus zonas aledañas. A partir de 1904 el CNV comenzó a editar una revista con el fin de difundir sus ideas y actividades. En sus páginas aparecían artículos sobre carreras ciclistas, sobre los avances en los medios de locomoción, o sobre la utilización de la bicicleta en excursiones turísticas.

Desde su fundación el 20 de julio de 1890 el Club Nacional de Velocipedistas (CNV) estableció en sus estatutos su vocación turística y sus fines prácticos. Esta asociación fue inspirada en el rótulo europeo de “Touring Club”, y muy especialmente por la “*clarividencia*” y “*éxito*” del “*Touring Club Italiano* [TCI] [que] *encarna la aspiración eminentemente moderna tendente a hacer factibles todas aquellas iniciativas que reportan un beneficio inmediato a la causa del turismo*” (22). Pretendiendo actuar de forma análoga, el CNV adoptó tanto el programa como la organización del TCI, proponiendo y desplegando una organización a modo de red, con centro en Montevideo pero conectada con distintas y distantes partes del país a la vez que con varios lugares en el exterior.

---

22 Revista del CNV, abril de 1904, n°2, pp. 4-5.









## La bicicleta en la ciudad

En una Montevideo en sostenida expansión, con un sistema de circulación y un marco regulatorio del tránsito aún en desarrollo, con una comunión de medios de transporte de muy diversa índole (a tracción animal, eléctrica o motora, a través de vías férreas), la bicicleta se insertó en aquel orden y plan urbano, y generó normativas oficiales que regulaban su circulación.

En 1906 el gobierno departamental, a través de la Dirección de Rodados, propuso gravar con el pago de una patente anual de 2 pesos a los velocípedos y bicicletas de dos o más ruedas y de cualquier clase que sean, por considerar que era una nueva fuente de recursos y por imitar lo que se hacía en otras partes del mundo. La Dirección de Rodados consideraba que si bien las bicicletas no causaban deterioro a las calles de la ciudad, su circulación estorbaba la velocidad y el ritmo del tránsito en general, ocupando una parte de la vía pública, la que no quedaba enteramente disponible para los demás vehículos que pagaban patente.

Esto generó gran malestar en el Club Nacional de Velocipedistas. Sus dirigentes presentaron reclamos e informes ante la Cámara de Representantes. Opinaban que la argumentación para tomar esta medida era poco consistente. Como fuente de recursos, decían, *“apenas si se hará sensible lo que se recaude por concepto de patentes a las bicicletas, dada la limitada cantidad que hay en circulación, cantidad que aún se va a reducir apenas se haga efectiva la aplicación de ese impuesto...”*. (23) En cuanto a la imitación de la reglamentación extranjera, el CNV consideraba que tal criterio igualitario no tenía aplicación en esta ciudad: *“El Municipio de Montevideo no se ha preocupado jamás del adelanto del ciclismo, como lo han hecho todos los Municipios de los países que le han señalado impuestos, ofreciéndole, como justísima compensación, extensos e inmejorables caminos carreteros y concediéndole el tránsito por veredas apropiadas...”*. (24)

---

23      Ibíd., julio de 1906, p. 12.

24      Ibíd.

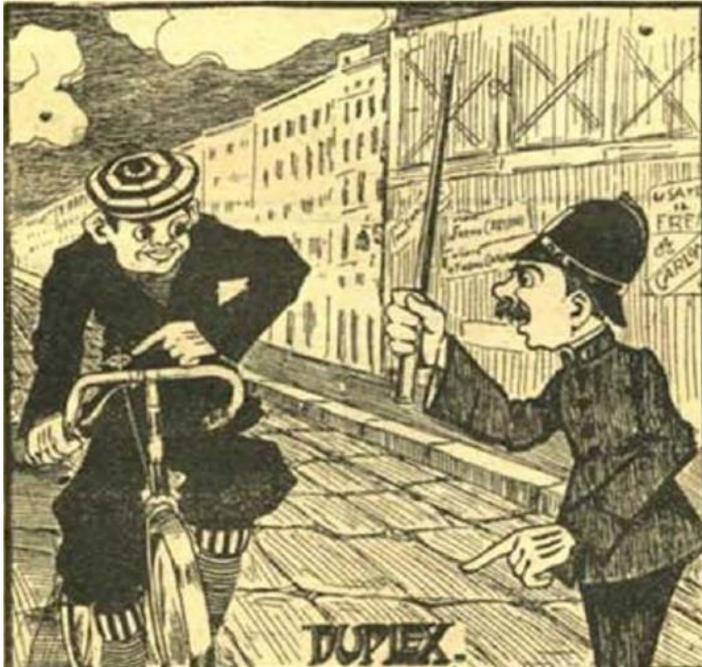
El CNV proponía que primero se trabajara por la difusión del uso de la bicicleta, que ya había dejado de ser un artículo de lujo *“para convertirse en un artículo de indiscutible utilidad, sobre todo para los que viven en las afueras de la ciudad”*, y se ofrecieran ventajas para su rápido desarrollo, antes de gravarla con impuestos. A su vez, la institución solicitaba que se aplicara una rebaja en los impuestos de aduana de las bicicletas, como había ocurrido recientemente con los automóviles.

La comisión directiva del CNV presentó una nota ante la Cámara de Representantes solicitando que no se sancionara el proyecto de ley. El resultado fue exitoso. El cobro de patente no se aplicó. En sesión del 6 de octubre de 1906 la Cámara determinó que: *“El ciclismo ha dejado de ser un deporte de lujo y reservado para la gente pudiente; se ha convertido en un medio de locomoción útil y económico, para las clases trabajadoras, y hay conveniencia, pues, en fomentarlo, en vez de restringirlo por la aplicación de impuestos, cuyo rendimiento, además, sería de escasa importancia, dado el número relativamente pequeño de velocípedos y bicicletas que hay actualmente en circulación”* (25).

Por otro lado, también comenzaron a implementarse algunas medidas reglamentarias para la circulación de las bicicletas, como ser la obligatoriedad del uso del farol al circular por la noche. En la sección humorística de la revista del CNV se anotaba lo siguiente:

---

25      *Ibíd.*, octubre de 1906, p. 12.



*“El vigilante - ¿Dónde está su farol?”*

*El ciclista – Lo dejé en casa...*

*El vigilante - ¿Y por qué no lo lleva prendido?”*

*El ciclista – Mal puedo llevarlo prendido si lo olvidé...” (26)*

## La bicicleta y el turismo

El turismo en bicicleta se constituyó como una forma de escapar al encierro, a la monotonía, “*al bullicio del centro*” (27), a la contaminación (28), a la regulación propia de la urbe (29). El campo se presentaba como un lugar amplio e indefinido, a semejanza de “*una alfombra verde*” donde los “*excursionistas*” podían disfrutar del aire limpio y contemplar los paisajes naturales, vivir una experiencia sensorial alternativa, sentir “*el rumor que producen las aguas al correr*” (30).

Ante esta propuesta de antagonismo espacial, la bicicleta se percibía como el medio que permitía ensanchar el espíritu, distraer la imaginación (31), hacer “*olvidar las penas que se sufren durante las horas de trabajo*” (32). De este modo, era vista como el medio idóneo para practicar el turismo:

*“El recuerdo de los paisajes subsiste en la memoria del turista en razón inversa de la rapidez del modo de locomoción que emplea para atravesarlos. En ferrocarril, no se ve nada más que un caleidoscopio brutal, tan rápidamente desenvuelto delante de los ojos, que usted no tiene el tiempo de recoger otra cosa que una impresión fugitiva de los puntos de señal... En automóvil (...) la entrada del hombre en los paisajes se asemeja a su manera de ser en ferrocarril -si sobre todo maneja- (...) la velocidad a la que lo lleva es poco propicia a las largas meditaciones sobre la extrañeza del panorama. Se ve demasiado ligero para ver cómo es necesario cuando uno es verdaderamente turista, es decir una especie de artista (...) En bicicleta, el turista que hace tranquilamente sus doce km por hora tiene tiempo de ver, de imprimir una placa fotográfica y de recordarse de las personas...”*

---

27      Ibíd., abril de 1904, n°2, p. 3.

28      En un artículo que se titula “Lucha contra el pulvíscolo” se dice: “*Hace algunos años este problema [el pulvíscolo] no había sido planteado para que la ciencia buscara su resolución. Hoy no sucede así. El gran desarrollo de los trenes de las calles, pero más aún el de los automóviles ha reducido la mayoría de los caminos transitables sobre todo en los arrabales de las grandes ciudades, verdaderamente inhabitables. En las ciudades, idénticos inconvenientes aumentan día a día, sobre todo en aquellas que están pavimentadas de madera esa esponja de orina y ese generador continuo de polvo.*” En Ibíd., enero de 1907, n° 35, p. 3.

29      “*¿Qué medio mejor para huir de un acreedor o llevarse a una novia? Ni el exprés.*” En Ibíd., noviembre de 1905, n° 21, p. 20.

30      Ibíd., abril de 1904, n°2, p. 3.

31      Ibíd., marzo de 1906, n°25 p. 23.

32      Ibíd., febrero de 1906, n° 22, pp. 4-5.

La figura del excursionista se basaría en ver, descubrir y registrar para el recuerdo esos lugares “alejados” a través de las “*saludables, instructivas y deliciosas excursiones*”. La salud, la educación y el goce se conjugaban brindando la idea de un integro bienestar en esta obra “*patriótica*” que favorecía tanto a los habitantes locales como al potencial turista. Esto era a la vez comunicado por medio de la fotografía, pilar propagandístico de cada experiencia, desde las páginas de la revista del CNV y del TCU.

El buen resultado de las excursiones en bicicleta dependía en gran parte del buen tiempo que favoreciera la circulación por los caminos y no ocasionara problemas con charcos y barro (33). Naturalmente, las excursiones eran más populares (y el CNV incorporaba más socios) en los meses de calor, cuando se podía disfrutar de “*los rayos caniculares del sol*” o de un “*cuarto menguante asomando en el horizonte*” (34), preferentemente secundado por un farol de acetileno al frente de algún manillar.

No obstante, en los relatos y memorias de más de un ciclista-excursionista se evidencian obstáculos y padecimientos durante los recorridos en bicicleta al alejarse de Montevideo.

Por ejemplo “*las penurias del trayecto*” que a pesar de que no hubiese llovido exigía marchar con precaución, y preferentemente “*uno tras del otro, porque el camino no permite marchar en otro orden.*” También debían estar preparados para vadear algún arroyo o río y llevar la máquina por encima de la cabeza (soportando luego las ropas húmedas por semejante cruce).

Dada la escasez de servicios que ofrecían las “afueras” de la ciudad, el turista se veía en la situación “*forzosa*” de comer lo que las “*modestas pulperías*” ofrecían, “*solo [...] pan, queso, leche, caña y agua*” pero “*a precios modicísimos*” (35).

En el caso de alcanzar una bifurcación no señalizada la situación podría tornarse un tanto problemática si no se era conocedor de la zona, o incluso al seguir el consejo de un local, como les ocurrió a “*Valentín B. Compagnoni y al señor Invernizzi*”. Ambos se dirigían a 25 de Agosto y habían abandonado el

---

33 Sobre el paseo desde Montevideo a 25 de Agosto: “...*seguimos por el camino tal cual la naturaleza y el tránsito lo habían preparado; hacía varios meses que no llovía y por lo mismo estaba en excelentes condiciones.*” En *Ibíd.*, marzo de 1905, n° 12, pp. 4-6.

34 *Ibíd.*

35 *Ibíd.*, diciembre de 1906, n° 34, pp. 7-8.

pueblo de Las Piedras. Sintiendo hambrientos acordaron entrar “*al primer caserío o rancho que encontrara[n]*”, y así lo hicieron. Fueron atendidos por un paisano que les indicó qué camino tomar para completar los cinco kilómetros restantes. Pero “*para desdicha de [ellos], los informes del paisano no habían sido completos y continuando el camino h[ic]imos más o menos unos 18 kilómetros; sin ver ni señas de la proximidad de pueblo alguno*” (36).

Ante el mal estado de los caminos, la falta de servicios o establecimientos adecuados, el desconocimiento de las distancias (y por ende un cálculo de tiempo no muy riguroso), y la potencial experiencia de marchar “*sin encontrar ser viviente*” en un “*silencio desolador*” y contar con “*el canto del gallo*” como referencia temporal, las excursiones turísticas podían ser un tanto riesgosas.

Para subsanar esta clase de inconvenientes, el CNV, y el TCU luego, se plantearon una serie de objetivos claros y prácticos. Debían mejorar las condiciones en que las expediciones se realizaban, y para ello se aprestaron a cumplir con algunas tareas específicas. A continuación mencionaremos las más importantes.

En distintos parajes de la ciudad y sus alrededores se colocaron cajas de herramientas para que sirvieran de auxilio a los ciclistas (corredores y turistas) en caso de accidente, rotura o desperfecto mecánico. Estas cajas eran para uso exclusivo de los socios del Club, quienes debían presentar la tarjeta que los reconocía como tales para que se les permitiera la utilización de las herramientas. A su vez se les instaba a “*verificar si los objetos catalogados se encuentran en la caja y si están en buenas condiciones*” (37), y dar cuenta a la comisión directiva de accesorios rotos o faltantes<sup>38</sup>.

---

36      Ibíd., marzo de 1905, n° 12, pp. 4-6.

37      Ibíd., diciembre de 1904, n° 10, p. 7.

38      Una caja tipo contenía los siguientes artículos: un pedal modelo Inglés, un pedal modelo Americano, una caja de aceite, una caja de vaselina, una llave inglesa grande, una llave inglesa chica, una pinza grande, un tarro conteniendo una docena de pomitos de solución, un tarro de talco, una pieza de madera para desmontar los neumáticos, varios rollos de cinta de tela, un destornillador, un destornillador para conos, una pinza para tubos, una prensa da mano, una lima triangular, una aceitera, una tijera, un pincel, un martillo, una bomba, una cajita con municiones, un punzón, tela fuerte para neumáticos, goma para parches, papel de esmeril, un rollo alambre de cobre, u docena de tubitos de goma para diferentes bombas y válvulas, un surtido de boulones con tuercas para poste de asiento y guidon, un surtido de tuercas diferentes, un surtido completo de piezas para arreglar cadenas, un surtido de tornillos y tuercas para cadenas, y varios tubitos de goma para válvulas Dunlop.

Las cajas contenían también un botiquín de primeros auxilios, al cual llamaban “paquete de medicamentos”: *“un paquete que sólo pesa 130 gramos y que apenas tiene el volumen de un paquete de cigarrillos”*. (39)

Las herramientas se prestaban a los socios sin ningún costo, y los objetos que servían para cambios o reparación se cedían según una tarifa adjunta; el “paquete de medicamentos” se recomendaba utilizar con criterio y solo en casos de necesidad.

El depositario de la caja (un socio del Club en cuyo comercio u hogar se depositaban las cajas de herramientas) estaba obligado a entregar mensualmente al tesorero del CNV las sumas que hubiese cobrado, y era el responsable del estado de conservación de las cajas.

En diciembre de 1904 se colocó en la Confitería Ribot del Paso del Molino la primera caja de herramientas del Club, y un año después, la segunda y la tercera, en el Restaurant del señor Vicente Domínguez en Colón, y en el Restaurant Laures de Las Piedras, respectivamente. La colocación de las cajas constituyó siempre un motivo de reunión y festejo para los socios. Solían realizarse expediciones a los parajes destinados a alojar las cajas y se pronunciaban emotivos discursos luego de su colocación:

*“La instalación de esta caja de reparaciones que hoy aquí festejamos y que contiene todo lo necesario para reparar cualquier desperfecto en las bicicletas, así como un paquete conteniendo los medicamentos y vendas para la cura de primera intención en un caso desgraciado, representa un gran paso, un nuevo triunfo para el Club Nacional de Velocipedistas. Inútil mencionar los importantes servicios que esta caja está llamada a prestar a los socios del CNV porque la mayoría de los ciclistas presentes se habrán encontrado muchas veces obligados a volver a pie por carecer de lo necesario para reparar un desperfecto sufrido en la máquina y estar lejos de los talleres de reparaciones. ¿Cuánto hubieran Uds. pagado en un caso de estos por poder reparar ese desperfecto y evitarse el tener que regresar*

---

39      Conteníá: un pañuelo mayor con figuras demostrativas, un paquete de algodón al sublimado corrosivo, una compresa al percloruro de hierro (para detener hemorragias), un cuarto de metro de gasa hidrófila químicamente pura, una venda gasa hidrófila, dos alfileres “Semita”, dos botellitas que contienen respectivamente: una pastilla de bicloruro de mercurio (1 gramo) y un gramo de agua de acetato de plomo (vegeto-mineral).

*a sus casas a pie? Con la colocación de esta caja de reparaciones desaparece este inconveniente para los afiliados al CNV...". (40).*

Además de las cajas de herramientas el CNV se dispuso a colocar placas indicadoras en los caminos nacionales y departamentales que señalasen las distancias de un pueblo a otro. Para ello fue presentado un proyecto



ante la Junta Económico-Administrativa de Montevideo a fin de lograr la autorización para la colocación de las placas. El CNV estaba *“dispuesto a costear los gastos para innovar dicha mejora y hacer propaganda para que las personas pudientes contribuyan en gran escala a la aplicación de estas placas y al efecto mandar imprimir en las mismas el nombre del donante”* (41). La idea se inspiraba en lo realizado por el Touring Club Italiano que tenía colocadas por entonces 1.350 placas, donadas en su mayoría por particulares y por los mismo Municipios.

El proyecto fue aceptado por las autoridades municipales en noviembre de 1905. El CNV solicitó ante el Telégrafo Nacional el permiso para colocar las placas en los postes telegráficos, y en caso de no encontrar ninguno en los parajes elegidos, poder colocarlos.

Fue elaborado un reglamento de placas indicadoras en donde se estipulaba que serían fabricadas en fierro esmaltado, con fondo azul y letras blancas, y de una dimensión de 60cm. por 40cm. Llevarían, junto con la señalización de distancias, el nombre de la institución y del donante. Si la donación superaba los \$5, el donante tendría el derecho a elegir la ubicación en la cual sería colocada.

El CNV consideraba que esta iniciativa encontraría *“eco entre las personas pudientes aunque no sean ciclistas, contribuyendo con sus donaciones a difundir la importante innovación creada por nuestra comunidad, siendo esto*

---

40      *Ibíd.*, enero de 1905, n° 11, p. 8.

41      *Ibíd.*, diciembre de 1905, n° 22, p. 9.

*de adelanto para el país mereciendo al mismo tiempo el aplauso del público, que verá grabado en dichas placas el nombre del donante” (42).*

Paulatinamente, las placas fueron colocándose en distintos parajes de Montevideo y de algunos departamentos del interior, con la previa autorización de las Juntas departamentales. El intendente de Minas, José Lois, apoyó la iniciativa y fue de los primeros en proveer información, lo que le valió en 1909 el reconocimiento de la institución: *“Es de esperar que los demás Intendentes, cuando llegue el momento en que el TCU se dirija a ellos solicitando su cooperación con el mismo fin, imiten la digna actitud del de Minas, cuyo espíritu progresista y trabajador es prenda segura de una brillante administración en aquel Departamento” (43).*

Hacia 1911 el Touring Club incorporó las Placas Indicadoras de Aduanas, en puntos determinados de la frontera del país, con el fin de informar a los turistas y viajeros la existencia de las aduanas nacionales. La primera de ellas fue ubicada en el departamento de Rivera, tras la autorización del Intendente Agustín Ortega.



Algunos inconvenientes fueron surgiendo a medida que las placas indicadoras se iban instalando. Fue constante el reclamo por parte del CNV frente a la demora por parte de las autoridades municipales en proveer la información necesaria para la confección de las placas. La destrucción de las placas fue otro motivo de preocupación. Algunas de ellas sufrieron ataques que hicieron saltar las letras y los números indicados:

*“Esto es debido a las pedradas que les arrojan los pilletes por puro espíritu dañino o por espíritu de diversión, que a nosotros, en verdad, maldito lo que nos divierte. Este es un mal incorregible, desgraciadamente. Las placas indicadoras se colocan por lo general en parajes aislados, diseminadas en*

---

42      Ibíd., julio de 1906, n° 29, p. 10.

43      Ibíd., setiembre de 1909, p. 6.

*lugares útiles pero poco poblados, donde no se puede ejercer una vigilancia eficaz que ponga remedio al daño apuntado” (44).*

Desde la revista, el CNV reclamaba a la policía para que extremara la vigilancia, teniéndose en cuenta que estas placas estaban colocadas en zonas próximas a Montevideo, y por ello más pobladas, donde el cuidado podía ser más eficaz. A los socios y a los turistas en general les recordaban que era su deber *“hacer comprender al pueblo (...) que las placas indicadoras son patrimonio de ninguno, que son de todos porque a todos sirven, que todos deben respetarlas y hacerlas respetar porque son eminentemente útiles a todos los viajeros”* (45).

Al igual que con la colocación de las cajas de herramientas, la instalación de las placas indicadoras constituía un motivo de encuentro, expediciones y festejos para los socios. El avance fue veloz. En 1909 ya se habían instalado 19 placas indicadoras, 18 estaban en preparación, y 10 habían sido recientemente donadas (46).

El CNV, y luego el TCU, se interesó por la mejora en las comunicaciones viales. La pavimentación de los caminos nacionales y departamentales aumentó en el período que estamos estudiando. (47) El método utilizado era la macadamización, que consistía en la implementación de una superficie de piedra que se machacaba y apisonaba hasta que quedara lisa y dura; era más duradera y con menos tendencia a embarrarse que los caminos de tierra.

---

44      Ibíd., octubre de 1907, n° 44, p. 14.

45      Ibíd., p. 15.

46      Revista del *Touring Club Uruguayo*, abril de 1909, p. 25.

47      *“A medida que avanzaban los procesos de consolidación estatal en Argentina y Brasil, la burguesía uruguaya debió estructurar un verdadero sistema nacional de comunicaciones y proyectar una presencia más firme en el marco rioplatense. Se destacan en este plano el inicio de las obras para modernizar el puerto de Montevideo (1900), la extensión de las líneas de ferrocarril, la extensión de los telégrafos y las primeras empresas de teléfonos. En FREGA, Ana. Historia del Uruguay en el siglo XX: (1890-2005). Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2008, pp. 21-22. Ante la imposibilidad de controlar las empresas británicas de ferrocarriles, el batllismo ensayó la construcción de una red vial para vehículos automotores, abriendo el mercado para el ingreso de la industria del automóvil y del portland, ambas estadounidenses.”* En Ibíd., p. 32.

En 1905 se saludaba desde la revista la llegada al país de algunos “rodillos que la Junta ha comprado con destino a la consolidación del macadam y terraplenes de los caminos” (48). La falta de aparatos de este tipo se hacía notar debido a que los pocos existentes estaban ocupados en diferentes puntos del departamento, donde se efectuaban obras de afirmado. La pavimentación, se informaba, se emprendería inmediatamente con todo vigor, gracias a la ley aprobada por el Parlamento que autorizaba la toma de un empréstito destinado a realizar mejoras en puentes y caminos:

*“Con el concurso de los cien mil pesos extraordinarios que esa ley proporciona a la Junta, sus recursos propios disponibles y el auxilio con que el Poder Ejecutivo se propone secundar el vasto plan de mejoramiento de las principales arterias de comunicación y de tráfico entre la capital y el interior, la acción de la autoridad municipal se desenvolverá en una esfera de fecundos resultados, tan beneficiosos para el desarrollo general de nuestros progresos, como para el fomento de la riqueza pública. (...) Este año debe abordarse, pues, la tarea, cabiendo esperar que la actividad y la energía de nuestros municipales impulsará el gran pensamiento de complementar la red de nuestros caminos en todo el pavimento del departamento de Montevideo”* (49).

Con el avance en este aspecto el ciclismo obtendría un impulso extraordinario. La “hondonada fangosa” o el “paso incierto” ya no detendrían la circulación de las bicicletas; lo que ayer eran “baches y pantanos” mañana serían “cintas pétreas bien extendidas”. Los caminos que unían Montevideo con Las Piedras y Santa Lucía, por ejemplo, habían sido pavimentados, y hacia esas zonas se dirigían con frecuencia las excursiones ciclistas.

A partir de febrero de 1909 apareció en la revista una sección titulada “Vialidad”, en la que se informaba sobre el estado de los caminos carreteros en construcción y conservación, así como la construcción de puentes y calzadas. Las exigencias de la vialidad, se señalaba, crecían en el país dado el “desarrollo

---

48 Revista del *Club Nacional de Velocipedistas*, noviembre de 1905, p. 16.

49 *Ibid.*, p. 17.

*cada vez más notable de sus fuerzas económicas, y es una aspiración nacional la gran difusión de caminos carreteros que faciliten el tránsito y el turismo y den salida a la producción agrícola y aun ganadera de la República en aquellas zonas en que no llega el beneficio del ferrocarril*" (50). El Touring Club haría propaganda por todo lo que facilitara el desarrollo del turismo en el país, y alentaría a los particulares y al gobierno en el desarrollo de estas tareas, "*evidentemente patrióticas (...) hasta convertir en una red completa de buenas carreteras a todos los caminos nacionales y departamentales del país, algunos de los cuales en ciertas épocas del año son verdaderamente intransitables*" (51).

Otro objetivo fundamental consistió en informar a los socios sobre la ubicación y la calidad de los hoteles de todo el país. El Touring Club proponía a estos establecimientos que se asociarían a la institución y que brindarían un descuento a los consocios.

Para 1905 contaban entre sus afiliados a los propietarios de cinco de los principales hoteles de Montevideo, y diez de campaña (52).

El mayor inconveniente para los turistas recaía en ubicar un hotel en zonas que le eran desconocidas: "*Cuántas veces el turista se priva del usufructo de las excursiones al recordar la problemática probabilidad de divisar un hotel en que ampararse*". La institución se proponía realizar un inventario de los hoteles disponibles para informar a los socios la ubicación, precio y calidad de las habitaciones.

Un tema que preocupaba y mucho era el de la higiene. Los hospedajes del país, sobre todo los de campaña, se señalaba desde la revista, persistían en la más "*desesperante desorganización inspirando la desconfianza y distanciando al turista*" (53). La misión del Touring consistía en luchar "*para que el oxígeno impregne y vivifique hasta los más apartados ángulos de la casa, que la luz bañe a torrentes la alba pulcritud de las paredes formando un ambiente luminoso y sano, (...) por desterrar el mueblaje antiestético y poco higiénico agolpado en las habitaciones*" (54).

---

50 Revista del *Touring Club Uruguayo*, febrero de 1909, p. 23.

51 *Ibid.*, p. 23.

52 Revista del *Club Nacional de Velocipedistas*, diciembre de 1905, p. 15.

53 Revista del *Touring Club Uruguayo*, abril de 1909, p. 7.

54 *Ibid.*, abril de 1909, p. 7.

El mejoramiento de los hoteles en lo referente a las comodidades, el buen trato, los precios, y la higiene serían la base del éxito de las excursiones turísticas, y el incentivo para que se repitan. La directiva del Touring elevó en 1910 una nota al Intendente de Montevideo Daniel Muñoz pidiendo su colaboración para la sanción de un proyecto sobre higienización y reglamentación de hoteles y casas de hospedaje.



El Touring pretendía modificar la mentalidad de los hoteleros mediante una campaña de propaganda metódica; deseaba hacerles ver que no se trataba de un capricho de turistas exigentes sino más bien de un acuerdo, de una conciliación, que redundaría en un beneficio para todas las partes, confiriendo al hotel toda la importancia que tiene. Eran conscientes de que *“siendo actualmente escaso el movimiento turístico en nuestro país, no encuentren mayor estímulo los propietarios de hoteles y posadas para arriesgarse en los gastos que requeriría la implantación de las mejoras apuntadas, pero también es cierto que mucho puede obtenerse en ese sentido, sin grandes esfuerzos ni sacrificios y sí con un poco de buena voluntad de parte de los que tienen en sus manos la facultad de hacerlo”* (55).

Se recomendaba a los socios que concurrieran a los hoteles afiliados al Touring durante las excursiones y estadías por los distintos departamentos del país. En tal sentido, se mandaron fabricar chapas esmaltadas para ser colocadas al frente de los hoteles afiliados, lo que redundaría en *“un reconocimiento público de que en los establecimientos que las posean se brindará a los turistas buen trato, buen alojamiento y la higiene indispensable”* (56).

En los estatutos del Touring Club se establecía la publicación de una guía turística como un objetivo fundamental de la organización. Esta guía se distribuiría entre los socios en forma gratuita.

Durante varios años la delación en la confección de estos trabajos fue sentida por la directiva como una falta ante los intereses sociales por desarrollar el turismo nacional. Por ello, cuando la primera Guía del Touring Club Uruguayo vio la luz en 1909 se cumplió un anhelo de muchos años, y se consideró que la

---

55      Ibíd, febrero de 1910, pp. 5-6.

56      Ibíd., p. 6.

publicación llenaba “*un gran vacío en nuestras prácticas turísticas*” (57) y constituía el primer paso para la publicación de guías anuales, que verían acrecentada su importancia por el acopio de datos que se haría con antelación.

La “Guía de 1909” contenía planos de la ciudad, referencias sobre el TCU, reglamento sobre automóviles, tarifas de pasajes del ferrocarril, tarifa epistolar, lista de partidos de football, guía de tranvías y hoteles. Esta primera guía contenía poca información (de acuerdo a lo mencionado por el propio TCU), hecho que se subsanaría en el futuro.

Para la Guía del año siguiente se solicitó con antelación a los cónsules (58) de las distintas localidades que enviaran la información que se les solicitaba y que incluyeran datos como: distancia entre la estación de ferrocarril y el pueblo; si existía un servicio de carruaje; si había servicio de teléfono; cuál era el mejor mecánico de automóviles y de bicicletas; si alquilaban bicicletas; si existían cocherías que alquilaran carruajes y caballo; qué precios tenían; información sobre los hoteles: precio, cantidad de camas, calidad de los baños, si tenían teléfono, si tenía cocina y servicio con aseo, si otorgaban descuentos a los socios TCU; cuáles eran las atracciones del pueblo: plazas, edificios, excursiones; en fin, toda información que pudiera interesar y ser útil al turista.

La Guía que se confeccionó en 1910 alcanzó las 170 páginas, e incluyó un mapa de Montevideo. El TCU consideraba que la importancia de esta guía era indiscutible: “*pues contiene todo lo indispensable en materia de itinerarios y precios de ferrocarriles y diligencias, de hoteles y talleres mecánicos del país y del exterior con descuentos a los socios, y una inmensa cantidad de datos ilustrativos que son de imprescindible necesidad para la vida turística nacional*” (59), además de ser la única publicación de carácter turístico que existía en el país.

---

57      *Ibíd.*, julio de 1909, p. 6.

58      El cargo de “cónsul” demandaba realizar una sostenida propaganda de la asociación dentro de su localidad y brindar información a la vez que alojamiento a cualquier socio o turista que por allí se hiciera presente.

59      *Ibíd.*, abril de 1910, p. 5.

## La bicicleta y las mujeres

Hacia fines del siglo XIX la bicicleta constituía un símbolo de libertad y emancipación para la mujer en Europa. El primer congreso feminista en París de 1896 propuso la imagen de una mujer fumando, usando pantalones y sujetando una bicicleta (60). Paralelamente una publicación italiana comentaba que *“la bicicletta é un valido rimedio contro l’anemia, la paura congénita e la timidità irragionevole del sesso gentile; nell’ultimo Congresso femminile di Parigi si dichiaróche sviluppa nella donna il sentimento, il gusto é la smania dell’indipendenza”* (61).

La evolución técnica de la “máquina” fue alejando los “magullamientos” y dejando atrás la *“violenta trepidación de las ruedas macizas”* para dar lugar a las “bicicletas modernas”: asientos de “corte femenino”, ruedas con válvulas Dunlop, redecillas en el guardabarros trasero para impedir que el vestido se enredara en los rayos. Las nuevas modas acompañaron y promovieron algunos cambios en la vestimenta de las mujeres urbanas (como la adopción de “pantaloncillos”, el abandono del corset) que facilitaron el andar en bicicleta. (62)

---

60 Ver en “Lista de imágenes” *Revendications féminines* por referencia al respecto.

61 En STELLA. S. *La bicicletta*. Torino: Roux Frassati e Co, 1896, p. 11.

62 *“Además la velocipedia ha contribuido mucho a reformar la moda en el vestir, porque como requiere soltura y agilidad, es incompatible con los vestidos ceñidos y los zapatos apretados, y las mujeres que practican ese ejercicio con frecuencia se acostumbran de tal manera a los vestidos holgados que no toleran después la presión que antes se sometían resignadas, en gracia de engradosa esbeltez. Y si esto no fuera suficiente por sí solo para mejorar la salud, la bicicleta es el mejor aliciente para estar largas horas fuera de casa, respirando el aire puro del campo y viendo escenas siempre variables que distraen la imaginación y hacen olvidar las penas que se sufren durante las horas de trabajo.”* En Revista del CNV, febrero de 1906, pp. 4-5. Firma el artículo “Manubrio”.

BUREAUX  
5, Cité Bergère, 5  
PARIS

ABONNEMENTS  
FRANCE

UN AN..... 8 fr.  
SIX MOIS..... 4 fr.  
TROIS MOIS..... 2 fr.

10 c. le numéro

PARAIT LE DIMANCHE

ADRESSER  
les lettres à M. J. HADRE  
Administrateur



BUREAUX  
5, Cité Bergère, 5  
PARIS

ABONNEMENTS  
ÉTRANGER

UN AN..... 10 fr.  
SIX MOIS..... 5 fr.  
TROIS MOIS..... 2 fr.

20 c. le numéro

PARAIT LE DIMANCHE

PUBLICITÉ  
Les Annonces sont reçues  
aux Bureaux du Journal

Voir en tête de la deuxième page les conditions auxquelles on peut recevoir gratuitement le GRELOT

### REVENDEICATIONS FÉMININES



Discours au Congrès féministe. — Simple discussion pour le choix d'une présidente.

M. Dohin le dit : la décence est un péché! Il faut apprendre aux filles et aux garçons à se connaître du jeune homme.

Vous. — En faveur de l'union libre ou tout au moins, mariage des jeunes gens sans l'autorisation des parents.



Liberté de la prostitution. — La femme offre dans le ménage libre.

En fait, tous les maris seront cocus, mais ils auront l'illusion de l'élevage de la famille.

Formation d'une Ligue internationale de la paix. — Ne pas confondre avec la paix du ménage.

— Je vais au Congrès féministe! tu prépareras le dîner pour huit heures précises, tu m'entends? et surtout, que rien ne cloche!...

Mientras tanto, la realidad montevideana era un tanto diferente en relación al “Viejo Mundo”. Durante los primeros números de la revista del CNV se puede concebir a la figura femenina como un individuo *joven* diferenciado del resto del público *espectador* de los desfiles o marchas ciclísticas. Ya en un rol más “activo”, se puede encontrar la figura de “la mujer ciclista” protagonizando cuentos de “amor cortés” (63) donde la misma es perseguida por “el hombre ciclista”: el andar o la carrera representaría en sí la instancia de cortejo delimitada por un “origen” y “destino” o por un horario específico, la distancia que ellos se guardan al pedalear involucraría cierto voyuerismo, la velocidad en la que ambos transitan un paralelismo psicomecánico. En definitiva, la bicicleta se presenta en gran parte como un medio y a la vez como un símbolo del cual los hombres se sirven para poder cortejar a las mujeres. (64)

Vale aclarar que el espacio en el que se acostumbraba que las mujeres circularan era la vía pública, y no en los ámbitos de competencia. Su

---

63 “El artículo relata la historia de la señora Elena de Sommerive, “una hermosísima mujer de 22 años y una apasionada ciclista”. Ella es viuda y con una herencia de dos millones de pesos. Ostenta un buen estado físico al andar por la vía pública. Un día ella es divisada por Alberto, un joven y elegante soltero, quien se decide a aprender a andar en bicicleta para poder acercársele. A partir de allí surgen una serie de peripecias de persecuciones diarias caracterizadas de distintas formas. Respecto del final: “En Palermo todas las mañanas bien temprano los amantes del pedal admiran a una bella pareja de un gallardo mozo y de una hermosa joven que ya sea en un tándem o en bicicleta pedalean con mucho placer y ahínco. Son Elena y Alberto que se han casado y parecen ser felices.” En *Ibíd.*, marzo de 1905, pp. 9-12.

64 La decisión de transcribir el siguiente suelto de “una revista francesa” evidencia al menos de forma parcial cierto grado de “preocupación” sobre la progresiva libertad de movilidad que las mujeres comenzaban a cobrar a raíz de los nuevos vehículos de transporte. En este caso, la bicicleta quedaba opacada por el automóvil: “En París han fracasado varias instancias de divorcio debido a que las damas acusadas de adulterio en automóvil y revestidas del carnalesco atavío que exige ese sport. La transformación suele ser completa que nada más fácil que un marido celoso confunda la identidad de su consorte, o que una dama amiga de culpables aventuras adopte las gafas negras y el velillo tupido para burlar la vigilancia conyugal. Y he ahí como han venido a reemplazar gafas y velillo al antiguo antifaz de terciopelo, caso a las “bellas y honestas señoras” de que habla Brantome.” *Ibíd.*, setiembre de 1907, p. 10.

En Uruguay Casal Tatlock comenta el episodio de María Amelia Behrens, primera mujer en solicitar formalmente autorización para conducir un automóvil en la vía pública: “La Dirección de Rodados pasó difícil asunto a Obras Municipales y esta dependencia a su vez trasladó todo al asesor letrado. Una vez que el letrado hubo presentado su informe sobre el caso, se elevaron las actuaciones al Intendente de Montevideo, Ramón V. Benzano. Pero ni siquiera el Intendente creyó a esta altura poder decidir por sí solo que una dama era capaz de conducir un carruaje sin caballos. Pidió decisión de la Junta y, en la noche del 20 de Abril de 1911 el cuerpo concedió a la señora los mismos derechos que a los caballeros en cuanto a automóviles se refería.” En CASAL TATLOCK, Álvaro. *El automóvil en el Uruguay: los años heroicos 1900-1930*. Montevideo: Banda Oriental, 1881, p. 22.

participación en excursiones fue por estos años una rareza: la mención o invitación a estas actividades solía perseguir el objetivo de aumentar la inscripción de socios hombres.



No obstante y a pesar del acotado tiempo en que se publicó, la revista del CNV alberga puntuales y ricos comentarios referentes a la cuestión del pedaleo femenino en la capital. Decimos “puntuales” porque en cada oportunidad que se comunicaban ideas o posturas relacionadas a ello se hacía por medio de títulos precisos y claros. La riqueza de este tipo de menciones yace en su excepcionalidad dado que no hemos podido dar con otras semejantes.

Por un lado, algunos redactores del CNV se inclinaban por menospreciar el uso que las mujeres le daban a la bicicleta. En unos versos enviados por José Juan Cadenas se dice:

“[...]”

*Pero lo malo no es esto:  
Lo malo es que la mujer  
Halla en el sport pretexto  
Para **darse a conocer**...  
Y como el sport lo abona,  
Marchan del sport en pos,  
¡y sale cada **amazona**  
Por esos mundos de Dios!...  
Y no es que yo quiera darme  
Importancia de hombre raro...  
A veces suelen gustarme  
Las **amazonas**... ¡Es claro!  
Si las chicas son bonitas,  
Transijo aún con la coqueta...  
Pero **¿y esas señoritas**  
**Que montan en bicicleta?**  
**En vez de darse al sport**  
**¡No llenarían los fines**  
**Del sexo, mucho mejor,**  
**Remendando calcetines?**  
Pues en cambio, hay quien las jura  
En algún diario, que toda  
La que lució su hermosura  
Es la reina de la moda.  
Porque ya lo tienen visto*

Los amantes del sport...  
¡Nunca falta un Monte Cristo  
Que las diga alguna flor!  
[...]"(65)

Asimismo, otro redactor bajo el seudónimo de "Velox" busca interrogar al lector –y por qué no a sí mismo- proponiendo preguntas como si "*¿[d]ebe ser excluida la mujer, del ciclismo, como lo pretenden algunos, o es lícito y hasta necesario que también ella se posea del apacible corcel de acero? o "¿la mujer no necesita de salud como el hombre; no debe acaso poseer su organismo en perfecta funcionalidad para llenar los fines que les están impuestos en el conjunto armónico de la naturaleza?"* (66) De hecho, en los primeros números de la Revista Velox ya evidenciaba su postura e interés sobre el tema:

*"¿la mujer no necesita de salud como el hombre; no debe acaso poseer su organismo en perfecta funcionalidad para llenar los fines que les están impuestos en el conjunto armónico de la naturaleza? [...] La mujer tiene que llenar muchos fines, pero hay uno de capital importancia: es el de **procrear**. [...] Debe[mos] incitar pues a la mujer para que se familiarice con la bicicleta y no sea mirada por ellas con horror injustificado, pero sí que considera[mos] la bicicleta como un medio destinado a mejorar sus condiciones orgánicas, como algo que contribuye, empleado con moderación, a aportarle beneficios positivos."* (67)

Como se puede apreciar, la actividad física del pedalear estaba directamente asociada a mejorar la fertilidad de las mujeres como engendradoras de nuevos "pobladores" (o mejor dicho "ciudadanos"). (68) Por

---

65 Revista del CNV, noviembre de 1907, p. 13.

66 *Ibíd.*, Mayo de 1904, pp. 3-4.

67 *Ibíd.*

68 "...la regulación y el control de los cuerpos encontraron su justificación en una serie de cambios políticos, sociales, económicos y demográficos ocurridos en el siglo XIX. En nombre de la expansión de la vida en las ciudades europeas; de la imposición paulatina de nuevos códigos de moralidad y civilidad modernas; de los incipientes cambios en los procesos de industrialización; de los "excesos" y los "peligros" de la creciente vida urbana; de la obsesión por controlar "científicamente" el proceso de reproducción de la fuerza de trabajo; de la necesidad de un mayor disciplinamiento físico y moral frente a las tensiones entre riqueza y salud; de la emergencia de los ejércitos modernos, de los estados nacionales y de ciertos nacionalismos; del surgimiento del Estado educador; del temor ante la ambigüedad de ciertos comportamientos corporales masculinos y femeninos; de la aversión hacia los "cuerpos abyectos"; del rechazo a ciertas formas de vivir y experimentar la sexualidad, el deseo y el placer; **de la necesidad de regenerar cuerpos y poblaciones; de un interés por el cuidado y el mejoramiento de la "raza"; de la persecución afanosa de un equilibrio entre lo intelectual, lo moral y lo físico;**

ende y tomando en cuenta siempre este medio de prensa, la bicicleta no era interpretada por algunos redactores como un medio de reivindicación de las libertades de las mujeres como lo fue en su momento en Europa. Como ejemplo se destaca el siguiente comentario: “*mal que nos pese, vemos un ataque al pudor de la mujer, y a nuestra dignidad de **padres, hermanos y maridos** en el hecho de que **aquellas** usen la bicicleta al estilo de **las cultas sociedades europeas...**” (69).*

En estos términos, al menos desde un sector “europeizado” de la sociedad capitalina el pedaleo femenino fue aceptado.

Al tomar en cuenta el arte gráfico inserto en la Revista del CNV entre marzo de 1908 y enero de 1909 el lector puede fácilmente advertir la reiterada y en cierta medida novedosa inclusión de la figura femenina tanto en las portadas como en caricaturas. Al detenernos en algunas de estas imágenes se diferencia la imagen del tándem como un patrón. El asiento trasero de este tipo de bicicletas evidencia una clara separación de roles entre los hombres y las mujeres: los primeros serían ejecutores enérgicos capaces de decidir dónde ir y fijar la intensidad del marchar, mientras que las segundas se transportarían producto del esfuerzo realizado por “el hombre delantero” de manera casi “obediente”.

Uno de los redactores de la revista proponía en abril de 1905 una “*cuestión que interesa a los tansistas de ambos sexos, es saber si es preferible para una pareja, excursionar en tándem o en bicicleta. Vamos a tratar de resolver la cuestión, o cuando menos a formular nuestra opinión, para lo cual la examinaremos desde el triple punto de vista de la **seguridad**, la **higiene** y el **recreo**”*. Para el primer punto señala “*hay seguramente más seguridad, para las nueve décimas partes de las mujeres, en circular en tándem que en bicicleta. Pocas son en efecto, aquellas que tienen bastante sangre fría y destreza, para*

---

*de la búsqueda de un tipo particular de endurecimiento físico –y espiritual- de los futuros defensores de la nación; de un resurgimiento del interés por el regreso a la “naturaleza”; de la lucha contra ciertas enfermedades y/o de la promoción de un determinado estilo de vida higiénico; se instaló y legitimó la gimnasia, la educación física escolar y las demás propuestas de educación corporal ligadas a ella.”* En SCHARAGRODSKY, Pablo. *La invención del “homo gymnasticus”. Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires: Prometeo, 2011, p. 16. Destacado propio.

69 Revista del CNV, noviembre de 1907, pp. 11-13. Destacado propio.

*dirigir sin peligro una máquina de estabilidad tan incierta como la bicicleta. El menor incidente las conmueve.*” Sería en este tipo de situaciones intrascendentes donde *“nuestra compañera [...] pierde la cabeza, olvida toda prudencia, suelta el pedal y—cataplum--- el porrazo, muchas veces con serias consecuencias.”* En tándem, *“la mujer se [sentiría] más segura con la presencia de su compañero; no [tendría] el cuidado de la dirección, y si hay algún reproche que hacerle, es el de que se muestra temperaria, y poco temerosa del peligro.”* De esta manera *“es ventajoso para la mujer excursionar en tándem siempre que sea en compañía de un representante del sexo fuerte.”* En cuanto a la higiene el redactor establece que es más higiénico el tándem para la mujer a la vez que indirectamente se sugiere a este tipo de bicicletas como *la forma en que ellas pueden salir de sus hogares: “cuando las pobres mujeres se quejan de la gran velocidad o de la pendiente muy fuerte, obtienen el silencio por respuesta, o la burla que se les hace por su falta de energía, y la de dejarlas en adelante en casa.”* En el mejor caso de que *“el segundo asiento”* resista su *“coquetería se resentirá de esos esfuerzos penosos. La cara se le adelgazará, sus rasgos denotarán en aparecer, y el pecho caerá repentinamente”* porque *“cuanto más pedalee él, menos tendrá ella que hacer”*. Por último y en cuanto al recreo se toman los casos de los tándems con una sola dirección. Al marchar en este tipo de modelos la mujer se ve *“obligada”* a tomar el segundo lugar, lo que no sería una posición de lo más estética. Sin embargo, *“esos ligeros disgustos, están compensados con la libertad de movimientos que trae ese segundo lugar, en el tándem de dirección única. La mujer puede en este caso, cuando se fatiga, enderezarse, dejar el guion, restablecer el desorden de su peinado, y – ¡oh !- ¡felicidad suprema! Posarse sobre la cara la borla del polvo de arroz, y mirarse en el espejo de bolsillo.”* (70)

Asimismo, también en un artículo titulado “Melancolía” se establece un paralelismo entre la falta de libertad individual que se desprendería del uso compartido del tándem con la unión matrimonial (en un tono poco festivo) (71).

Resulta curioso que en la única portada donde una mujer es retratada en solitario sobre una bicicleta sea en actitud de pose en el asiento delantero de un

---

70      *Ibíd.*, 1° de abril de 1905, p. 10.

71      *Ibíd.*, setiembre de 1907, pp. 13-14.

tándem que no se encuentra en movimiento y cuyo segundo asiento no es ocupado por nadie. Tiene pantaloncillos idóneos para pedalear pero no lo estaría haciendo. Aún más curioso es que detrás de ella asoma casi de manera incipiente un vestido largo en otro tándem en el asiento trasero.



CLUB NACIONAL  
DE VELOCIPEDISTAS

REVISTA MENSUAL

DIRECTOR: ALBERTO ONETO



REDACTOR: J.M. ZAMORA

**ALBERTO ONETO**

Tesorero del C. N. V. y Director de la Revista





## Comentarios finales

Se ha realizado un estudio panorámico sobre la inserción de la bicicleta en Montevideo durante fines del siglo XIX y las primeras décadas del XX. La bicicleta constituyó un artículo muy novedoso, que fue utilizado tanto como medio de transporte, de diversión y esparcimiento, y de competencia deportiva.

Los clubes y asociaciones que se fundaron en este período generaron un espacio que dio lugar (más allá de su inmediata función deportiva) a la inserción de la bicicleta en distintos ámbitos sociales; por ejemplo, posicionándola como motivo central de celebración de fiestas, de realización de expediciones más allá de las zonas urbanas, e incluso como fomento del turismo nacional (72).

En cuanto a este último punto, es posible identificar al Touring Club Uruguayo (continuador del Club Nacional de Velocipedistas) como una institución con una fuerte participación en el desarrollo del turismo nacional, así como un órgano de presión con la finalidad de obtener el concurso estatal para la mejora de caminos y carreteras, la construcción de puentes, y el desarrollo en la calidad de los servicios de hotelería.

El Touring Club Uruguayo mantuvo fuertes vínculos con su par italiano. Eran frecuentes los viajes a Italia de algunos de sus principales directivos (Emilio Coelli, José María Zamora, Alberto Oneto, entre otros), así como el intercambio epistolar y de guías turísticas. Nos interesa profundizar en el estudio de estos vínculos. Con tal fin hemos entablado contacto con el Touring Club Italiano para solicitarles el acceso a su acervo documental digital (revistas, correspondencia, fotografías).

Otro punto sobre el cual nos interesa profundizar es el relacionado al uso de la bicicleta por parte de las mujeres, y las reacciones y comentarios que esto despertó en distintos sectores sociales. En base a lo relevado hasta ahora,

---

72 Club Nacional de Velocipedistas. "Estatutos del Club Nacional de Velocipedistas". Montevideo: Establecimiento Tipográfico "L'Italia al Plata", 1904.

creemos que la bicicleta en los años sucesivos pudo haberse constituido en un elemento de independencia y autonomía para las mujeres montevidéanas.

Los avances que fuimos obteniendo en el curso de esta investigación fueron comunicados en dos instancias: la presentación de un póster en las *Segundas Jornadas de Intercambio Académico "Bicicleta y Universidad"*, organizadas por Unibici, en abril de 2015; y la participación como expositores en las *VI Jornadas de Investigación* de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, donde comunicamos los resultados del capítulo "*La bicicleta y el turismo*", en octubre de 2015.

Por último, hemos coordinado una instancia de difusión de los resultados de esta investigación en el *Istituto Italiano di Cultura* de Montevideo, a desarrollarse en abril de 2016.

## Índice de imágenes

<i>“Emporio internacional de bicicletas”.</i> REVISTA DEL CLUB NACIONAL DE VELOCIPEDISTAS, enero de 1909, sección de publicidades	p. 8
<i>Hombre sobre velocípedo.</i> Cortesía del Centro de Fotografía (CdeF)	p. 10
<i>Mapa del “velódromo uruguayo”</i> Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Carpeta 442	p. 13
<i>Carreras de bicicletas en la vía pública</i> Cortesía del Centro de Fotografía (CdeF)	p. 14
<i>Dos hombres en tándem.</i> Museo Histórico Nacional Casa Giro / Montevideo / Archivo fotográfico / Caja 40 / “Serie del Club Nacional de Velocipedistas en un paseo a Las Piedras en 1892”	p. 16
<i>Hombres en fila con sus bicicletas y velocípedos.</i> Archivo fotográfico / Caja 40 / “Serie del Club Nacional de Velocipedistas en un paseo a Las Piedras en 1892”	p. 17
<i>Un hombre sujetando su bicicleta.</i> Archivo fotográfico / Caja 40 / “Serie del Club Nacional de Velocipedistas en un paseo a Las Piedras en 1892”	p. 18
<i>Hombres andando en sus bicicletas y velocípedos.</i> Archivo fotográfico / Caja 40 / “Serie del Club Nacional de Velocipedistas en un paseo a Las Piedras en 1892”	p. 19

- Un ciclista y un oficial (ilustración).*  
 Revista mensile Touring Club Italiano, abril de 1904, p. 61. p. 22
- Placa indicadora del Club Nacional de Velocipedistas  
 "Montevideo – Colón".*  
 REVISTA DEL CLUB NACIONAL DE VELOCIPEDISTAS,  
 noviembre de 1908, p.8. p. 27
- Placa indicadora del Touring Club Uruguayo de  
 la Aduana de Rivera*  
 REVISTA DEL TOURING CLUB URUGUAYO, octubre  
 de 1910, p.2. p. 28
- Placa hotelera*  
 REVISTA DEL TOURING CLUB URUGUAYO, setiembre  
 de 1910, p. 6 p. 32
- Revendications féminines*  
 LE GRELOT, abril de 1896, en "Art Nouveau in  
 Fin- de -Siècle France" de Deborah Silverman,  
 p.68, University of California Press, Berkeley and Los  
 Angeles, 1992. p. 35
- Mujer con antifaz en bicicleta por la calle ¿??*  
 Almanaque de la Cooperativa Bancaria 1998. p. 37
- Dos mujeres observan el pasar de una fila de ciclistas*  
 REVISTA DEL CLUB NACIONAL DE VELOCIPEDISTAS,  
 enero de 1909, portada. p. 43
- Caricatura de Alberto Oneto (ilustración)*  
 REVISTA DEL CLUB NACIONAL DE VELOCIPEDISTAS,  
 marzo de 1908, p. 17 p. 44

*Mujer posando en el primer asiento de un tándem (ilustración)*  
REVISTA DEL CLUB NACIONAL DE VELOCIPEDISTAS,  
agosto de 1908, portada.

p. 45

## Lista de referencias

### Fuentes

#### Hemerográficas

“Club Nacional de Velocipedistas”. Revista mensual. Montevideo (1904-1909).

“Touring Club Uruguayo”. Revista Mensual (1909-1915)

*Ciclismo. Órgano oficial de la Federación Ciclista Uruguaya.* Montevideo, 1969.

#### Cartográficas

Plano del Velódromo ubicado en Bvar. Artigas y 18 de julio. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Carpeta 442.

Plano del Velódromo Municipal. Archivo del Cabildo de Montevideo.

#### Iconográficas

“Serie del Club Nacional de Velocipedistas en un paseo a Las Piedras en 1892”, caja 40, acervo fotográfico del Museo Histórico Nacional (Casa Giró)

Archivo del Centro de Fotografía.

#### Oficiales

Anuarios Estadísticos (1984-1930). Instituto Nacional de Estadística.

## Bibliografía

ACEVEDO, Eduardo, *Anales históricos del Uruguay*. Montevideo: Barreiro y Ramos, 1935.

AZZINI, Juan Eduardo. *El automóvil en el siglo XX*. Montevideo: Asociación de Marcas de Automotores, 1987.

AUGÉ, Marc, *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa, 2009.

BARONI, Francesco, *La bicicleta. Mito, técnica y pasión*. México, D. F.: Océano, 2008.

BARRÁN, José Pedro, *Historia de la sensibilidad en el Uruguay*. Montevideo: Banda Oriental, 2012.

BLUMENFELD, R. D., *In the days of Bicycles and Bustles*. Nueva York: Brewer and Warren Inc., 1930.

CASAL TATLOCK, Álvaro. *El automóvil en el Uruguay: los años heroicos 1900-1930*. Montevideo: Banda Oriental, 1981.

CASTELLANOS, Alfredo, *Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo (1829-1914)*. Montevideo: Junta Departamental de Montevideo, 1971.

CHERONI, Alción, *Tablas cronológicas del gobierno departamental de Montevideo, 1830-1966*. Montevideo: Junta Departamental de Montevideo, Biblioteca, 1966.

CÓPPOLA, Ruben, *¡Atento Coppola! Reseña histórica del ciclismo uruguayo*. Montevideo: Rumbo, 2013.

CRAWLEY, Captain, *Gymnastics and bicycling: walking, running and leaping*. Londres: Dean & Son, 1900.

DA CUNHA, Nelly, *Montevideo ciudad balnearia (1900-1950): El municipio y el fomento del turismo*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2010.

DE CERTAU, Michel, "Andar en la ciudad". En *Revista Bifurcaciones*, n° 7, julio 2008.

DODGE, Pryor, *The Bicycle*. 2001. New York: 1996.

EDWARDS, Andrew y LEONARD, Max, *Fixed: global fixed-gear bike culture*. Londres: Laurence King, 2009.

FARAONE, Roque; ODDONE, Juan A.; PARÍS DE ODDONE, Blanca, *Cronología comparada del Uruguay 1830-1945*. Montevideo: FHC. Departamento de Publicaciones, 1966.

GARCÍA EGIDIO, José, "Aproximación al origen y desarrollo del ciclismo en el siglo XIX". II Congreso Internacional de Ciencias del Deporte Pontevedra, 8 al 10 mayo de 2008.

HERLIHY, David V., *Bicycle: The History*. New Haven: Yale University Press, 2004.

LERENA ACEVEDO, Raúl, *Tráfico & transportes*. Montevideo: Impresora Uruguaya, 1932.

LEVRERO, Ricardo, *Historia de la Vuelta Ciclista del Uruguay*. 1968.

MARTORELLI, Horacio, *La sociedad urbana*. Montevideo: Nuestra Tierra, vol. 14, 1969.

MENCK FREIRE, Carlos, *Arquitectura Montevideana en el cambio de siglo: delineando la memoria*. Montevideo: Gabriela Mónaco, 2010.

PARLEBAS, Pierre, *Elementos de Sociología del Deporte*. Málaga: Instituto Andaluz del Deporte, 2003.

RAUCK, Max, *Historia de la bicicleta*. Barcelona: Olume, 1981.

REYES ABADIE, Washington y BARRIOS PINTOS, Aníbal, *Antiguos pueblos y nuevos barrios*. Montevideo: Intendencia Municipal, 1995.

SCHARAGRODSKY, Pablo, *La invención del "homo gymnasticus". Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires: Prometeo, 2011.

STELLA. S., *La bicicletta*. Torino: Roux Frassati e Co, 1896.