

Primeros pedaleos en Uruguay: de la bicicleta al ciclismo (1890-1900)

Pertussatti, Ignacio, ISEF, Udelar, Paysandú, Uruguay, nachopertussatti22@gmail.com

Resumen

Este trabajo aborda a la bicicleta como el artefacto central en el proceso de deportivización del Ciclismo en Uruguay; un deporte que hoy en día atrae a un amplio público y conecta diversas zonas del país. Grandes eventos como Rutas de América y la Vuelta Ciclista al Uruguay, que se celebran anualmente, son claros ejemplos de este fenómeno. Estas pruebas de ruta no solo han sido espacios de competencia, sino también de encuentro y movilización social, reuniendo a miles de aficionados nacionales e internacionales.

El objetivo principal de este estudio es conocer los procesos de deportivización del ciclismo en Uruguay a fines del siglo XIX (1890-1900). Este enfoque permitirá explorar cómo el ciclismo se consolidó como un deporte clave en la sociedad uruguaya, en paralelo con los procesos de modernización y cambio cultural que marcaron la época.

Según Brown (2021) las primeras bicicletas llegaron a América del Sur poco después de aparecer en Europa, mientras que los puertos de las grandes ciudades eran nexo entre productores e importadores (pp. 296-298). Por esto se establece Montevideo como recorte espacial desde comienzos de la década de 1890, con el nacimiento del Club Nacional de Velocipedistas, entendiéndolo como el primer club creado especialmente para la práctica del ciclismo en nuestro país, indicando las primeras aproximaciones de esa práctica con sentidos más deportivos. Por otra parte, el recorte temporal final es 1900, con el fin del siglo XIX.

Palabras clave: Ciclismo, Deportivización, bicicleta, Uruguay.

Metodología de la investigación

Este trabajo se enmarca dentro de la perspectiva de la historia cultural, entendida como una corriente historiográfica que amplía el campo de análisis tradicional al incorporar las representaciones, prácticas simbólicas, rituales, hábitos cotidianos y formas de vida material como objetos legítimos de estudio histórico. Autores como Peter Burke (2017), Jacques Le Goff (1991) y Marc Bloch (2001) han sido fundamentales en la consolidación de este enfoque, al proponer que el análisis de la cultura puede revelar aspectos profundos del

funcionamiento de las sociedades. Desde esta mirada, resulta legítimo y necesario indagar en objetos como la bicicleta, no solo como tecnología o medio de transporte, sino como portadora de significados sociales, políticos y simbólicos, especialmente cuando pasa a formar parte de prácticas deportivas.

Para abordar el proceso de deportivización del ciclismo en Uruguay entre fines del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, se selecciona como fuente principal el diario *El Siglo*, publicado en Montevideo. Este periódico es reconocido por su relevancia en el período y por ofrecer un importante volumen de contenido sobre la vida social y cultural de la época. Según Álvarez (2008), *El Siglo* comenzó a circular el 1º de febrero de 1863, con una línea editorial liberal y con una producción potenciada por el uso de nuevas tecnologías de impresión. Su carácter crítico, su influencia en la opinión pública y su cobertura de eventos sociales, culturales y deportivos lo convierten en un material valioso para observar las transformaciones en los usos y significados de la bicicleta en la sociedad uruguaya del período.

Además, se seleccionan y analizan fuentes documentales uruguayas como: el “Boletín mensual del Club Nacional de Velocipedistas” (Montevideo, 1904-1909), la revista “Mundo Uruguayo” (Montevideo, 1919-1967), y “La Revista del Pedal” (Montevideo, 1952-1955).

Fundamentación

El recorte temporal establecido será desde comienzos de la década de 1890, con el nacimiento del Club Nacional de Velocipedistas, entendiéndolo como el primer club creado especialmente para la práctica del ciclismo en nuestro país, indicando las primeras aproximaciones de esa práctica con sentidos más deportivos. Por otra parte, el recorte temporal final es 1922, año en el que se crea la Confederación Panamericana de Ciclismo en nuestro país, considerando este hito de importancia nacional.

El enfoque principal del recorte espacial será Uruguay, con énfasis en Montevideo como su principal centro poblado. Montevideo se considera un punto de ingreso de influencias extranjeras a través de su puerto, siendo la capital un medio de absorción de nuevas prácticas y artefactos que llegaban con los inmigrantes, como la bicicleta. Según Brown (2021) las primeras bicicletas llegaron a América del Sur poco después de aparecer en Europa, mientras que los puertos de las grandes ciudades eran nexo entre productores e importadores (pp. 296-298).

Con base en Barrán (2011) observamos como en el 1900 se comienzan a instaurar “sentimientos, conductas y valores diferentes a los que habían modelado la vida de los hombres en el Uruguay hasta por lo menos 1860” (p. 215). Se empiezan a notar cambios importantes en el día a día de la sociedad, la cual va adquiriendo nuevas formas de ver, vivir y sentir el entorno, siendo esto de alguna manera lo que disciplinó a la sociedad. Todo esto se va dando a raíz de decisiones políticas del Estado, las cuales iban marcando el rumbo de la sociedad deseada. Muchos de esos cambios en el terreno del disciplinamiento intentaron anular el ocio y su representación central, la fiesta:

“[...] de 1873 es el edicto de la Policía de Montevideo que prohibió el juego de agua en Carnaval y fuera acatado por primera vez por la población; y de 1877 es el Decreto de Ley de Educación Común que impuso a los niños la obligatoriedad de la concurrencia a la escuela primaria”. (pp. 215-216)

Otro gran factor a destacar en la conformación de la sociedad uruguaya de principios del siglo XX, con base en Barrán (2011), es la presencia de los inmigrantes en nuestro territorio, que venían desde países como Francia, España e Italia. Especialmente en los primeros años de vida independiente del país, entre 1840 y 1890, dichos grupos llegaron a constituir la mitad de la población de Montevideo (p. 219). Estadísticamente, según relata Nahum (2016) “El censo de 1900 calculó en 936.000 personas la población del país [...] De ella el 40% eran extranjeros” (p. 74). El gran crecimiento poblacional de ese momento existió en gran parte por la ola de inmigrantes y, con ellos, es evidente el enlace e intercambio de culturas, creencias y/o vivencias que existió en ese momento.

Según Nahum (2016), los mismos extranjeros tuvieron otros roles centrales en los cambios sociales de la época, como por ejemplo en las jornadas de trabajo: “Por influencias de inmigrantes anarquistas europeos se organizaron las primeras “sociedades de resistencia” (sindicatos) que lucharon por reducir las largas jornadas de trabajo (12 a 16 horas) y subir los magros salarios...”. Por consiguiente, dichas acciones sumadas a otros cambios sociales, en 1915 se aprueba una ley propuesta en 1906 que establecía divisiones en las jornadas de trabajo, la llamada “ley de ocho horas”: “8 horas de trabajo, 8 horas de descanso y 8 horas de recreación y estudio” (Kühlsen, 2011), volviéndose las prácticas que fueran destinadas en esas 8 horas para la recreación y estudio un tema a resolver para la comunidad.

Con base en el artículo de Gamboa (2021) observamos la descripción de oleadas migratorias vascas que sirven como forma de ejemplificar una de las tantas que existieron

hacia nuestro país desde distintas partes del continente europeo; una de estas grandes oleadas se dio a partir de “...1860 hasta principios de 1900”; trayendo consigo costumbres, lógicas y prácticas deportivas desconocidas que poco a poco se irían instalando en Uruguay; cabe aclarar a esto que “Los motivos para abandonar su tierra natal se debieron a razones políticas, económicas y laborales” (pp. 80-81). A partir de la búsqueda de un futuro mejor, se alejaban de sus tierras natales, debiendo así aggiornar su estilo de vida a un nuevo continente y por consecuencia una nueva cultura.

Las nuevas relaciones políticas que se van generando en la ciudad de Montevideo de principios de 1900, y en virtud de lo planteado por Caetano (2012) “...marcaron en más de un sentido la construcción de Montevideo como ciudad modélica” (p. 27). Buscando fuertemente reestructurar a la sociedad y ubicar a la capital como una ciudad moderna que se diferencie por sus positividades de otras de América.

Estas numerosas iniciativas aplicadas para reformar Montevideo, fueron en gran parte pensados por el movimiento conocido como batllismo que tenía como principal exponente a José Batlle y Ordóñez¹ “...y muchos de los principales dirigentes colorados que lo apoyaron...”; quienes percibían a la ciudad como “...un territorio privilegiado para aterrizar y desplegar su filosofía reformista” (Caetano, p. 29, 2012).

Agregado a esto, Morales (2013, p. 18) nos dice que “De 1865 hasta 1958, fueron gobiernos colorados los que dirigieron al Estado”; fueron 93 años del partido colorado al poder, sin embargo las grandes influencias de estos ideales repercutieron y se mantuvieron por años a pesar de cambiar de presidentes. Dentro de esta filosofía, interesa poner foco en las cuestiones generales que de cierta manera influencian al desarrollo de las prácticas corporales dentro de la sociedad. Algunas de las características principales que se impuso fue el embellecimiento urbano, que buscaba “...converger varios proyectos: la ciudad verde e integrada de los grandes parques, de los barrios jardín y de las viviendas económicas, de las plazas de deporte”; todo esto, con el fin de poder generar un “...prototipo ideal de ciudadano, con valores y deseos específicos” (Caetano, 2012, p. 29-30). Es decir, se quería generar un hábitat ideal, desde lo arquitectónico y lo organizativo de la ciudad en base a ideas desarrolladas en otras zonas del mundo, para de esta manera facilitar el disciplinamiento social y potenciar los espacios públicos. Estos cambios, repercutieron en otras sociedades alejadas, cabe destacar la cita de Morales (2013) que dice: “El historiador norteamericano

¹ Fue presidente de la República Oriental del Uruguay en dos ocasiones (1903 - 1907 y 1911 - 1915).

Milton Vanger [...] sostenía que José Batlle y Ordóñez había sido el político que había creado el país modelo y el primer estado social de bienestar en América Latina” (p. 17).

El proceso de cambios que estaba viviendo el país, sirvió para la fuerte llegada y establecimiento de colonias migratorias provenientes en su mayoría desde Europa, que influyen no solamente en la organización social y la cultura de vida, sino también en cómo ocupaban sus tiempos libres. Por esto, es preciso mencionar a Reisch (2012) diciendo que en Inglaterra eran los deportes los encargados de completar los tiempos libres de las personas; de esta manera es como; “Los reinos británicos [...] penetraron con su cultura en los cinco continentes difundiendo el deporte; y según el estado de industrialización o la organización política y social del país receptor, logró mayor o menor aceptación” (p. 19). Agregando a esto, según Gomensoro (2015) en Uruguay, era reducido el número de practicantes en la segunda mitad del siglo XIX, siendo únicamente “...las colonias de extranjeros residentes en Montevideo y en algunas localidades del interior...”; presentando ideales idénticos a los originales, pero sin limitar el acceso a personas ajenas a su comunidad, o sea, nativos (p. 10).

Ese contexto más amplio desencadenó posteriormente grandes cambios en la Educación Física, el Deporte y la Recreación del Uruguay. Para Gomensoro (2015), hay una delimitación temporal para ese objeto comprendida entre el 1900 y 1930, nombrada período fundacional, donde se da un crecimiento elevado de prácticas deportivas, clubes e instituciones; además de cambios en el orden político e institucional. Una de las principales acciones en ese ámbito en el período fue la creación de la Comisión Nacional de Educación Física (CNEF) en 1911. Dicha comisión se organiza, según Dogliotti (2018), en la segunda presidencia de José Battle y Ordoñez, mediante el Decreto-ley N° 3.798 (p. 17). Es notable la relación entre los desarrollos de la Educación Física y los nuevos tiempos sociales producidos; las propuestas vinculadas al cuerpo establecían orientaciones del que hacer y el porqué hacer.

Paulatinamente, los tiempos libres empiezan a ser ocupados por las prácticas corporales y/o deportivas, distinguidas entre las públicas o privadas (Corral, Kühlsen, Scarlato, 2011). En cuanto a la iniciativa pública brindada para ocupar ese nuevo tiempo libre, de acuerdo con Rodriguez y Scarlato (2015), se establece con centralidad la CNEF, encargada de conformar, fomentar y difundir la cultura física del país. Uno de los resultados prácticos de esa Comisión son las Plazas Vecinales de Cultura Física, posteriormente llamadas Plazas de Deportes, que tenían como función promover hábitos higiénicos por intermedio de prácticas

deportivas (pp. 151-154). A su vez, Dogliotti (2018) nos expresa que "...las nuevas plazas instalan un modo «debido» del uso del tiempo fuera del trabajo y de la escuela, sentando las bases de lo que hoy conocemos como tiempo libre" (p. 76).

De este modo, se entiende que la sociedad moderna es construida con base en las necesidades de establecer ciertas condiciones en las cuales los ciudadanos puedan convivir, así es cómo la creación o mejora de los espacios públicos, expandidos por todo el país y con variadas ofertas, abre el abanico de posibilidades de realización de prácticas corporales y deportivas para las personas, siendo por su parte un aparato de control social que trataba de eliminar posibles conductas que no contribuyan con el orden de la sociedad.

Debido a este gran crecimiento deportivo a nivel país, Rodriguez y Scarlato (2015) nos plantean como la CNEF independiza a los deportes del orden estatal, estableciendo para cada deporte una Federación o Asociación que se encargará únicamente de una disciplina para un mayor y rápido progreso (p. 155).

Agregado a esto, entendemos que debido a las condiciones que se entrelazan en Uruguay, abre la puerta para el nacimiento de diversas instituciones que tenían como fin las prácticas deportivas. Con base en Reisch (2012) vemos que a partir de 1842 hasta 1891 se instalan los primeros clubes y además de origen extrajero, como; "...el Victoria Cricket Club, [...] el Montevideo Cricket Club [...] la Sociedad de Tiro Suiza, en Nueva Helvecia, el Montevideo Rowing Club, la Escuela y Sociedad Velocipedista, el Albion Football Club y el Central Uruguay Railway Cricket Club (p. 21). La influencia de los inmigrantes se comienza a visualizar claramente en sociedades deportivas, y esto desempeñará un papel importante en el desarrollo de las prácticas ciclistas en el país.

Entre las nuevas prácticas vinculadas a los nuevos modos de vivir en Uruguay, la bicicleta surge como uno de los elementos centrales. Gambetta (2020) describe que "para 1900 la bicicleta había generado una revolución en materia de movilidad social, dado que se había ganado un lugar como parte integral del sistema de transporte del mundo desarrollado" (p. 42).

Para disertar sobre el tema, es necesario comprender la historicidad de lo más importante, la bicicleta. Mediante informaciones recabadas de Vigarello (2000), su nombre original era velocípedo, siendo creado en el año 1861 por los hermanos franceses Pierre y Ernest Michaux. El instrumento estaba constituido por una estructura de acero, ruedas de

madera con llantas de acero y un asiento de cuero. La modernidad del objeto contrastaba con su costo: en ese momento, equivalía a acumular el salario durante un año, tornándolo inaccesible para la clase trabajadora (pp. 104-105).

Por su parte, la bicicleta puede adoptar varios usos y significados. De acuerdo con Schetino (2007), puede ser utilizada para paseos, medio de transporte, herramienta de trabajo, elemento de desplazamiento para actividades realizadas en el tiempo libre. Es en fines del siglo XIX que la bicicleta es adoptada como parte de una otra impronta social: el deporte. A partir de ese momento, el ciclismo cambia las relaciones anteriormente establecidas entre el artefacto y sus usuarios, mediado por lógicas deportivas, vinculadas a la competencia, a la velocidad, a los récords. Brown (2021) señala como la bicicleta y su nueva manera de práctica, el ciclismo, a principios del siglo XX, están vinculados igualmente a las ideas de progreso, raza, género y nación. Siempre considerando y entendiendo que si bien existe este movimiento que va hacia lo deportivizado, sigue existiendo el otro movimiento destinado al andar en bicicleta como práctica corporal en sí misma, sin fines deportivos.

Ese proceso de cambios significativos de la bicicleta, que sale de los usos más cotidianos para una utilización más deportivizada, nos interesa en esta investigación. Cabe comprender cuáles son los nuevos códigos que rigen y resignifican esa práctica, ahora transformada en deporte. Según Maguire (traducción propia, 2015), hay distintas fases en el proceso de deportivización de las prácticas corporales, las cuales van adoptando factores como la competencia, racionalización y regularización, que ayudan a ordenar, regular y modificar hábitos sociales. El primer movimiento se da en los siglos XVII y XVIII, donde los principales pasatiempos de la época van adquiriendo ciertas características de deportes modernos. En el siglo siguiente, está presente la segunda fase, donde el fútbol, el rugby, el tenis y el atletismo pasan a ser parte de la estructura escolar. El tercer movimiento se da entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, aquí se dan procesos de expansión y globalización de los deportes modernos, donde se reproducen los significados y valores europeos, moldeandose al intercambiarse con diversas culturas. Posterior a esto, existe una cuarta fase, delimitada entre la década de 1920 y 1960, aunque se seguían reflejando los valores de los deportes en sus comienzos, determinadas nociones norteamericanas se comienzan a consolidar en distintas partes del mundo. Como última fase, a partir de 1960 aparecen dos características en base al aumento de la estandarización: el deporte espectáculo y el movimiento olímpico, obteniendo nuevas variedades de culturas y movimientos culturales.

Se puede ubicar al ciclismo dentro del tercer nivel expresado por Maguire (2015), comprendido entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX; surgiendo esta fase en sintonía con los procesos de globalización y los encargados de difundir a la bicicleta, a la práctica corporales y al deporte rápidamente, con adopción de lineamientos europeos como el significado y los valores de la época; siendo estos reproducidos por otras sociedades del mundo. A esta situación, Elías (1992) la llama proceso de deportivización, utilizada para fomentar las relaciones sociales, y de gran ayuda para controlar/equilibrar las tensiones existentes en un territorio; generando la posibilidad de una sociedad civilizada. De esta forma, el deporte moderno se implanta con nuevas lógicas en comparación con las prácticas deportivas anteriores que ayudan a establecer la modernidad, trayendo consigo reglas, justicia y orden.

Este proceso de transformación se va dando en diferentes contextos socio-histórico-culturales que provocan que los deportes modernos vayan adquiriendo ciertas características que facilita poder diferenciarlos mejor, ellas son, según Guttmann (2019): secularismo, igualdad de oportunidades para competir y en las condiciones de competencia, especialización de roles, racionalización, organización burocrática, cuantificación y búsqueda de récords. El secularismo en el deporte moderno se refiere a la separación que éste hace con los juegos de la antigüedad, particularmente en su vínculo con la religión. En cuanto a la igualdad, implica que todos los participantes tengan la misma oportunidad de competir, asegurándose de que las condiciones iniciales sean equitativas para todos los adversarios. La especialización, por su parte, surge en la modernidad cuando los deportistas comienzan a perfeccionar sus habilidades en roles específicos dentro de un deporte, basándose en sus capacidades y destrezas particulares. La burocratización aparece con la creación de reglamentos, la formación de organizaciones y federaciones encargadas de regular y unificar las reglas de cada disciplina deportiva. Este proceso también está ligado a la cuantificación, que permite medir tiempos, distancias o resultados en cada práctica. Finalmente, la búsqueda de récords surge como consecuencia de la cuantificación, llevando a los atletas a intentar superar marcas personales o colectivas constantemente (Guttmann, 2019, pp. 19 - 66).

Una de las primeras apariciones del ciclismo como deporte se da en Francia, en la segunda mitad del siglo XIX. Weber (1988) plantea que, en ese momento, el ciclismo es un pasatiempo caro, reservado para ricos y ociosos, que tenían tiempo de practicarlo y dinero para adquirir los artefactos. Sin embargo, luego comienza a ser adoptado rápidamente por las clases más modestas. A partir de la gran demanda de bicicletas que comenzó a existir, nuevos

artefactos fueron fabricados, disminuyendo el precio y aumentando la participación de público en las carreras. No lleva tiempo para que el ciclismo se convierta en el deporte más popular a fines del siglo XIX en Francia, sea en el ámbito de la práctica o de la asistencia (traducción propia). Una de las principales expresiones de esa popularización del ciclismo deportivo va a ser el Tour de France, una de las pruebas deportivas más importantes del país, que pasa a desarrollarse en el verano, juntando millares de atletas y aficionados por la nueva práctica, popularizando el deporte y creando nuevos héroes deportivos (Weber, 1988). Para Vigarello (2006) hay, en ese momento, una relación muy específica entre la bicicleta y la prensa, ya que fue un diario, L'Auto, el responsable por crear la prueba en dicho país. De esa manera, a inicios del siglo XX, es creada una nueva forma de narrar el deporte, dejando plasmadas emociones y gestas importantes que los espectadores no conseguían visualizar; generando un fortalecimiento importante en la identidad nacional (pp. 454-458).

Considerando lo expuesto anteriormente, con el fin de poder visualizar la importancia de la bicicleta en la historia de las prácticas corporales, deportivas y de tiempo libre en el mundo, pero más precisamente en el Uruguay de finales del siglo XIX en adelante, se realiza una exhaustiva búsqueda de informaciones de diversos países. De antemano, concordamos con la idea de Gambetta (2020) de que “La documentación sistematizada y la producción historiográfica en Uruguay sobre el proceso de inserción y utilización de la bicicleta como medio de transporte prueba ser escasa” (p. 38). Además, desde otra perspectiva geográfica, se puede apreciar como desde Inglaterra; Brown (2021) agrega que “...la historia global del ciclismo ha excluido a América del Sur de su análisis, suponiendo que la bicicleta nunca llegó...” (p. 289).

Agregado a esto, con base en Mota Zurdo (2020) en España la institucionalización del deporte “se produjo en paralelo a la modernización social que permitió consolidar los cimientos del subsiguiente panorama asociativo y federativo regional y estatal deportivo...” (p. 21). Esto nos trae puntualizaciones importantes que están arraigadas a la deportivización de estas prácticas, como los procesos de modernización que acontecen en ese periodo de tiempo.

De este modo, se abordarán informaciones que nos ayudan a establecer cómo se fue dando la difusión del ciclismo en la región; en América del Sur, las primeras bicicletas llegaron poco después de su aparición en Francia, siendo que para el año 1899, había ciclistas y velódromos esparcidos por toda América, muchos de ellos construidos en la década de

1890, estimándose veinticinco en todo el continente y tres de ellos ubicados en Uruguay (Brown, 2021, p. 300).

En Brasil los estudios de Lessa (2021) nos presentan que la bicicleta en São Paulo entre finales del siglo XIX e inicio del siglo XX, tuvo un momento de euforia y valorización, siendo un símbolo de progreso para la sociedad paulista e incorporándose como un divertimento de modo, que poco a poco se fue deportivizando acercándose a las lógicas de los deportes modernos (traducción propia, p. 15-16). Además, Schetino (2007), en ese mismo lapso de tiempo, pero en Río de Janeiro, destaca a la bicicleta y su práctica cultural como un estilo de vida europeo que llega por los procesos de modernización existentes tanto con sus paseos y competencias deportivas (traducción propia, p. 23). Más al norte de América, más precisamente en Colombia, se da la consolidación del deporte, y como medio de integración nacional utilizado por el gobierno para la conexión entre distintas ciudades con “la Vuelta a Colombia en Bicicleta, inaugurada en 1951” (Roldan, 2013, p. 33).

Las informaciones que se encuentran sobre el tema en Uruguay están distribuidas en periódicos, revistas, investigaciones y archivos de apasionados; no obstante, exceptuándose el artículo de Gambetta (2020), no hay producciones científicas que buscan conocer esa práctica y su proceso de deportivización desde una mirada histórica. Por este motivo se cree aún más significativo poder investigar sobre este tema, para así poder potenciar un campo de estudio tan importante de un deporte muy popular en nuestro país y la región. Este trabajo busca, además, proporcionar evidencia suficiente para demostrar la llegada de la bicicleta a este continente y, en particular, a nuestro país. Asimismo, pretende destacar que hay fuentes sobre el tema, pero hay que someterlas a un proceso riguroso de estudio y análisis.

Las primeras bicicletas, sus usos y significados

Desde fines del siglo XIX, los inmigrantes europeos —en especial los provenientes de Francia, España e Italia— llegaron a constituir una parte significativa de la población uruguaya. Según Barrán (2011), entre 1840 y 1890 estos grupos representaron la mitad de la población de Montevideo, mientras que Nahum (2016) señala que el censo de 1900 indicaba que el 40% de la población del país era extranjera. Con ellos llegaron no solo nuevas formas de organización social y de cultura cotidiana, sino también nuevas formas de ocupar el tiempo libre.

Tal como indica Reisch (2012), en Inglaterra los deportes se consolidaron como formas legítimas de llenar ese tiempo libre, y fue en este contexto que las culturas inmigrantes comenzaron a difundir estas prácticas en los países receptores. En Uruguay, según Gomensoro (2015), durante la segunda mitad del siglo XIX la práctica deportiva aún era reducida, limitada principalmente a las colonias extranjeras residentes, aunque con cierta apertura hacia la población nativa. Entre las nuevas prácticas que comienzan a circular en este período, la bicicleta aparece como un artefacto central.

Gambetta (2020) afirma que, para 1900, la bicicleta había provocado una verdadera revolución en la movilidad social, integrándose al sistema de transporte de las sociedades desarrolladas. Pero su expansión no se limitó al transporte: con el tiempo, fue incorporándose también al universo del tiempo libre y del deporte. En 1888 se funda en Uruguay la Escuela y Sociedad Velocipedista, según relata José M. Zamora en una entrevista recogida en *La Revista del Pedal* (1952, n.º 2, p. 10), con el objetivo de fomentar el ciclismo como un deporte agradable y recreativo. El propio Zamora reconoce que por entonces la práctica era desconocida para la mayoría de la población, restringida a quienes habían viajado a Europa.

Este impulso dio lugar a la creación, en 1890, del Club Nacional de Velocipedistas, el cual, como afirma *La Revista del Pedal*, “llegó a ser una entidad importantísima en nuestro país por el número de asociados y por el gran impulso que supo imprimir al deporte ciclista” (1952, pp. 10-11). Esta institucionalización de la práctica ciclista se inscribe en un proceso más amplio de ordenación del deporte moderno, caracterizado por normas, burocracias y estructuras organizadas, como analiza Guttmann (2004). A ese respecto, o estatuto publicado en la primera edición de la *Revista Mensual* del Club Nacional de Velocipedistas (1904, n.º 1, p. 5) corrobora esta tendencia: “[el estatuto] tiene por objeto propagar y difundir el conocimiento del Sport Velocipédico y especialmente el desarrollo del turismo ciclista en la República”.

A partir de estas transformaciones, la bicicleta comienza a ganar nuevos significados. Según Schetino (2007), además de ser un medio de transporte, pasa a ser también una herramienta de ocio y, más tarde, un símbolo de pertenencia social. Aquel artefacto, en un principio extraño y difícil de dominar, comenzó poco a poco a despertar el interés de la sociedad montevideana, si bien inicialmente se vincula a sectores privilegiados, se difunde a otros grupos sociales, ampliando su presencia en la vida urbana. La prensa refleja dicha expansión: desde 1892 (*El siglo*, 1892), el diario *El Siglo* publica notas sobre carreras

organizadas por clubes como el Sport Club Uruguayo, y en los años siguientes se incrementan tanto las menciones a eventos deportivos como las publicidades de bicicletas importadas desde Europa. En 1898, incluso se anuncian los preparativos para la creación de una Unión Velocipédica Uruguaya, con el objetivo de consolidar y profesionalizar aún más esta práctica.

Conclusiones

La bicicleta, inicialmente introducida por las élites inmigrantes, se convierte con el tiempo en un artefacto con múltiples usos y significados, ampliando su alcance social. El análisis de este período inicial, entre 1888 y 1898, permite observar el inicio de un proceso de deportivización del ciclismo: la creación de clubes, estatutos, reglamentos y competencias transforma progresivamente una práctica de recreación cotidiana en una actividad estructurada bajo lógicas propias del deporte moderno, consolidando así una identidad deportiva que trasciende lo individual y se integra en la vida social y cultural urbana.

Referencias bibliográficas

- Adorno, T. (1993). *Tiempo libre*. En *Consignas* (pp. 54-63). Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Álvarez, F. D. (2008). *Historia de la prensa del Uruguay: Desde La Estrella del Sur a Internet*. Montevideo: Fin de Siglo.
- Arrillaga, E. (2024, febrero 27). La Vuelta Ciclista del Uruguay se apronta para su edición 79: Fechas y etapas de la histórica prueba. *El País*. <https://www.elpais.com.uy/ovacion/multideportivo/la-vuelta-ciclista-del-uruguay-se-apronta-para-su-edicion-79-fechas-y-etapas-de-la-historica-prueba>
- Barrán, J. P. (2011). El disciplinamiento (1860-1920). En *Historia de la sensibilidad en Uruguay* (pp. 211-436). Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Bloch, M. (2001). *Apologia da história ou o ofício do historiador*. Río de Janeiro: Zahar.
- Booth, D. (2011). *História do Esporte: Abordagens em mutação*. *Recorde*, 4(1).
- Baudrillard, J. (2009). *La sociedad del consumo* (Cap. 8, pp. 187-198). Madrid: Siglo XXI Editores. Recuperado el 2 de febrero de 2023 de <https://ganexa.edu.pa/wp-content/uploads/2014/11/ARTGBaudrillardJeanLaSociedad>

DeConsumoSusMitosSusEstructuras.pdf

Brown, M. (2021). Cycling in South America, 1880-1920. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 48(1), 287-325.

Burke, P. (2017). *Formas de hacer historia: Obertura* (pp. 11-37).

Caetano, G. (2012). A propósito de las políticas de ciudad en Uruguay: La ciudad Batllista y algunos ecos contemporáneos. *Revista de la Facultad de Arquitectura*, 10, 26-43.

Confederación Panamericana de Ciclismo. (2023, mayo 4). *COPACI: ¿Quiénes somos?*
<https://www.copaci.org/quienes-somos/>

Corral, M., Kühlsen, K., y Scarlato, I. (2011). Construcción del espacio público desde el discurso batllista. *9º Congreso Argentino y 4 Latinoamericano de Educación Física y Ciencias*, Departamento de Educación Física, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, 1-2.

Decreto Ley N° 14977. (s. f.). Recuperado de
<https://www impo.com.uy/bases/decretos-ley/14977-1979>

Dogliotti, P. (2018). Cuerpo, currículum y discurso: Un análisis de políticas de educación física en el Uruguay. *Segunda parte: Configuraciones sobre el juego y el tiempo libre* (pp. 75-100). Universidad de la República (Uruguay). Unidad de Comunicación de la Universidad de la República (UCUR).

Elias, N., y Dunning, E. (1992). *Deporte y ocio en el proceso de la civilización. La génesis del deporte como problema sociológico*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 183-211.

Federación Ciclista Uruguaya. (2023, mayo 4). *Home | Federación Ciclista Uruguaya*.
<https://federacionciclista.com.uy/>

Gambetta, E. (2020). Turismo en bicicleta en el Montevideo de principios de siglo XX. El caso del Club Nacional de Velocipedistas (1904-1909). *Claves Revista de Historia*, 6(10), 38-66.

Gamboa, M. (2021). El legado cultural de la inmigración vasca en Uruguay. *Vasconia*, 45, 79-98.

Gomensoro, A. (2015). *Historia del deporte, la recreación y la educación física en Uruguay: Crónicas y relatos*. Montevideo: IUACJ, 10-28.

Guttmann, A. (2019). *Del ritual al récord*. En P. Scharagrodsky (Ed.), *El rostro cambiante del deporte: Perspectivas historiográficas angloparlantes* (pp. 19-66). Buenos Aires: Prometeo Libros.

Hobsbawm, E. (2009). *La era del imperio: 1875-1914* (6^a ed., 1^a reim.). Buenos Aires: Crítica.

Kühlsen, K. (2011). Individualidad, cultura y tiempo libre en el Montevideo del Novecientos. *Políticas Educativas*, 4(2), 46-56. Recuperado el 5 de marzo de 2023 de <https://www.seer.ufrgs.br/index.php/Poled/article/view/27014/15597>

Le Goff, J. (1991). Documento/monumento. En *El orden de la memoria: El tiempo como imaginario* (pp. 227-239). España: Paidós.

Lessa, P. (2021). *Paulicéia em duas rodas: Dos primeiros passeios de bicicleta à criação da corrida ciclística nove de julho (1895-1933)*. Curitiba: Universidad Nacional de Paraná.

Maguire, J. (2015). Sportization. En G. Ritzer (Ed.), *The Blackwell Encyclopedia of Sociology*. London: John Wiley y Sons.

Morales, A. (2013). *Fútbol, política y sociedad: Las relaciones entre el poder político, la identidad nacional y el fútbol en el Uruguay 1916-1930* [Tesis de maestría, Universidad de la República (Uruguay)]. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Mota Zurdo, D. (2020). El ciclismo riojano en el siglo XX: Logroño como motor deportivo (1900-1920). *Citius, Altius, Fortius*, 13(1), 19–35. <https://doi.org/10.15366/citius2020.13.1.002>

Nahum, B. (2016). *Breve historia del Uruguay independiente* (9^a ed.). Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.

Olympedia. (s. f.). *Página principal*. Recuperado el 23 de julio de 2024, de <https://www.olympedia.org/>

Parlebas, P. (2003). *Elementos de sociología del deporte*. Málaga: Unisport.

Radetich Filinich, N. (2016). El capitalismo y el rechazo de los límites: El caso ejemplar del taylorismo y el fordismo. *Acta Sociológica*, (69).
<https://doi.org/10.1016/j.acso.2016.02.002>

Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la lengua española* (23.^a ed.).

Reisch, M. (2012). Movimiento clubista y desarrollo deportivo en el Uruguay. En *A romper la red: Abordajes en torno al fútbol uruguayo* (pp. 19-33). Biblioteca Nacional Uruguay.

Rodríguez Giménez, R., y Scarlato, I. (2015). Historia del deporte en Uruguay: Consideraciones sobre un campo incipiente. En V. A. Melo (Ed.), *O esporte no cenário ibero-americano* (pp. 147-158). Río de Janeiro: 7 Letras.

Roldán, D. L. Q. (2013). Deporte y modernidad: El caso Colombia. *Revista Colombiana de Sociología*, 36(1), 19-42.

Russell, B. (2000). *Elogio a la ociosidad*. Recuperado de <http://alcoberro.info/pdf/russell3.pdf>

Universidad de la República (Uruguay). (s. f.). *Institucional*. Recuperado el 25 de enero de 2023, de <https://udelar.edu.uy/portal/institucional/>

Schetino, A. (2007). *Pedalada na Modernidade: A bicicleta e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX*. Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ.

Vigarello, G. (2000). *Passion sport: Histoire d'une culture*. París: Textuel, 104-105.

Vigarello, G. (2006). Estadios: O espetáculo esportivo das arquibancadas às telas. En *História do corpo* (4^a ed., pp. 454-458). París: Editora Vozes.

Waichman, P. (1993). *Recreación y tiempo libre: Un desafío pedagógico* (Cap. 4, pp. 49-52).

Weber, E. (1988). *Franca fin de siècle*. São Paulo: Companhia das Letras, 239-258.

FUENTES

El Turismo Moderno - Touring Club Italiano (1 de mayo de 1904). Boletín mensual del Club Nacional de Velocipedistas, pp. 4-5, N° 3.

La Fiesta de la Locomoción (28 de agosto de 1930). Mundo Uruguayo, p. 28, N° 607.

La Historia de Nuestro Ciclismo (Julio de 1952). Ciclismo: La Revista del Pedal, pp. 10-11,
N° 2.

Martínez, M. (28 de abril de 1892). Noticias Generales: Velocipedismo. El Siglo, p. 1, N° 3452.

Martínez, M. (21 de diciembre de 1898). Noticias Generales: Sport. El Siglo, p. 2, N° 143.