



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Filosofía y Letras
Colegio de Historia



CIUDAD SOBRE RUEDAS: LA INTRODUCCIÓN DE LA BICICLETA EN LA
CAPITAL PORFIRIANA

TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADA EN HISTORIA
PRESENTA:

FATIMA DEL PILAR TRONCOSO ESPINOSA

ASESORA: DRA. ANA ROSA SUÁREZ ARGÜELLO

SÍNODO: DRA. MARÍA JOSÉ GARRIDO ASPERÓ
LIC. MIGUEL ÁNGEL CASTRO MEDINA
DRA. LILLIAN BRISEÑO SENOSIAIN
LIC. ELSA VERÓNICA AGUILAR CASAS

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX., 2019



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

In memoriam
Carolina Martínez

Índice

Agradecimientos.....	4
Introducción.....	7
Capítulo 1: El mundo en pedales y la prensa mexicana.....	19
1.1 Nace el caballo de acero.....	20
1.2 Rompiendo fronteras: la bicicleta en el mundo y los viajeros en México.....	31
1.3 Llega la bicicleta a la Ciudad de los Palacios.....	42
Capítulo 2: La sociedad porfiriana en dos ruedas.....	50
2.1 Un paseo en bicicleta: el <i>boom</i> social.....	51
2.2 Transformaciones en la infraestructura y las leyes de la capital mexicana.....	64
2.3 ¡Extra, extra! Bicicletas, prensa y publicidad.....	71
2.4 Impacto causado en las industrias.....	79
Capítulo 3: La cultura con la llegada de la bicicleta.....	90
3.1 La bicicleta y las artes.....	91
3.2 Pensamiento tecnológico y científico.....	108
3.3 El bienestar de pedalear: Pros y contras médicos.....	129
3.4 El deporte del ciclismo.....	138
Capítulo 4: Mujeres sobre ruedas.....	157
4.1 La máquina de la libertad en México y el mundo.....	158
Conclusiones	177
Bibliografía	185
Imágenes extra.....	195

Agradecimientos

Quiero comenzar dando las gracias a la Universidad Nacional Autónoma de México y a la Facultad de Filosofía y Letras por toda la educación brindada.

A mi asesora, la doctora Ana Rosa Suárez Argüello por tomarse el tiempo de leer y dirigir esta tesis. En su seminario nació el tema y fue un placer que aceptara asesorarme en la elaboración de cada capítulo. Agradezco mucho su paciencia, apoyo y las oportunidades que me ha dado para crecer como estudiante y persona. También, a mis sinodales, las doctoras María José Garrido Asperó y Lillian Briseño Senosiain, a la licenciada Elsa Verónica Aguilar Casas y al licenciado Miguel Ángel Castro Medina, ya que sus comentarios enriquecieron esta tesis, y principalmente por el trato siempre amable hacia mi persona e investigación, es un gran honor contar con su participación en este proceso de titulación.

En particular, gracias a la profesora María José Garrido, a quien respeto y admiro, y a los integrantes del seminario Historia de la Educación Física y los Deportes en México, impartido en el Instituto Mora, por recibirme amablemente en las sesiones y darme la valiosa oportunidad de aprender de ustedes.

Además, un agradecimiento especial para la profesora Flor Trejo. Su entrega, dedicación y pasión por lo que hace es una inspiración, sus clases siempre fueron, además de divertidas, deleitantes. Gracias por sus consejos, por todas las pláticas, las oportunidades, la motivación y ánimos, por sus enseñanzas, paciencia y, sobre todo, por aquel día en su oficina enviar ese correo, ambas sabemos que si usted no lo hubiera hecho, yo seguiría corrigiendo el proyecto de tesis, así que gracias por el empujón, el apoyo y la confianza.

A mi familia, principalmente a mi tío Arturo Espinosa porque siempre has sido un gran ejemplo a seguir, también a mi tía Alejandra Alcántara, ya que sin su apoyo habría sido más complicado llegar hasta aquí. A mi papá, Rodolfo Troncoso, por el apoyo y las enseñanzas.

A mi tía Carolina Martínez por siempre preguntar cómo iba la tesis, por interesarte y emocionarte cuando te conté que trataría de mujeres y bicicletas porque tocaría el aspecto del empoderamiento femenino. Gracias por todas las pláticas en las que siempre dijiste que debía confiar en mí y animarme a hacer las cosas que me hagan feliz pues soy capaz de lograr lo que me proponga, gracias por creer en mí. Al estudiar a las mujeres ciclistas del XIX, sobre todo de otras partes del mundo, me di cuenta que eran mujeres muy valientes, capaces y fuertes, además de deportistas, no temían disfrutar la vida, que gran dicha poder decir que una de mis tías fue así. Gracias por ser un ejemplo a seguir, académica y personalmente, por toda la motivación y por siempre alentarme a seguir mis sueños. Ojalá hubieras podido leer esto, ver que terminé y cuan agradecida estoy contigo por todo el apoyo, las porras y por siempre recibirme con un abrazo. En mi mente solo hay recuerdos bonitos vividos a tu lado y de detalles que quizá tú hacías solo porque así eras, optimista, bondadosa y amable, pero que impactaron en mí y atesorare por siempre. Gracias por nunca juzgarme, contigo siempre fue sencillo platicar. Ya lo dije y lo repito, eres un ejemplo a seguir, una mujer inteligente, trabajadora, fuerte, noble, valiente y apasionada a la cual siempre recordaré con una sonrisa en el rostro. De todo corazón te digo, gracias tía Caro por tu inmenso apoyo.

A los mejores abues del mundo, Hortensia Rios y Guillermo Espinosa, no sé qué haría sin su compañía, cuidados, risas e historias. Ustedes han presenciado las muchas noches de desvelos y saben lo que ha costado llegar hasta aquí, siempre me han echado porras y lo agradezco infinitamente. Que se sientan orgullosos siempre ha sido una de las finalidades de todo esto, son uno de los motores principales en mi vida y es una dicha inmensa que sean parte de la culminación de esta etapa. Volver a casa es lo mejor del día porque sé que estarán para recibirme con una sonrisa y emoción. Su amor sincero e incondicional es el tesoro más grande en mi vida y me motiva a seguir cada día.

Mamá, **Gloria Espinosa**, gracias por siempre creer en mí, por la enoorme paciencia y el amor, si hay una persona a quien está dedicada esta tesis y cada uno de mis logros es a ti. Sé los sacrificios que has hecho para que terminara una carrera y no hay palabra o forma alguna de pagarlo, aunque prometo que lo intentaré. Si he aprendido algo de ti es a jamás rendirme, te agradezco por ser un ejemplo, por ser esa súper mujer que todo lo puede, fuerte como roble, valiente, luchadora incansable y libre. Te admiró mucho. Hoy me tocó a mí, pero sé que pronto serás tú quien sienta la satisfacción de decir ¡lo logre, termine! Así que recuerda que nunca es tarde y que sí se puede. Gracias infinitas por todo y por enseñarme a andar en bicicleta.

Elena Gallardo, que maravilla saber que estuviste desde el principio y sigues hasta el final. No sé cuántos whats te envié quejándome y siempre me tuviste paciencia, siempre dispuesta a ayudarme. Siempre siendo una gran amiga. Gracias por tus opiniones, consejos, correcciones y ánimos. Por tu amistad incondicional y por soportar mis crisis existenciales, sabes cuán importante eres para mí. Eileen Terrazas, ¡amiga! Gracias por el apoyo, consejos y hasta por los regaños, por siempre ponerme los pies sobre la tierra y nunca abandonarme, por todos los momentos y por años maravillosos de amistad. A Daniela Retana porque a pesar de la distancia y los años sigues estando y dándome ánimo. A Mario González por el apoyo incondicional, inmensa paciencia, interés y entusiasmo ante el tema, por tus ánimos y por creer en mí.

Pero, ¿qué habría sido de esta aventura universitaria sin cada una de las increíbles personas que tuve el honor de conocer y a las cuales hoy puedo llamar mis amigos e incluso familia? Pasar juntos, en muchos casos, más de ocho horas diarias, compartiendo momentos inigualables, llenos de estrés, preocupación, angustia, hambre, llanto y sobre todo alegría y risas, nos volvió una pequeña familia. Quería ser breve, pero ¡bah! No puedo serlo cuando hay tanto que decir. Cuántos partidos de fútbol disputados juntos, aquel memorable torneo del pavo, cuántas idas a comer gorditas de Mixcoac o por taquitos, cuántas tardes de juegos y risas en el anexo, cuántas clases muriendo de calor o sueño, cuántas noches de desvelo, cuántos cumpleaños, cuántas escapadas al cine en el Balamóvil, cuántos viajes, cuántas reuniones, cuántos trayectos, cuántas exquisitas pláticas grupales, cuántos juegos de caras y gestos. Cómo olvidar la pasión con la que Amanda disputaba cada juego o cuando cantábamos a todo volumen en el auto de Balam, cómo olvidar cada que hacíamos reír a Andrea y escupía el agua, o el cariño con que siempre nos hablaba Tania, cómo olvidar a Gaby gaviota cantando o cuando Monse aprendió a manejar, cómo olvidar el brazo roto de Migue o aquella épica exposición de un equipo de 11-12 integrantes. Cómo olvidar los regaños de mamá Sam, los ataques de risa contagiosa de Luis Valencia y Ara o ver a Alex llegar siempre en su bici (azul). Cómo olvidar las pizzas en el anexo, el Halloween y Posada en tierras texcocanas, nuestro único intercambio o el viaje a la marquesa... ¿Cómo olvidar? ¿Cómo olvidarlos? Infinitas gracias a Alex Zamora, Amanda Valencia, Andrea Ebromares, Andrea Madero, Ángel Moreno, Balam Martínez, Caro Rodríguez, Gaby Baltazar, Luis Valencia, Monse Calihua, Paulina Angelares, Ricardo Medina, Roberto Rosas, Rubén Martínez, Selene Téllez, Tania Roa y Zaira Rosales, gracias a cada uno porque de todos aprendí mucho y los llevo siempre en mis recuerdos.

Arantxa Calvo gracias por tu amor, consejos y abrazos, por las risas y tu apoyo, por ser tan linda conmigo y siempre estar. Samantha Pérez porque siempre, siempre, creíste en mí, te admiré mucho y sé que llegarás muy lejos. Anahí Pérez por demostrar que se puede, lento pero seguro, amo nuestros ataques de risa y nuestro amor por la comida. Josué Moctezuma, por enseñarme a perseguir los sueños. Richie Cervantes porque eres increíble, todo lo puedes amigo, eres maravilloso y agradezco mucho conocerte, nunca pensé que terminaríamos siendo tan cuates y vaya que ha sido un honor. A Francesco Reyes y Aline Bernal por sus bromas sobre mi tesis, siempre dando ánimos a su manera, la universidad también ha sido bella por ustedes y las mil risas.

Luis Pantoja no hay palabras para agradecer los momentos bellos de amistad, la enorme paciencia que me tienes y la ayuda que me has brindado siempre, muchas ideas de esta tesis son gracias a ti, la leíste tantas veces y siempre me ayudaste amablemente. Gracias por calmarme cuando entraba en crisis o me ponía fatalista, por aclarar mis ideas cuando ni yo sabía lo que decía y por acomodar el índice. Eres una de las personas por las cuales hay tesis porque bien sabes cuántas veces estuve a punto de lanzarla por la ventana, al final de todo ¡ya quedó!

Miguel Sánchez por tus consejos, amistad, amabilidad y cariño con el que siempre me has ayudado, también leíste este trabajo varias veces, incluso estuviste cuando nació, te agradezco la paciencia y las porras, por regresarme el ánimo cuando éste se iba y demostrarme que sí se puede, por corregir mis cantinfladas y señalar mis errores. Igual, sin tu apoyo, hubiera desistido hace tanto.

Daniel Serrano, te debo tanto, eres uno de los seres humanos más nobles y maravillosos que he tenido oportunidad de conocer, cada día aprendo algo nuevo de ti y contigo. Tu forma de ver el mundo es fascinante y creas en mi inspiración. Te agradezco mucho porque también te han tocado muchas de mis crisis tesis y existenciales y siempre estás al pie del cañón, me haces recapacitar y ver las cosas de otra forma, esta tesis también existe gracias a ti, pues cuando me alteraba en el metro siempre te quedaste a escucharme atentamente y me diste grandes consejos. Al hacer una tesis se requiere de mucho apoyo moral y tú fuiste maravilloso en eso. Alguna vez me dijiste que creías en mí, tal vez no sepas lo que eso significó y significa para mí, te lo agradezco y no lo olvido.

Yo también creo en ti, sé que eres estupendo, que lo lograras y que pronto estaremos cumpliendo aquellos sueños y proyectos de los que tanto hemos charlado, pero antes... ¡nos vamos por taquitos!

Fernanda Guerrero, cuántas veces estuve a punto de tirar la toalla, pero gracias a ti seguí, a tus palabras, consejos, ánimos y hasta por tus regañones y amenazas de ir a buscarme a mi casa a las ocho de la mañana si no llegaba a clase. Siendo sinceras, cuando entré a la universidad nunca pensé tener tantos amigos y mucho menos imaginé conocer a un ser humano tan mágico como tú. Siempre te lo dije -Fer, eres brillante. Escucharte hablar en clase o fuera de ella siempre me ha causado fascinación, recuerdo que desde los primeros meses de conocerte quedaba sorprendida cuando participabas, la pasión que ponías en cada argumento o explicación era cautivante. Siempre admire tu pasión. Pensar en mi vida universitaria es pensar en ti, es recordar las tardes tiradas en el pasto, las risas constantes en clase, los desvelos y desmañanadas, llegar siempre temprano y charlar o dormir, es pensar en nuestra foto semanal o en nuestro primer viaje, en las idas al cine, nuestras comidas nada sanas, en el día que te atacó una abeja, en las sesiones de canto de Disney o en las veces que jugábamos intensamente al salón de belleza de kitty, pero sobre todo, es recordar los reparadores y deliciosos abrazos. Muchas veces pudiste soltarme, pero no lo hiciste y siempre me ayudaste en todo, me tenías tanta paciencia, pudiste odiarme con las exposiciones que nunca me salían bien y en lugar de ello siempre elegías estar en el mismo equipo, ¿por qué? no sé, pero lo veo como actos de amor. Porque sé que con amor me echabas porras, me explicabas cosas, me ayudabas a estudiar, me compartías arroz con leche y chocolatito mañanero, me cuidabas y me hacías reír. Incluso gracias a ti y tú mamá no renuncie a geografía. Creíste en mí cuando ni yo misma lo hacía y eso jamás lo voy a olvidar ni tendré cómo recompensarlo. Me enseñaste mucho de la carrera, pero más como persona, tus abrazos y los recuerdos de los momentos mágicos a tu lado, igual que tu sonrisa esperanzadora, siempre los llevo conmigo, gracias infinitas por enseñarme lo que es sentir amor y pasión por algo.

Y ahora un párrafo especial para decir gracias Mirza, niñita qué sería la vida sin ti. Seguro ya estás súper enojada pensando que no te mencione, pero cómo crees que te iba a olvidar si eres lo más bonito en mi vida. Eres un ejemplo a seguir, siempre quise que te sintieras orgullosa de mí y ahora soy tan feliz de decir que la orgullosa soy yo de ti. Admiro tanto tu forma de disfrutar la vida, ese corazón inmenso que tienes lleno de alegría, bondad, nobleza y amor. Tus ganas de comer te el mundo se contagian y motivan a seguir, sin duda, eres un alma libre y cada que leía algo relacionado con las mujeres que usaban la bicicleta en el siglo XIX también pensaba en ti, en esa mujer fuerte, valiente, viajera, aventurera y libre que eres. Así que fuiste una inspiración para esta tesis, igual que lo eres para muchas de las cosas que hago. Las mujeres ciclistas del XIX y XX en México y el mundo iban contra las reglas y contra aquellos que les decían que no podían hacer algo, revolucionaron la forma en que eran vistas y tratadas, lucharon y nunca se rindieron. Igual que ellas, eres una luchadora y te doy las gracias por todos los momentos vividos, por las risas y llanto, por siempre estar, por ser tú y porque por muchos años fuiste mi compañera en los paseos en bici. Ojalá algún día leas esta tesis completa, pero si no, estoy segura que mínimo leerás esta parte así que gracias por darme el inmenso honor de ser tu hermana y por cada día darme una lección de vida, por enseñarme que no importa la edad ni nada, querer es poder. Sé la gran capacidad que tienes, he visto como logras todo lo que te propones y aunque a veces el camino no es sencillo y tienes tropiezos siempre te levantas y continuas con la frente en alto, sé que no descansas hasta conseguir lo que te hace feliz, recuerdo cuando de pequeña entraste a un concurso de dibujo en donde el premio era una bici y la ganaste. Estoy segura de que te falta dar una cantidad enorme de viajes en el *caballo de acero* y espero acompañarte en algunos, como en los viejos y buenos tiempos. El único consejo o petición que tengo para ti es que, igual que las mujeres ciclistas tratadas en esta tesis, nunca, nunca, pero nunca permitas que nada ni nadie te corte esas alas hermosas que tienes y que te hacen única, inolvidable y tan especial. Te amo niñita.

Ojala este trabajo inspire a aquellos que lo lean a tomar sus bicicletas y dar un paseo, a quienes no sepan montarla a aprender, a tomarse un momento para pedalear y disfrutar de la brisa del viento golpeando sus rostros, de los bellos paisajes, de noche o de día, que se animen a sentir la adrenalina que da el pedalear a gran velocidad y que así, sonrisas se dibujen en sus rostros mientras sienten que vuelan, mientras recuerdan cuando eran pequeños, mientras se dejan acariciar por la libertad, mientras disfrutan el estar vivos, pues la bicicleta también cura los corazones rotos y, al regalarnos momentos de meditación y pláticas con nuestro yo interior, nos obsequia momentos de paz e infinita felicidad.

¡Así que... a pedalear se ha dicho!

Introducción

El patio inmenso de la casa de mis abuelitos fue el escenario perfecto para miles de juegos, en muchos de los cuales la protagonista era mi bicicleta. Fingir que andábamos en un “bicitaxi” constituyó por largo tiempo la diversión favorita de mi hermana y mía, imaginar que íbamos al mercado, al centro comercial, al otro lado de la ciudad e incluso a algún lugar recóndito del mundo nos causaba gran entusiasmo. Sin duda, más que un conjunto de tubos unidos a un par de ruedas, aquella bicicleta fue una máquina impulsora de mi imaginación. Blanca, con algunos toques de rosa, pequeña, con estampas de Minnie Mouse adornando su cuadro, al frente, llevaba una canastilla perfecta para transportar gran cantidad de juguetes y, ¿por qué no?, uno que otro bocadillo. Cuando la compramos contaba con dos ruedas estabilizadoras o de seguridad, pero después de un tiempo mamá se las quitó. La mejor parte eran los manillares adornados con listones de colores que bailaban al ritmo del viento cada que se me ocurría pedalear como si estuviera en el *Tour de France*.

Han pasado más de quince años desde entonces; ahora, al caminar por las calles de la ciudad o por “las islas” de Ciudad Universitaria, veo a los ciclistas pasar, la mayoría disfrutando del vehículo y el trayecto. Algunos van con casco, timbre, luces, espejos y hasta chaleco de seguridad, otros sólo llevan la esperanza de que nada malo les suceda. Al mirarlos me pregunto: ¿Cuántas de estas personas que a diario van de un lado a otro en “bici” conocen su historia, el cómo y cuándo llegó a nuestro país? ¿Sabrán cómo nació o siquiera el nombre de su creador?

Seguramente, cada uno de los que han tenido la oportunidad de montar una bicicleta tiene su propio relato sobre el primer día que la usó. Frases como: “¡Mira mamá, si puedo solo/a!” “¡Voy sin rueditas!” “¡Esto va muy rápido!” “¡No me sueltes!” “¡Lo logré!” “¡Cuidado con el árbol!” “¡Frena, frena!””, son sólo algunos ejemplos de lo que gritamos las primeras veces que andamos en ella y que marcan nuestros recuerdos durante el resto de nuestras vidas.

Hoy en día, la bicicleta es vista como el vehículo más amigable con el ambiente y, siendo también eficaz y saludable, cada vez mayor número de personas la emplean a diario. Holanda, Dinamarca, Noruega y Alemania son algunas de las naciones que la incluyen en sus leyes como vehículo primordial. Se utiliza como forma de transporte, de trabajo, para hacer ejercicio, practicar un deporte o como diversión. Está en todos lados: televisión, radio, cine, internet, en la ropa, el arte, la música, los museos, es parte de desfiles y marchas, de paseos nocturnos o dominicales en que es protagonista. Constituye un símbolo de bienestar y civilización, pues los países que la tienen como medio de transporte principal son considerados potencias económicas de primer mundo.

En la Ciudad de México es común observar por las avenidas a mujeres u hombres en bicicleta, personas de distintas edades, algunos vistiendo traje o ropa sastre, cargando la mochila o la bolsa mientras pedalean rumbo a la oficina, la escuela o el parque. En ellas se va al supermercado o a las calles del centro y es normal verlas de distintas marcas, modelos, colores y tamaños. Hay caminos especiales para las “bicis”, zonas para estacionarlas y establecimientos que se dedican a su venta y/o reparación.

Existen lugares como el mercado de Sonora, calzada de Tlalpan a la altura del metro San Antonio Abad, la calle de San Pablo o los tianguis, con puestos y locales que venden artículos para ciclistas. La gente disfruta de las ventajas y beneficios que otorga. Sin embargo, no todos aquellos que la emplean están conscientes de cómo nació y muchos mexicanos ni siquiera tienen una idea de la forma en que arribó al país o del proceso que se siguió para que hoy en día cualquier persona pueda utilizarla.

Conocer la historia de la bicicleta en México, su llegada, el impacto que generó y lo que produjo ayudan a comprender el contexto en el que se presentó, el proceso de adaptación a ella que tuvo la sociedad, la forma en que ésta enfrentó costumbres e inventos foráneos que llevaron a la modernización y, sobre todo, la herencia que ha dejado hasta el día de hoy. También puede facilitar la deducción de cómo y por

qué un vehículo creado hace más de un siglo es aún parte activa de la sociedad del siglo XXI.

Es por ello que me propongo estudiar los cambios que trajo la introducción de la bicicleta a México durante el Porfiriato, a través del análisis de la prensa, música, grabados, filmaciones, reglamentos, manuales y poemas de la época. La investigación abarca desde 1890 hasta 1910. Se eligió 1890 como año de inicio porque, a pesar de que la bicicleta “sacudehuesos” arribó a México por vez primera en 1869 y de que en 1880 llegó la de tipo “ordinario”, no fue sino hasta 1890 cuando se introdujo una bicicleta considerada como “segura” de usar. La investigación finaliza en 1910, debido a que en noviembre de dicho año estalló la Revolución Mexicana y se produjo el final del régimen porfiriano, lo que transformaría la vida nacional y afectaría el desarrollo del vehículo.

Los objetivos principales de la tesis son explicar el impacto que tuvo la aparición de la “bici” y conocer cuál fue la reacción de la sociedad ante su arribo como medio de modernización. A partir de lo anterior, me interesa saber qué personas y para qué usaban la bicicleta, cómo fue recibida por las distintas clases sociales y cuál fue su efecto en la Ciudad de México, ya que estudiar su posible crecimiento muestra la importancia que se daba a alcanzar la modernidad. Por otro lado, es sustancial conocer si propició o no transformaciones en la estructura de la urbe, tanto arquitectónica como legalmente. En síntesis, se trata de comprender: ¿Cómo fue que la ilustre Ciudad de los Palacios se adaptó a un vehículo nuevo y diferente de los carruajes? y ¿cómo los mexicanos habituaron su vida y pensamiento frente a la inclusión de la “bici” en la vida cotidiana?

Los periódicos son la fuente principal de la tesis por ser el medio a través del cual se promocionó el uso del vehículo. Debido a ello es fundamental entender qué opinó la prensa del artefacto, qué tipo de anuncios se publicaron y cómo toda esta información influyó en el recibimiento que le dio la población mexicana. Además, la economía forma parte de la investigación pues es necesario cuestionarse si su auge pudo significar un negocio rentable capaz de activar el comercio interno. En ese sentido, investigaré a qué industrias impulsó.

De igual forma, concierne saber las opiniones producidas dentro del sector de la salud y el impacto que tuvo en el medio deportivo, artístico y tecnológico. Como caso especial se analiza el desarrollo de la bicicleta entre las mujeres de la época, con el objetivo de conocer a quienes promovieron su uso entre ellas, qué les significó y su papel como símbolo de libertad. También se intenta conocer las opiniones que se tenían de las mujeres en “bici”, si en México ayudó a su emancipación y logró o no transformar el pensamiento de la sociedad respecto al sector femenino.

Para realizar la investigación, se partió de la historia de la vida cotidiana, ya que la llegada de las bicicletas modificó las costumbres de diversos sectores sociales e influyó en aspectos del comportamiento humano. Como plantean los investigadores Henri Lefevre y Pilar Gonzalbo, las costumbres y repeticiones forman parte fundamental en la formación de la vida cotidiana, la cual es el hilo conductor para dar una idea de la manera en que se constituye una sociedad.¹

Para Lefevre, la vida cotidiana es el principal producto de la sociedad organizada y la modernidad. Por otro lado, Gonzalbo explica que, dentro del estudio de la historia social y la vida cotidiana, el objeto es el humano en el tiempo y que lo histórico no son los cambios ocurridos en determinadas épocas, sino los procesos mediante los cuales se producen dichos cambios. Menciona que es necesario detenerse a pensar en las repercusiones morales de la práctica de determinadas costumbres.²

Por su parte, Agnes Heller identifica el vínculo entre la determinación del curso de la historia y el proceso de construcción y decadencia de valores, “entendiendo por valor todo lo que pertenece al ser específico del hombre, a su esencia (el trabajo, la sociabilidad, la universalidad, la conciencia y la libertad) y contribuye a su

¹ Henri Lefevre, “La vida cotidiana en el mundo moderno”, en Nora Pérez-Rayón E., *La sociología de lo cotidiano: Discursos y fiestas cívicas en el México de 1900: La historia en la conformación de la identidad nacional*, *Sociología*, n. 23, México, sep-dic 1993, UAM. pp. 2-3, [En línea: <http://www.sociologicamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/article/view/750>] [Consultado en noviembre 2016]; Pilar Gonzalbo, *Introducción a la historia de la vida cotidiana*. México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2006, pp. 11–31.

² Gonzalbo, *Op. Cit.*, pp. 11-31.

desarrollo”.³ También considera que el hombre participa en la vida cotidiana con todos los aspectos de su individualidad, su personalidad, sus sentidos, capacidades intelectuales, habilidades manipulativas, sentimientos, pasiones, ideas e ideologías. Y que las transformaciones de la vida cotidiana son simultáneas a las económicas y sociales.

En suma, para todos ellos, las mayores posibilidades de transformación de los individuos y las colectividades sociales tienen su origen en la cotidianidad. Por lo anterior, es preciso indicar que esta investigación se propone estudiar la reacción del humano frente a la llegada de la bicicleta, es decir, el proceso de adaptación que la sociedad siguió ante el vehículo de dos ruedas.⁴

El concepto de modernidad y progreso en la época porfiriana puede observarse a través de la prensa, la cual buscó que “los cambios obtuvieran un lugar en las concepciones del individuo acerca de su entorno”.⁵ La modernidad era sinónimo de superación, de ser civilizado y estaba ligada a nuevas prácticas en las diversiones provenientes de países avanzados. Iba de la mano del progreso, medido por los avances tecnológicos, la comunicación, la capacidad de acortar distancias, la salud y la higiene, los adelantos en la ciencia, la planificación y la acumulación de bienes materiales.

La modernidad también estaba relacionada con el concepto de ocio que, según Norbert Elías y Eric Dunning, es entendido como las ocupaciones elegidas libremente y no pagadas que las personas realizan en su tiempo libre. Por medio de ellas, se busca obtener una emoción agradable, romper con la rutina; no tienen el propósito de eliminar la tensión, sino que generan una satisfacción que equilibra las emociones y produce placer. Estos autores consideran que, entre las actividades

³ Agnes Heller, *Historia y vida cotidiana*, en Nora Pérez-Rayón E., “La sociología de lo cotidiano: Discursos y fiestas cívicas en el México de 1900: La historia en la conformación de la identidad nacional”, *Sociología*, n. 23, México, sep-dic1993, UAM, p.2, [En línea: <http://www.sociologicamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/article/view/750>] [Consultado en noviembre 2016].

⁴ *Ibidem.*, pp. 2-3.

⁵ Mayra Elena Fonseca Avalos, “De lo tradicional a lo moderno. Actividades de tiempo libre en “El correo de la tarde” 1891-1900”, en *Revista EDUCATECONCONCIENCIA*, vol. 5 n. 6, Tepic, Enero-Marzo 2015, p. 84. [En línea: <http://tecnocientifica.com.mx/volumenes/V06A07.pdf>] [Consultado en abril 2017].

de ocio, se encuentran las miméticas o de juego que producen entusiasmo tanto al actor como al espectador, pero no deben ser remuneradas porque se volverían trabajo. “Por medio de los acontecimientos recreativos la sociedad cubre la necesidad de experimentar desbordamientos de emoción fuertes en público”.⁶

Además de ser una forma de reconocer a los países modernos, el deporte es parte de la cultura de una comunidad, genera identificación como grupo, une sociedades y permite tener mayor acercamiento y comprensión de ellas. De ahí que su estudio resulte de gran importancia.

Ejercicio físico, juego, *sport*, cultura física y deporte moderno son parte de los distintos términos que se utilizaron en los últimos años del siglo XIX y en el XX. En ocasiones, es común pensar que son sinónimos, sin embargo, al prestar mayor atención a su estudio, se ve que existen diferencias que deben conocerse para entender mejor las prácticas que forman parte de la historia de los deportes y de la bicicleta.

Por ello es necesario establecer qué se entiende por cada uno de los conceptos mencionados, aunque sean términos en constante construcción y cambio. Los periódicos mexicanos del Porfiriato dejan ver que se hablaba de una cultura física, entendida como las acciones hechas con el fin de cuidar la salud. Según especialistas como Miguel Ángel Esparza Ontiveros, el ejercicio físico es una “actividad planificada, estructurada y repetida, cuya intención es hacer trabajar el organismo y que tiene como prioridad lograr una buena salud”.⁷

Johan Huizinga declaró que el juego era una “acción libre ejecutada y capaz de absorber al jugador por completo a pesar de no tener ningún interés ni provecho, y que se desarrolla dentro de un tiempo y espacio concretos, y está sometido a

⁶ Eric Dunning y Norbert Elías, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1986, pp. 83-115.

⁷ Miguel Ángel Esparza Ontiveros, “El deporte moderno y el ejercicio físico antiguo”, en *EFDERPORTES*, 2010, [En línea: <http://www.efdeportes.com/efd144/el-deporte-moderno-y-el-ejercicio-fisico-antiguo.htm>] [Consultado en diciembre 2017]; “Los medios y los fines”, *El Mundo Ilustrado*, 11 de noviembre de 1906, p.2; “Los deportes y su utilidad”, *La Iberia: diario de la mañana*, 25 de abril de 1909, p.2.

reglas”.⁸ Por su parte, Gerson Zamora, Gabriel Angelotti y Ángel Esparza explican que la palabra *sport* fue empleada por los anglosajones en el siglo XIX para referirse a prácticas mayormente recreativas, lúdicas y competitivas o, como las llamó Norbert Elias, la serie de pasatiempos ingleses que se extendieron por varios países.⁹

Sin embargo, para el siglo XX, el concepto de *sport* perdería su carácter lúdico para dar mayor fuerza al competitivo y entonces el deporte moderno se entendió como el desarrollo de la actividad física normada, regulada y homogénea que representa una competencia entre iguales y en la que debe imperar una especialización de la disciplina o ejercicio. El aspecto económico tiene gran relevancia, por lo que se generan campeonatos, establecen *records*, realizan apuestas, hacen competencias y espectáculos con el fin de atraer público.¹⁰

De acuerdo con las definiciones utilizadas por investigadores como María José Garrido, Allen Guttmann, Ricardo Arias Trujillo, Xavier Pujadas, Fernando Segura y Bernardo Buarque, entre otros, el deporte “es una práctica que, como tal, cambia según las transformaciones que afectan a las sociedades”¹¹ y no ha existido siempre. Así, el deporte moderno surge de las sociedades industriales y se caracteriza por contar con “secularismo, meritocracia, especialización,

⁸ En Raúl Blanco Azofra, “Actividad física y deporte a lo largo de la historia: Orígenes, evolución, causas y motivaciones y relación con el ambiente educativo”, España, Universidad de la Rioja, 2016, p. 5, [En línea: https://biblioteca.unirioja.es/tfe_e/TFE001673.pdf] [Consultado en diciembre 2017].

⁹ Esparza Ontiveros, *Op. Cit.*; Norbert Elias, *Op. Cit.*, p. 157; Gabriel Angelotti Pasteur, “Deporte y nacionalismo en México durante la post revolución”, en Revista de *História do Esporte*, Vol. 4, N° 1, México, Universidad Autónoma de Yucatán, 2011, pp. 32 [En línea: http://www.sport.ifcs.ufri.br/recordede/pdf/recordedeV4N1_2011_12.pdf] [Consultado en diciembre 2016]; Gerson Alfredo Zamora Perusquía, “El deporte en la ciudad de México (1896-1911)”, en *Históricas*, N° 91, México, UNAM, pp. 19. IIs. [En línea: <http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/boletin/pdf/bol91/bol9101.pdf>] [Consultado en marzo 2017].

¹⁰ María José Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos: historia de la gimnasia en la ciudad de México, 1824-1876*, México, Instituto Mora, 2016, p. 10; Miguel Ángel Esparza Ontiveros, *Notas para la historia de los deportes en México: el caso del béisbol capitalino (1910-1920)*, San Luis, El Colegio de San Luis, 2017, pp. 143. [En línea: <http://www.redalyc.org/html/4262/426252094006/>] [Consultado en diciembre 2017].

¹¹ Ricardo Arias Trujillo y Xavier Pujadas Martí, “Presentación del dossier “Deporte y sociedad””, en *Historia crítica*, N.º 61 (Julio), 2016, p. 13. [En línea: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=2493717>] [Consultado en abril 2019].

racionalización, burocratización, cuantificación [y la] búsqueda del récord”.¹² El más apto es quien consigue ir a las competencias sin importar la clase, género, raza, religión, etc. Hay instituciones y cuerpos que regulan y administran la práctica, se debe llevar registro del desempeño de las y los deportistas y se intenta mejorar los récords. Puede decirse que, en México, una práctica que cumplió con los elementos necesarios para ser tanto ejercicio físico, como *sport* y deporte moderno, fue el ciclismo.

Para obtener información de los periódicos se recurrió a los archivos digitales de la Hemeroteca Nacional y se acudió a las bibliotecas de la UNAM y del Instituto Mora, así como al Archivo de la Ciudad de México, para consultar los reglamentos. Afortunadamente en la actualidad, en la ciudad de Puebla, existe la Casa-Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto, la cual cuenta con un archivo fotográfico y documental amplio, aparte de la presentación física de ciertos ejemplares del vehículo que se ha ido transformando con el paso del tiempo. Se hizo uso de imágenes y del internet, que proporciona mucha información, sobre todo, artículos en otros idiomas, que ayudaron a ampliar el panorama de la época.

A pesar de que esta investigación se centra en México, para comprender la situación del Porfiriato y lo que implicó la llegada del vehículo, es necesario considerar cómo eran las circunstancias en otras partes del orbe, pues este invento provocó transformaciones a nivel mundial. Por ello se acudió a autores como Eric Dunning, Norbert Elias, Raúl Blanco Azofra, Miguel Ángel Esparza Ontiveros, respecto al deporte en general, y a F.J. Erskine, Annie Londonderry, Gustavo Endara, Víctor Andrade de Melo y André Schetino, Elena Huerta, Cristina Gálvez, Milagros García Bonafé, José Echeagaray y Eizaguirre, Eugenio Izquierdo Macón,

¹² *Ibidem.*, p. 14; Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos*, p.10; Allen Guttmann, *From Ritual to Record*, Nueva York, Columbia University Press, 1978, pp.224; Fernando Segura y Bernardo Buarque, *El estudio del deporte y las políticas públicas*, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C., 2015, p. 3. [En línea: <http://www.redalyc.org/pdf/133/13343542001.pdf>] [Consultado abril 2019].

Ma. Teresa Gómez Alonso y Rosa María Sáenz García, quienes escriben sobre la bicicleta en distintas partes del mundo.¹³

Autores como Ángel Javier Herráez Pindado y Domenikos Ruíz Muñoz se refieren a la historia de la bicicleta a través del tiempo, desde su creación hasta inicios del siglo XIX; también mencionan las diversas transformaciones que ha enfrentado y su desarrollo en la actualidad.¹⁴

Los investigadores Allen Guttmann, Ricardo Arias Trujillo, Xavier Pujadas Martí, Carles Santacana, William Beezley, Gabriel Angelotti, María Emilia Chávez Lara, Héctor de Mauleón, Ángel de Campo, Ana Álvarez, Alejandra García Vélez, María José Garrido Asperó, Chester Urbina Gaitán, Genevieve Galán Tamés y Alfredo Gerson Zamora Perusquía han contribuido en la historiografía elaborando textos referentes al deporte en general en la época del Porfiriato.¹⁵

¹³Dunning y Elías, *Op. Cit.* pp.350; F. J. Erskine, *Damas en bicicleta*, Gran Bretaña, Impedimenta, 1897, pp. 112; Annie Londonderry, *Women on Wheels: The Bicycle and the Women's Movement of the 1890s*, [Blog: <http://www.annielondonderry.com/womenWheels.html>] [Consultado en diciembre 2016]; Víctor Andrade de Melo y André Schetino, "La bicicleta, el ciclismo y las mujeres en la transición de los siglos XIX y XX", en *Rev. Estudios Feministas* Vol.17 No.1 Florianópolis, Rio de Janeiro, ene./abr. 2009, [En línea: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007] [Consultado en diciembre 2016]; Milagros García Bonafe, "El siglo XX. La revolución deportiva de las mujeres" en *Revista apunts*, N° 64, España, 2001, pp. 63-68. [En línea: <http://www.revista-apunts.com/es/hemeroteca?article=456>] [Consultado en enero 2017]; Elena Huerta y Cristina Gálvez, "Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla", en *Revista de Antropología Experimental*, nº 16, 2016. Universidad de Jaén (España). pp. 111-128. IIs. [En línea: <http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/viewFile/3020/2428>] [Consultado en enero 2017]; José Echegaray y Eizaguirre, "La bicicleta y su teoría" en *Memoria de los trabajos de la junta directiva del instituto científico y literario del estado*, San Luis Potosí, Dávalos, 1890, pp. 7; Eugenio Izquierdo Macón y Ma. Teresa Gómez Alonso, "Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX", *Apunts. Educación Física y deportes*, vol. 1, Núm. 71, España, 2003, pp. 6-13, [En línea: <http://www.raco.cat/index.php/ApuntsEFD/article/view/301355/392405>] [Consultado en enero 2018]; Rosa María Sáenz García, *La bicicleta y sus orígenes en Europa*, España, Universitat Jaume I, 2013-2014, pp. 85. [En línea: <http://bibliotecavirtualsenior.es/wp-content/uploads/2016/06/La-Bicicleta-y-sus-Ori--genes-en-Europa.pdf>] [Consultado en Abril 2017].

¹⁴ Ángel Javier Herráez Pindado, *La lengua del ciclismo en francés. Análisis semántico y Lexicológico*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2002, pp. 1037. [En línea: <http://biblioteca.ucm.es/tesis/fil/ucm-t26301.pdf>] [Consultado en Abril 2017]. Domenikos Ruíz Muñoz es el director del Museo-Casa de la Bicicleta Antigua y el Objeto en Puebla.

¹⁵Guttmann, *Op. Cit.*, pp.224; Arias y Pujadas, *Op. Cit.*, pp.13-21; Xavier Pujadas y Carles Santacana, "El club deportivo como marco de sociabilidad en España. una visión histórica (1850-1975)", *Hispania*, No. 214, 2003, pp. 17. [En línea: <http://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/viewFile/222/225>][Consultado en abril 2019]; William Beezley, "El estilo porfiriano: deportes y diversiones de fin de siglo", en *Cultura, ideas y mentalidades*, México, El Colegio de México, 1983, pp. 265-284. [En línea:

En otro grupo se encuentran Ricardo Pérez Monfort, Moisés González Navarro, Daniel Cosío Villegas, Lillian Briseño Senosiain, Sandra Kuntz y Elisa Speckman, que se centran en explicar cómo era la vida de la sociedad en la época del Porfiriato. Algunos, como Ma. Guadalupe González y Lobo, hablan específicamente de las mujeres y Elena Huerta, Cristina Gálvez y Rafael Corona Verdú, escriben sobre la relación de estas últimas con la bicicleta.¹⁶

Retomar estos textos contribuyó ampliamente en el análisis que se realizó en la tesis, sobre todo en el capítulo dedicado a las mujeres, ya que ofrecen diversas interpretaciones de la situación en que éstas vivían y permite reflexionar sobre el

http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/MRU98AT2DC1VHDB3RN98DAXA7TLQF_F.pdf [Consultado en diciembre 2016]; Gabriel Angelotti Pasteur, *Op. Cit.*, pp. 32; María Emilia Chávez Lara, “Juguetes filosóficos”, en revista *Nexos*, México, Octubre 2013. [En línea: <http://www.nexos.com.mx/?p=15522>] [Consultado en marzo 2017]; Héctor de Mauleón, “El día que nació el ciclista”, en *El Universal.mx*, México, octubre 2013. [En línea: <http://m.eluniversal.com.mx/notas/articulistas/2013/10/67164.html>] [Consultado en marzo 2017]; Ángel de Campo, *Kinetoscopio. Las crónicas de Ángel de Campo, Micros, en el Universal*, compilación y notas de Blanca Estela Treviño, México, Ida y regreso-UNAM, 2004; Jacquelin Ramos, “La bici nos pone guapos”, en la *Revista Siempre!*, México, 21 feb 2015. [En línea <http://www.siempre.com.mx/2015/02/la-bici-nos-pone-guapos/>] [Consultado en marzo 2017]. Y entrevista para la revista electrónica *Cuartoscuro*, 25 de enero de 2015. [En línea: <http://cuartoscuro.com.mx/2015/01/la-vuelta-a-la-bici/>] [consultado en marzo 2017]; Alejandra García Vélez, “Pedaleando en el siglo XIX” en *BiCentenario; el ayer y hoy de México*, N° 26, México, Instituto Mora, 2015. [En línea: <http://revistabicentenario.com.mx/index.php/archivos/pedaleando-en-el-siglo-xix/>] [Consultado en marzo 2017]; Alejandrina Escudero “Tranvías, automóviles, bicicletas y colonias nuevas en la Ciudad de México a fines del Porfiriato”, en *BiCentenario; el ayer y hoy de México*, V. 2, N° 6, México, Instituto Mora, 2009, pp. 22-29; Garrido Asperó, *Op. Cit.*; María José Garrido Asperó, “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)”, México, Instituto Mora, 2016, pp. 19 [En línea: <http://www.scielo.org.co/pdf/rhc/n61/n61a07.pdf>] [Consultado en abril 2019]; Chester Urbina Gaitán, “Prensa, deporte y sociabilidad urbana en México DF (1851-1910)”, *Revista de Ciencias Sociales*, vol. III, núm. 149, Costa Rica, 2015, pp. 41-57. <http://www.redalyc.org/pdf/153/15343488004.pdf> [Consultado en Diciembre 2017]; Zamora Perusquía, *Op. Cit.*, pp. 19.

¹⁶ Ricardo Pérez Monfort, “Circo, teatro y variedades. Diversiones en la Ciudad de México a fines del Porfiriato”, en *Alteridades*, vol. 13, núm. 26, julio-diciembre, México, UAM, 2003, pp.57-66. [En línea: <http://www.redalyc.org/pdf/747/74702606.pdf>] [Consultado en abril 2017].; Moisés González Navarro, *Sociedad y cultura en el porfiriato*. Ciudad de México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994; Daniel Cosío Villegas. *El Porfiriato, la vida social*. Ciudad de México: Editorial Hermes, 1973. *Historia general de México*. Ciudad de México: El Colegio de México, 1997; Lillian Briseño Senosiain, *Lo particular y lo social en el Porfiriato la vida diaria en la Ciudad de México 1877-1911*, México, UNAM, 2002, pp. 231; Sandra Kuntz y Elisa Speckman, “El porfiriato” en *Nueva historia general de México*, México, El Colegio de México, 2012, pp. 456 [En línea <http://www.lectulandia.com/book/nueva-historia-general-de-mexico/>] [Consultado en noviembre 2016]; Ma. Guadalupe González y Lobo, “Educación de la mujer en el siglo XIX mexicano”, en *Casa del tiempo-Cariátide*, N° 99, México, UAM, 2007, pp. 53-58. [En línea: <http://www.uam.mx/difusion/casadel tiempo/99 may jun 2007/casa del tiempo num99 53 58.pdf>] [Consultado en marzo 2017]; Huerta y Gálvez, *Op. Cit.*, pp. 111-128; Rafael Corona Verdú, “La emancipación femenina decimonónica a través del denuedo velocipédico”, *Femeris*, Vol. 2, No. 2, España, 2017, pp. 4-7.

cambio generado con la llegada de la bicicleta: de ser vistas como una “cosa” a ser tratadas como “personas”.

A pesar de que hay autores que nombran a la bicicleta desde el siglo XIX, la gran mayoría se enfoca en estudiar su desarrollo en países de Europa o en Estados Unidos. Cuando hablan de México se centran en los años 1940 y 1950, época en que se instalaron fábricas de bicicletas en la nación. Otros refieren al desarrollo de los deportes en general y dedican unas líneas al *hada de acero*, pero son contados los que se ocupan del Porfiriato y lo hacen estudiándola como diversión, deporte o transporte. A mi parecer, no profundizan en la importancia que en general tuvo durante la época.

La tesis está integrada por cuatro capítulos. El primero, titulado “El mundo en pedales y la prensa mexicana”, explica brevemente la historia de la bicicleta, quién, dónde y cómo fue inventada, los mitos y transformaciones que enfrentó hasta llegar a ser la “bici” segura usada en México a partir de 1890. Al mismo tiempo se describe cómo era la Ciudad de México antes de dicho año, sus calles, el transporte, las diversiones, las costumbres, la manera en que vivían tanto hombres como mujeres, la forma en que el vehículo llegó al país y lo que opinaban al respecto los viajeros extranjeros que lo visitaban.

El segundo capítulo, “La sociedad porfiriana en dos ruedas”, es sobre el día a día de las personas que usaban la bicicleta. En este apartado, la “bici” es un medio a través del cual pueden observarse la desigualdad social durante la época, los cambios producidos en la infraestructura y las leyes de la ciudad. Se aborda el desarrollo generado en otros estados del país y la forma en que produjo lazos e impulsó la convivencia a pesar de las diferencias sociales. Se profundiza en la forma en que la publicidad y los periódicos promovieron su uso y analiza cómo afectó y benefició a ciertas industrias, así como la influencia que tuvo en la economía al crear o impulsar negocios, comercios y trabajos.

El capítulo tercero, “La cultura con la llegada de la bicicleta”, es sobre la forma en que las expresiones artísticas se valieron de la “bici”. Se reflexiona acerca de cómo

el pensamiento de científicos e inventores se vio influenciado por el vehículo al grado de impulsar creaciones, usándola como base. También se revisan las opiniones médicas e higienistas en contra y a favor del empleo del vehículo, cómo propició o solucionó enfermedades y la manera en que impulsó la práctica de un deporte moderno, que conllevó transformaciones en la ciudad, por ejemplo, la creación de clubes y de una comunidad deportiva.

El cuarto capítulo, titulado “Mujeres sobre ruedas”, trata como caso especial la relación entre las mujeres y la bicicleta, estudia las distintas opiniones médicas respecto a que la utilizaran, la forma en que la moda se transformó con el uso del vehículo y, sobre todo, su valor como símbolo de libertad y emancipación.

En suma, esta tesis intentará sustentar que la aparición y el uso de la bicicleta en México modificaron el comportamiento de la sociedad desde finales del siglo XIX. Que fue más que un producto de ocio y que las transformaciones en las que influyó pueden encontrarse en campos diversos como la economía, tecnología, leyes, salud, deportes, cultura y sociales, teniendo así una importancia en igual o mayor medida que la que tuvieron la llegada de la electricidad y del ferrocarril.

Capítulo 1: El mundo en pedales y la prensa mexicana.

“No debemos tener miedo de cuestionarnos...

Hasta los planetas chocan y del caos nacen las estrellas.”¹⁷

Charles Chaplin

“La fecundidad y oportunidad de una idea se reconocen por el número de los que se atribuyen su paternidad.”¹⁸

Jules Simon

Draisiana, celerífero, máquina andante, velocípedo, sacudehuesos, biciclo, triciclo, birota velocissima, caballo de acero o bicicleta son solo algunos de los nombres que, a través del tiempo, y dependiendo de las diversas transformaciones en su estructura, ha recibido el vehículo locomotor objeto de la presente tesis. ¿Quién la inventó, dónde, cuándo, por qué? Algunos la atribuyen a un alemán, otros a un francés, también están quienes creen que se debe a un famoso italiano, un español y hasta un inglés. Existen testimonios que sostienen que fue inventada por los chinos e incluso unos mencionan que los autores fueron los egipcios. Muchas son las versiones que intentan responder a estas preguntas, tantas y tan variadas que es un verdadero caos.

El presente capítulo tratará de establecer cuándo y dónde nació la bicicleta. Asimismo, se recapitularán algunos de los mitos en torno a su origen. También se presentarán los cambios que sufrió a partir del primer modelo, es decir, la *Draisiana* y se llegará a la *bicicleta segura*. Posteriormente se estudiarán la llegada de la *sacudehuesos* a México y la implementada durante el Porfiriato. Con el fin de comprender mejor esto se analizará el contexto mexicano durante los años de 1890 a 1910, desde una perspectiva política y social. Finalmente, se dedicará espacio al impacto de la bicicleta en México y el mundo.

¹⁷ Tomada del poema *As I began to love myself* (Cuando comencé a amarme) de Charles Chaplin escrito en los años 50's, alrededor de 1959.

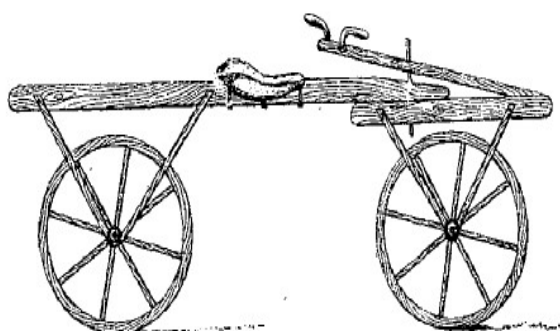
¹⁸ Tomada de Norbert Müller, *Lecturas Selectas: La obra completa de Pierre de Coubertin*, trad. Traducción: Daniel Poyán Díaz, Maguncia, Comité Internacional Pierre de Coubertin, 2008, p. 384. [En línea: <https://studylib.es/doc/6271567/contenido-parte-i-revelaci%C3%B3n---centro-de-estudios-ol%C3%ADmpicos>] [Consultado en abril 2019].

De esta manera, las preguntas que guiarán el capítulo serán: ¿Cuándo y dónde nació la bicicleta? ¿Qué mitos existen alrededor de este aparato? ¿Cuántos cambios sufrió desde su origen hasta principios del siglo XX? ¿Cuáles fueron las primeras bicicletas en llegar a territorio mexicano? ¿Cómo era la situación política y social de México durante el Porfiriato? ¿De qué forma impactó la “bici” en la República Mexicana y en el mundo durante los últimos años del siglo XIX?

1.1 Nace el *caballo de acero*.

Durante mucho tiempo se dijo que la antecesora de la bicicleta nació en Francia en 1791 gracias al conde Mede de Sivrac, quien inventó una máquina llamada *celerífero*, compuesta por dos ruedas unidas a una armadura rígida de madera que contaba con un asiento pero carecía de volante, por lo que era imposible girar. Tampoco tenía pedales así que las personas debían montarla y dar zancadas para tomar impulso desde el suelo, de modo que las piernas funcionaban como medio de propulsión.¹⁹ Sin embargo, algunos investigadores se dieron a la tarea de profundizar en el tema y descubrieron que el *celerífero* es una farsa que forma parte de los mitos existentes en torno a la creación de la “bici”.

Sus trabajos indican que el primer prototipo de lo que posteriormente fue la bicicleta se construyó en 1817 en Alemania, cuando el inventor Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn, también conocido como el barón de Drais, presentó la *Laufmaschine* o *máquina andante*, un artefacto compuesto casi en su totalidad por madera. Fue descrita como una máquina de dos ruedas con ejes de



La draisienne commune.

Fig. 1 Representación de la *Draisiana*. Tomada de Saunier, *Le Cyclisme: Théorique et pratique*, p. 27.

¹⁹ Herráez Pindado, *Op. Cit.*, p. 5; Sáenz García, *Op. Cit.*, p. 19; David Suárez, “Así nació la bicicleta”, arueda.com: ciclismo online, <https://www.arueda.com/asi-nacio-la-bicicleta/> [Consultada en mayo 2017]; Baudry de Saunier, *Le Cyclisme: Théorique et pratique*, Paris, 1893, pp. 20-24, [En línea: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k147827w/f1.image>] [Consultado en mayo 2017]; “Historia de la bicicleta”, *El Popular*, 26 de julio de 1899, p.1.

hierro, colocadas una detrás de otra, separadas a una zancada de distancia pero unidas por un bastidor de madera. Contaba con un manubrio o volante conectado con la rueda delantera convirtiéndola en directriz porque tenía la capacidad de hacer que el artefacto girara si el conductor lo deseaba. También poseía un asiento llamado sillín, pero carecía de pedales así que para usarlo había que impulsarse, es decir, se debía correr y luego elevar las piernas para que el artefacto tomase velocidad y se desplazara.²⁰

Se dice que el barón de Drais fue motivado por el conocido como “año sin verano”, en 1816, para crear la *máquina andante* o, como es llamada actualmente, la *draisiana*. En efecto, en 1815 hizo erupción el volcán Tambora, situado en la hoy Indonesia. Aparte de causar la muerte de miles de personas, la catástrofe provocó que al año siguiente se presentaran una serie de alteraciones meteorológicas que modificaron el clima; las cenizas impidieron que los rayos del sol llegaran a la tierra, ocasionando un enfriamiento que produjo hambruna y daños en las cosechas, afectó los transportes y la vida en general ya que muchos caballos murieron porque la gente no tenía cómo alimentarlos. Supuestamente, ante esta situación, Karl Drais se vio impulsado a generar un transporte que no dependiera de la tracción animal y por eso nació la *draisiana*.²¹

Sin embargo, la idea de que esta crisis fuera la razón principal de la invención de la *máquina andante* no es convincente. Y es que, antes de la *draisiana*, en 1812, el barón había inventado dos modelos pequeños de carretas que, en lugar de utilizar caballos, funcionaban con pedales, mostrando que ya tenía estas ideas antes de la erupción volcánica y que la inspiración no fue resultado de la supuesta escasez de caballos provocada por el año que no tuvo verano.²²

²⁰ Ídem; “Los velocípedos”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 28 de mayo de 1900, pp. 1-2.

²¹ Sáenz García, *Op. Cit.*, pp. 20-21; Rogelio Garza, “200 años de bicicletas y literatura”, *La Razón de México*, [En línea: <http://www.razon.com.mx/spip.php?article336846>] [Consultada en mayo 2017]. Esta información también es mencionada en la exposición temporal “La vuelta a la bici” que ha sido presentada en la Ciudad de México, Cuernavaca y Puebla.

²² Las dudas respecto al año sin verano y su relación con el nacimiento de la bicicleta nacen de una conversación con el curador de la Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto, Domenikos Ruíz Muñoz.

Karl Drais obtuvo la patente de su invento en 1818, pero no consiguió el éxito esperado. La prensa llegó a considerarlo como una máquina inútil que nada más servía para paseos en caminos planos y únicamente fue vista como una diversión para los muchachos.²³ Además, era muy costosa, por lo que solo un grupo privilegiado podía acceder a ella. Drais murió el 10 de diciembre de 1851 a los 66 años, en la miseria y, aunque es posible que estuviera enterado de que su invento sirvió como base para otros, nunca vio el verdadero impacto que tuvo en generaciones posteriores, convirtiéndolo no solo en el padre de la bicicleta sino también de la movilidad moderna.

En suma, no todo fue miel sobre hojuelas para el autor de la bicicleta. Existen incluso varios mitos, creados para desacreditarlo e impulsados por una rivalidad entre naciones guiada por un fuerte patriotismo. De los más sonados valen la pena dos, porque aún se promueven como reales: el caso del conde de Sivrac y el del italiano Leonardo da Vinci.

El francés Louis Baudry de Saunier publicó su obra *Historia General del Velocípedo* en 1891, en la cual mencionaba que, en 1790, el conde también francés Mede de Sivrac creó un aparato llamado *vélocifère*, hoy conocido como *celerífero*. Este vehículo de dos ruedas, descrito al inicio del capítulo, se movía gracias al impulso de los pies en el suelo y solía tener forma de león, cocodrilo o caballo. Así, el autor atribuía a un compatriota la invención de la antecesora de la bicicleta,



Fig. 2 Reconstrucción de *Celerífero*. Foto: Gloria Espinosa, Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto, Puebla, 2017.

quitando el crédito al alemán Drais. Saunier incluso incluyó a éste en su narración, pero como un inventor que se basó, retomó y modificó el *celerífero* para fabricar su *máquina andante*.

El autor francés también empleó imágenes e incluso mandó construir un *celerífero* para dar mayor credibilidad a

²³ "El velocípedo", *El imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 21 de agosto de 1899, p. 4.

su historia. Durante muchos años, su versión fue tomada como verídica y la discusión giró alrededor de por qué se inventó el aparato, con argumentos tales como que fue creado porque la gente era perezosa para caminar. Hasta se hicieron caricaturas en las que se criticaba la máquina; en ellas puede apreciarse a personas de gran tamaño utilizando la *draisiana* y rompiéndola. También hay litografías del barón de Drais probando su invención.

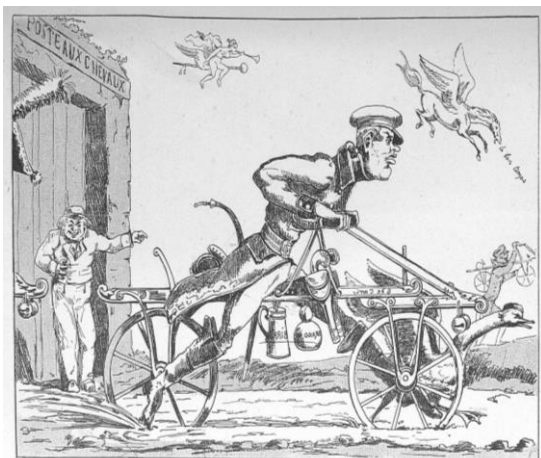


Fig. 4 Caricatura de 1818 del Barón de Drais probando su máquina andante. Tomada de Saunier, *Op. Cit.*, p. 25.

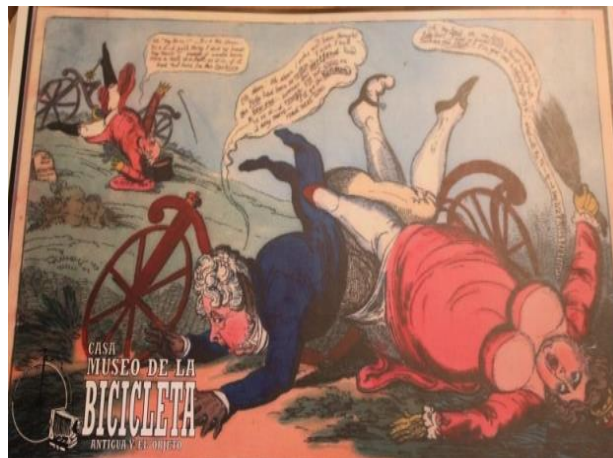


Fig. 3 Caricatura de accidentes en bicicleta. Foto: Fatima Troncoso, Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto, Puebla, 2017.

La historia del *celerífero* estuvo vigente por largo tiempo y llegó a recorrer gran parte del mundo. Hay incluso periódicos mexicanos del Porfiriato, como *El Nacional* o *El Popular*, en donde se sostiene que la historia del velocípedo se inició con el invento del conde de Sivrac en Francia y que después el alemán barón de Drais la modificó, incorporándole un manubrio para girar.²⁴ Pero en el siglo XX salió a la luz que toda esta historia del *celerífero* no era real.

Max J.B Rauck, Gerd Volke y Félix R. Paturi publicaron en 1981 un libro titulado *Historia de la Bicicleta* en el cual mostraron que las fechas dadas para la creación del *celerífero* son incorrectas. Años antes, en 1950, Richard Walter Jeanes también había demostrado la farsa del *vélocifère* en su obra *Des origines du vocabulaire cycliste français* donde explica la existencia de errores en cuanto a la temporalidad

²⁴ “Los velocípedos”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 28 de mayo de 1900, pp. 1-2; “Historia de la bicicleta”, *El Popular*, 26 de julio de 1899, p.1.

y uso de términos.²⁵ Otro investigador que ha escrito sobre el mito es el japonés Keizo Kobayashi, quien en su libro *Histoire du Vélocipède de Drais a Michaux (1818-1870)* explica que Saunier cometió errores al crear la leyenda del *celerífero*, por ejemplo:

Indicó que en 1803 se utilizaba el término *vélocifère* pero que se aplicaba para algunos vehículos públicos de cuatro ruedas dedicados al transporte de viajeros, mientras que *célérifère* fue el nombre que se le dio en 1817 a un modelo de carruaje que le hacía la competencia al *vélocifère*, que ya se utilizaba en Gran Bretaña desde hacía años. Tiempo después cuando apareció la Draisiana se le denominó equivocadamente *velocífero* y *celerífero*, un error que hizo suyo Louis Baudry de Saunier al afirmar que tras la Revolución Francesa el *celerífero* había cambiado el nombre por el de *velocífero*.²⁶

Por otro lado está el caso de Leonardo da Vinci, que no tuvo nada que ver con la bicicleta, pero a quién también se le ha atribuido. Es bien sabida la gran capacidad que tenía Da Vinci para inventar cosas y tenemos la fortuna de contar con muchos de los bocetos que realizó sobre diversos artefactos. El escultor Pompeo Leoni tuvo la maravillosa idea de recopilarlos en el *Codex Atlanticus* en el siglo XVI. Pues resulta que en 1969 el *Codex* fue sometido a una restauración y los monjes encargados de dicha tarea encontraron el dibujo de una bicicleta en el reverso de la página 133. La noticia se difundió atribuyéndola a Da Vinci. La *Word Wide Museum Activities* decidió construir una maqueta de madera basada en dicho boceto y la

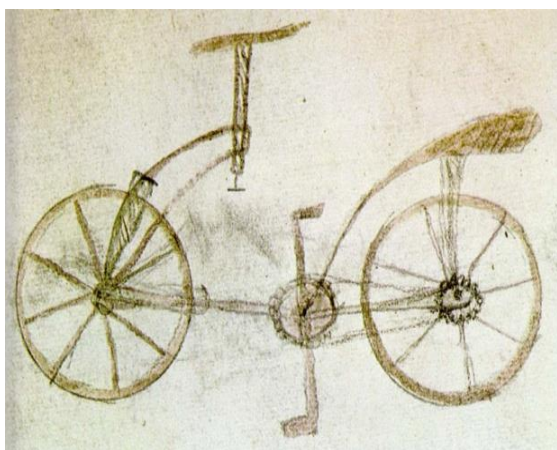


Fig. 5 Representación de boceto al reverso de la página 133 del *Codex Atlanticus*. Tomado de <http://mercurialia.blogspot.mx/2016/02/la-bicicleta-de-leonardo.html>.

exhibió al público en el Museo Leonardo da Vinci en Florencia, Italia.

La bicicleta de Da Vinci contaba con una transmisión de cadena, pedales y manillar. De ser real superaba los inventos de los franceses y alemanes. Pero gracias a que Carlo Pedretti, un historiador de arte de la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA), declaró que había consultado el

²⁵ Sáenz García, *Op. Cit.*, p. 27.

²⁶ Ídem.

manuscrito en 1961, antes de la restauración, cuando las hojas estaban encoladas y no había ningún dibujo de bicicleta, se descubrió que esta teoría era una farsa, el investigador “al trasluz de las hojas 132 y 133 identificó dos circunferencias y unos trazos inconclusos sobre ellas”,²⁷ pero no una bicicleta. A pesar de ello, en 1974 y en medio de la controversia por el asunto, el autor Augusto Marinoni decidió incluir el invento en el apéndice de un libro titulado *El Leonardo desconocido*.

En 1960 los monjes de la abadía de Grottaferrata en Roma reciben el encargo del Vaticano de restaurar el *Codex Atlanticus* depositado por Pompeo Leoni a finales del siglo XVI en la Biblioteca Ambrosiana de Milán. La restauración se llevó a cabo entre los años 1966 y 1974 y los trabajos estuvieron dirigidos por el historiador Augusto Marinoni, el cual difundió la primicia de que el verdadero inventor de la bicicleta había sido Leonardo da Vinci. El Signore Marinoni sustentó la afirmación del descubrimiento del dibujo de una bicicleta, que estaba esbozado en la parte de atrás de la hoja, la cual se encontraba pegada a otra y que por lo tanto, había quedado oculta hasta que los restauradores lo descubrieron.²⁸

Uno de los investigadores que también ha cuestionado esta teoría es Hans Erhard Lessing, profesor de Física y Química en la Universidad de Ulm, quien desde 1985 dudaba de la autenticidad del boceto y en una conferencia en Glasgow School of Art en el año de 1997 dijo que el dibujo era falso y fue añadido cuando se restauró el *Codex Atlanticus*. Tiempo después se analizó la tinta usada en él, siendo el resultado que procedía del siglo XIX por lo que no pudo ser dibujado por Da Vinci. Sin embargo, a pesar de las pruebas, hay quienes aún afirman que es auténtico, por ejemplo Augusto Marinoni. Incluso siguen exhibiendo el modelo en museos como el Leonardo da Vinci en Italia y en exposiciones que dan la vuelta al mundo haciendo creer a la gente que la bicicleta es un invento italiano.

Existen más mitos. Los británicos también entraron en la disputa en 1927, cuando Hebert. O. Duncan publicó un libro llamado *The World on Wheels* en donde mostró la ilustración de una proto-bicicleta inglesa de 1642. Según él, en el pueblo de Stoke Poges, en una iglesia dedicada a Saint Giles, hay un vitral en el que se observa a un niño montado en un velocípedo de dos ruedas. Se demostró también que la ilustración era falsa. Tampoco faltan los mitos de los chinos quienes dicen que en

²⁷ *Ibidem*. p. 10.

²⁸ *Ídem*.

su país existió un artefacto como los triciclos desde antes de que éstos fueran usados por los europeos. Ni los egipcios, ya que se afirma que fueron los primeros en montar un objeto muy parecido a la “bici”. Un periódico mexicano llegó a declarar que el dios Hamakis era “adorador del pedal”.²⁹

Los mitos son muchos, pero la “bici” patentada y que hoy en día es reconocida como la primera es la *draisiana* del barón de Drais. Por suerte, a 201 años de su nacimiento sí se da crédito a quien lo merece. Sin embargo, es fundamental

mencionar toda la controversia generada en torno a su creación, ya que incluso ha sido causa de diferencias entre naciones, que se disputan la autoría de grandes inventos. Por lo demás, los mitos son parte de la historia de la bicicleta ya que han sido adoptados por gran cantidad de personas de diversas generaciones y, aunque son tomados con pinzas, muchos siguen teniendo vigencia. El más claro ejemplo son las exposiciones de los inventos de Da Vinci.



Fig. 6 Vitral en Saint Giles. Tomada de Sáenz García, *La bicicleta y sus orígenes en Europa*, p.12.

²⁹ Para el vitral véase Saunier, *Op. Cit*, p. 18; Sáenz García, *Op. Cit*, p. 12. La nota sobre China menciona que un hombre llamado Ricino empleaba un vehículo similar al triciclo pero con rueda delantera grande y dos traseras pequeñas, véase “Los velocípedos”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 28 de mayo de 1900, pp. 1-2. En ese mismo periódico se menciona que las primeras ideas del velocípedo fueron de Juan Hautich, un herrero alemán en 1595 y se dan más nombres, como el de Esteban Harfler, Vevers, entre otros, pero hasta el momento no he logrado rastrear más información sobre ellos. Respecto a la versión de los egipcios véase “Antigüedades del velocípedo”, *El Tiempo: diario católico*, 9 de octubre de 1896, p. 1.

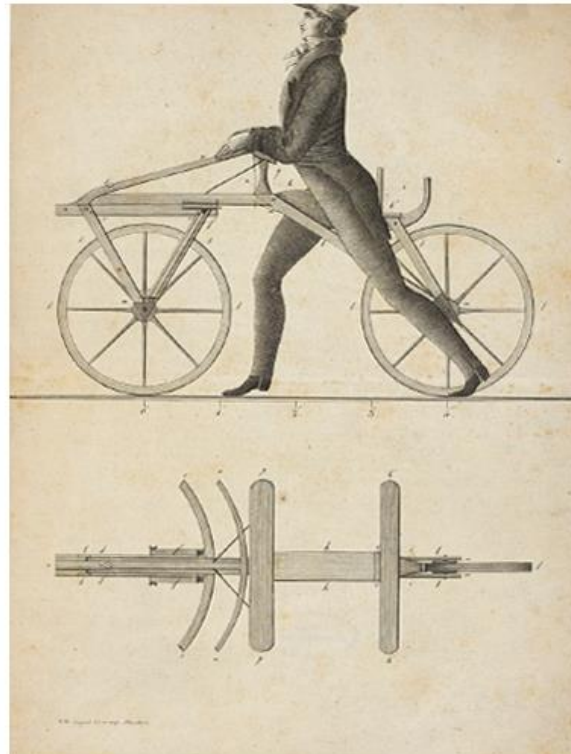
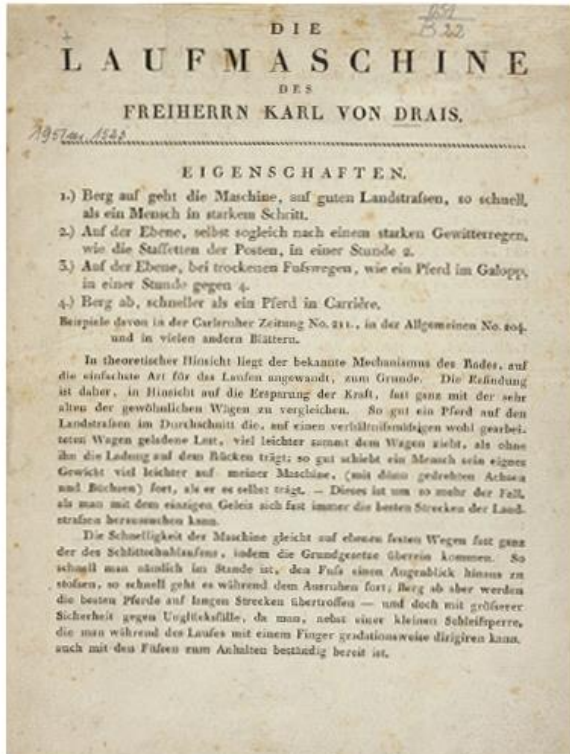


Fig. 7 "Großherzogliches Privileg", literalmente "Privilegio Gran ducal", el equivalente a la patente en la época, obtenido por Karl Drais el 12 de enero de 1818. Fuente: Portal intelectual.

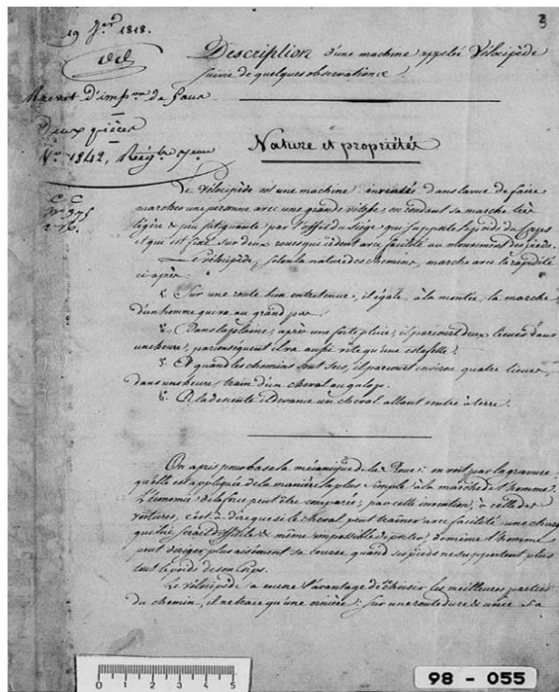
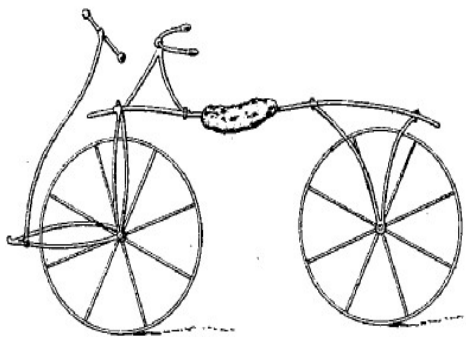


Fig. 8 A la izquierda patente francesa Brevet 1091, depositada por Karl Drais el 19 de febrero de 1818, denominada "Machine dite Vélodrome". Fuente: www.INPI.fr. A la derecha, la patente inglesa GB 4321 de Denis Johnson, depositada el 22 de diciembre de 1818, ambas en dominio público.

Una vez aclarado que el primer prototipo reconocido de lo que hoy es la bicicleta fue el invento de Karl Drais, lo que sigue es explicar cómo, poco a poco, la *draisiana* fue retomada por otros inventores y modificada. Algunos incluyeron piezas, otros las cambiaron y hubo quienes las quitaron hasta convertirla en la bicicleta que se usa hoy en día. A continuación se mencionarán los cambios más importantes.

Un empresario inglés llamado Denis Johnsonn adquirió en 1818 la *draisiana* y la modificó haciéndola más ligera y veloz, cambió el manillar de madera por uno de metal e hizo una versión para damas. El artefacto, bautizado como *Hobby Horse* o *caballo de entretenimiento*, no tuvo gran éxito debido a los accidentes que ocurrían al montarlo y que inspiraron muchas caricaturas respecto a la gente que las usaba.



Le Hobby-Horse.

Fig. 9 *Hobby Horse*. Tomado de Saunier, *Op. Cit.*, p. 28.



Fig. 10 a) b) Caricaturas de accidentes y c) *hobby horse* para damas. Fotos tomadas por Fatimá Troncoso en Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto, Puebla, 2017.

El periódico mexicano *El Nacional* publicó en 1900 un artículo en el que se menciona a José Ricart de Barcelona como creador de una máquina llamada

velómano en 1838, que era impulsada por dos palancas movidas con las manos.³⁰ En 1839 en Escocia, el herrero Kirkpatrick Macmillan tuvo la idea de incluir un sistema de pedales de ballesta en la rueda trasera para no tener que impulsarse dando zancadas. En 1842 recorrió 246 kilómetros en su invento y atropelló a una niña por lo que tuvo que pagar cinco chelines de fianza, pero esta “hazaña” lo dio a conocer.³¹



Fig. 11 Bicicleta de Kirkpatrick Macmillan. Tomada de Sáenz García, *Op. Cit.*, p. 30.

En Francia en 1861 se pidió al cerrajero Pierre Michaux y a su hijo Ernest que repararan una *draisiana*. Al tenerla con ellos, se interesaron en el objeto y decidieron modificarla haciendo una nueva versión a la que llamaron *Michaudine*. Contaba con ruedas de madera cubiertas por hierro, la delantera con pedales y más alta que la trasera. A partir de entonces, padre e hijo se dedicaron a producir y vender *michaudines*. En 1867 presentaron su invento en la Exposición Universal de París y lo difundieron, ocasionando que sus ventas aumentaran al grado de establecer las dos primeras fábricas de bicicletas. Ese mismo año Ernest Michaux fundó una escuela para ciclistas y en 1868 unos aficionados crearon *Le veloce club de París*. El ciclismo comenzó entonces a tener gran auge porque nacieron clubes, escuelas, carreras y periódicos enfocados en él.



Fig. 12 Replica de velocípedo de Michaux 1866. Tomada de Sáenz García, *Op. Cit.*, p. 34.

La rivalidad franco-inglesa se expresó en 1870, cuando el inglés W.A Cooper puso radios

³⁰ “Los velocípedos”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 28 de mayo de 1900, pp. 2. Es la única mención que he encontrado al respecto.

³¹ Sáenz García, *Op. Cit.*, p. 30. Este libro explica diversas controversias respecto a las distintas patentes de la bicicleta con pedales.



Fig. 13 Replica de un *Gran Biciclo*. Foto: Fatima Troncoso, Exposición "La vuelta a la Bici".

tangenciales metálicos en las ruedas de su bicicleta y los fabricantes comenzaron a aumentar el tamaño de la rueda delantera del que llamaron *Gran Biciclo*. Ese mismo año James Starley inventó en Inglaterra la *penny farthing*, cuya rueda delantera era también más grande que la trasera, como sus predecesoras, pero su invento resultaba más ligero e incluía un engranaje diferencial y tracción mediante una cadena. El efecto fue tal que los campeonatos de Francia se corrieron en este artefacto y ayudó en el nacimiento del turismo al popularizarse las excursiones y los viajes largos. Para mostrar cuál era mejor, si ésta o la inventada por los Michaux, se organizaron competencias.

Los inventores se empeñaron en seguir aumentando el tamaño de la rueda delantera por lo que llegó un punto en que fue muy difícil montarlas. Contaban con unas barras simulando escalones por los cuales subían los conductores, pero una vez arriba tenían que mantener el equilibrio y cuidarse de los baches o piedras porque era sencillo salir volando. También se creó una bicicleta con la llanta trasera mayor que la delantera, que solo estuvo en el mercado por dos años y fue discontinuada debido a los accidentes que ocasionaba ya que, por su diseño, el peso del conductor podía hacerlo caer fácilmente de espaldas y desnucarlo.³²

Ante las dificultades para montar el *gran biciclo*, el inglés Henry John Lawson inventó en 1876 una bicicleta baja, con la rueda delantera de menor tamaño pero aún grande en



Fig. 14 Bicicleta invertida. Foto: Gloria Espinosa, Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto, Puebla, 2017.

³² Domenikos Ruíz Muñoz y la Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto mencionan que este velocípedo inverso pudo ser el primero en ser nombrado con el término *bicicleta*. Un modelo tardío de 1887 forma parte de la exposición de este museo.

comparación con la trasera. En 1885 Edoardo Bianchi estableció en Italia una fábrica de bicicletas, que se convirtió en la primera que producía en serie un artefacto con ruedas simétricas cubiertas con caucho y frenos delanteros de calibrador.

Ese mismo año, John Kemp Starley inventó la *bicicleta de seguridad*, que tuvo gran éxito comercial y es la base de las utilizadas en la actualidad:

El prototipo de bicicleta que Starley diseñó en 1885 igualaba el tamaño de las ruedas. Su estructura estaba formada por dos triángulos fabricados con tubos metálicos: El primero, estaba hecho con piezas de mayor diámetro, y constituía el soporte del sillín, el manillar y los pedales; el segundo era más ligero y conformaba la estructura de la rueda trasera.

Para mejorar la seguridad, le instaló frenos y la hizo que avanzara gracias a unos rodamientos impulsados por la cadena. En 1888 Starley le añadió a las ruedas de sus bicicletas los neumáticos con cámara de aire, que había desarrollado el irlandés John Boyd Dunlop y los radios de Ernst Sachs.³³



Fig. 15 J.K. Starley en su bicicleta. Tomado de Sáenz García, *Op. Cit.*, p. 48.

Así nació la *bicicleta segura*, adquiriendo su aspecto moderno. Fue adoptada por muchos, pero continuó teniendo modificaciones. Actualmente existen gran variedad de tamaños y modelos, siendo a finales del siglo XIX cuando tuvo gran auge, sobre todo en países como Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Estados Unidos y, como veremos, México.

1.2 Rompiendo fronteras: la bicicleta en el mundo y los viajeros en México.

La bicicleta ha tenido altas y bajas, periodos de aparente olvido, incluso de denigración, pero desde su invención ha sido siempre parte fundamental del desarrollo tecnológico y vehicular en la historia de la movilidad humana. A lo largo de su trayectoria se reconocen varios auges que han dependido de cada país e incluso de cada región. Considero que en México ha habido tres. El primero, a su

³³ Sáenz García, *Op. Cit.*, p. 47.

llegada a finales del siglo XIX, por ser una novedad, símbolo de progreso y modernidad; el segundo, alrededor de la década de 1950 cuando se establece la primera fábrica de “bicis” en la nación y se funda la competencia ciclista “La vuelta de México”, que vio nacer a varios campeones mexicanos y representó un auge del ciclismo en el ámbito deportivo, además de ser una época en que el vehículo se usaba para trabajos como mensajero, lechero, panadero, taquero, cartero, afilador, repartidores de periódico, etc.; y el tercero, a inicios de este siglo XXI en que *el caballo de acero* cobra importancia por ser el transporte más amigable con el medio ambiente. Estudiaré la primera etapa, que se emparejó con el esplendor porfiriano de *la ciudad de los palacios* y el apogeo ciclista dado en el resto del planeta, sobre todo en regiones como Estados Unidos y Europa.

Los periódicos mexicanos del siglo XIX, así como la historiografía consultada dan cuenta de la situación ciclista en el mundo y muestran tanto el éxito de la bicicleta en su primera etapa de auge en el país como su caída. La prensa desempeñó entonces un papel fundamental al ser el modo de comunicación encargado de informar a la población de las noticias y novedades existentes, no solo a nivel nacional sino también en el resto del globo terráqueo. Sin duda afectó las acciones, pensamientos e ideas de quienes los consultaban, “ya que sus mensajes llegaron tempranamente a influir sobre las conciencias y el imaginario colectivo [...]”.³⁴

A pesar de que “los lectores de los diarios en las grandes ciudades eran pocos, pues los periódicos eran artículos de lujo (por los bajos salarios y el problema del analfabetismo)”,³⁵ la prensa trataba temas variados que iban desde economía y política hasta acontecimientos sociales y culturales, entre otros asuntos relacionados con inventos recientes, exposiciones, bailes, funciones teatrales e inauguraciones. También incluía gran cantidad de anuncios que promocionaban

³⁴ Julieta Ortiz Gaitán, “Arte, publicidad y consumo en la prensa. Del porfirismo a la posrevolución”, *Historia Mexicana*, [S.l.], p. 411-435, oct. 1998. [En línea: <http://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2448/1969>] [Consultado en junio 2017].

³⁵ Ángel Manuel Ortiz Marín y María del Rocío Duarte Ramírez, “El periodismo a principios del siglo XX (1900-1910)”, Facultad de Ciencias Humanas-Universidad Autónoma de Baja California, *Revista Pilquen*, n° 12, año XII, 2010, p. 5.

servicios y diversos artículos, como bicicletas de distintas marcas y características.³⁶

Los periódicos mexicanos publicaron gran cantidad de notas respecto a la bicicleta, hecho que refleja su importancia y el deseo existente de que la sociedad adoptara este símbolo de modernidad.³⁷ Para realizar esta tesis se consultaron cerca de 7000 publicaciones relacionadas con ella, incluyendo avisos, que van de 1890 a 1910. Gran parte plasma sucesos generados en otros países, la mayoría en Estados Unidos, Francia e Inglaterra. Sin embargo, también fue posible localizar menciones de Alemania, Argentina, Asia Menor, Austria, Bélgica, Brasil, Chile, China, Colombia, Cuba, Ecuador, Egipto, Escocia, España, Etiopía, Grecia, Guatemala, India, Irlanda, Italia, Japón, Marruecos, Noruega, Países Bajos, Puerto Rico, Rusia, Serbia, Suecia, Suiza, entre otros países, hasta del archipiélago de Bismarck.³⁸

Debido a su elevado costo y a que era algo “nuevo”, en un inicio la bicicleta fue ocupada solo por grupos reducidos y privilegiados. De ahí que, durante el periodo estudiado sea posible localizar información que da cuenta del uso que le dieron los miembros de la realeza y políticos de alto nivel de diversas partes del mundo, convirtiéndola en un objeto a través del cual podía observarse la diferencia de clase y de género.³⁹

³⁶ Durante el siglo XIX se acostumbraba la lectura en voz alta, lo cual permitió que las personas que no contaban con el dinero para comprar un periódico o que no sabían leer pero se interesaban por la información que contenían dichos periódicos pudieran tener acceso a ella.

³⁷ *Vid. Supra*, pp. 15.

³⁸ Grupo de islas volcánicas en el océano Pacífico, situadas al noreste de la isla de Nueva Guinea, llamadas así en honor al canciller alemán Otto von Bismarck.

³⁹ “El ciclismo en las familias reinantes”, *El Tiempo*, 19 de mayo de 1896, p.1; “Soberanos ciclistas”, *La Voz de México*, 10 de junio de 1896, pp. 2-3; *La Voz de México*, 22 de enero de 1904, p. 1; “La reina Margarita ciclista”, *El Tiempo*, 5 de enero de 1896, p. 1; “Un presidente en bicicleta”, *El Tiempo*, 6 de noviembre de 1896, p. 1; “Accidente al Ministro de Bélgica”, *La Patria*, 27 de octubre de 1898, p. 1; “Las fiestas del “Buey Gordo” en París”, *La Patria*, 24 de abril de 1897, p. 2; *La Patria*, 15 febrero 1901, p. 2; “Los sucesos de Marruecos”, *El Mundo Ilustrado*, 11 de agosto de 1907, p. 12; “El rey de Siam”, *El Mundo: edición diaria*, 25 de abril de 1897, p. 4; “El rey de Grecia”, *El Diario del Hogar*, 20 de diciembre de 1903, p.2; “S.M. el rey D. Alfonso XIII”, *El Correo Español*, 5 de diciembre de 1896, pp. 1-2; “La embajadora Hill le parece al Kaiser demasiado demócrata”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 10 de abril de 1908, p. 1; “Un Mahometano progresista”, *El imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 1 de octubre de 1903, p.12.



Fig. 16 Sultán de Marruecos. *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*. 1 octubre 1903. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

En 1898 el ciclismo en Austria era muy reglamentado: para poder circular, debíase sustentar un examen, los números de placa eran más grandes que los de otros transportes y las calles por las que podía transitarse eran pocas, la mayoría con letreros de “modera la velocidad”, “sonad la trompetilla” y “descended”. Sin embargo, las féminas hicieron que, poco a poco, el vehículo se impusiera y fue gracias a que la esposa del gobernador de la Baja Austria tenía afición por el vehículo que se proclamó “el principio del ciclismo libre dentro del Estado libre”.⁴⁰

La discusión sobre si las mujeres debían o no montar en bicicleta estuvo muy presente en naciones como España, Estados Unidos, Inglaterra y Francia donde las opiniones eran encontradas. Por un lado estaban los fervientes seguidores del ciclismo femenino y, por otro, aquellos que se oponían rotundamente declarando que era una costumbre reprobable, poco elegante y deshonrosa para ellas. Muchos de esos juicios estaban basados en investigaciones y comentarios de médicos, quienes consideraban no sólo que la bicicleta dañaba la fertilidad y la moralidad femeninas, sino que opinaban que el objeto no era para todos porque las personas con enfermedades en los riñones corrían el riesgo de empeorar o aquellas con problemas del corazón podían tener un ataque y morir. También estaban quienes pensaban que usar la bicicleta mejoraba la salud. A pesar de todas las críticas, la gente siguió usándola y en lugares como Sajonia y Noruega se impulsó fuertemente que la mujer tuviera acceso a ella.⁴¹

⁴⁰ “El ciclismo en Austria”, *La Voz de México*, 26 de agosto de 1898, p. 1. La Baja Austria era uno de los nueve estados confederados de Austria.

⁴¹ *El Municipio Libre*, 17 de abril de 1896, p.2; *El País*, 1 de diciembre de 1899, p. 3; *El Tiempo*, 28 de febrero de 1896, 1; *El Comercio de Morelia*, 13 de septiembre de 1895, p.1; *El Monitor Republicano*, 20 de octubre de 1894, p.2; *Revista de Chihuahua*, 1 de octubre de 1895, p. 25; *El Partido Liberal*, 7 de diciembre de 1894, p.3 y 23 de octubre de 1895, p. 2.

La polémica fue alimentada por el punto de vista religioso, sobre todo en Italia, porque por mucho tiempo el Papa León XIII se negó a que los sacerdotes hicieran uso del vehículo a pesar de que les facilitaba visitar a los feligreses. En París también fue un asunto debatido en ese sentido, aunque en países como Ecuador los sacerdotes sí la usaron, igual que en Irlanda donde monseñor W.J. Walsh fue uno de los primeros eclesiásticos en emplearla. Incluso en 1900 se organizaron peregrinaciones en bicicleta hacia Roma.⁴²

Los ciclistas también se encomendaron a Dios y en Europa llegaron a considerar la adopción de un santo que los protegiera. Hubo una disputa entre elegir a Santa Catarina de Alejandría, representada en las pinturas sagradas con la rueda, o a San Germán, quien según la leyenda salió de Inglaterra montado en una rueda para predicar el Evangelio en Normandía. Austria tuvo su propia discusión entre San Eliseo y Santa Gertrudis, aunque el escritor de la nota que da cuenta del asunto consideraba, en tono de broma, que la mejor opción era San Peso o San Duro en alusión a las monedas que se parecen mucho a las ruedas de bicicleta.⁴³

La “bici” jugaba un papel tan importante dentro de las sociedades de distintas regiones que se empezó a utilizar en diversos espectáculos, en los que era montada por animales o en *shows* de payasos y acróbatas. África, Francia, Inglaterra, Argentina y México tuvieron oportunidad de presenciarlos.⁴⁴ También la policía de España, Francia, Estados Unidos, Chile, Colombia y Noruega organizó cuerpos especiales de vigilancia en bicicleta.⁴⁵ El caso de Noruega llama la atención porque en este país se formó un grupo de:

⁴² *El Tiempo*, 8 de agosto de 1894, p. 2/ 6 de abril de 1900, p.1. y 23 de enero de 1909; *El Siglo Diez y Nueve*, 13 de abril de 1895, p.2; *La Patria*, 26 de abril de 1895, p. 2 y 20 de enero de 1897, p. 3; *El Demócrata*, 28 de febrero de 1895, p.3; *El Partido Liberal*, 8 de agosto 1894, p.3 y 9 de octubre de 1895, p.1; *El Diario del Hogar*, 1 de marzo de 1895, p. 3 y 13 de septiembre de 1903, p.2; *El Correo Español*, 7 de julio de 1902, p. 3 y 28 de febrero de 1895, p.3.

⁴³ Para santos en Europa ver *El Tiempo*, 8 de enero de 1899, p. 2; para santos en Austria ver *El Partido Liberal*, 12 de junio de 1896, p. 1.

⁴⁴ *El Popular*, 15 de enero de 1907, p.6 y 20 de julio de 1899, p. 2; *La Patria*, 16 de enero de 1907, p. 2; *El Despertador*, 15 de diciembre de 1896, p.2; *El Mundo: edición diaria*, 4 de abril de 1897, p. 4; *El Correo Español*, 1 de marzo de 1895, p.1; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 18 de julio de 1899, p.2.

⁴⁵ *La Voz de México*, 10 de julio de 1896, p.2/ 4 de abril de 1908, p.3/ 6 de septiembre de 1894, p.2 y 4 de septiembre de 1897, p. 2; *El País*, 4 de julio de 1905, p. 3; *El Correo Español*, 5 de mayo de 1909, p.1; *El Tiempo*, 17 de diciembre de 1895, p. 2 y 14 de octubre de 1894, p.2; *El Siglo Diez y Nueve*, 14 de diciembre de 1895,

50 mujeres jóvenes, robustas, de moralidad acreditada y cultura extensa. Dichas policías, serán encargadas de proteger a los niños y jóvenes de ambos sexos y evitarles que sean explotados por sus parientes y tutores. Llevarán como armas, un bastón y un revólver. Todas usarán bicicletas.⁴⁶

Algunos ejércitos también contaron con un escuadrón de ciclistas: el ruso, inglés, francés, chino y escocés lo tuvieron, pero en el caso del alemán la situación fue complicada ya que, debido a los terrenos accidentados, no era tan sencillo transitar en ella.⁴⁷



Fig. 17 Bicicleta en ejército francés. *El Mundo: Edición Diaria*. 6 diciembre 1896. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

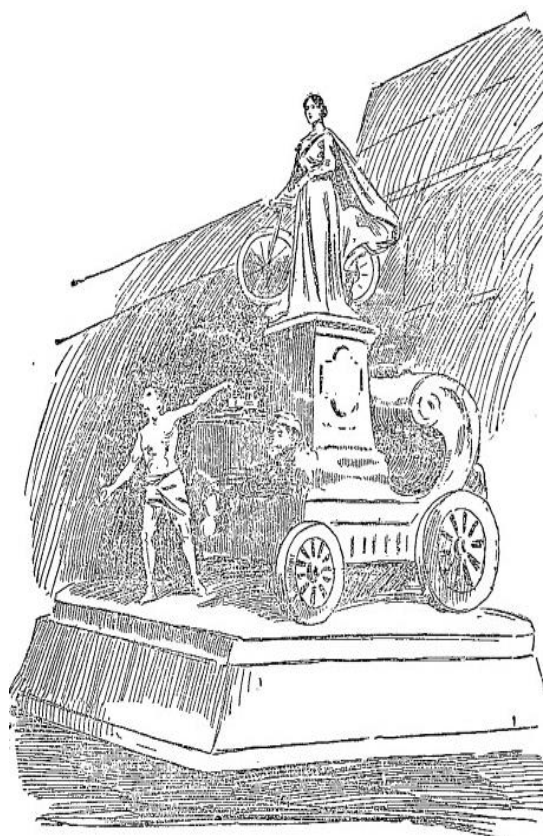


Fig. 18 Monumento a la bicicleta en Inglaterra. *El Mundo: Edición diaria*. 7 febrero 1897. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

p.3; *El Monitor Republicano*, 14 de diciembre de 1895, p.3 y 7 de mayo de 1896, p. 2; *El Municipio Libre*, 14 de diciembre 1895, p. 3; *El Nacional: periódico de literatura...* 13 de diciembre de 1895, p.3.

⁴⁶ "Mujeres noruegas en la policía", *El Diario*, 18 abril 1908, p. 5.

⁴⁷ *The Mexican Sportsman*, 5 de septiembre de 1896, p. 8; *El Imparcial*, 1 de febrero de 1903, p.5; *El Diario del Hogar*, 13 de agosto 1889, p.2; *El Contemporáneo*, 18 de febrero de 1900, p. 3; *El Municipio Libre*, 15 de octubre de 1893, p.1; *La Voz de México*, 25 de diciembre 1895, p.3; *El Tiempo*, 27 de septiembre de 1899, p.1 y 14 de octubre de 1893, p.1; *Revista Militar Mexicana*, 15 de diciembre 1896, p.3; *La Patria*, 30 de noviembre 1907, p.1; *El Continente Americano*, 6 de diciembre de 1899, p. 3; *El Mundo: edición diaria*, 29 de noviembre de 1896, p. 9/ 6 de diciembre de 1896, p.8 y 20 de diciembre de 1896, p.3. La bicicleta también se usó en terrenos africanos porque hubo soldados mensajeros del ejército Inglés que la empleaban para trasladarse, pero no tuvo gran éxito porque los caminos eran muy accidentados.

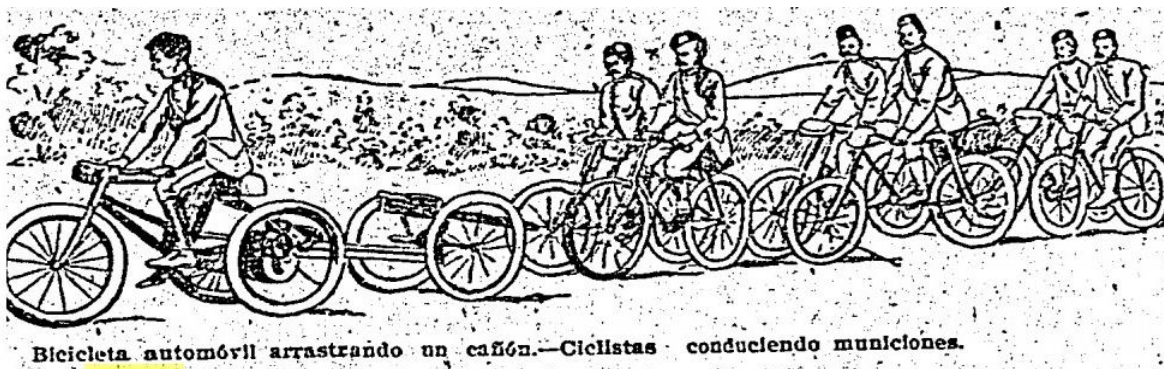


Fig. 19 Ciclistas conduciendo municiones. *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 15 abril 1900. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

En Alemania y Estados Unidos se organizaron diversos juegos con la bicicleta. En Inglaterra su uso formaba parte del programa educativo y en Irlanda se practicó el polo en bicicleta. Incluso fue tema de estudios, por ejemplo para descubrir cómo se mantenía el equilibrio o analizar su etimología.⁴⁸

La fabricación de bicicletas comenzó a tener gran peso, al grado de competir con la industria del caballo. Poco a poco la sociedad la fue adoptando como parte de sus actividades de costumbre, incluso en Inglaterra y Francia llegó a emplearse en bodas y funerales. Se integró de tal manera a la vida cotidiana que hubo el caso de un canguro que escapó de una reserva en Inglaterra y para alcanzarlo lo persiguieron en “bici”, o de un baile en Nueva York, en el que los miembros del *Michaux Club* adoptaron el llamado “Virginia Reel” y, según noticias plasmadas en periódicos, en Inglaterra hasta se le construyó un monumento.⁴⁹

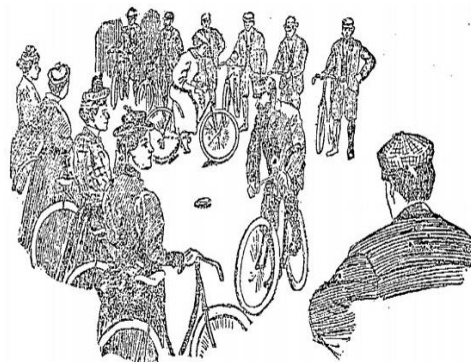


Fig. 20 Baile Virginia Reel en bicicleta. *El Mundo: Edición Diaria*. 7 febrero 1897. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

⁴⁸ *El Abogado Cristiano Ilustrado*, 16 de julio de 1903, p. 2; *El Continente Americano*, 15 de enero de 1899, p. 2; *Contemporáneo*, 11 de enero de 1899, p. 2; “Juegos de polo en bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 30 de abril de 1906, p. 5; *El Correo Español*, 9 de febrero de 1895, p.1; *El Economista Mexicano*, 3 de octubre de 1897, p.6; *La Patria*, 26 de febrero de 1895, p.3; “De todo un poco”, *El Correo Español*, 10 de julio de 1909, p. 4.

⁴⁹ Virginia Reel era un baile que se practicaba los lunes y jueves por la tarde en la Academie Bowman; consistía en que doce parejas permanecían de pie junto a su bicicleta, los que estaban en la cabecera las montaban y avanzaban a mitad de sala para posteriormente volver a su lugar, en seguida todos hacían lo mismo, el hombre

Sirvió para desempeñar diversos oficios y trabajos; rápidamente sería implementada por los carteros en Madrid, repartidores de libros, médicos, bomberos, policías, un peluquero en Bélgica, obreros en Francia y periodistas en Estados Unidos. Las leyes que se promulgaron al respecto incluyeron el cobro de un impuesto en París, sanciones en Austria, España y Nueva York. Algunos casos fueron especiales: en Rusia se robaron bicicletas para ser usadas en un movimiento revolucionario y en Estados Unidos los obreros de una fábrica de “bicis” en Ohio se pusieron en huelga.⁵⁰

Poco a poco el vehículo llegó a zonas insospechadas; por ejemplo, los pieles rojas en Estados Unidos lo empezaron a emplear, pero solo los hombres. Los hindúes la montaban descalzos y Bombay fue la única ciudad en India que, para 1897, tenía una escuela para aprender a usarla, gracias a lo cual aumentó el número de mujeres que la utilizaban.⁵¹ La mayoría de los japoneses tenían una, algunos aventureros llegaron con ella a los Alpes; en Asia Menor era blanco de ataques, existían en el archipiélago de Bismarck, Etiopia y también en Brasil, aunque al inicio no fue tan popular.⁵²



Fig. 21 Piel roja en bicicleta. *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*. 13 junio 1897. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

daba una vuelta alrededor de todas las señoritas, y la señorita de todos los hombres. Los iniciadores fueron el Sr. John E. Roosevelt, el coronel Haines y miss Hawley. “Virginia fin de siglo”, *El Mundo: edición diaria*, 7 febrero 1897, p.1; para bodas y funerales ver *El Tiempo*, 5 de agosto de 1898, p. 1; *El Correo Español*, 13 de noviembre de 1895, p.1 y 20 de septiembre de 1895, p. 2; para caso del canguro ver *El Diario del Hogar*, 3 de octubre de 1907, p.1; para monumento: *El despertador*, 23 de febrero de 1897, p. 11.

⁵⁰ Para carteros ver *El Tepiqueño*, 29 de septiembre de 1894, p. 2; *El Correo Español*, 14 de septiembre de 1894, pp. 1-2; para repartidor de libros ver *El Mundo: edición diaria*, 31 de octubre de 1899, p.3; para bomberos ver *El Mundo: edición diaria*, 13 de diciembre de 1896, p.5; para peluquero ver *El Despertador*, 25 de marzo de 1896, p.11; para obreros y periodistas ver *El Tiempo*, 30 de agosto de 1895, p.1 y 30 de octubre de 1896, p.1; para Revolucionarios ver *El Popular*, 11 de agosto de 1906, p. 2; para huelga ver *El Diario del Hogar*, 22 de octubre de 1895, p. 3.

⁵¹ “El progreso de la bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 13 de junio de 1897, p. 2; *The Mexican Sportsman*, 20 de marzo de 1897, p. 15; *El Contemporáneo*, 17 de diciembre de 1899, p.2.

⁵² “Dominio absoluto de los japoneses en Corea”, *El Diario*, 22 de enero de 1907, p. 6; “El paso de los Alpes en bicicleta”, *La Voz de México*, 22 de junio de 1895, p.3; *El Tiempo*, 22 de junio de 1894, p.1; “Las conquistas de

Pronto se organizaron carreras y hubo gran cantidad de excursiones tanto nacionales como internacionales. También los viajeros extranjeros visitaron Guatemala, Puerto Rico y sobre todo México. Los excursionistas se atrevieron a recorrer el mundo montados en sus *hadas de acero* y así no solo conocieron otros paisajes sino también se relacionaron con más gente, cruzaron fronteras y de paso rompieron *records*.

México fue un país que muchos viajeros consideraron en sus rutas, principalmente estadounidenses, franceses, ingleses, alemanes e italianos, quienes pasearon por los caminos y calles plasmando sus impresiones tanto en diarios personales como en notas de periódicos. La mayoría de sus testimonios destacaron las ventajas que el país ofrecía a los ciclistas. Dar un paseo por el territorio era gozar de un clima fresco en cualquier época del año y que el día no durase lo mismo que la noche influía en que no se sintiera tanto calor y el recorrido fuese más disfrutable. De igual forma exaltaban la calidad del aire porque en ese tiempo aún se podía gozar de su pureza y sentirse más vivo.

Los excursionistas reconocieron que México era curioso e interesante, ofrecía muchos atractivos a los viajeros, por ejemplo sus paisajes, ya que las cadenas montañosas regalaban panoramas bellísimos en donde lo más hermoso eran las noches serenas que permitían deleitarse con una bóveda celeste maravillosa, las estrellas y la luna grande iluminando a tal grado que llegaba a parecer luz del día.⁵³ Declararon que la impresionante naturaleza convertía al país en el que tenía “probablemente, más encantos que ninguna otra parte de América, y ofrece tal vez mayor atractivo a los turistas”,⁵⁴ por lo que el ciclismo estaba llamado a ser pronto aquí el rey de los deportes.

Pero no solo eso, también exaltaron la amabilidad de las personas y hasta llegaron a decir que otra razón para augurar el éxito era que “tenemos en México

la bicicleta”, *El Diario del Hogar*, 8 de febrero de 1900, p.2; “La bicicleta en Abisinia”, *La Voz de México*, 23 de abril de 1897, p.1; “La bicicleta en el Brasil”, *El Faro*, 1 de mayo de 1900, p.8.

⁵³ “El ciclismo en México”, *The Mexican Sportsman*, 27 de febrero de 1897, pp. 13-14; “Una voz del este”, *The Mexican Sportsman*, 24 de abril de 1897, pp. 13-14.

⁵⁴ “Una voz del este”, *The Mexican Sportsman*, 24 de abril de 1897, pp. 13-14.

representada á la humanidad en casi todas sus fases y grados, desde el indio salvaje que vive en las remotas montañas hasta lo más culto y florido de la Metrópoli”.⁵⁵ Este comentario, que deja en claro una actitud racista, reconoce la influencia del territorio o espacio en el desenvolvimiento humano. Otro aspecto que resaltaban era que cualquier lugar que se visitara en el país, tenía historia, además de poesía y leyendas. Un caso representativo de lo anterior fue el viajero a quien, al recorrer de noche en su bicicleta los caminos de San Luis Potosí, lo confundieron con “la llorona” y apedrearon, por suerte saliendo bien librado del lance.⁵⁶

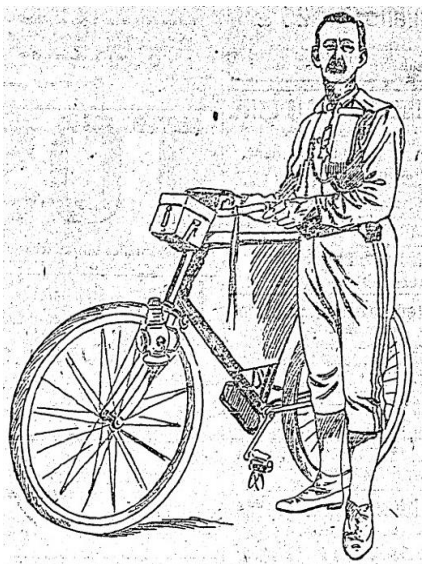


Fig. 22 Eduardo A. Weed y su bicicleta. *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*. 24 octubre 1897. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Este tipo de experiencias provocó que, a pesar de los comentarios favorables, muchos excursionistas consideraran que había mejores sitios para andar en “bici”, por ejemplo en Estados Unidos o Japón, por lo que no recomendaron o se expresaron bien de México. Pero también hubo quienes se animaron a proponerlo como apto para el ciclismo. Así, el periodista Eduardo A. Weed quien, según los periódicos, viajó en bicicleta desde Estados Unidos con la intención de escribir libros plasmando su experiencia al recorrer territorio mexicano; quería estudiar qué tan idóneo resultaba éste para la inversión extranjera, por lo que se fijó en muchos detalles y resaltó la seguridad que había tanto en los caminos como en las fincas. Si bien este aspecto no era reconocido por todos, sino que se criticaban precisamente la falta de seguridad y los caminos accidentados, mostró que la bicicleta constituía el vehículo adecuado para conocer la cultura y costumbres de cualquier país. Durante su recorrido tuvo ocasión de visitar al presidente Porfirio Díaz.⁵⁷

⁵⁵ Ídem.

⁵⁶ “Llegada de un bárbaro”, *El Correo Español*, 2 de marzo de 1896, p.2.

⁵⁷ “Reporter americano en México”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de octubre de 1897, p.3.

Por otro lado, un mexicano que viajó a Estados Unidos declaró que sus compatriotas tenían el nivel necesario para vencer a ciclistas *amateurs* de otras naciones. Otro que también promovió el ciclismo mexicano fue Tomas R. Crump, presidente de la *Unión de Ciclistas Mexicanos*, quien durante su viaje a Filadelfia mandó hacer cartelones para impulsar a México como un lugar apto para el ciclismo e invitó a organizar excursiones por su país.⁵⁸

Ahora bien, aunque los viajeros en bicicleta tuvieron opiniones diversas respecto a México, es importante rescatar que el hecho de que lo visitaran era señal de que se le reconocía potencial para ser considerado como moderno. La bicicleta impulsó la imagen de progreso. Además, los excursionistas mexicanos o extranjeros, visitantes o locales, recorrían gran parte del territorio, no solo la capital. Aquellos que venían de Estados Unidos solían pasar por lugares como Laredo, Monterrey, Saltillo, San Luis Potosí y Toluca. Por lo general volvían en tren o barco, aunque también muchos seguían hacia Puebla y Oaxaca, rumbo al sur, a fin de llegar a Centro y Sudamérica.

Los periódicos consultados dan cuenta de noticias relacionadas con la bicicleta sucedidas en Zacatecas, Michoacán, Chihuahua, Nuevo León, Aguascalientes, Yucatán, Campeche, Tabasco, Coahuila, Sinaloa, Oaxaca, Guanajuato, Veracruz, Durango, Hidalgo, Querétaro, Colima, Sonora, Morelos y Chiapas. Donde más furor hubo fue en Toluca, Guadalajara, San Luis Potosí y Puebla por las constantes excursiones realizadas desde la capital. Veracruz y Texcoco resaltaron por tener malos caminos. Puebla, Yucatán y Veracruz hicieron reglamentos para el nuevo medio de transporte. Aunque al principio hubo estados en donde no lo veían bien, poco a poco fue aceptado y mucho tuvieron que ver las excursiones que llegaban.

Se organizaron carreras en la mayoría de los estados mencionados. Muchas existían porque en las fiestas, ya fuera religiosas o cívicas, así como en carnavales, aniversarios o las dedicadas a Porfirio Díaz, se hacían competencias de “bicis” como atractivo y diversión. Estados como San Luis Potosí, Puebla, Aguascalientes,

⁵⁸ *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de agosto de 1897, p.2; *The Mexican Sportsman*, 20 de marzo de 1897, p. 15.

Oaxaca, Guadalajara, Chihuahua y Yucatán fundaron clubes y velódromos para promover la práctica, algunos, como Nuevo León, eran para damas. También hubo robos e incidentes constantes, pero aun así, poco a poco, igual que pasó en el resto del mundo, la bicicleta fue llegando a zonas recónditas. Cada vez la utilizó más gente y todas las excursiones y carreras dejaron ver su carácter como práctica deportiva o como vehículo que ayuda a acortar distancias, promover la comunicación y permite, de paso, ver paisajes hermosos y tener experiencias inolvidables. Que fuera adoptada para las celebraciones muestra la aceptación por parte de la población. Igualmente, su uso y reconocimiento como algo más que una diversión reflejan su importancia.

1.3 Llega la bicicleta a la Ciudad de los Palacios.



Fig. 23 Exendedores de pulque abasteciéndose en la estación ferroviaria de Santiago Tlatelolco. Fototeca INAH. Sinafo. Núm. Inv. 5788.

La *bicicleta segura* llegó a México a finales del siglo XIX, a partir de 1890, cuando el gobierno dirigido por Díaz comenzó a mostrar los frutos de las semillas sembradas en lustros anteriores. Antes de su arribo, el transporte era dirigido por tracción animal, principalmente mulas de carga para jalar carretas y tranvías, que permitían el traslado y comunicación entre poblaciones cercanas y dentro de ellas, mientras que el ferrocarril servía para llegar a urbes ubicadas a mayor distancia. Los caminos no estaban en las

mejores condiciones, algunos no tenían pavimento ni tampoco banquetas.⁵⁹

Cuando la bicicleta llegó en 1890 y durante los 20 años estudiados en esta tesis, la ciudad cambió con mayor rapidez, aumentó tanto en terreno como en población.⁶⁰

⁵⁹ Alejandra Escudero, *Op. Cit.*, p. 22.

⁶⁰ Los datos sobre el aumento de la población y territorio de la ciudad de México cambian dependiendo de los autores. Moisés González Navarro indica que en 1890 había 324 365 habitantes, en 1900 eran 541 516 personas y para 1910 eran 720 753 individuos. Mientras Carlos Monsiváis declara que en 1900 había 368 898 ciudadanos. En contraste, Lillian Briseño precisa que en 1890 había cerca de 324 mil habitantes, en 1900 eran



Fig. 24 Estación de tranvías tirados por mulas. CONACULTA. INAH. Sinafo. Núm. Inv. 6024.

La organización legal se vio alterada porque asuntos que antes arreglaban el Ayuntamiento o los cabildos pasaron a ser tratados por la Dirección General de Obras Públicas, por ejemplo aspectos del alumbrado, agua, paseos, etc.

A la ciudad de México llegaron también inventos como el teléfono, el telégrafo y se dio una restauración arquitectónica y escultural basada en elementos afrancesados. Para controlar las inundaciones hubo

construcción de sistemas de desagüe y drenaje. Se remodelaron hospitales, se trabajó en asuntos sanitarios y reubicaron mercados, rastros y cementerios.⁶¹ Todos estos cambios se debieron a que Díaz tuvo dentro de sus metas obtener el reconocimiento internacional y para ello tenía que estar a la altura de otros países, sobre todo de las grandes potencias del momento que eran guiadas por la modernidad. Por esta razón quiso mostrar una imagen de nación moderna, en donde el progreso fuese parte del día a día, y lo consiguió. Fomentó esa idea transformando el centro, ya que “si la ciudad lucía radiante, entonces también el presidente lo haría”.⁶²

360 mil y en 1910 ya sumaban cerca de 471 066 personas. Para darse una idea de la cantidad de gente se puede pensar en el Estadio Azteca, que tiene capacidad para 87 mil espectadores. Entonces, en 1890, la población de la ciudad era alrededor de tres, casi cuatro, estadios Azteca. En 1898 los límites de la ciudad eran, al norte el río Consulado; al oriente, el canal de San Lázaro hasta el de la Magdalena; al sur, el río de la Piedad; y al poniente, Chapultepec y el río de los Morales. Hacia 1910 la ciudad había crecido para el suroeste y oeste hasta Tacuba y Tacubaya; al norte hasta los municipios de Azcapotzalco y Guadalupe Hidalgo. Entre 1856 y 1910 el área construida pasó de 8.5 kilómetros cuadrados a 40.5. González Navarro, *Op. Cit.*; Ángel de Campo, *La semana alegre*, introducción y recopilación de Miguel Ángel Castro, México, UNAM/Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1991, p. 34; Briseño, *Op. Cit.*, pp. XIII-XIV.

⁶¹ *Ibíd.*, p. XXIII. El 15 de julio de 1891 fue promulgado el código sanitario.

⁶² *Ibíd.*, p. XI.



Fig. 25 Plaza de la Constitución. 1910. Colección particular. Speckman, "El porfiriato", p. 376.

La urbe se dividió en tres clases o sectores sociales. El primero era formado por los ricos, hacendados, empresarios, extranjeros, dueños de casas mercantiles, banqueros y profesionistas. Por lo general tenían relaciones de parentesco o amistad, compartían negocios, invertían en el comercio, la industria y los bienes raíces. Llevaban una vida en la que trataban de actuar, comer, vestirse, vivir y divertirse como europeos. Frecuentaban eventos sociales y las damas fueron adquiriendo como hábito ir de compras a los grandes almacenes que también llegaron en la época, como el Palacio de Hierro. El sector medio era el de los empleados públicos y del transporte, comerciantes y artesanos prósperos. El último sector fue el popular, formado mayormente por sirvientes, dependientes de locales comerciales, artesanos, obreros y vendedores ambulantes.⁶³

Sin embargo, los cambios no lograron llegar a las zonas aledañas por lo que dentro de la misma ciudad se crearon dos urbes distintas. La afrancesada se componía del centro de la ciudad, en donde las calles de Plateros y San Francisco eran las más transitadas porque en ellas se llevaban a cabo el comercio y las relaciones sociales. Se construyeron jardines y avenidas amplias como las de París, las casas comenzaron a edificarse con decoraciones de acuerdo con la moda

⁶³ Clasificación tomada de Speckman, *Op. Cit.*, p. 383.

européa, se colocaron monumentos para exaltar la historia patria e intentó renombrar a las calles.⁶⁴

Esta zona fue pavimentada y alumbrada; era la parte comercial de la ciudad por lo que debía ofrecer una buena imagen. Las nuevas colonias ricas, como la Juárez, comenzaron a fundarse con todos los servicios; las habitaba la elite pero, sobre todo, la población extranjera que en 1895 llegaba a ser de cerca de 50 000 personas y aumentó para el año 1910 a 100 000. No eran muchos, pero la participación que tuvieron en el período sí lo fue.⁶⁵



Fig. 26 Colonia Juárez. INAH.

Esta parte de la ciudad era la presumible, la bella, elegante, moderna, con personas a la altura de la imagen que Díaz quería dar, pero en las afueras existía otro tipo de urbe muy distinta, una olvidada que no parecía tan “moderna”, donde vivía la gente más pobre, las calles no estaban bien pavimentadas y comúnmente carecían de banquetas. No había servicios de alumbrado o drenaje y abundaban los casos de enfermedades. También existían burdeles, pulquerías, ladrones y vagos. Sus habitantes no gozaban de los beneficios del Porfiriato, siendo la mayoría empleados, sirvientes u obreros con pésimos tratos de trabajo, jornadas largas e

⁶⁴ Entre los autores que hablan de dos ciudades diferentes en el Porfiriato están: Escudero, “Tranvías, automóviles, bicicletas y colonias nuevas en la Ciudad de México a fines del Porfiriato”, 2009; Elisa Speckman Guerra, “El Porfiriato”, 2008; Briseño Senosiain, “Lo particular y lo social en el Porfiriato la vida diario en la Ciudad de México 1877-1911”, 2002; Angelotti Pasteur, “Deporte y nacionalismo en México durante la post revolución”, 2011; Ricardo Pérez Montfort, “Circo, teatro y variedades. Diversiones en la Ciudad de México a fines del Porfiriato”, en *Alteridades*, vol. 13, núm. 26, julio-diciembre, México, UAM, 2003, pp.57-66. [En línea: <http://www.redalyc.org/pdf/747/74702606.pdf>] [Consultado en abril 2017]; “México antiguo y moderno”, *El Municipio Libre*, 18 de febrero de 1899, p.2.

⁶⁵ Pensando nuevamente en el Estadio Azteca con capacidad para 87000 espectadores, la cantidad de extranjeros en la ciudad en 1895 eran poco más de la mitad del estadio, mientras que para 1910 llenaban alrededor de estadio y cuarto.

intensas de hasta doce horas y salarios bajos. Fue así como la estructura de la ciudad reflejó la desigualdad social del momento.⁶⁶

Las actividades lúdicas, controladas en muchos casos por el gobierno, eran otro reflejo de la estratificación social. Fue una época en la que ya había deportes en el país, como la gimnasia (desde 1876), la pelota vasca, el frontón, la esgrima, la equitación, la natación, la lucha, el *savate*, el box y las regatas, pero otros nuevos llegaron, como fútbol, críquet, baseball, turf (carreras de caballos y ponis), golf, rugby, tenis, patinaje y automovilismo.⁶⁷ El sector rico formado por extranjeros y la elite mexicana admiraba y realizaba esas prácticas de recreo. Les daba un estatus no sólo en México, sino a nivel internacional, mientras que parte de los sectores populares rechazaban y repudiaban a los ciclistas, igual que a las costumbres



Fig. 27 Entrada a vecindad en calle San Antonio Tomatlán número 71. Fototeca INAH. Sinafo. Núm. Inv. 6014.



Fig. 28 Niños y hombres en puesto de comida. Fototeca INAH. Sinafo. Núm. Inv. 6098. / Gente pasea en el Bosque de Chapultepec. Fototeca INAH. Sinafo. Núm. Inv. 3085.

⁶⁶ Ídem. Los autores nombrados, al distinguir dos urbes dentro de una, muestran como la estructura y distribución de la ciudad reflejaba la desigualdad social.

⁶⁷ Garrido Asperó, *Op. Cit.*, p. 18. William Beezley, Gerson Zamora, Angelotti Pasteur y los periódicos *The Mexican Sportsman* y *The Mexican Herald* hablan de ellos. El *savate* es un deporte de contacto parecido al box, en el cual se usan las manos y los pies como armas, así como técnicas de agarre y de pierna.

nuevas. “Para la elite era evidente que la población de [las] ciudades debía ser educada de manera diferente a la tradicional: cambiar tradiciones, optimizar servicios, ofrecer mejores condiciones de vida, hacer que todo se viera bien”,⁶⁸ es decir, estar al día con la moda, los deportes y diversiones.

En esta época se consolidó gran cantidad de instituciones y fue modificada la estructura de la urbe, sus leyes, tradiciones, cultura, salud, educación, comunicación, transporte, comercio, comida, vestimenta, juguetes, educación y hasta la música. Asimismo, se llevaron a cabo ferias universales en donde se exponían los últimos inventos, parte de los cuales llegaron a México, siendo uno la bicicleta.

Las primeras bicicletas que pisaron suelo mexicano arribaron de Boston en 1869. Eran las inventadas en Francia por los Michaux, conocidas en Inglaterra como *boneshaker* o *sacudehuesos* debido a su incomodidad. La historia de una de ellas es contada en la Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto, ubicada en el estado de Puebla. El curador, Domenikos Ruiz Muñoz, relata que después de la segunda intervención francesa (1862-1867), parte de quienes invadieron el país se quedaron al concluir el conflicto. A algunos se les llevó como presos a Veracruz, dónde su tarea era barrer las calles; no tenían qué comer por lo que la misma gente de la región les regalaba comida. Fue así que una muchacha que les llevaba víveres



Fig. 29 Boneshaker. Foto: Fatima Troncoso, Casa Museo de la bicicleta antigua y el objeto, Puebla, 2017.

se enamoró de uno de ellos y se casaron. En 1869, una vez que la pareja estuvo establecida, viajaron a Europa y al regresar trajeron del extranjero una bicicleta marca Michaux, que es la que actualmente se encuentra exhibida en la Casa Museo ya mencionada. Es así cómo llegó una de las primeras bicicletas que rodó por los caminos y las calles de México.⁶⁹

⁶⁸ Briseño, *Op. Cit.*, p. XXII.

⁶⁹ Esta es una historia compartida de generación en generación dentro de la familia Ruiz Muñoz, por lo que ha sido complicado localizarla en fuentes escritas; sin embargo, es muestra de que las bicicletas llegaron

Hacia 1880 arribaron otro tipo de bicicletas a las que se llamó “ordinarias”. Eran las descritas anteriormente, aquellas con rueda delantera más grande que la trasera, por lo que usarlas era toda una odisea: había que subir por unos diminutos escalones, mantener el equilibrio y cuidarse de no tropezar porque era común que la gente saliera lanzada de cabeza por la inestabilidad del aparato.⁷⁰ Debido a su elevado costo fueron usadas por un grupo muy reducido, la mayoría extranjeros o miembros de la elite. Fueron vistas principalmente como entretenimiento hasta 1890 cuando por fin llegaron desde Inglaterra unas con neumáticos y ruedas del mismo tamaño, es decir, las “seguras”.⁷¹

La bicicleta de seguridad arribó así a México a mitad del Porfiriato, en una época de aparente estabilidad, por lo que ambos, artefacto y país, pueden entenderse como herederos de un largo proceso de desarrollo originado varias décadas atrás y resultado de una serie de transformaciones generadas con el objetivo de lograr mejorías. Con la evolución de la “bici” iniciada a principios del siglo XIX se había buscado construir un medio estable, equilibrado, capaz de acortar distancias, que dotara de seguridad a su conductor y le ofreciera beneficios. A su vez, México había intentado por largo tiempo ser un país estable, seguro, equilibrado política, económica, social y culturalmente, cuya población se sintiera tranquila y gozara de más beneficios que penurias.

Sin embargo, si bien la bicicleta en 1890 era ya más segura y estable, México veía su meta alcanzada solo a medias ya que se logró la estabilidad política, pero la gran mayoría no disfrutó plenamente de la prosperidad alcanzada.⁷² Fue una época caracterizada por un acentuado centralismo y por un gobierno cada vez más personalista y autoritario por parte del presidente y los gobernadores de los estados. En suma, el país y sobre todo la capital enfrentaban transformaciones en todos los

gracias a los extranjeros. Un periódico en dónde esto se menciona es: Erika Reyes, “Conoce la Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto”, en *El Sol de Puebla*, 12 de mayo de 2017, [En línea <https://www.elsoldepuebla.com.mx/sociedad/conoce-la-casa-museo-de-la-bicicleta-antigua-y-el-objeto>] [Consultado en mayo 2017].

⁷⁰ *Vid. Supra*, pp. 37-38.

⁷¹ *Vid. Supra*, pp. 38-39.

⁷² Briseño, *Op. Cit.*, p. XXVI.

sentidos, unas beneficiosas, otras no tanto. ¿Qué tuvieron que ver tantos cambios con la llegada de un artefacto que parecía un juguete o simple diversión? Eso es lo que voy a explicar a lo largo de las siguientes páginas.

En este capítulo se vio, en suma, que la *draisiana* fue el primer prototipo de lo que hoy conocemos como bicicleta, que sufrió (y continúa teniendo) múltiples transformaciones, tales como la adición de pedales y cadena, y que en torno a ella existen diversos mitos que muestran la importancia que tuvo en la historia de naciones como Alemania y Francia, las que impulsadas por un fuerte patriotismo se pelean por su origen. También se estudió cómo la recepción mundial de la bicicleta resultó favorable pues cada vez más personas la empleaban, sobre todo las de estatus alto. Igualmente, se ahondó en la opinión que tenían los viajeros ciclistas sobre México, así como se abordó brevemente la situación de la bicicleta en los estados del país. Por último, se vio que la primera bicicleta en México fue la conocida como *sacudehuesos* y que no fue sino hasta 1890 cuando llegó la *segura*, cuando el país disfrutaba de un periodo de estabilidad y se buscaba empeñosamente alcanzar la modernidad y el progreso y que la bicicleta participó en este proceso. La situación dentro de la ciudad de México y la reacción de la sociedad ante este invento se tratarán con mayor profundidad en los siguientes capítulos.

Capítulo 2: La sociedad porfiriana en dos ruedas.

“Cuando veo a un adulto en una bicicleta, no pierdo las esperanzas por el futuro de la raza humana”.⁷³

H.G. Wells

"...Pocos artículos jamás usados por el hombre han creado tal revolución en las condiciones sociales como la bicicleta..."

Reporte del censo de 1900 de los EEUU

La bicicleta se introdujo en la bella *ciudad de los palacios* a finales del siglo XIX como parte del proceso de modernización. Al igual que otros inventos llegados en la época, enfrentó un periodo de adaptación y no estuvo exenta de problemas y modificaciones. A pesar de iniciar con algunas caídas y tropiezos, poco a poco fue obteniendo gran popularidad entre diversos sectores de la población hasta alcanzar su primera etapa de auge o *boom* social.

Este capítulo explicará, con base en la prensa mexicana del período, las principales transformaciones que sufrieron la ciudad de México y sus habitantes con la llegada de las *bicicletas seguras*. Así mismo, al narrar la forma en que éstas pasaron de ser artefactos exclusivos de la elite nacional y de los extranjeros a ser utilizadas por personas de otros estratos sociales, se mostrará la desigualdad prevalente. También se verá cómo fueron representadas por la prensa y la influencia que ejercieron en la necesidad de modificar la infraestructura, leyes y reglamentos urbanos, con el fin de optimizar su uso. Posteriormente, se estudiará su impacto dentro del comercio y la industria. Todo con el propósito de conocer y comprender los pros y contras de su empleo de 1890 y hasta 1910, así como de resaltar su importancia económica, como medio de transporte y como elemento de identificación y clasificación social.

De manera que las preguntas que guiarán el segundo capítulo serán: ¿Qué relación tuvieron algunos de los cambios de la ciudad con la llegada de un artefacto que parecía un juguete o una simple diversión y cómo se impulsó la infraestructura urbana? ¿Quiénes usaban la bicicleta, dónde, cuándo, por qué y para qué? ¿Cómo

⁷³ Tomado de Gerardo Centeno García-Rodrigo, *El Ciclista*, Madrid, Chiado Editorial, 2016, p.3.

se adaptó la sociedad a este vehículo? ¿Cuántos cambios generó en las leyes? ¿De qué manera se plasmó en la prensa y cómo influyó ésta en el recibimiento que se le dio? Y ¿de qué forma se incorporó al comercio y las industrias locales?

2.1 Un paseo en bicicleta: el *boom* social.

En la última década del siglo XIX parte de la sociedad mexicana tenía oportunidad de dedicar horas de su tiempo a las actividades de ocio. Sin embargo, no todos los habitantes de la capital de la república contaban con esta posibilidad pues aquellos pertenecientes al sector medio y bajo que, por necesidad, se entregaban por completo a trabajar, solo tenían los domingos para descansar, interesándose poco por actividades deportivas o de entretenimiento, que además limitadas veces podían pagar. Por ello, sobre todo los miembros de la elite eran quienes practicaban estas distracciones.

Debido a todos los cambios que se estaban dando en el país y particularmente dentro de la ciudad de México, se disponía de gran variedad de actividades de recreo como la ópera, las obras teatrales, los bailes, funciones de circo, corridas de toros, peleas de gallos, carreras de caballos, ferias, desfiles, fiestas, parques, paseos y el *sport*.⁷⁴ También había sitios a los que la gente acudía para tener diversiones no tan sanas como los casinos, pulquerías y cantinas. Todas realizadas según el nivel social, género y edad de cada quien.⁷⁵

Una de las acciones consideradas como ocio eran los paseos en la Alameda montando *velocípedos* y una especie de *triciclos* que fueron adoptados especialmente por los niños. De acuerdo con las crónicas de Ángel de Campo, estos artefactos de color rojo, con tres ruedas, que chirriaban a cada vuelta y avanzaban con lentitud, arribaron a México antes de 1890, pero no gozaron de gran popularidad debido a la dificultad para montarlos, su poca velocidad y costo elevado, por lo que fueron vistos como juguetes o meros elementos de entretenimiento.⁷⁶

⁷⁴ Vid. *Supra*, pp. 17.

⁷⁵ Pérez Montfort, "Circo, teatro y variedades. Diversiones en la Ciudad de México a fines del Porfiriato", pp.57-66.

⁷⁶ De Campo, *Op. Cit.*, p. 193.

Sin embargo, la situación cambió cuando llegaron las *bicicletas seguras* y la sociedad, por ser algo novedoso, les prestó atención. A diferencia de los *velocípedos* de tres ruedas, eran como relámpagos.⁷⁷ Si bien no todos les dieron una bienvenida calurosa, y costó trabajo y tiempo que se adaptaran a ellas, al ver que podían ir más allá de ser objetos de lujo y que eran más funcionales de lo que se había imaginado, se las apreció. Entonces, sí, las arroparon cada vez más hasta que tuvo lugar su primer *boom* en México. Por desgracia, este éxito duró menos de 20 años y la bicicleta tuvo que esperar hasta mediados del siglo XX para volver a emerger.

En un inicio la elite mexicana y los extranjeros residentes del país, en su afán por copiar las modas de Europa y Estados Unidos, adquirieron bicicletas y se dieron a la tarea de aprender a usarlas. Los que tenían facilidad tardaban unas horas en dominarlas, pero había quienes necesitaban más tiempo, ya fueran días o semanas, y después de una que otra caída con golpes y moretones lograban manejarlas. Se les veía por las calles principales del centro de la ciudad, aquellas modernas y afrancesadas, dando paseos en sus nuevos *caballos de acero*. Los ricos las utilizaban en sus ratos libres, demostrando así el estatus social al que pertenecían y su dominio de los inventos representativos del progreso.

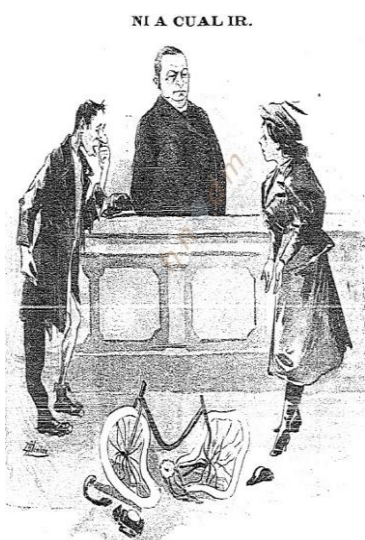


Fig. 30 Accidente en bicicleta. *Cómico*. 3 de diciembre 1899. p.3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Pronto la montaban no solo los niños y jóvenes, sino también los adultos, damas y caballeros. Aun así, los ciclistas debían ir con cuidado pues constantemente eran atacados por la gente que despreciaba los objetos nuevos y es que muchos sentían la necesidad de expresar su disgusto, lanzándoles piedras o atropellándolos. Los afectados eran principalmente aquellos que transitaban por las calles alejadas del centro, aunque también las personas “decentes” llegaron

⁷⁷ *Ibíd*em, p. 194.

a repudiarlas e incurrían en acciones agresivas en contra de quienes las usaban.⁷⁸

Las bicicletas tenían apenas dos años de haber llegado a la ciudad y ya eran consideradas una molestia, por lo que no se les auguraba un largo futuro. El periodista Alfredo de Laffitte, en su nota titulada “Velocipedia”, señala que en diferentes partes del mundo eran vistas como algo que abundó, estorbó y privó de espacio a los peatones.⁷⁹ Sin embargo, para 1895 comenzó a ser bastante popular en todo el orbe y algunos miembros del sector medio tuvieron la posibilidad de adquirir una, ya que la producción se incrementó, aumentando la variedad de marcas importadas y disminuyendo su precio. Gracias a las noticias plasmadas en periódicos de la época, es posible observar que en 1896 y 1897 la bicicleta inició su mayor desarrollo en México a pesar de que, como muestra la siguiente descripción del escritor Ángel de Campo, continuaban los ataques en su contra:⁸⁰

Hay que ver a ese bajo pueblo con su odio a todo lo nuevo, hay que verlo silbando a un americano; hay que verlo aventando piedras para producir una caída, una fractura, la muerte tal vez; hay que verlo tirando en las veredas transitables, huesos, tepalcates y pedazos de hierro; en las esquinas procurando formar un compacto grupo, si guía un carro cruzarlo precisamente por donde se tiene que pasar; si funge de cochero azuzando con el látigo y el silbido; si es peluquero, rodando el tonel para que haya una colisión; si es vendedor, haciéndose el sordo para ver derribar su mercancía y reclamar el precio de ella; si es muchacho de vecindad lanzando el cohete o enfureciendo al perro para que persiga al ciclista y le haga perder el equilibrio; si es artesano, procurando darle un navajazo a la llanta y si es gendarme mirando con paternales ojos esas travesuras [...] La odian, la odian los pedestres, no de blusa, sino gentes formales que se indignan de que se les suene el timbre o se les pida el paso; la odia el indígena que la amenaza con su honda y con su jauría y si lleva encima una mujer, el decente y el pelado, se creen con derecho para lanzar el mote o el insulto o el silbido.⁸¹

⁷⁸ Ídem.; “Colisión biciclo-calandrica”, *El Demócrata*, 8 de mayo 1895, p. 3; “Salvajismo”, *El Popular: Diario Moderno Independiente*, 5 de noviembre de 1898, p. 2; “Las burlas callejeras”, *El País: Diario Independiente*, 24 de enero de 1900, p.1; “Eran noturnos”, *La Opinión*, 9 de abril de 1908, p.2.

⁷⁹ Alfredo de Laffitte, “Velocipedia”, *El Correo Español*, 13 de agosto de 1892, p.2.

⁸⁰ “Charla de los domingos”, *El Monitor Republicano*, 19 de julio de 1896, p. 1. Para noticias que mencionan el olvido de la bicicleta en 1893 ver “Aficiones que declinan”, *La Voz de México*, 11 de marzo del 1893, p.3; *México Gráfico*, 5 de marzo de 1893, p. 2. Considero que estos años son los de mayor auge porque es el periodo en el que se localizan más noticias, aparte de que en dicho tiempo se publicó *The Mexican Sportsman*, una revista centrada en el deporte, que dio cuenta de la actividad ciclista de la época, mostrando que estaba en su apogeo. También porque, a pesar de que existen noticias de 1893 en donde se dice que el furor de la “bici” estaba decayendo, la cantidad de notas e información que presentó la prensa en años posteriores demuestra que sucedía lo contrario y apenas llegaba su primer período de popularidad.

⁸¹ De Campo, *Op. Cit.*, p. 284.

Está claro que eran muchas y variadas las formas de causar accidentes, pero así como a unos no les agradaba la presencia de las “bicis” en las calles, a otros sí, sin importar si eran ricos o pobres. A pesar de que la mayoría tenía precios elevados, también llegaron de menor costo, todas traídas de otras partes del mundo, sobre todo de Estados Unidos.

Pronto:

Viejos y muchachos, hombres y mujeres, fuertes y débiles se proporcionan una, para correr por esas calles de Dios, como si hubiese cundido una epidemia de velocidad. Aquel que con todo y sombrero valdrá veinte reales, jinetea un aparato de doscientos pesos: es un cobrador que da alcance a los deudores morosos, aquel otro gordo, colorado, sudoroso, es un buen solterón que ciclea por higiene; el ciudadano con faz de remordimiento, es un médico extranjero que mata con prontitud y esmero; hay licenciados que sacan tres cuerpos y medio al dueño de la casa que los sigue: aficionados que hacen su aprendizaje asustando viejas y desafiando calandrias, y señoritas americanas que con una constancia sajona, *trabajan* sus ocho kilómetros diarios, porque así se usa en Inglaterra.⁸²

Como muestra la cita, la bicicleta tuvo varios usos. Quienes daban paseos y recorrían las calles de la ciudad, mientras hacían actividad física disfrutando del paisaje, conducían por la Alameda, por calles como las de San Juan de Letrán, Chapultepec, el Paseo de la Reforma, Plateros, San Francisco, 5 de mayo, Santo Domingo, Regina, Avenida Juárez, Progreso, San Antonio Abad, San Fernando, Río Atoyac, por barrios como Tlalpan, Mixcoac, Tacubaya, San Pedro de los Pinos, Santa María la Ribera, San Ángel, Tacuba y también por los alrededores, como Azcapotzalco, Santa Fe, el Desierto de los Leones, Texcoco, Teotihuacán, entre otros sitios más.⁸³

Algunas veces los ciclistas salían solos y otras acompañados de amigos o amigas, por lo que el nuevo transporte facilitó a los jóvenes el coqueteo y romance pues no faltaron quienes, con el pretexto de enseñar a las mujeres a usarlo, gozaban de un rato de flirteo, mientras que las parejas de enamorados que viajaban

⁸² *Ibíd.*, p. 194.

⁸³ “Crónica dominical”, *El Diario del Hogar*, 15 de enero de 1893, p.1; “Lecciones en bicicleta”, *Cómico*, 9 de octubre de 1898, pp. 10-11; “Percances a unos ciclistas”, *El Popular*, 8 de noviembre de 1899, p.1. Existe tal cantidad de notas que mencionan las calles y zonas por las que transitaban los ciclistas que decidí solo citar algunas.

en tándem o “bicis” individuales aprovechaban para prescindir de la compañía de la obligada chaperona. Sirvió para realizar excursiones, sobre todo los fines de semana, a lugares cercanos de la ciudad o estados como los de México, Puebla, Morelos e Hidalgo, aunque también llegaban a ir a Monterrey, Guadalajara, San Luis Potosí y zonas más lejanas y recónditas del país. Incluso hubo quejas por ello, ya que no faltó quien criticó el hecho de que algunas personas prefirieran ir de excursión que trabajar. “No tienen tiempo para nada, porque la bicicleta les tiene sorbido el seso”, llegó a leerse en las notas redactadas en contra de su uso.⁸⁴

Los excursionistas recorrían el país al mismo tiempo que convivían con otros aventureros amantes del ciclismo. Había ejercitadores del pedal pertenecientes a los estratos sociales medio y alto que, durante los viajes, solían olvidar esa diferencia, así como el lugar de origen de cada uno; de tal modo, si en el camino algún ciclista tenía un percance era auxiliado por otros pues se identificaban entre sí por compartir la misma pasión. La bicicleta forjó lazos o vínculos entre sus adeptos por lo que con el tiempo aumentó la cantidad de participantes en las excursiones.⁸⁵



Fig. 31 Emprendiendo la marcha a Azcapotzalco. *El Mundo*. 11 de junio de 1899. p.8. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

⁸⁴ El tándem es una bicicleta creada para ser montada por dos o más personas al mismo tiempo: cuenta con más de un asiento y cada ciclista tiene sus propios pedales. Zamora Perusquía, *Op. Cit.*, pp. 7; “Caballos y bicicletas”, *El Partido Liberal*, 6 de julio de 1895, p. 1.

⁸⁵ “Excursión en bicicleta a Pachuca”, *El Monitor Republicano*, 17 de diciembre de 1892, p. 3; “A la Sierra de Huachinango en bicicleta”, *El Nacional: Periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 9 de febrero de 1894, p. 2; “Excursión en bicicleta a la Fábrica de “San Rafael””, *El Nacional*, 23 de marzo de 1895, p.3; *La Voz de México*, 8 de octubre de 1897, p. 3; “La excursión de los ciclistas”, *El Mundo*, 11 de junio de 1899, p. 8.

La bicicleta sirvió también de herramienta de trabajo. Al ser una forma más rápida y menos costosa de trasladarse, empezaron a utilizarla los carteros, mensajeros, cobradores, afiladores y hasta policías. Había quienes la usaban a diario para ir de un punto a otro, ya fuera de casa al trabajo o a la escuela.

Ahora bien, al crecer la población dedicada al pedal podría pensarse que los peligros disminuirían al montarla, sin embargo, no ocurrió así. Las colisiones siguieron siendo parte del día a día, ya fuera que los ciclistas tropezaran con las calandrias o carros al dar una vuelta y no poder frenar o que las carretas los chocaran a propósito. Era común enterarse o leer en los periódicos sobre accidentes en los que alguien, por ir en la banqueta o demasiado rápido, hubiera atropellado a un peatón, tropezara con ramas y piedras en el piso, fuese atacado por perros, cayera en baches o chocara con árboles y hasta con el camotero o el vendedor de dulces en almíbar.⁸⁶

Los agentes de policía no siempre actuaban al respecto, así que la gente fue implementando medidas para evitar que corrieran por algunas zonas. Un ejemplo se dio cuando personas cansadas de los constantes accidentes pusieron una cuerda para detener a los que transitaban por calles cercanas a la Alameda.⁸⁷

La “bici” cada vez estaba más presente: los ciudadanos la adoptaron y la hicieron parte de su cotidianidad al grado de surgir locales como pulquerías, cantinas y tiendas en donde se usó como nombre. No faltó alguien apodado con este término y el *Cyclist Union Club* publicó en 1893 un periódico que dirigió el señor José O.

⁸⁶ “Los perros en la calzada de la Reforma”, *El Monitor Republicano*, 28 de agosto de 1896, p. 3; “Porrazo dulce”, *El chisme*, 1 de abril de 1899, p. 1; *La Patria*, 19 de noviembre de 1897, p.2; “Notas cortas”, *Correo Español*, 20 de noviembre de 1898, p. 3; “Ciclista lesionado”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 7 de junio de 1898, p.3; “Ciclista almibarado”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 1 de abril de 1899, p.2; “Grave herida de un ciclista. Entre dos peligros”, *El Economista Mexicano*, 2 de septiembre de 1904, p.2; “Ciclista por tierra”, *El Contemporáneo: Diario de la tarde*, 12 de junio de 1908, p. 1. En ocasiones, las noticias de accidentes mencionan la nacionalidad de los ciclistas extranjeros, entre los cuales hubo alemanes, franceses, italianos, uno que otro árabe y chino y, sobre todo, estadounidenses.

⁸⁷ “La linterna del diablo”, *El Popular*, 29 de junio de 1897, p. 1; “Derribado de una pedrada”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 4 de julio de 1897, p.2; “Maldad salvaje”, *La Patria*, 6 de julio de 1897, p. 2; “Riña original”, *El Chisme*, 5 de enero de 1900, p.3; “La gente del pueblo y las bicicletas”, *El Correo Español*, 24 de octubre de 1896, p. 2; “Una plaga”, *El Correo Español*, 28 de octubre de 1897, p. 2; “Atropello al día”, *El Diario del Hogar*, 9 de diciembre de 1897, p.2; “Atropellados”, *El Partido Liberal*, 13 de agosto de 1892, p.3; “Disposición que no se cumple”, *El Popular*, 22 de marzo de 1903, p. 4.

Pastor y fue titulado *La bicicleta*. Ese mismo año la prensa de Jalisco anunció la aparición de un folleto nombrado de la misma manera y en el cual se explicaba cómo practicar el ciclismo. Para 1896, surgió en la capital otro periódico llamado *El Ciclista*.⁸⁸

El vehículo también fue tomado como base para chistes, refranes y expresiones populares; por ejemplo, para manifestar que alguien iba rápido decían va “A paso de bicicleta”. En son de broma se propuso cambiar el refrán “a caballo regalado no le mires los dientes” por “a bicicleta regalada no le mires los radios”. Además, el periódico *The Evening Star* tenía una sección en dónde se enseñaba español a los lectores a través de oraciones o frases cotidianas, en las cuales aparecía la bicicleta. Hasta fue una forma de nombrar padecimientos; el periódico *El Siglo Diez y Nueve* dio así cuenta de una enfermedad, parecida a “la influenza”, llamada “la bicicleta”. En lugares como Guadalajara los estudiantes la utilizaron para realizar manifestaciones y, en 1900, la Academia Española la incluyó en el *Diccionario de la Lengua Castellana*.⁸⁹

⁸⁸ “Tragedia por celos”, *El Popular*, 7 de abril de 1898, p. 1; “Robos”, *El Tiempo*, 3 de enero de 1895, p.2; “Tremenda puñalada por un sorbo de pulque”, *El Siglo Diez y Nueve*, 20 de mayo de 1895, p. 2, “Notas de policía”, *El Correo Español*, 10 de febrero de 1895, p. 2; *El Tiempo*, 26 de abril de 1895, p.2; “Nuevas agencias postales”, *El Tiempo*, 23 de noviembre de 1905, p.1; “Contra maestre del cañonero Veracruz que dispara contra *La Bicicleta*”, *La Opinión*, 12 de agosto de 1909, p.4; “Asesinado por un “bicicleta”, *El Diario del Hogar*, 23 de febrero de 1901, p. 3; “Homicidio”, *El Tiempo*, 24 de febrero de 1901, p. 2; “Wrong man held”, *The Mexican Herald*, 15 de junio de 1905, p. 2; *El Siglo Diez y Nueve*, 1 de agosto de 1893, p. 2; “La Bicicleta”, *El Tiempo*, 9 de agosto de 1893, p.3; “La Bicicleta”, *La Voz de México*, 30 de julio de 1893, p. 3; “La Bicicleta”, *El Continental: revista popular jalisciense y de noticias universales*, 9 de abril de 1893, p. 3; “El Ciclismo”, *El Tiempo*, 16 de junio 1896, p. 1.

⁸⁹ Algunas frases en *The Evening Star* eran: “¿Puedo dejar mi bicicleta aquí?”, “¿Dónde puedo alquilar una bicicleta?”, “Deseo alquilar una bicicleta”, “Un billete para la bicicleta ¿Cuánto?”, “¿Me reembolsarán cuando vuelva?”. *El Contemporáneo*, 19 de junio de 1898, p. 5; “Rasgos humorísticos”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 13 de abril de 1898, p. 2; “Chiste final”, *La Patria*, 25 de marzo de 1900, p. 3; “Frasas célebres de populares chihuahuenses”, *El Correo de Chihuahua*, 26 de febrero de 1899, p. 2; *Ibidem*, 5 de marzo de 1899, p. 2; “Lección 50”, *The Evening Star*, 27 de marzo de 1900, p. 3; “Lesson eleventh”, *The Evening Star*, 9 de febrero de 1900, p.3; “Lesson Tenth”, *The Evening Star*, 8 de febrero de 1900, p. 3; “La Bicicleta”, *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de abril de 1893, p.2; “El Sr. Director de El Tiempo” y “El Sr. Gobernador del Estado de México”, *El Siglo Diez y Nueve*, 27 de abril de 1893, p. 3. “La última palabra del ciclismo”, *El Tiempo*, 5 de agosto de 1898, pp.1-2; “Divisas y bicicletas”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 17 de junio de 1909, p. 2; *El Hijo del Ahuizote: México para los mexicanos*, 11 de julio de 1897, p. 5; “El nuevo diccionario de la lengua castellana”, *La Patria*, 19 de mayo de 1900, p. 2; “Nuevo diccionario”, *El Tiempo*, 3 de enero de 1900, p.1.

La fama del vehículo llamó la atención de los amantes de lo ajeno y se volvió un objeto asiduamente robado y empeñado, sobre todo cuando los jóvenes, que iban en ellas de un lugar a otro, las dejaban fuera de los establecimientos donde realizaban sus compras dando oportunidad de que se las llevaran. Pero no solo eso, sino que de pronto resultó sencillo observar “ratas” sobre ruedas



Fig. 32 *El Tiempo Ilustrado*, 28 de agosto 1910, p.22. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

ya que los ladrones la adoptaron para ir más rápido que los gendarmes a pie y así escapar. Sin embargo, esta situación motivó a que, en octubre de 1896, al igual que en otras partes del mundo, en México se aprobara su uso por parte de los oficiales que cuidaban las calles, quienes tuvieron que tomar clases en una escuela localizada en calzada de la Reforma; no obstante, un año después les prohibieron emplearlas pues se descubrió que no servían para el trabajo que desempeñaban.⁹⁰

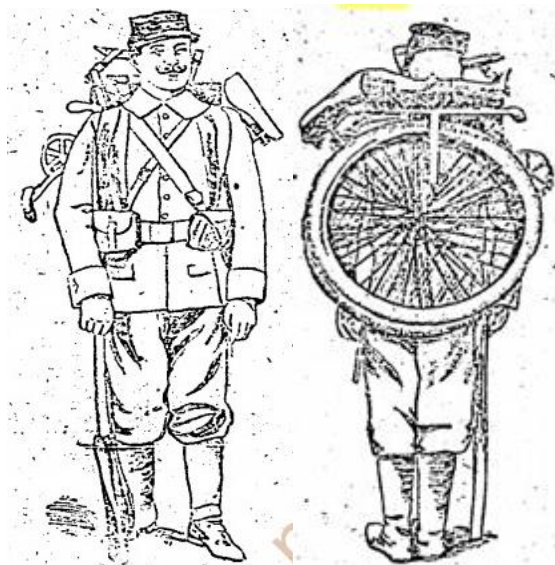
Posteriormente se pensó introducirla en el ejército, decisión que causó mucha controversia porque, si bien había quienes consideraban que convenía a éste por ser un vehículo sencillo, poco voluminoso, escaso de peso, veloz y resistente, otros opinaron que no resultaba tan buena idea ya que los terrenos y calles de México eran “pedregales vergonzosos en estado lamentable”.⁹¹ En 1896 se anunció, a través de un informe, la incorporación de los velocipedistas militares en la secretaria de Guerra. El general Francisco Troncoso presidió la comisión encargada de seleccionar la mejor bicicleta para el ejército mexicano, eligiendo una construida en Dambury, Estados Unidos, que tenía la ventaja de doblarse. Al parecer en ese momento comprarían mil con un valor de 80 pesos cada una. Se pensó que los

⁹⁰ Como la gran mayoría de los periódicos consultados publicaron noticias relacionadas con robos, a continuación enlisto aquellos en los que se puede localizar alguna: *La opinión*, *El Faro*, *El Nacional: Periódico de Literatura, Ciencias, Artes, Industria, Agricultura, Minería y Comercio*, *La Voz de México*, *El Partido Liberal*, *El Popular*, *Iberia*, *El País*, *El Chisme*, *El Diario del Hogar*, *El Correo Español*, *Diario de la Jurisprudencia del Distrito y Territorios*, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*. Para las notas sobre policías en bicicleta ver “La policía en bicicleta”, *La Patria*, 14 de octubre de 1896, p.2; “La policía y las bicicletas”, *La Voz de México*, 23 de octubre de 1896, p.3; “Las bicicletas en la policía”, *El Tiempo*, 23 de octubre de 1896, p.2; “Crónica menuda”, *La patria*, 11 de diciembre de 1897, p.2.

⁹¹ De Campo, *Op. Cit.*, pp. 379-380.

soldados podrían recorrer más rápido y con menos dificultades las distancias, aparte de no ser caras. Sin embargo, para 1909 nada más la empleaban las guarniciones del servicio de correspondencia militar, además de que los soldados solo podían usarla para pasear o trasladarse cuando no estuvieran de servicio.⁹²

Puede observarse el proceso de adaptación social del vehículo en otras actividades. Así, la adoptaron los peregrinos para trasladarse el 12 de diciembre de distintos puntos del país hacia la Villa de Guadalupe. Se inventaron juegos que la requerían, por ejemplo en la carrera del huevo, consistente en llevar en la mano una



cuchara sosteniendo un huevo mientras se montaba, carreras de obstáculos y cintas, competencias para ganar rifas y hasta en el carrusel de bicicletas en algunas ferias. Se incluyeron en diversos festejos pues, cada vez que se organizaba alguno de carácter cívico, religioso o para celebrar a algún mandatario como Porfirio Díaz, había carreras no solo de caballos sino también de bicicletas.⁹³

Fig. 33 “Las bicicletas en la guerra”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 15 de abril de 1900, p.8. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

⁹² De Campo, *Op. Cit.*, pp. 379-380; “La bicicleta militar”, *El Diario*, 13 de septiembre de 1909, p. 8; “Reforma en el ejército”, *El Tiempo*, 27 de agosto de 1896, p.3; “Reformas en el servicio militar”, *La Voz de México*, 27 de agosto de 1896, p.1; “Bicicletas para el ejército”, *El Tiempo*, 31 de octubre de 1896, p.4; “El ciclismo en los ejércitos”, *Revista Militar Mexicana*, 15 de diciembre de 1896, p. 3; “Ps 80.000”, *El Continental: Revista Popular Jalisciense y de noticias universales*, 8 de noviembre de 1896, p.3; “Pueden usar bicicleta”, *El Popular*, 10 de febrero de 1899, p.2; “Estudios militares de la secretaria de guerra”, *El Monitor Republicano*, 28 de agosto de 1896, p.1; “Entre militares”, *El Mundo: Edición Diaria*, 8 de febrero de 1899, p.2; “Las bicicletas en la guerra”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 15 de abril de 1900, p.8; “La bicicleta en el ejército”, *El Diario del Hogar*, 13 de noviembre de 1895, p.2; “La bicicleta de campaña”, *El Correo Español*, 13 de noviembre de 1895, p.3; “Algo de milicia”, *El Universal: diario de la mañana/ diario político de la mañana*, 13 de noviembre de 1896, p. 1.

⁹³ “De Verbena”, *El chisme*, 14 de diciembre de 1899, p.1; “Charlitas”, *El Popular*, 9 de diciembre de 1901, p.1; “En la Basílica de Guadalupe”, *El Tiempo*, 15 de diciembre de 1908, p.2; “Carrera del huevo en bicicleta”, *La Opinión*, 2 de septiembre de 1910, p. 1; “Las carreras de bicicletas para las próximas fiestas del centenario”, *La Opinión*, 22 de agosto de 1910, p.2; “Nueva diversión”, *El Tiempo*, 9 de agosto de 1895, p. 2; “Carreras de cintas en bicicleta”, *El Diario del Hogar*, 19 de julio de 1901, p. 2; *El Correo Español*, 10 de septiembre de 1902, p.2; “Las fiestas de la colonia francesa”, *El Popular*, 8 de julio de 1900, p. 3; “Gran kermesse”, *El Popular*, 22 de julio de 1906, p.2.

Las fiestas más mencionadas, con competencia de ciclistas, fueron el día de la Independencia, la celebración por la toma de la Bastilla el 14 de julio, el sábado de Gloria, el 1° de enero, el aniversario de la independencia de Estados Unidos, el 4 de julio, así como otras en honor de gobernadores y santos, y en las realizadas para conmemorar sucesos ocurridos en otros países puede observarse la influencia de las comunidades extranjeras en la población mexicana. Los desfiles en los que se adornaban bicicletas y hacían concursos para premiar a las mejores también se hicieron presentes.⁹⁴

Su adopción fue tal que se elaboraron manuales para montarlas de forma correcta, siendo uno muy nombrado el escrito en Chihuahua por el señor Silvestre Terrazas, director de *La Lira Chihuahuense*, en 1897. Contaba con aproximadamente 71 páginas; algunos ejemplares fueron enviados a otros periódicos para promoverlo y, aunque la mayoría lo aplaudió, la revista *The Mexican Sportsman* lo recibió con reservas porque, a pesar de creer que era una señal de que el ciclismo se arraigaba más entre los mexicanos, consideró que carecía de información actualizada sobre los hombres que hasta ese momento habían hecho mucho por el ciclismo en México. Su costo era de 40 centavos y tenía una dedicatoria, una introducción y los apartados titulados: “Reseña histórica del ciclismo”, “El ciclismo en México”, “El ciclismo desde el punto de vista médico”, “Corredores y turistas”, “Tecnicismos”, “Descripción de piezas y accesorios de una máquina” y “Modo de aprender a montar en bicicleta”.⁹⁵

En la prensa de la capital y de otros estados se publicaron instrucciones para limpiar la “bici” o darle mantenimiento, así como la manera adecuada de vestir para montarla. Asimismo, muchos periódicos o comercios realizaron rifas en donde

⁹⁴ Los periódicos que muestran noticias de alguna feria, fiesta o desfile en donde participó gente en bicicleta son *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, *El Municipio Libre*, *La Patria*, *La Convención Radical Obrera*, *Cómico*, *El Tiempo*, *La Iberia: Diario de la Mañana*, *El mundo ilustrado*, *El Nacional: Periódico de Literatura, Ciencias, Artes, Industria, Agricultura, Minería y Comercio*, *El Diario del Hogar*, *La Voz de México*, *El Siglo Diez y Nueve*, *El Popular*, *The Mexican Sportsman*.

⁹⁵ “El ciclismo, manual de velocipédica”, *La Voz de México*, 24 de abril de 1897, p.2; “El ciclismo”, *Revista Militar Mexicana*, 15 de mayo de 1897, p.8; “Manual de velocipedia”, *El contemporáneo*, 23 de abril de 1897, p.3; “El primer manual de velocipedia publicado en México”, *The Mexican Sportsman*, 15 de mayo de 1897, p. 12; Echegaray, *Op. Cit.*, pp. 1-7.

ofrecían bicicletas como premios y, al aumentar quienes contaban con una, creció la población que aprovechaba los domingos para pasear en ella por el bosque de Chapultepec o la Alameda.⁹⁶

Los periódicos promovieron la creación de organizaciones y clubes dedicados a la protección y fomento de los ciclistas. Debido a la gran cantidad de accidentes, robos y atropellos, los redactores de *The Mexican Sportsman* impulsaron la fundación de una liga denominada *Unión Ciclista Mexicana* (U.C.M). Desde 1896, la publicación, cuyo propósito era fomentar el deporte en el país, motivó fuertemente el ciclismo a través de la unión entre los partidarios del pedal y la instauración de espacios, rutas, leyes y asociaciones. Su lema “*E Pluribus Unum*”, que quiere decir “De muchos, uno”, y que era el de Estados Unidos, reflejaba la importancia que tenía instituir una comunidad.⁹⁷ La liga estaría formada por los comerciantes de bicicletas, a fin de cuidar sus intereses y los del ciclismo en general, que en ese momento debía luchar contra costumbres y hábitos antiguos. En un inicio se planteó el objetivo de facilitar la identificación y recuperación de máquinas robadas y una de las medidas que se propusieron fue que en todas las ventas se dieran títulos de propiedad o facturas que protegieran a los compradores y vendedores ante los delincuentes o dueños de casas de empeño.⁹⁸

⁹⁶ “Para limpiar las bicicletas”, *El Contemporáneo*, 23 de junio de 1899, p.1; “Modo de limpiar las bicicletas”, *La Sombra de Arteaga*, p.6; “Trajes de caza y bicicleta”, *El Mundo Ilustrado*, 3 de octubre de 1897, p. 15; *El Mundo Ilustrado*, 13 de mayo de 1906, p. 30; “Departamento de sombreros para señoras”, *El Tiempo*, 22 de octubre de 1899, p.4; “Modas para hombres”, *El Tiempo*, 20 de agosto de 1893, p.1; *El Diario del Hogar*, 26 de enero de 1899, p.3; “Lotería para los muertos”, *El Universal: diario de la mañana/ diario político de la mañana*, 21 de octubre de 1897, p.3; “Una rifa singular”, *La Patria*, 13 de julio de 1897, p.2; “La fiesta del 14 de julio”, *El Popular*, 1 de julio de 1898, p. 3; “Quinta Rangel”, *El Popular*, 30 de junio de 1897, p.4; “Ecos del domingo”, *El Popular*, 21 de junio de 1899, p.1.

⁹⁷ En 1776 y antes de llevar el lema “*In God we trust*”, Estados Unidos utilizaba el de “*E pluribus unum*”. Haciendo alusión a la unión de las 13 colonias en un solo territorio. Seguramente el creador y editor de la revista decidió retomarlo para mostrar su intención de formar una comunidad interesada por el *sport* y, sobre todo, una unión de ciclistas. También refleja el afán de algunos por retomar costumbres extranjeras e implementarlas en el país y muestra hasta qué punto Estados Unidos fue un referente cultural para hacer las cosas en México. Un texto que habla más sobre la revista *The Mexican Sportsman* se está desarrollando en el Seminario del Instituto Mora, Historia de la educación física y los deportes en México, por la doctora María José Garrido: Garrido Asperó, “*The Mexican Sportsman: la primera revista deportiva de México, 1896-1897*”, México, Instituto Mora, pp. 28. Manuscrito.

⁹⁸ “Notas de Ciclismo”, *The Mexican Sportsman*, 10 de octubre de 1896, p. 11; “Una liga protectora”, *The Mexican Sportsman*, 24 de octubre de 1896, p. 12; “A la U.C.M” y “La U.C.M y los comerciantes en bicicletas”, *The Mexican Sportsman*, 15 de mayo de 1897, p. 14; “Constitución de la U.C.M.”, *The Mexican Sportsman*, 22

Los lectores de la revista mandaron cartas dando su opinión sobre la propuesta e incluso hubo quien consideró necesario crear una unión no solo de comerciantes sino de ciclistas en general, acciones que muestran el interés despertado en los seguidores tanto de la revista como del *sport*. Los redactores subrayaron la que les parecía una necesidad indispensable ante el aumento de los simpatizantes del ciclismo, no solo en la ciudad de México, sino en toda la República. De tal modo, después de unos meses de promoción, el 15 de mayo de 1897 anunciaron el nacimiento de la *Unión Ciclista Mexicana* así como la participación de *The Mexican Sportsman* como órgano oficial difusor de la nueva organización.

La Unión publicó el 22 de mayo de 1897, a través de la revista, su constitución, la cual contó con nueve artículos, entre los cuales estaban sus propósitos: “Promover el desarrollo de los intereses generales del ciclismo; defender, fijar y proteger los derechos de los ciclistas; facilitar las excursiones; conseguir que se mejoren los caminos públicos y caminos reales; y desarrollar y regular las carreras de bicicletas”.⁹⁹

También se estableció el funcionamiento y organización de los socios, explicando que los estados en donde hubiera más de 100 serían considerados divisiones de la unión; aquellos en que fueran más de 50, subdivisiones, y en los que sumaran más de diez, consulados. Se enunciaron los requisitos para ser afiliado, tanto a nivel individual como por club y las cuotas que debían cubrirse aparte de la inicial de dos pesos. Para el cumplimiento de sus objetivos la U.C.M se constituyó en comités nacionales y comisiones, derechos y privilegios, reglas y reglamentos, mejora de caminos, transporte, junta de carreras, auditores y organización local. También se trataba la situación respecto a los *amateurs* e informó que se llevarían a cabo asambleas nacionales a las que debían asistir los cónsules, vice cónsules, secretarios, tesoreros, delegados, expresidentes y ex vicepresidentes.¹⁰⁰

de mayo de 1897, p. 8-12; Garrido Asperó, “*The Mexican Sportsman*: la primera revista deportiva de México, 1896-1897”. Manuscrito.

⁹⁹ “Constitución de la U.C.M”, *The Mexican Sportsman*, 22 de mayo de 1897, p. 8; Garrido Asperó, “*The Mexican Sportsman*: la primera revista deportiva de México, 1896-1897”. Manuscrito.

¹⁰⁰ Ídem. La junta para la creación de la unión se llevó a cabo entre el 1 y 3 de mayo de 1897 a las 9:30 p.m. en la llamada Agencia *Víctor*, en la calle de Puente de San Francisco. En ella se explicó el objetivo de formar

La Unión recibía a todo aquel ciclista que quisiera ser miembro y cumpliera con los requerimientos. A través de las páginas de la revista indicó que no se distinguía entre clubes pues era importante que todos se vieran como un solo grupo, reunido por el bien de los ciclistas, como una hermandad.

Pronto, el paisaje que ofrecía la urbe ya no consistía únicamente en personas caminando de un lugar a otro, de carretas y tranvías jalados por mulas o de niños jugando con sus triciclos, ahora también podía observarse a uno que otro individuo montado en su bicicleta, haciéndola parte de su cotidianidad y de la de aquellos que, con el transcurrir de los días, se fueron acostumbrando a verla pasar e incluso se dejaron seducir por sus encantos, despertándoseles el interés por adquirir una propia o simplemente por montarla en alguna ocasión.

Hacia 1900 resultaba más sencillo tener una bicicleta porque ya no eran tan exclusivas como a su llegada, pero a partir de 1904 y sobre todo para 1908 su popularidad disminuyó ante el arribo del automóvil.¹⁰¹ A pesar de ello, los periódicos no dejaron de recomendar el uso de un candado y de cadena para evitar los robos pues conservaba su valor y utilidad para aquellos que no contaban con dinero suficiente para adquirir un vehículo automotor.¹⁰²

Todos estos cambios fueron parte del proceso de adaptación de la sociedad ante la bicicleta y muestran su importancia ya que, si bien pudo pasar desapercibida, impactó en los mexicanos al grado de modificar las costumbres de muchos. Y es que, como se vio, una parte de la población terminó incluyéndola en sus actividades

una asociación semejante a la *League of American Wheelmen*, en la que se velara por el bienestar de los ciclistas. Se determinó y propuso el envío de circulares a todos los clubes y ciclistas independientes de la república para que se sumaran. El Sr. T.R. Crump quedó como presidente de la unión, el señor Dr. Lowry fue declarado vice-presidente y el Sr. Claud M. Butlin secretario y tesorero. "Unión nacional de ciclistas de la república" y "Los oficiales de la unión de ciclistas mexicanos", *The Mexican Sportsman*, 8 de mayo de 1897, pp. 10 y 12; Garrido Asperó, "The Mexican Sportsman: la primera revista deportiva de México, 1896-1897". Manuscrito.

¹⁰¹ Garrido Asperó, "El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)", pp. 19.

¹⁰² "La enseñanza secundaria en el Distrito Federal", *La Iberia: Diario de la Mañana*, 1 de febrero de 1908, p. 1; Beezley, *Op. Cit.*, p. 280; *El Mundo Ilustrado*, 26 de junio de 1904, p. 117; *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 20 de febrero de 1899, p.1. El primer automóvil llegó a México en 1895 pero, igual que la bicicleta, por cuestiones como su costo enfrentó un proceso de adaptación, por lo que su impacto no afectó a la "bici" sino hasta años después, sobre todo a partir de 1900.

diarias, permitiendo así a la prensa plasmar una nueva forma de vida y el nacimiento de una comunidad de individuos identificados entre sí por utilizarla.

2.2 Transformaciones en la infraestructura y las leyes de la capital mexicana.

Aunque podría pensarse que el automóvil fue el impulsor de las transformaciones viales o de la creación de un reglamento de tránsito, es importante considerar que la bicicleta y otros vehículos dieron inicio a las ideas de renovación. Como ya se dijo, en las notas y en las crónicas de la prensa, es posible localizar descripciones de la urbe en las que se menciona que los baches, las calles sin pavimentar y los empedrados dificultaban el tránsito; esto, aunado a que en ocasiones los ciclistas chocaban con árboles, calandrias y peatones o tropezaban con piedras y troncos, dio lugar a que se realizaran mejoras a los caminos dentro y fuera de la ciudad, ya que muchos ciclistas visitaban otros estados y con frecuencia los trayectos eran accidentados y peligrosos.¹⁰³

Se ha encontrado registro de que, desde 1893, la población pidió el establecimiento de reglas para los ciclistas así como su adecuado cumplimiento porque consideraba que, en ocasiones, ellos eran los culpables de muchos choques y atropellos. Ante estas demandas, el gobernador del Distrito Federal, Pedro Rincón Gallardo, inició en 1894 el proceso de creación de un reglamento. La presión por parte de algunos pobladores era tal que, en 1895, Thomas Theodore Crittenden, el cónsul general de los Estados Unidos en México, dirigió una carta al gobernador Rincón Gallardo y al inspector general de policía Luis. G. Carballeda, pidiéndoles que ordenaran a los conductores de carruajes tener más cuidado con las bicicletas. Un año después, ante la actitud de los ciclistas de arrollar a los peatones, *The Mexican Sportsman* publicó la petición de establecer multas y, para darse una mejor idea de cómo hacerlo, propuso estudiar las leyes de Nueva York respecto al tema. Cabe mencionar que entre las normas que resaltó estaban el uso de una campana o timbre, así como de una linterna que iluminara hasta 60 metros de distancia y no

¹⁰³ “Algo de milicia”, *El Universal: diario de la mañana/ diario político de la mañana*, 13 de noviembre de 1896, p. 1; “Viaje en bicicleta”, *El Tiempo*, 6 de enero de 1899, p. 3.

rebasar la velocidad de ocho kilómetros por hora. Sin embargo, estas disposiciones no siempre fueron cumplidas.¹⁰⁴

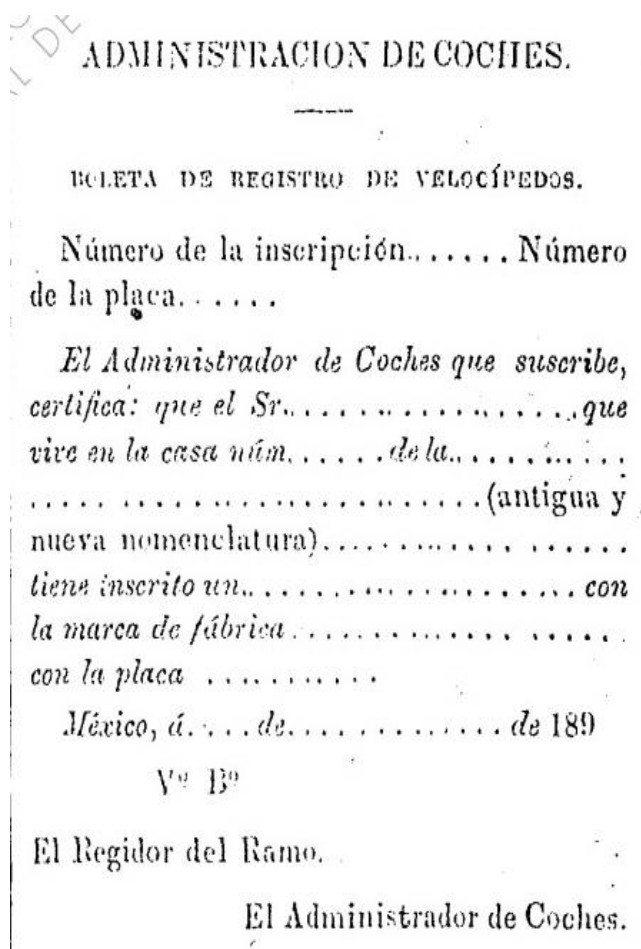
No fue sino hasta 1898 cuando se publicó un reglamento oficial para velocípedos, en el que se incluyeron reglas establecidas con anterioridad en otros decretos. Contaba con 16 artículos, que trataban de salvaguardar tanto a los peatones como a los mismos ciclistas; además, los propietarios debían registrar sus bicicletas, indicando nombre y dirección, así como la marca del aparato, con el fin de llevar un control y coordinar el pago de un impuesto por el uso del vehículo.

El registro se efectuaba en la administración de coches, en las oficinas del ayuntamiento. El conductor recibía allí, a cambio de su pago, una patente y una placa metálica sin brillo o barniz, de ocho centímetros de largo por tres de ancho, la cual debía fijarse en la barra delantera del velocípedo y poseía un número que medía 18 milímetros de alto, grabado hueco con color negro y en vertical. Si la bicicleta cambiaba de dueño debía avisarse a las autoridades para hacer los trámites correspondientes y evitar sanciones. Las multas iban de uno a 300 pesos dependiendo del delito. De igual forma podía decomisarse el vehículo y, si no era reclamado en tres meses, se entregaba al Nacional Monte de Piedad para que fuese vendido. Por cada pérdida o daño de placa, el ayuntamiento cobraba el doble del valor de las mismas. También se autorizó a los agentes municipales para que realizaran detenciones a los ciclistas con el fin de revisarles las placas. Ahora bien, estas leyes no se aplicaron para las bicicletas utilizadas por carteros o mensajeros del Telégrafo Federal, a quienes se reconocía por el uniforme.¹⁰⁵

¹⁰⁴ No me ha sido posible localizar algún reglamento de 1894 o 1895, pero las noticias reflejan la existencia de un conjunto de normas para los ciclistas. "Ley de ingresos municipales", *La Convención Radical Obrera*, 21 de marzo de 1897, p. 2; "Decreto importante", *El Siglo Diez y Nueve*, 14 de febrero de 1895, p. 2; "A los bicicletistas", *La Patria*, 15 de febrero de 1895, p. 3; "Los bicicletistas", *El Siglo Diez y Nueve*, 4 de febrero de 1893, p. 2; "Las bicicletas", *El Tiempo*, 14 de febrero de 1893, p. 3; "Disposición que no se cumple", *El Popular*, 22 de marzo de 1903, p. 4; "Los bicicletistas", *La Patria*, 3 de febrero de 1893, p. 3; "Los bicicletistas", *El Tiempo*, 1 de septiembre de 1894, p. 4; "Carta del Sr. Ministro Crittenden", *La Voz de México*, 17 de diciembre de 1895, p. 2; "Atropelladores", *The Mexican Sportsman*, 5 de septiembre de 1896, p. 9-10; "Hacen falta linternas", *El Popular*, 5 de julio de 1897, p. 2; "Atropellamiento", *El Contemporáneo*, 21 de agosto de 1908, p. 1.

¹⁰⁵ "Nuevo reglamento", *El tiempo*, 11 de mayo de 1898, p. 3; "Reglamento aprobado", *El Correo Español*, 12 de mayo de 1898, p. 2; "Reglamento de velocípedos", *Legislación Mexicana*, 1 de enero de 1898, p. 143-145;

Poco a poco aumentaron las normas; por ejemplo, se prohibió llevar gente en el manubrio, transitar sobre las banquetas y, en determinadas horas, pasar por ciertas calles. En 1907 el *Diario Oficial Estados Unidos Mexicanos* publicó el “Reglamento para la circulación de carruajes, automóviles y cabalgaduras en el Bosque de Chapultepec”, que estableció que las bicicletas podían circular libremente por las calzadas destinadas a carruajes, aunque cerca de la orilla, y por las construidas para caballos o “bicis”, pero no por las de peatones; que de marzo a septiembre no podía transitarse dentro del bosque después de las 7:30 p.m. y antes de las 5:00



a.m. y, de octubre a febrero, después de las 7:00 p.m. y antes de las 5:30 a.m. Era también obligatorio llevar timbre. Quien no cumpliera con lo estipulado tendría que pagar una multa que iba de cinco a 500 pesos o de uno a quince días de arresto.¹⁰⁶

Las multas y cobro de impuestos por usar bicicleta originaron gran controversia entre la población, sobre todo entre los ciclistas, ya que mientras unos estaban a favor, otros se opusieron por completo. Con el paso del tiempo la cuota se fue incrementando, lo que aumentó la polémica. En 1894 se exigía ya una

Fig. 34 Boleta de registro de velocípedos 1898. *Legislación Mexicana*, 1 de enero de 1898, p. 143. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

contribución mensual de un peso por

"Reglamento de velocípedos", *El Municipio Libre*, 16 y 30 de marzo de 1898, p.1-2; "Reglamento de velocípedos", *Legislación Mexicana*, 1 de enero de 1897, p.44; "El cabildo del martes", *El Diario del Hogar*, 5 de mayo de 1898, p. 4; "Reglamento de bicicletas", *El Popular*, 13 de marzo de 1898, p. 3.

¹⁰⁶"Ciclistas en las banquetas", *El Popular*, 9 de mayo de 1908, p. 4; "Después del niño ahogado", *La opinión*, 1 septiembre de 1910, p.4; "Reglamento para la circulación de carruajes, automóviles y cabalgaduras en el bosque de Chapultepec", *Diario Oficial Estados Unidos Mexicanos*, 24 de septiembre de 1907, p. 3.

bicicleta. Para 1895, Porfirio Díaz estableció que por cada velocípedo, bicicleta, triciclo o máquina de locomoción usada en las calles de México se pagaran 50 centavos mensuales, exceptuando las bicicletas y pequeños carruajes empleados por niños menores de diez años, es decir, el pago bajaba a la mitad. En 1897, la bicicleta fue incluida en la ley de ingresos municipales, indicando que debía cubrirse una cuota por las placas, indispensables para transitar por las calles de la ciudad. Un año después se estableció que, a partir del 10 de enero de 1898, la contribución sería de cuatro pesos cada tres meses, es decir 16 pesos anuales. Este aumento descabellado produjo muchos reclamos por parte de la comunidad ciclista; incluso en el periódico *El Popular* apareció una nota con cálculos para demostrar que era “una atrocidad” elevar tanto la suma.¹⁰⁷

Sin embargo, la cuota permaneció así algunos años. En 1902, los dueños de talleres y los ciclistas pidieron que se disminuyera o anulara por completo, siendo una de las razones que la bicicleta no causaba tantos daños al pavimento como otros vehículos. Para 1910 continuaba la petición del cese de la contribución; los argumentos eran ahora que solo el 25% de los ciclistas pagaban y el resto circulaba con placas atrasadas o sin ellas, pero sobre todo que muchas personas habían dejado de utilizar el vehículo porque no podían cubrir los 16 pesos requeridos, por lo que se sugería una reducción a cinco anuales, lo cual haría más sencillo cubrirlos y así se protegería el porvenir de un *sport* agradable, higiénico y necesario.¹⁰⁸

A los reclamos por el elevado costo de las cuotas se sumaban las quejas por el procedimiento a seguir para registrar una bicicleta y poder usarla. Según los

¹⁰⁷ Al parecer antes de 1894 se cobraba más de un peso pues el periódico *El Tiempo* indicó que ese año se había hecho una rebaja, sin embargo, no he localizado documentos que indiquen de cuánto era el pago en esos años. “Rebajo de contribución”, *El Tiempo*, 12 de julio de 1894, p. 2; “Contribución a las bicicletas”, *El Tiempo*, 26 de abril de 1894, p. 3; “Contribución a las bicicletas”, *El Partido Liberal*, 22 de abril de 1894, p. 2; “Contribución a las bicicletas”, *El Tiempo*, 16 de febrero de 1895, p. 3; “Discurso del presidente del ayuntamiento de México”, *El Siglo Diez y Nueve*, 2 de enero de 1895, p.2; “Impuesto sobre bicicletas”, *El Diario del Hogar*, 16 de febrero de 1895, p. 2; “oficial”, *El Partido Liberal*, 16 de febrero de 1895, p. 2; “Contribución a los biciletistas” *La Voz de México*, 15 de febrero de 1895, p. 3; “Ley de ingresos municipales”, *El Municipio Libre*, 3 de febrero de 1897, p. 1; “A cabalgar”, *El Popular*, 1 de enero de 1898, p. 3.

¹⁰⁸ “Las bicicletas, impuesto oneroso. Un ocurso al presidente”, *El Popular*, 15 de enero de 1898, p.2; “De la capital”, *El Correo Español*, 5 de noviembre de 1902, p.3; “Piden cese la contribución impuesta a las bicicletas”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 28 de abril de 1910, p.9.

testimonios, consistía en realizar siete viajes distintos a las dependencias y kioscos del ayuntamiento, para pagar seis centavos y llevar nueve documentos oficiales. Esto implicaba perder casi medio día, por lo que el autor del testimonio se quejaba de que eran demasiados obstáculos para algo tan sencillo, lo que para él equivalía a “poner estorbos a la rueda del progreso”.¹⁰⁹

Lo anterior dio lugar a que la gente dejara de pagar y cumplir las normas ocasionando conflictos. Así, algunos individuos pidieron a las autoridades se les eximiera del pago, como el señor Francisco Lelo de Larrea por ser regidor del Ayuntamiento de Tacubaya, petición que le fue concedida, aunque en otros casos no hubo la misma suerte.¹¹⁰

A pesar de existir el reglamento, las noticias que podían leerse en 1893 y 1894 sobre los ciclistas que se subían a las banquetas o transitaban sin luz y timbre seguían estando presentes en los periódicos de 1909 y 1910, reflejo de que aún con las multas y arrestos había gente que no dejaba de infringirlo. Por ello, fue necesario designar inspectores de bicicletas, que se encargaron de revisar que los vehículos tuvieran placa, que los ciclistas cumplieran con las normas y fuesen los dueños del aparato. De igual forma, se destinaron oficiales en bicicleta para examinar los lugares en los que era imposible utilizarla, con el fin de arreglarlos.¹¹¹

Al incluirse un reglamento de velocípedos en el sistema legal comenzaron a castigarse aquellos actos, infracciones o delitos cometidos por ciclistas. A partir de 1898, se arrestaba a quien fuese atrapado por el robo de una bicicleta y se le trasladaba a la cárcel de Belén, localizada en lo que hoy se conoce como Arcos de Belén y Niños Héroe. El tiempo en prisión variaba pero había quien pasaba encerrado más o menos cinco meses. Es de suponerse que la condena dependía

¹⁰⁹ “Modo de registrar una bicicleta en México”, *The Mexican Sportsman*, 15 de mayo de 1897, p. 10.

¹¹⁰ “Actas”, *El Municipio Libre*, 8 de julio de 1897, p. 1; “Actas”, *El Municipio Libre*, 12 de mayo de 1897, p.1; “Actas”, *El Municipio Libre*, 27 de febrero de 1898, p. 2; “Actas”, *El Municipio Libre*, 23 de diciembre de 1898, p. 1; “Actas”, *El Municipio Libre*, 28 de marzo de 1899, p. 1.

¹¹¹ “Muchas bicicletas sin linternas ni timbres”, *El Diario*, 16 de abril de 1909, p. 7; “Inspección de bicicletas”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 16 de mayo de 1895, p. 2; “La policía en bicicleta”, *La Patria*, 24 de octubre de 1896, p. 2; “A los biciletistas”, *El imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 7 de abril de 1897, p. 1.

del valor de la bicicleta y la forma del robo. Pero no solo había detenciones por esto, sino también por no pagar el impuesto del vehículo; de tal modo, en 1902 se multó a 80 ciclistas por no llevar la placa que entregaba el ayuntamiento al registrar la bicicleta. Años después, un hombre fue multado por utilizar una sin bocina, luz y placa, ni nada de lo establecido en el reglamento. A las personas que no pagaban el impuesto correspondiente se les quitaban las placas y no podían transitar en la vía pública sino hasta pagar. El arresto se aplicó también a todo aquel que fuese descubierto cuando atentaba contra algún ciclista. Por ejemplo, en 1907 un niño de doce años fue llevado a la escuela correccional por tirar a un señor que montaba en bicicleta; en 1909 se sentenció a un joven a pasar dos años ocho meses en un establecimiento de corrección penal por robo; en 1910, por la misma causa, se condenó a otro muchacho a siete años cuatro meses de prisión.¹¹²

Como puede observarse, robar una bicicleta, causar accidentes, no pagar el impuesto correspondiente o incumplir con el reglamento no eran delitos ligeros y se les castigaba según su gravedad. Ahora bien, así como las autoridades establecieron normas rigurosas para los ciclistas también fueron recíprocas con ellas, dando mantenimiento a las calles y creando espacios para que pudieran transitar y así salvaguardar su integridad física.



Fig. 35 No más accidentes, *Cómico*, 6 de noviembre de 1898, p.12. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹¹² "Atropellado", *El Diario del Hogar*, 30 de enero de 1898, p. 2; "Un inocente sentenciado", *El Chisme*, 10 de octubre de 1899, p. 2; *Cómico*, 26 de febrero de 1899, p.4; "El Inspector de policía de níquel", *La Patria*, 16 de noviembre de 1900, p. 1; "Con una bicicleta", *El Popular*, 1 de noviembre de 1906, p.1; "80 ciclistas a pie", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de agosto de 1902, p.3; "Notas negras", *El Diario*, 10 de mayo de 1907, p. 8; "Notas cortas", *El Diario*, 31 de diciembre de 1907, p. 6; "En aprietos", *El Popular*, 12 de enero de 1907, p. 2; "No es mal conocedor", *El Diario*, 14 de agosto de 1909, p.8; "Condenado a 2 años de pena", *El Diario*, 27 de octubre de 1909, p. 8; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 20 de abril de 1910, p.3; *La Opinión*, 10 de noviembre de 1910, p. 3; "Condenado a siete años por un robo", *El Diario*, 30 de abril de 1910, p. 11.

En efecto, algunas vías de la ciudad estaban en un estado lamentable, lo cual ocasionaba que no pudieran recorrerlas sin riesgo de accidentarse. En 1898 don Juan Mateos, al casi ser víctima de un atropello por parte de un ciclista, consiguió que se prohibiera el paso de las bicicletas por la Avenida Plateros de 5 a 7 p.m. En 1905 la gente pedía que se castigara a aquellos que no entendían que estaba prohibido pasar en sus vehículos por la calzada Guadalupe porque había muchos incidentes. Esto, aunado a que caminos como la calzada de Los Gallos se encharcaban o enlodaban, a que en colonias como la San Rafael había zanjas o a que avenidas cercanas al Panteón Francés tuvieran baches y piedras llevó a periodistas, peatones y ciclistas a reclamar mejoras en el pavimento y sitios especiales para que los últimos pudieran cruzarlas.

De manera que, desde 1899, se arregló el piso de la calzada que unía a Tacubaya con Chapultepec, permitiendo el tránsito de carruajes y bicicletas. También en años posteriores hubo mejoras en las calles de la colonia Hidalgo y los vecinos organizaron carreras de bicicletas como celebración. En sitios como el *Luna Park* la gente pedía zonas de seguridad para dejar las bicicletas sin miedo a que las robaran y, en el hipódromo de Indianilla, se adaptaron una pista de bicicletas y áreas para deportes como fútbol, baseball, lawn tennis, cricket y hándbol.¹¹³

Poco a poco, la estructura de avenidas y edificios se fue modificando bajo la presión de los ciclistas que requerían de zonas especiales para practicar o pasear, tanto como de calles bien pavimentadas que hicieran más sencillo su traslado. Fue entonces que algunos miembros de la elite y el sector privado construyeron y adaptaron sitios como velódromos, clubes, talleres y almacenes en donde las protagonistas eran las bicicletas.

¹¹³ Frégoli, 27 de agosto de 1898, p. 7; "Ciclista por la calzada", *El Contemporáneo*, 27 de julio de 1905, p. 3; "Gendarme anti-deportivo", *La Opinión*, 3 de julio de 1907, p. 3; "Excursión al Popocatépetl", *El Popular*, 25 de agosto de 1898, p.1; "De justicia", *El Popular*, 11 de enero de 1907, p. 1; "Indianilla", *El imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 18 de julio de 1899, p. 2; "Ciclista en remojo", *La Patria*, 5 de febrero de 1898, p. 2; "Calzada en ruinas", *El Amigo de la Verdad*, 28 de octubre de 1899, p. 2; "Tacubaya", *El Mundo Ilustrado*, 26 de noviembre de 1899, p. 6; "La colonia hidalgo", *El Correo Español*, 4 de mayo de 1901, p. 3; "Lluvias", *El Correo Español*, 20 de septiembre de 1902, p. 2; "Notas de ciclismo", *The Mexican Sportsman*, 17 de octubre de 1896, p. 9.

Es de resaltar el papel fundamental que tuvo la prensa al publicar las cartas con opiniones de civiles respecto al estado de las vialidades y la necesidad de implementar leyes y cambios en la ciudad, las cuales, además, permiten ver que, en aquella época, el automóvil no fue el único impulsor de los reglamentos de tránsito, sino que la bicicleta también participó en la creación de normas de circulación. El hecho de que fuera tomada en cuenta por las autoridades, al grado de crear un estatuto y modificar construcciones para optimizar su uso, indica que fue utilizada por una cantidad considerable de personas y que era un artefacto con actividad constante en las calles.

2.3 ¡Extra, extra! Bicicletas, prensa y publicidad.

La prensa mexicana de finales del siglo XIX desempeñó un papel fundamental como medio de comunicación encargado de informar a la población de las noticias y novedades existentes, no solo dentro del país, sino también en el resto del mundo.

Al ser un período en que había gran interés por promover la modernidad, los periódicos fueron el medio adecuado para lograr dicho objetivo. “Las noticias internacionales o extranjeras capturaban la atención de los diarios de esa época dada la fuerte impronta de una internacionalización de la sociedad mexicana, en especial hacia Europa por razones sociales, culturales y económicas [...]”.¹¹⁴

Florence Toussaint considera que los periódicos políticos del siglo XIX (que eran la mayoría) se pueden dividir en:

- “Los oficiales, editados por el gobierno.
- Los elaborados por particulares para apoyar a un régimen o gobernante específico.

¹¹⁴ Ángel Manuel Ortiz Marín y María del Rocío Duarte Ramírez, “El periodismo a principios del siglo XX (1900-1910)”, Facultad de Ciencias Humanas- Universidad Autónoma de Baja California en *Revista Pilquen*, n°12, año XII, 2010, p. 6. [En línea: <https://www.redalyc.org/html/3475/347532056013/index.html>] [Consultado en mayo de 2019].

- Los de oposición que se dividieron en electoreros, de caricaturas, católicos y los doctrinarios independientes.”¹¹⁵

Los dos primeros fueron los que más arraigado tuvieron el fin de impulsar los ideales del gobierno en curso y para ello retomaron noticias provenientes de Estados Unidos, Inglaterra y Francia.¹¹⁶ Este último fue el país que más sirvió como referente para el México porfirista, ya que “iniciando el régimen de Porfirio Díaz, la sociedad -léase grupo en el poder- busca y encuentra una forma de reconocimiento en su retrato afrancesado”.¹¹⁷

Parte de la prensa mexicana del porfiriato buscó desarrollo económico, utilizando un periodismo que alcanzó incluso el sensacionalismo¹¹⁸ y que tuvo gran influencia en las acciones, pensamientos e ideas de quienes los consultaban, pero también evidenció la desigualdad social:

Los lectores de los diarios en las grandes ciudades eran pocos, pues los periódicos eran artículos de lujo (por los bajos salarios y por el problema del analfabetismo) “apenas casi un 30% de la población mayor de 10 años sabía leer en 1910”. Los lectores habituales eran las clases medias y altas y los propios periodistas, políticos, comerciantes, maestros, intelectuales y estudiantes adinerados. [...] Los periódicos eran editados en las grandes ciudades del país como la ciudad de México, Puebla, Guadalajara, Monterrey o Mérida.¹¹⁹

Fue en estas urbes donde la bicicleta tuvo gran auge gracias a la propaganda, la cual impulsaba a la gente a comprar una y a recorrer los caminos disfrutando del paisaje. Las páginas de los periódicos:

Sirvieron para relatar, con un estilo literario, los principales acontecimientos sucedidos, la forma como se divertía la sociedad de alcurnia y la surgente burguesía, los deportes

¹¹⁵ Florence Toussaint, “La disputa por la República en el siglo XIX y la prensa en México”, México, UNAM, 2006, p. 5. [En línea: <https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/61217/Florence%20Toussaint.pdf?sequence=1>] [Consultado en mayo de 2019].

¹¹⁶ Irma Lombardo, De la opinión a la noticia, México, Ediciones Kiosco, 1992, p. 51. [En línea: <https://es.scribd.com/document/19443610/De-La-Opinion-a-La-Noticia-Irma-Lombardo>] [Consultado en mayo de 2019].

¹¹⁷ Ángel de Campo, *La semana alegre*, p. 21.

¹¹⁸ Lombardo, *Op. Cit.*, p. 91.

¹¹⁹ Ortiz Gaitán, *Op. Cit.*, p. 411

que practicaba e incluso el mundo de la economía, mediante las noticias de este tipo, pero también el consumo de bienes suntuarios.¹²⁰

Es por ello que la prensa desempeñó un rol esencial en el recibimiento y aceptación dado a la bicicleta y a todos los deportes modernos, su gran influencia derivó, no nada más de las noticias, sino también de la publicidad que recibieron. Fue frecuente que las imágenes empleadas incluyeran una figura femenina junto a la "bici", con el fin de atraer más seguidores, siendo el caso de las marcas *Columbia* y *Crescent*. Y es que los negocios se dieron cuenta de que las mujeres eran un público importante por lo que comenzaron a promover bicicletas para ambos sexos, así como aditamentos para usarlas.

BICICLETAS COLUMBIA

Si en Francia por cada 72 personas monta una en **BICICLETA**, en Méjico, dentro de seis meses montarán el 10 p^o de sus habitantes, pues es increíble el desarrollo que está tomando el uso de la BICICLETA, porque al mismo tiempo que es agradable es ventajosa para la salud y útil para todo hombre de negocios.

En estos momentos hay una gran revolución en los Estados Unidos por igualar a las bicicletas "COLUMBIA" el próximo después de haber visto las demás, para poder apreciar todas sus ventajas.



año, pero esto es imposible, porque la fábrica de la

COLUMBIA

es la más antigua, la que emplea mejores materiales y la que va siempre un año adelante de cualquier otra.

Por todas estas razones, el que quiera comprar una máquina fina, fuerte, elegante y ligera debe ver las

COLUMBIA

UNICO AGENTE PARA MEXICO,

Samuel W. Walker.

Apartado 453. México. 3m. y d.—06

Fig. 36 "Bicicletas Columbia", *El Correo Español*, 27 octubre 1895, p.3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

BICICLETAS

PRECIOS DESDE \$80 á \$150.



'Crescent' y 'Our Special'

Club de bicicletas "LA MEXICANA."

Con licencia de la Secretaría de Gobernación. Los sorteos se hacen bajo la inspección de un interventor de la misma, quien garantiza la entrega de las bicicletas á todos y cada uno de los suscritores.

Puede cualquiera hacerse de una bicicleta Por \$3.00.

NO LE COSTARA MAS DE \$150.


CALLE GANTE NO. 4. MEXICO. **REMSEN Y CIA.**

Fig. 37 *The Mexican Sportsman*, 1896. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 2.

La publicidad que se generó en torno a este artefacto y la cual se retoma en el apartado surge a partir del año 1892. Al estar plasmada en los periódicos se deduce que se dirigía a un público de clase media y alta. Dependiendo del periódico era la cantidad y el tipo de anuncios; no todos incluían imágenes y, aparte de ofrecer bicicletas, también promocionaban clases para aprender a usarlas, talleres para repararlas, velódromos, productos como linimentos, herramientas, triciclos para niños, ropa, cinturones, llantas, cadenas, frenos, aceites, asientos y demás accesorios para ciclistas, en su mayoría traídos de otros países pues en México aún no existían fábricas de bicicletas o de sus aditamentos.

Corren en bicicleta.
Es una delicia ver cómo las gentes se deslizan en bicicleta en la Avenida Juárez, con el único fin de ir almorzar a la gran cantina y restaurant "La América," que es la casa que vende los vinos más exquisitos y las viandas más ricas. La casa no se cierra ni de día ni de noche.



Taller especial

PARA COMPOSTURAS DE BICICLETAS.

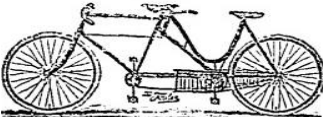
Si desea Ud. que su **bicicleta** no vuelva a descomponerse, mándela a la casa de **O. Márquez, Calle de Sta. Teresa, letra D.**, única que garantiza sus composturas. Especialidad en esmaltes.
Importación directa de Europa y Estados Unidos.

Fig. 38 *El Chisme*, 3 junio de 1899, p.2 y *La Gaceta Comercial* 13 de mayo de 1901, p.3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

GRAN TALLER DE BICICLETAS.

2ª CALLE DE DOLORES NUM. 21.—MEXICO.
Miguel Galindo.

Se hacen toda clase de composturas de Bicycletas, neumáticos de coche, aparatos de gasolina y máquinas de escribir. Importación directa. Venta de accesorios para Bicycleta. Especialidad en esmalte breso colores.



Taller para composturas DE BICICLETAS.

Neumáticos de cobre, Aparatos de Gasolina y Máquinas de escribir.

IMPORTACION DIRECTA.
Venta de accesorios para **Bicycletas**. Especialidad en esmalte sobre colores.

LORENZO GALINDO.
San Juan de Dios números 2 y 3.
—MEXICO.—


Fig. 39 *La Gaceta Comercial*, 15 noviembre de 1900, p.3 y 23 noviembre de 1900, p.4. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

TRICICLOS PARA NIÑOS

No.	0.	\$ 6.25
::	1.	7.00
::	2.	7.50

Completo surtido en juguetes para POSADAS, NAVIDAD Y REYES.

"Al Gran Bazar de San José"
"La Casa de los Buzos y Baratos Artículos"
21. de Victoria y 14. de Dolores.
PELIPEN. GARCIA.



VELOCIPEDOS

PARA Niños y Niñas
CON Y SIN LLANTAS DE HULE

Roberto Boker y Cia.
Calle del Coliseo Viejo núm. 1
Apartado número 148.—México.

Fig. 40 *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 6 enero de 1910, p.6 y *El Popular*, 25 septiembre de 1903, p.4. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

EL TALLER MEJOR...

Areglado para Compostura de Bicycletas.

Participamos á los Ciclistas que hemos abierto nuestro gran taller y que estamos lista para ejecutar toda clase de trabajos por difíciles que sean. Precios sin rival. Prontitud y esmero.

CONSTRUIMOS BICICLETAS A LA ORDEN.

Troneros y Rivas. Santa Isabel Núm. 8

BICICLETAS

.....DAYTON, SYRACUSE, RUGBY.

Invito á mis amigos y el publico en general para que inspecciónen los Modelos de 1897.

Gran Taller de Reparaciones.
"El mejor montado de la ciudad."

PRONTITUD. ESNERO.
Santa Isabel No. 9. FEDERICO TRIGUEROS

Fig. 41 *The Mexican Sportsman*, 28 noviembre de 1896, p.15 y 13 julio de 1897, p.11. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

NUEVO FRENO PARA BICICLETAS

Abido es con los frenos...
 Se prepara las...
 Se prepara las...
 Se prepara las...



Se prepara las...
 Se prepara las...
 Se prepara las...

Complete Set of Cricket goods. D. S. Spaulding Suer. Cadena 23.
 Las mejores y más baratas bicicletas en el mercado. D. S. Spaulding, Suer. Cadena 23.

PROFESSIONAL CARDS

Escuela de Bicicleta

Los Mejores Instructores
 Cada Leccion 75 cs.

SE AQUILAN BICICLETAS.
 REFORMA 98, MEXICO

Bicycle School,
FIRST - CLASS TEACHERS.
 Lessons 75 cents each. Bicycles for Rent.

Reforma 18. Mexico

Fig. 42 El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana, 24 marzo de 1901, p.4 y The Mexican Sportsman, 28 noviembre de 1896, p.10. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

LA SILLA ANATOMICA CHRISTY.

Unico agente en la Republica para la venta de estas sillas

Una silla de bicicleta ordinaria es defectuosa y produce males muy serios, tanto en el hombre como en la mujer.

Una silla perfecta para hombre ó mujer es aquella que mantiene el cuerpo en una posición descansada y natural. Debe tener un hueco en el centro para impedir toda presión ó roce.

La Silla "Christy"

Hecha todos estos reguladores es una silla anatómica. Con esta silla va montada la

D. S. Spaulding Suer.



Fig. 43 El Popular, 6 marzo de 1898, p.1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

HILARIO MEENEN AVENIDA JUAREZ 4, APARTADO 189 MEXICO.

"Huber" "Stearns"
 "Tourist" "Record"
 Son las Mas Caro y Son las Mas Baratas!

Pídase el elegante catálogo en español con muchísimas ilustraciones. Bicicletas de \$120 á \$335. Gran talleres de composturas y magnifico surtido de accesorios.

CYCLISTS' UNION CLUB. . . .

Velodromo de la Piedad. . .

MANANA CAMPEONATA DE LA REPUBLICA MEXICANA. Y CINCO MAGNIFICAS CARRERAS.

CYCLISTS' UNION CLUB.

VELODROMO DE LA PIEDAD

MAÑANA
 CAMPEONATO DE LA REPUBLICA MEXICANA

Y
 5 MAGNIFICAS CARRERAS 5



Fig. 44 The Mexican Sportsman, 28 noviembre de 1896, p.18 y 21 noviembre de 1896, p. 15. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Los Ciclistas Corredores en **Bicicleta** y Atletas deben usar el **LINIMENTO DE GRUMP.**

PRECIO \$1.50 EL FRASCO.

SE VENDE EN TODAS LAS PRINCIPALES AGENCIAS.

Los mejores CORREDORES de México Loubens, DeGress, Bray, Acosta, Trigueros y muchos otros lo usan.

American Photo Supply, Co. Unicos Agentes.
 Calle del Coliseo No. 1.

Léase el siguiente certificado.

México, D. F., Octubre 12.

Sr. T. R. Crump, Calle del Coliseo No. 1.

Muy señor mío:

Habiéndome preparado ya varias veces para las carreras, y como para ello es necesario usar un buen linimento, he descubierto que el de Ud. es el mejor. Lo recomiendo con especialidad á todos los ciclistas y atletas. Es remedio infalible para esa clase de conatus.

De Ud. S. S.—Firmado) LUIS LOUBENS.

Fig. 45 The Mexican Sportsman, 17 octubre de 1896, p.15. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

ESCUELA DE BICICLETA
ENSEÑANZA GARANTIZADA. NINGUNA CAIDA MAS DE 500
TESTIMONIOS
 Comerciantes, cobradores, todo hombre de actividad que quiera usar **bicicleta** para despachar pronto sus negocios, debe dirigirse a la U de Independencia 22, y pedir referencias a
M. E. TOVAR HERMANOS, AGENTES GENERALES
 de la VICTOR y de la ANGLE Lamp. Co.

Leed, Leed, Leed:
AL MAESTRO SIN IGUAL DE LOS CICLISTAS SR. M. E. TOVAR,
 Debo en prueba de agradecimiento como uno de sus discípulos, dar testimonio público de sus aptitudes para la enseñanza.
Lic. Rafael Martínez Carrillo,
AL DISTINGUIDO PROFESOR CICLISTA, SR. MANUEL E. TOVAR
 Como humilde prueba de reconocimiento (fue comerciante cubano) que en muy pocas lecciones y sin recibir consejo alguno; gracias a su habilidad, logré aprender a manejar **bicicleta.**
Isidro Fernández Borda.
 Puede Ud. tomar informes en la Agencia "Victor,"
 22 Independencia 22, México, y en Puebla, Avenida Juárez 18.

Fig. 46 *El Popular*, 20 marzo de 1899, p.1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Algunos periódicos como *El Diario del Hogar*, *El Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos* y *El Continente Americano* insertaban pequeños párrafos en donde informaban sobre las bicicletas robadas y de aquellas que habían sido recuperadas.

CUATRO SACOS SIN DUEÑO. — Cuatro pequeños sacos de cuero conteniendo útiles para **bicicleta**, y que fueron encontrados por la policía, se encuentran depositados en las oficinas del Gobierno del Distrito y se entregarán a la persona que se presente a reclamarlos, siempre que justifique su propiedad.

Fig. 47 Recuperan artículos para bicicleta, *El Diario del Hogar*, 14 diciembre de 1897, p.2. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Hubo periódicos que se dedicaron a promocionar exclusivamente una marca mientras que otros como *The Two Republics*, *El Mundo Ilustrado* y *The Mexican Sportsman* anunciaron varias a la vez, por lo que muchos anuncios se repitieron en distintas gacetas.

La mayoría de la publicidad colocaba en letras de mayor tamaño el nombre de la marca y utilizaba alguna leyenda para exaltar las características del vehículo; en ocasiones mencionaba los precios, promociones, catálogos, trajes masculinos o femeninos para velocipedistas, la dirección de los almacenes y talleres donde las vendían y hasta avisaban cuando acababan de recibir nuevo surtido de bicicletas y accesorios. Entre los talleres anunciados estaban los de Miguel Galindo, Félix Arzanegui, Federico Trigueros e Hilario Meenen. Las marcas que pueden localizarse en los periódicos revisados para la presente tesis son: *Minerva*, *Cleveland*, *Columbia*, *Rambler*, *White*, *98 Elmira*, *The Monarch*, *El Eclipse*, *Humber*, *Premier*, *Rayo*, *La Vanguardia*, *Crescent*, *Reading-Standard*, *Le Roy*, *Excelsior*, *Brown* y *Alliance*, *Elgin King*, *Spaulding*, *Sterling*, *Herman*, *Syracuse*, *Dayton* y

Rugby, Iver Johnson, Rudge Whitworth, Elmor, Swift, Ajax, Lion Peugeot, Pullman, The Adlake, Our Special, Las Voladoras Blancas, La Bicicleta Oriente, Stearns, Record, Tourist, Acme, La Unión, Cóndor y la Víctor.

En los anuncios se observa que, para inicios del siglo XX, las marcas que podían adquirirse en el país eran más de cuarenta, siendo la Víctor la más mencionada. Para atraer clientes, la marca usaba frases cortas y en ciertas ocasiones imágenes. En general, sus anuncios incluían leyendas en las que se daba a entender que las personas de buen prestigio tenían una “bici”, al tiempo que incluían notas con un uso estratégico de referencias al amor, la mujer, la belleza, el poder y el romance. Por ejemplo, solían mencionar que las mujeres más bellas eran las que usaban las bicicletas Víctor o Victoria (en su versión femenina) y que éstas eran reflejo de la perfección. Aunque también otras marcas, como Cleveland y Sterling, utilizaron mensajes similares.

Mejor que el amor

El amor es el encanto de la juventud. La **bicicleta** «Víctor» es el encanto de todos.

Par ser hermosa.

Una dama se quejaba amargamente de no ser pretendida por ningún hombre. Poco tiempo después le sobraban pretendientes, pues había hermoseado su rostro con montar **bicicleta** Victoria.

Fig. 48 *El Tiempo*, 19 noviembre de 1896, p. 3 y *El Universal: Diario de la Mañana, Diario Político de la Mañana*, 28 febrero de 1897, p.7. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Convencido
quedará usted de la construcción magnífica de la bicicleta "Víctor" después de haberla usado en un camino quebrado.

Una pregunta
¿Quién puede permanecer indiferente ante la presencia de una joven montada en la afamada **bicicleta** "Victoria"?

Fig. 49 *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 3 julio de 1897, p.3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

En el Valle Nacional
Para evitar las evasiones de los rateros, sus vigilantes han empezado a usar la **bicicleta** Víctor.

La **bicicleta** Victor modelo 1897 es el mas alto grado de perfección.
Para que una **bicicleta** reúna las cualidades de **ligereza**, **solidez** y **duración** se necesita que sus materiales sean de primera calidad, este solo se encuentra en la **bicicleta** Victor.

Fig. 50 *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 3 julio de 1897, p.3 y *The Mexican Sportsman*, 24 abril de 1897, p.11. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

LA BICICLETA "VICTOR"

¿Qué vale un buen General sin soldados? ¿Qué vale un soberano sin dominio? Un buen fusil sin sus
 uchos? y un buen corredor sin una buena bicicleta? **¡NADA!**

Para que todo salga bien y en su lugar necesitamos darle á cada uno lo que le corresponde: al Go-
 ernal, sus soldados; al soberano, su dominio; al fusil, su parque, y al buen corredor una bicicleta.

Pero, ¿qué bicicleta será más propia?

Nada más conveniente que la "**VICTOR,**" la sin rival "**VICTOR,**" la que tan á menudo gana las carreras más reñidas;
 en fin, la más fuerte, más ligera y más bonita.

Comprando una "**VICTOR**" obtendréis una verdadera bicicleta. Una sola clase y
 un solo precio. Las últimas carreras son el mejor juez de nuestro dicho.

—||—| **¿QUIERE USTED LA AGENCIA LOCAL?** |—||—

Cyclometros Standard de N. Y., \$3. Grafolina de Dixon, pieza, 0.30. Aceite para linterna. Aceite para lubricar y toda clase de accesorios.
 Todo muy barato. Pídanse catálogos.

N. ELLIOTT, Gerente.—**Trachsel y Crump:** Agentes Grales. para la República Mexicana. **Gante 8. Teléfono 552**

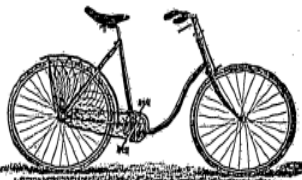


Fig. 51 El Universal: Diario de la mañana, Diario Político de la Mañana, 7 de junio de 1896, p.7. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

La gran abundancia de marcas y publicidad reflejan el crecimiento de los negocios que vendían el vehículo así como la cantidad de consumidores y la inclusión de la mujer entre éstos. Ahora bien, distintos periódicos refirieron a la bicicleta en sus páginas, pero no todos le dedicaron el mismo espacio o se expresaron de ella en igual forma. Algunos periodistas reprobaron su uso, otros solo la mencionaban porque ya era parte de la vida de la ciudad y otros más la promovieron de gran manera. El más claro ejemplo fue la ya mencionada revista *The Mexican Sportsman* que, en 1896 y 1897, era la principal promotora del vehículo; aunque se centraba en resaltar su función deportiva, también la anunció como transporte, entretenimiento, vehículo de excursión y modo de vida.

Es importante destacar que existieron dos formas de plasmar la figura de la bicicleta. Una fue anunciándola directamente junto a los artículos para ciclistas como timbres, campanillas, linternas, ropa, talleres, almacenes y clases, y otra usándola como medio para impulsar otros productos. De igual forma fue promovida junto a objetos como máquinas de escribir, cajas de fierro, muebles y pianos. Esto demuestra que atraía al público pero, sobre todo, que se la veía como uno de los artefactos considerados modernos y que estaban influyendo en cambios tecnológicos y el modo de vida de la sociedad.

Efectivamente, el impulso que la prensa mexicana dio a las bicicletas fue influenciado en gran medida por las ideas y deseos de que México estuviera a la

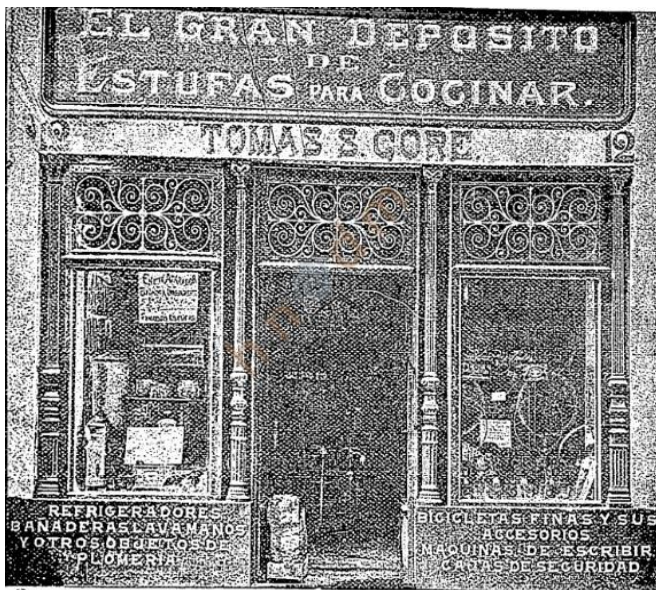
altura de otras naciones que fomentaban la práctica del deporte, la creación de inventos y tecnología, todo lo cual equivalía a verlo como un país que progresaba.

La importancia de la publicidad en la prensa estuvo no solo en transmitir información sino también en despertar la curiosidad de los lectores, invitándolos a probar la experiencia del pedaleo hasta convencerlos de adquirir una “bici” y así impulsar el comercio. La estrategia que se utilizó fue ofrecer el producto creando un ambiente de identificación con él; por ello se hizo énfasis en su capacidad para satisfacer las necesidades de la comunidad, por ejemplo, como medio de transporte que ayudaba a acortar distancias y tiempos de recorrido, entretenimiento que ofrecía momentos de diversión y recreación, elemento deportivo y *sport* a través del cual la gente podía ejercitarse y cumplir con los requerimientos higienistas de la época, símbolo de modernidad e invento generado por el progreso tecnológico. Muestra de que, a través de los anuncios, la prensa creó una cultura que influyó totalmente en el consumo de bicicletas.

2.4 Impacto causado en las industrias.

La bicicleta no solo llegó a transformar las leyes, infraestructura y anuncios, también modificó la economía del país, sobre todo del Distrito Federal. Alrededor de los años que van de 1890 a 1895, el vehículo comenzó a adoptarse entre la población por lo que los cambios no fueron tan notorios pero, a partir de 1896, cuando la prensa empezó a prodigar sus notas positivas sobre ella y aumentó su promoción, la gente la demandó más y, por consiguiente, los almacenes las ofrecieron. Fue así un aliciente para el comercio y la industria de diversas maneras.

Para iniciar y teniendo relación con la infraestructura y arquitectura de la ciudad, los vendedores comenzaron a importar más bicicletas ampliando el mercado con diversas marcas, tamaños, colores, características y precios. La demanda era tal que algunos vieron como un buen negocio abrir talleres para reparaciones y se vendían partes o accesorios por separado como asientos, linternas o llantas. Para atraer al público, no solo las anunciaban en los periódicos, sino que las exhibían en los aparadores.



DEPOSITO DE BICICLETAS DE T. S. GORE Y CIA.

Fig. 52 “La bicicleta en México, una casa antigua”, *The Mexican Sportsman*, 5 junio de 1897, pp. 6-7. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

En 1893 existían en la capital alrededor de 500 velocipedistas; su incremento fue lento hasta 1896, año en que el comercio de bicicletas tuvo un crecimiento fuerte pues aumentó casi diez veces más que en 1895, mientras que en enero de 1897 hubo diez veces más importación de bicicletas que doce meses antes. Asimismo, en 1896 las bicicletas que llegaron a México se valoraron en un total de 5 000 pesos mientras que en 1897

alcanzaron los 15 000 pesos. Una muestra de la demanda la da una nota del periódico *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, el cual indica que en 1896 Estados Unidos obtuvo de México 24 278 dólares por bicicletas exportadas, mientras que para 1898 fueron 73 117 dólares. Un año después había en el país alrededor de 6 000 “bicis”, siendo la publicidad en la prensa, una de las principales razones de que esto sucediera.¹²¹

Se dice que antes de 1896 el comercio no era productivo debido a que la prensa y el público en general hablaban mal del nuevo transporte, así que los almacenes y

¹²¹ Al reflexionar respecto a por qué en esos años se dio el *boom* surge otra cuestión y es que, tomando en cuenta que era una época en que los extranjeros en México y los mexicanos que viajaban al extranjero traían y adoptaban costumbres de otras naciones, puede que el hecho de que en 1896 se celebraran en Atenas los primeros juegos olímpicos modernos, en los que hubo ciclismo, y que ese mismo año fue la primera edición de la carrera ciclista de París-Roubaix, influyera para acoger el vehículo en México, y por otra parte, la carrera fue promovida por el diario deportivo *Le Vélo*, lo cual demuestra que en varias partes del mundo los periódicos fungieron como órganos esenciales en la promoción del deporte y en la adopción de aparatos e inventos representativos de la modernidad o progreso. Que las noticias de eventos de esa magnitud llegaran a México gracias a los periódicos pudo motivar a los mexicanos que tenían las posibilidades de leerlos a adquirir una bicicleta y aprender a montarla. Esto deja ver la influencia que costumbres extranjeras tuvieron en el país. “La gran Excursión a las fuentes de Tlalpan en velocípedo”, *El Nacional: Periódico de Literatura, Ciencias, Artes, Industria, Agricultura, Minería y Comercio*, 28 de febrero de 1893, p. 2; “El comercio de la bicicleta en México”, *The Mexican Sportsman*, 24 de abril de 1897, p. 14; “Exportación de bicicletas americanas”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 1 de septiembre de 1898, p.2; “La excursión de los ciclistas”, *El Mundo Ilustrado*, 11 de junio de 1899, p.8; Ángel de Campo, *La semana alegre*, p. 34.

comerciantes se vieron en la necesidad de animar al mercado, motivando al turismo y a los corredores para que aumentaran la demanda y una estrategia fue la organización de carreras. Aunque algunos inversores temieran que las ventas no fueran tan fructíferas en 1897, la situación mejoró tanto que, en 1903, en los desfiles o combates de flores que se organizaban en algunas festividades se contaba con la participación de alrededor de 200.¹²²

Así como hubo modificaciones en la cantidad de bicicletas también las hubo en los costos. El precio de una estaba entre 35 y 330 pesos aunque había almacenes que ofrecían unas más baratas y otras más caras, dependiendo de la marca, características, así como del año y de si eran de primera o segunda mano. Por ejemplo, la bicicleta marca *Cleveland* podía comprarse en 1897 en 75, 85 o 100 pesos en el almacén de Hilario Meenen, y la marca *Crescent* en 150 pesos. Mientras que un año después en determinado almacén podía adquirirse una bicicleta *Syracuse* en 85 pesos, una *Business* en 70, una *Republic* en 60, una *Cleveland* de señora en 125 pesos, una *Westfield* en 90 y una *Disy* en 70 pesos. Pero en el almacén *Mohler y de Gress* había las marcas *Rambler* y *La ideal*, que valían de 80 a 230 pesos cada una. Lo anterior muestra la existencia de una amplia oferta y que, si bien en un principio las bicicletas se cotizaban altamente, para años posteriores a 1896 hubo más variedad y por tanto más opciones de precio, al alcance de distintos sectores de la población, lo que fue disminuyendo exclusividad al vehículo.¹²³

¹²² “El comercio de la bicicleta en México”, *The Mexican Sportsman*, 24 de abril de 1897, p. 14 ; “Notas comerciales de ciclismo”, *The Mexican Sportsman*, 2 de enero de 1897, p.10; “El combate de flores”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 22 de abril de 1903, p. 1; “Bicicletas Columbia”, *El Correo Español*, 27 de octubre de 1895, p.3; “Exportación de bicicletas americanas”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 1 de septiembre de 1898, p.2.

¹²³ “La bicicleta en México, una casa antigua”, *The Mexican Sportsman*, 5 de junio de 1897, pp. 6-7; “El almacén de Mohler y de Gress”, *The Mexican Sportsman*, 19 de junio de 1897, pp. 5-6; “Notas comerciales de ciclismo”, *The Mexican Sportsman*, 12 de diciembre de 1896, p.11; “Bicicletas”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 28 de junio de 1898, p.5; “Precios de bicicletas”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 15 de julio de 1897, p. 3; *El Universal: Diario de la Mañana, Diario Político de la Mañana*, 12 de noviembre de 1898, p.4. Al parecer el establecimiento de fábricas no se logró en esta época. Para tener una idea del costo de la bicicleta comparado con otros productos: en 1897 un paquete de chocolates de 230 gramos valía 50 centavos, un catre de hierro, 10 pesos, el precio de un molino, para nixtamal, café, maíz crudo, cacao, carne, chile, azúcar y minerales, era de 15 pesos, mientras que un traje de casimir francés e inglés se vendía entre los 42 y 45

Al ver el éxito del comercio de bicicletas, como evidenciaban las noticias de la creación de un nuevo almacén o de la intención de algunas instituciones de adquirir el artefacto y se dijo incluso que el ejército destinaba 80 000 pesos para comprarlas en 1896, hubo quienes, sobre todo extranjeros, se interesaron cada vez más en invertir en almacenes o fábricas para producirlas y venderlas. En 1899 apareció la noticia de que se había pedido a la secretaría de Fomento la patente para fundar la primera fábrica de bicicletas en México, para la cual se requería un capital social de 500 000 pesos.¹²⁴ Hubo extranjeros, como el señor Arlington U. Betts que llegaron con la intención de poner fábricas de bicicletas en territorio mexicano, para lo cual debieron pedir permiso a las autoridades correspondientes, sin que lo lograran.

Los almacenes o talleres más renombrados fueron *Trachsel y Compañía*, en donde se vendía la marca *Víctor* que, en 1897, ya era la favorita y había desbancado a marcas pioneras en el país como la *Humber* y la *Stearns* y contaba con ocho empleados, varias sucursales y bodegas. También eran famosos el almacén de *Mohler y De Gress*, el de Hilario Meenen, gran impulsor del *sport* y la bicicleta, y el taller de don Federico Trigueros, mecánico mexicano muy interesado en el aparato.¹²⁵

Algunas agencias, almacenes y talleres se especializaban en la venta de una sola marca y otros de varias.¹²⁶ Las calles en las que se podían localizar también eran diversas, entre otras la de

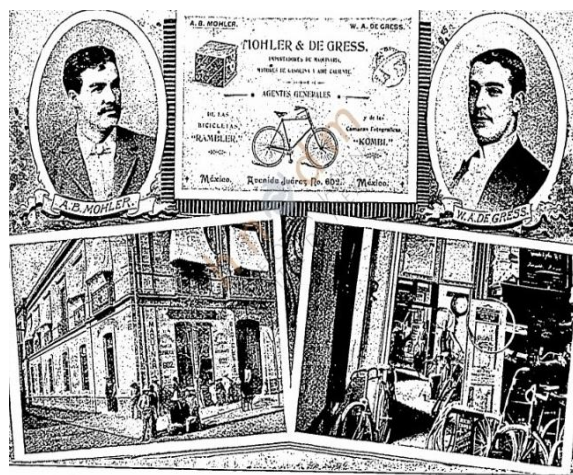


Fig. 53 “El almacén de Mohler y de Gress”, *The Mexican Sportsman*, 19 de junio de 1897, pp. 5-6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

pesos. En 1900, la renta anual de una caja de seguridad estaba entre 45 y 90 pesos. En 1906, un juego de comedor se anunciaba en 150 pesos y, para 1910, había refrigeradores desde los 36 pesos.

¹²⁴ “Ps 80.000”, *El Continental: revista popular jalisciense y de noticias universales*, 8 de noviembre de 1896, p. 3; “Las industrias en Mejico”, *El Correo Español*, 30 de septiembre de 1899, p.2; “Fábrica nacional de bicicletas”, *El Tiempo*, 16 de septiembre de 1899, p. 3.

¹²⁵ *The Mexican Sportsman*, 6 de marzo de 1897, pp.14-15/ 30 de enero de 1897, pp.10-11/ 19 de junio de 1897, pp. 5-6; “Visita agradable”, *El popular*, 18 de mayo de 1897, p. 3; “A los ciclistas”, *La Democracia: semanario de política, información, literatura, variedades y anuncios*, 7 de julio de 1901, p. 4.

¹²⁶ Es posible que las agencias y almacenes que solo vendían una marca de bicicletas tuvieran un vínculo directo o relación con ella.

Gante, Puente de San Francisco, Avenida Juárez y Revillagigedo, el Mirador de la Alameda, Santa Isabel, La Escondida y San Juan de Dios. También muchos almacenes contaron con sucursales, bodegas, talleres, departamentos de carreras y composturas, igual que servicios como venta de accesorios para bicicletas y otros *sports*. Además, se hacían envíos a zonas fuera del Distrito.¹²⁷ Por lo que pronto se leían noticias anunciando que:

El número de bicicletas que han vendido las agencias en la ciudad en los últimos seis meses es casi maravilloso. No se han vendido estas bicicletas en la ciudad, sino que han sido enviadas a las partes más remotas de la República. Existen tres veces más agencias en la capital que las que había hace un año, y lo más probable es que las agencias más antiguas están haciendo tan buenos negocios, si no mejores que los de 1895. De aquí que los manufactureros de artefactos ciclistas, no solo en los Estados Unidos sino también en Europa, hayan dirigido sus miradas hacia este país por considerarlo como un mercado seguro para la venta de sus artículos. Y en esto obran con acierto. La fiebre por el ciclismo se ha apoderado de todo el país, y ha venido a echar por tierra las vallas que aprisionaban la libertad física en la Edad Media, y a las que la estupidez y de las generaciones subsecuentes han venido añadiendo una nueva piedra de tiempo en tiempo. La obra de demolición ha principado ya donde debía comenzar, en esta ciudad, la que ha sido siempre la primera en cada revolución social. Por lo cual os aconsejamos que si queréis leer los signos de los tiempos acudid a la pista del *Bicyclists Union* a contemplar el número de jóvenes entusiastas que se aprestan para las próximas carreras. Señas inequívocas del nuevo y mejor espíritu que se ha apoderado de México. Nos aventuramos a profetizar que en las carreras de Otoño el número de gente que se interese por ellas será doble del que tomó parte en la Primavera; pues podemos asegurar que hay por lo menos tres mil bicicletas en uso en esta ciudad, o lo que es lo mismo, tres veces más de las que había, por este tiempo, el año pasado. Y considerando el número de bicicletas que se han vendido ya por los agentes de la ciudad probablemente se venderán dos o trescientas más dentro de los límites de la ciudad antes de la llegada de las carreras en el otoño. Tan cierto es que aun ahora en medio de la estación lluviosa algunos de los comerciantes venden por término medio doce bicicletas por semana. Esta cantidad se duplicará, con toda seguridad, tan pronto como la temporada de las carreras haga sentir su influencia.¹²⁸

Como puede observarse, por un periodo de tiempo, la bicicleta representó para los almacenes una fuerte entrada de dinero e impulsó el comercio, pero su venta en las agencias y talleres no fue la única forma en que participó en la vida económica. En efecto, se adoptó la palabra “bicicleta” para nombrar negocios, aunque no tuvieran nada que ver. También generó productos que pretendían atender

¹²⁷ *La Patria*, 4 de septiembre de 1896, p. 2; “Las bicicletas de la administración de correos”, *El Popular*, 31 de diciembre de 1900, p. 2; *La Voz de México*, 28 de enero de 1899, p. 3

¹²⁸ “La temporada de ensayos”, *The Mexican Sportsman*, 5 de septiembre de 1896, pp. 7-8.

problemas surgidos de ella, tales como tónicos, gotas para las molestias en los ojos, llantas, asientos y aceites para evitar el moho, así como negocios y oficios como el de aseguradores, puesto que aparecieron casas estadounidenses e inglesas que aseguraban al ciclista y a su bicicleta en caso de algún accidente. Es además evidente que la importación de bicicletas y los almacenes fomentaron la relación económica con países como Estados Unidos.¹²⁹

Por otro lado, la bicicleta propició otras formas de trabajo por ser un medio que permitió recorrer distancias largas en menor tiempo y costo, aunque hubo casos, como el de los policías y el ejército, en que los caminos provocaron que los resultados no fueran tan buenos. Esta herramienta laboral sería también adoptada por el servicio de telégrafos y por los carteros, quienes en un inicio estaban animados ante la idea de usarla para entregar el correo, pero que acabaron por desistir ya que los directivos ordenaron a los mensajeros con “bici” realizar colectas de buzones en lugar de repartir cartas. Esto no fue eficiente y despertó el enojo de algunos civiles que declararon que, “para el mal servicio, lo mismo es la bicicleta que un caracol”, pues la correspondencia tardaba mucho en llegar a su destino.¹³⁰

También surgieron mecánicos dedicados a reparar bicicletas, floristas que ofrecían sus servicios para adornarlas cuando participaban en combates de flores, personas que las usaban para repartir café y galletas, reporteros que así acudían

¹²⁹ “Higiene de los ojos”, *El Popular*, 9 de abril de 1902, p. 1; “Limpia y pule”, *La Voz de México*, 5 de junio de 1898, p. 3; “Nueva compañía de seguros”, *El Tiempo*, 22 de noviembre de 1895, p.3 “Nueva compañía de seguros”, *El Tiempo*, 22 de noviembre de 1895, p.3; “Seguros contra los accidentes de la bicicleta”, *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*, 4 de febrero de 1897, p. 2; “Llantas neumáticas”, *La Voz de México*, 12 de octubre de 1900, p.1; “Llantas camello”, *El Diario*, 5 de diciembre de 1909, p. 13; *El Mundo Ilustrado*, 3 de enero de 1897, p. 16.

¹³⁰ “Quieren bicicleta”, *La Voz de México*, 24 de octubre de 1896, p. 3; “Servicio en bicicleta”, *La Voz de México*, 12 de mayo de 1897, p. 3; “Los carteros de México”, *El Contemporáneo*, 16 de junio de 1897, p. 2; “Mal reparto de la correspondencia”, *La Voz de México*, 10 de marzo de 1899, p. 1; “Ecos generales”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 11 de mayo de 1897, p. 3; “Le vamos a comprar una buena bicicleta”, *La Patria*, 12 de noviembre de 1905, p. 3; “La correspondencia urbana”, *La Patria*, 27 de febrero de 1901, p. 3; “Los carteros”, *La Patria*, 13 de junio de 1897, p. 2; *Guía General Descriptiva de la República Mexicana*, 1 de enero de 1899, p 425; “El Correo en bicicleta”, *El Chisme*, 18 de marzo de 1899, p. 1; *El Chisme*, 10 de abril de 1899, p. 1; *El Mundo Ilustrado*, 14 de mayo de 1899, p. 5; “El servicio urbano: mejoras en el correo”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 23 de junio de 1897, p.1. Al parecer, se estableció el servicio urbano rápido de correos, colocando solo 58 buzones pintados de blanco que debían ser recogidos por carteros en bicicleta y, una vez depositadas las cartas, éstas tenían que llegar a su destino en dos horas, pero hubo problemas y por eso había quejas.

más rápido a cubrir noticias, afiladores y vigilantes de la sociedad protectora de animales que daban rondines en ella cuidando de que no se cometieran actos de crueldad contra ellos. Su adopción fue tal que existieron anuncios que solicitaban empleados que supieran andar en ella o gente que ofrecía sus servicios mencionando que sabían utilizarla. Otro negocio creado a partir de su llegada fue la impartición de clases para aprender a manejarlas, las cuales fueron igualmente anunciadas en la prensa y estuvieron muchas veces enfocadas al sector femenino.¹³¹

Como se mencionó en apartados anteriores, el cobro de impuestos por la venta y uso de placas generaba recursos al gobierno municipal. A los ciclistas se les asignó por el empleo del vehículo, primero 50 centavos y después 16 pesos anuales, pero además, los propietarios de almacenes y agencias debieron cubrir una contribución al fisco que, en 1897, era de seis pesos al año, aparte de la cuota por patente, timbre y establecimiento. El hecho de que la gente utilizara la bicicleta como herramienta de trabajo ocasionó que quienes se oponían al pago por su uso dijeran que por esa razón no había de cobrarse, pues se trataba de un objeto de utilidad que “emplea hasta el humilde menestral para reducir la distancia que le separa de la fábrica a su hogar; no causa perjuicios de ninguna clase en los pavimentos [y] no son aparatos estorbosos que dificulten el movimiento”.¹³² En este sentido, la bicicleta fue promotora y generadora de empleo para muchos, hasta llegar a ser el vehículo utilizado por la clase trabajadora.¹³³

¹³¹ Los periódicos no indican de qué forma se repartían el café y las galletas, pero posiblemente era en alguna canasta. De igual manera omiten qué animales eran protegidos por los vigilantes ciclistas, se limitan a mencionar que se hacen cargo de todos los enfermos o lastimados que se recogieran en las calles. “El Universal”, *El Correo Español*, 19 de abril 1900, p. 2; “Un mecánico en apuros”, *El Tiempo*, 7 de noviembre de 1902, p.3; “Para el combate de flores”, *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 2 de septiembre de 1898, p. 3; *El popular*, 3 de julio 1897, p. 1; “Domingo en bicicleta”, *El Popular*, 14 de junio de 1898, p. 2; *Cómico*, 12 de marzo de 1899, p. 9.; “En nombre de la caridad”, *El Contemporáneo*, 22 de octubre 1906, p. 3; “Enseñanza de bicicleta”, *La Voz de México*, 27 de noviembre de 1902, p. 4; “Se solicita”, *El Diario*, 16 de mayo de 1909, p. 7.

¹³² “Las bicicletas”, *El Popular*, 26 de agosto de 1902, p. 4.

¹³³ *El partido liberal*, 16 de febrero de 1895, p.2; *La voz de México*, 5 de agosto de 1908, p.3; “Contribución a los biciletistas”, *La Voz de México*, 15 de febrero de 1895, p. 3; “A cabalgar”, *El Popular*, 1 de enero 1898, p.3; “Las bicicletas”, *El Popular*, 15 de enero de 1898, p.2; “El impuesto a las bicicletas”, *El Popular*, 29 de enero de 1898, p. 2; “La contribución a las bicicletas”, *El Popular*, 25 de noviembre 1899, p. 3; “Rebajo de contribución”, *El Tiempo*, 12 de julio de 1894, p. 2; “La contribución sobre bicicletas”, *La Voz de México*, 17 de agosto de

El hecho de que se embargaran, empeñasen, apostaran, rematasen, robaran constantemente y hasta se ofrecieran recompensas por recuperar bicicletas reflejó su gran valía. Por si fuera poco, instituciones como los periódicos o la lotería organizaban rifas o concursos en los que las daban como premio.¹³⁴

En cuanto a los negocios, varios fueron beneficiados con su llegada, pero otros se vieron afectados al disminuir sus ventas en gran cantidad. El que más daños sufrió fue el de cría y venta de caballos pues la gente valoró que el nuevo artefacto no necesitara de comida ni se enfermase y fuese aún más rápido, por lo que dejaron de comprarlos y quienes los criaban o vendían se vieron cada vez más perjudicados. La industria de los patines también perdió clientes pues la bicicleta se puso de moda y las mujeres, que eran las que más los usaban, se interesaron en aprender a manejarla. Incluso la del alcohol sufrió bajas pues, según los periódicos, gente que antes dedicaba su tiempo libre en beber había cambiado este vicio por montarla. Asimismo, la venta de carruajes tuvo pérdidas, igual que los fabricantes de pianos y hasta los joyeros, porque se regalaban más bicicletas que brazaletes.¹³⁵

Dentro de las industrias beneficiadas se encontró la de ropa, que sufrió un cambio, sobre todo la femenina, ya que adoptó atuendos especiales. El sombrero se tornó básico porque cubría del sol, evitando asolearse o enfermedades y dando

1900, p. 3; "Ciclismo y automovilismo", *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 20 de febrero de 1899, p. 1.

¹³⁴ "Inaudita frescura", *El Correo Español*, 26 de mayo de 1905, p. 2; "Cincuenta pesos", *El Correo Español*, 30 de mayo de 1905, p. 3; *El Correo Español*, 14 de enero de 1910, p. 2; "El robo al cónsul americano", *La Voz de México*, 29 de septiembre de 1899, p. 3; "Bicicleta robada", *El Chisme*, 13 de noviembre de 1900, p. 2; *El Diario del Hogar*, 26 de enero de 1899, p. 3; "Lotería para los muertos", *El Universal: diario de la mañana, diario político de la mañana*, 21 de octubre de 1897, p.3; "La fiesta del 14 de julio", *El Popular*, 1 de julio de 1898, p. 3; "Quinta Rangel", *El Popular*, 30 de junio de 1897, p. 4; "Una rifa singular", *La Patria*, 13 de julio de 1897, p. 2; "Remate", *La Iberia: diario de la mañana*, 17 de marzo de 1910, p.2; *El Diario del Hogar*, 13 de febrero de 1909, p.4.

¹³⁵ "La bicicleta y la temperancia", *El Faro*, 15 de octubre de 1897, p. 3; "Las ruinas que ha causado la bicicleta", *El Imparcial: Diario Ilustrado de la Mañana*, 8 de abril de 1901, p. 3; "El invierno y los patinadores", *El Mundo Ilustrado*, 6 de diciembre de 1908, p. 21; "Misión en vía de terminar", *El Mundo Ilustrado*, 30 de enero de 1898, p. 12; "El caballo y la bicicleta", *El Economista Mexicano*, 11 de mayo de 1895, p. 2; *El Demócrata*, 5 de abril de 1895, p. 4; *El Mosaico*, 13 de mayo de 1894, p. 8; "Lamentos de un caballo", *El Hijo del Ahuizote: México para los mexicanos*, 23 de julio de 1899, p. 10; "Caballos y bicicletas", *El Partido Liberal*, 6 de julio de 1895, p.1; "Los caballos se van", *El Partido Liberal*, 29 de febrero de 1896, p. 3; "Por todo el mundo", *El Municipio Libre*, 3 de septiembre de 1897, p. 2; "¿Bicicleta o caballo?", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 13 de septiembre de 1897, p. 2; "Caballos baratos", *La Patria*, 29 de agosto de 1895, p. 3; *La Patria*, 28 de julio de 1895, p. 2; "Para lo que servirá el caballo", *La Patria*, 21 de enero de 1897, p. 2.

elegancia, por lo que quienes los vendían elevaron sus ventas.¹³⁶ Pero, sin lugar a dudas, entre los productos más favorecidos estuvieron el caucho y el hule, que se exportaron a naciones como Francia, por ser el material utilizado para las llantas. Si bien varios países de América lo producían, por ejemplo Brasil, México tuvo ventajas gracias a su desarrollo económico. También las linternas, asientos y campanillas gozaron de gran demanda. Así, la bicicleta comenzó a influir en la vida económica y creó lazos comerciales con otros países a donde se exportaba el hule o goma elástica y de los cuales se importaban ropa, accesorios, aceites y por supuesto, las bicicletas.¹³⁷

Si éstas no hubieran sido un negocio rentable, no las habrían vendido en la ciudad. Ver todos los trabajos e industrias que propiciaron muestra la importancia que tuvieron tanto en lo social como en lo económico, al servir de entrada monetaria a muchos que dependieron de ellas, pues gracias a su venta tenían recursos para comer y vivir bien.

A lo largo de los 20 años aquí estudiados, la bicicleta se convirtió en un producto de gran demanda pero, como todo producto, tuvo una época de auge y otra de declive, la cual se presentó con la llegada del automóvil, que al ser un transporte más nuevo y moderno se volvió un vehículo para la élite mientras que la bicicleta ofreció al pobre una relativa, pero muy aceptable comodidad.¹³⁸

Una nota del *Correo Español* explica que la bicicleta comenzó siendo un *sport*, un pasatiempo higiénico del rico, un entretenimiento al alcance solo de la fortuna, pero que para 1897 era ya del dominio de muchos; se utilizaba como instrumento de actividad y trabajo por las facilidades y ventajas que su empleo ofrecía. Sostenía

¹³⁶ Es de considerar que en la segunda etapa del siglo XIX el sombrero y el tocado empezaron a tener auge principalmente en países como Francia, y ya que a México arribaron las modas de otros lugares, es lógico pensar que ésta fue una de ellas, llegando así a los grandes almacenes y fungiendo como símbolo de la elite por su elegancia.

¹³⁷ "Departamento de sombreros para señoras", *El Chisme*, 21 de octubre de 1899, p. 4; "El comercio de México con Francia", *La Voz de México*, 4 de febrero de 1899, p. 2; "El Brasil y el Perú", *La Iberia: diario de la mañana*, 2 de julio de 1906, p. 1; "El caucho en el mundo", *El Economista Mexicano*, 2 de junio de 1906, p. 13.

¹³⁸ "Crónica las bicicletas", *El Correo Español*, 12 de septiembre de 1908, p. 1.

que era muestra de que, enseñando a la colectividad la aplicación de inventos útiles y prácticos, ésta los aprovechaba en bien de sus propias actividades.¹³⁹

El investigador William Beezley señala que “la fascinación por andar en bicicleta era una muestra más de que los ciudadanos entraban en la modernidad”¹⁴⁰ y que, después de su llegada a México, salir de casa y pasear por las calles no volvió a ser igual, ahora había unos *caballos de acero* que pasaban a gran velocidad por cada lugar.

En este capítulo se ha visto que la bicicleta, aparte de ser un artefacto que impulsó la inclusión de México en la modernidad, también reflejó la gran desigualdad social que enfrentó el país durante el Porfiriato. Basta con saber que al inicio no todas las personas podían comprar una y con conocer las cifras de bicicletas importadas antes de 1896 para darse cuenta de que la elite del país era un grupo diminuto de individuos. Asimismo, su proceso de adopción muestra cómo era el actuar de la sociedad ante la llegada de los representantes del progreso, primero presentaba resistencia pero, con el paso del tiempo y conforme se iba habituando a los nuevos inventos y costumbres, como transportes, diversiones, deportes y moda, terminaba adoptándolos e incluso sacándoles provecho.

Para admitir a la bicicleta como parte de la vida mexicana se tuvo que seguir un camino en el cual la prensa y publicidad jugaron un papel fundamental promocionando el vehículo, fomentando su comercio interior y exterior, impulsando el surgimiento de organizaciones, creando apego o identificación con la máquina y motivando su adopción como parte de la cotidianidad de las personas, ya que la usaran o solo la observasen en su día a día al transitar por las calles de la ciudad. Si bien *el hada de acero* perjudicó a algunas industrias y, poco a poco, fue perdiendo exclusividad, también se ha visto como su versatilidad la hizo un invento productivo, al generar empleos, crear lazos comerciales, impulsar la apertura de nuevos recintos y ser útil como medio de transporte, pasatiempo y herramienta de trabajo.

¹³⁹ Citado en “Descenso de las fortunas”, *El Correo Español*, 4 de noviembre de 1897, p.1

¹⁴⁰ Escudero, *Op. Cit.*, p. 27.

Pero la bicicleta también evidencia el curso que enfrentó al ser un invento que se popularizó, mostrando que es un vehículo que tiene la capacidad de unir al conductor con su entorno, de desarrollar empatía y crear sentido de comunidad. Estudiarla permite ver la participación que tuvo en la creación de reglamentos y modificación de normas, igual que hace posible conocer cómo era la ciudad y la forma en que la estructura y arquitectura de la urbe influían en la sociedad que se desarrollaba en ella. Todos estos cambios son reflejo del *boom* que tuvo y de cómo llegó a desequilibrar a la población, sobre todo a partir de la creación de la revista *The Mexican Sportsman* en 1896. Pero no son los únicos ámbitos en los que participó ya que también influyó en otras cuestiones sociales importantes, como la cultura.

Capítulo 3: La cultura con la llegada de la bicicleta.

"Seguramente la bicicleta será siempre el vehículo de los novelistas y los poetas".¹⁴¹

Christopher Morley.

"Cuando el día se vuelva oscuro, cuando el trabajo parezca monótono, cuando resulte difícil conservar la esperanza, simplemente sube a una bicicleta y date un paseo por la carretera, sin pensar en nada más".¹⁴²

Arthur Conan Doyle.

Una bicicleta sin ruedas no sería bicicleta, una sociedad sin cultura no sería sociedad. Pueden tener distintas características, pero al final se necesitan unas a otras para existir. Precisar qué es cultura resulta un trabajo arduo que amerita su propia labor de investigación; para los fines de esta tesis se la entenderá como el conjunto de conocimientos, ideas, creencias, reacciones emotivas, moral, arte, derecho, costumbres y conductas habituales que los miembros de una sociedad adquieren por instrucción o imitación y comparten en mayor o menor grado.¹⁴³ Por ello, al estudiar el impacto que la bicicleta causó en la vida cotidiana de la población mexicana, es fundamental referirse a los cambios que produjo en aspectos como las artes, la tecnología, la ciencia, la salud y los deportes.

Este capítulo expondrá la influencia de la bicicleta en esos aspectos durante el Porfiriato. Se verá la forma en que la adoptaron las expresiones artísticas, si tuvo alguna participación o impacto en la música, pintura, escultura, arquitectura, danza, literatura y teatro. También se reflexionará acerca de cómo el pensamiento de científicos e inventores se vio afectado por el vehículo, al grado de impulsar nuevas creaciones usándola como base. Así mismo, se profundizará en las opiniones médicas en contra y a favor de su empleo, en cómo propició o solucionó enfermedades y, posteriormente, estudiará la manera en que se volvió parte del deporte moderno, las transformaciones que se generaron en la ciudad desde el

¹⁴¹ Sarah Romero, Frases célebres sobre bicicletas, en *muy INTERESANTE*. [Blog en línea: <https://www.muyinteresante.es/cultura/arte-cultura/articulo/ocho-frases-celebres-sobre-bicicletas>] [Consultado en abril de 2019].

¹⁴² Ídem.

¹⁴³ Ralph Linton, *Cultura y personalidad*, México, Fondo de Cultura Económica, 1978, pp. 14-41. [En línea: <https://medicinaysociedad.files.wordpress.com/2014/05/linton-individuo-cultura-y-sociedad.pdf>] [Consultado en diciembre 2017]; Edward B. Taylor, *Cultura Primitiva*, Madrid, Ayuso, 1981, pp. 460.

punto de vista deportivo, por ejemplo, la creación de clubes y una comunidad. Todo con la finalidad de conocer y comprender su influjo durante los 20 años tratados, así como de resaltar su importancia como medio de expresión y renovación del pensamiento.

De esta manera, las preguntas que guiarán el tercer capítulo serán: ¿De qué forma influyó la bicicleta en las artes? ¿Cómo impactó en la tecnología? ¿Cuáles fueron las opiniones médicas respecto de su uso? ¿Qué ventajas y desventajas tuvo su empleo? ¿Por qué tuvo relevancia en el ámbito deportivo?

3.1 La bicicleta y las artes.

La bicicleta también llegó para conquistar a un grupo de personas caracterizadas por tener una sensibilidad especial, por dedicar sus vidas a crear obras a través de las cuales logran transmitir experiencias y emociones, ideas y sentimientos, realidades e inquietudes y, por medio de ellas, formar un mundo propio que causaba deleite. Es decir, arribó para seducir a diversos artistas, volviéndose un medio de inspiración y comunicación que permitió expresarse a muchos.

De modo que la bicicleta no solo fue vista como un objeto que acortaba distancias y permitía el traslado de forma más veloz, sino que también tocó las fibras de los más emotivos, provocando que incluso en el periódico *La Patria Ilustrada* la llegaran a llamar una bella arte.¹⁴⁴

La bicicleta fue pronto adoptada por personas que trabajaban en el circo. Aquellos que la dominaban al grado de realizar trucos montándola la hicieron parte del espectáculo. Equilibristas y circenses de varias partes del mundo visitaron México y sorprendieron al público y a los periodistas, que no dudaron en aplaudir su participación en las funciones y hasta cuando se accidentaban. Se presentaron espectáculos como el llamado *Looping the loop*, que consistía en recorrer a toda velocidad y montando en bicicleta una pista que se elevaba en el centro formando un círculo, quedando el conductor de cabeza por unos segundos y causando

¹⁴⁴ *La Patria Ilustrada*, 11 de diciembre de 1893, p. 3.

asombro en los espectadores. El *circo-teatro de los hermanos Orrin* causó gran sensación por la variedad de espectáculos que exhibía, entre ellos al equilibrista Mr. Potter, a Miss Irwin con su bicicleta aérea y a los señores Llackey y Hellman, quienes caminaban con el vehículo sobre un alambre flojo.¹⁴⁵ Otros que también la integraron fueron el *Circo Bell*, con los esposos Didd Duo y los hermanos Marriot, quienes hacían malabares montándola; el *Sells-floto-exhibiciones* que presentaba a la familia Martell en bicicleta y uniclo; la compañía de espectáculos *Folies Bergère* con el famoso Jackson, el “Cortaboleas”, y *La Compañía Wormwood*. Esta última, junto con el Orrin, también ofreció funciones en las que se exhibieron animales montando bicicletas, por ejemplo, elefantes, osos y cacatúas.¹⁴⁶

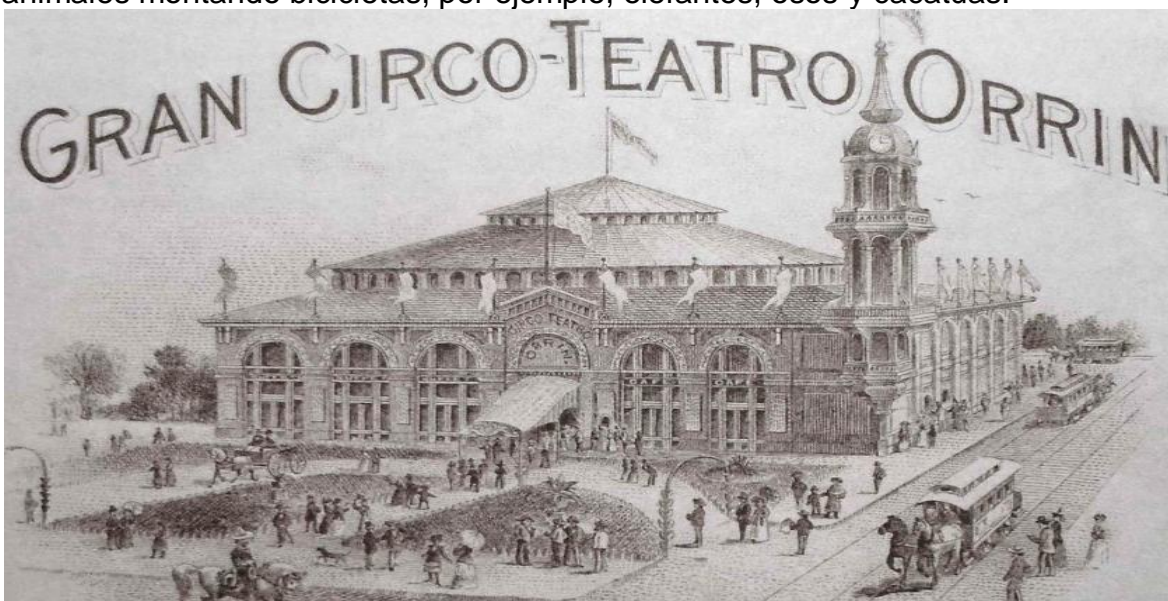


Fig. 54 Gran Circo Teatro Orrin. <https://grandescasasdemexico.blogspot.mx/2013/06/la-casa-de-la-familia-lamm-martinez.html>.

¹⁴⁵ El circo Orrin fue fundado en 1800 por James y Sarah Orrin en Londres. En 1845 la pareja viajó, junto con su hijo George F. Orrin a Estados Unidos, recorrieron el territorio y otros países como Chile, Argentina, Venezuela y Costa Rica. Las nuevas generaciones de la familia llegaron a México por primera vez en 1872 y, en 1881, se establecieron definitivamente en el país, visitando varios estados de la república. Entre su elenco se encontraba el famoso payaso Richard Bell, quien, en 1907, al cerrar el circo Orrin, decidió montar su propia compañía, llamada Circo Bell. “El circo Orrin en Veracruz”, *El Relámpago*, 12 de enero de 1895, p. 3; “Miss Irwin”, *La Voz de México*, 14 de abril de 1898, p. 3; *Frégoli*, 14 de marzo de 1898, p.3; “El Circo Orrin”, *El Popular*, 14 de abril de 1898, p.1; “En Orrin”, *El Popular*, 2 de mayo de 1902, p. 2.

¹⁴⁶ “Noticias locales”, *La Iberia: diario de la mañana*, 31 de agosto de 1906, p. 2; “Sells-floto, exhibiciones. ¡¡Llega!! El gran circo del mundo”, *Periódico Oficial de Coahuila*, 17 de noviembre de 1906, p. 3; “Circo sella-floto-exhibiciones”, *El Contemporáneo*, 14 de noviembre de 1906, p.2; “El Circo Bell”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 30 de agosto de 1906, p.2; “Trágico final de un desafío”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 26 de febrero de 1907, p.3; “Follies Bergere”, *El Correo Español*, 30 de enero de 1909, p. 2; *El Diario del Hogar*, 24 de noviembre de 1904, p. 3; “Circo Teatro Orrin”, *El Correo Español*, 11 de marzo de 1905, p. 2; “En Orrin”, *El Popular*, 28 de enero de 1906, p. 2; “La Compañía Wormwood”, *El Tiempo*, 3 de marzo de

Incluso en 1900 un coronel que festejó a su batallón incluyó una función de acróbatas mexicanos en bicicleta, dirigidos por los señores Manuel Tovar y el Dr. Agustín Aguirre, y con 30 oficiales montando sus máquinas. Para 1907, el Parque Luna era utilizado para presentar *shows* de una *troupe* de acróbatas en bicicleta.¹⁴⁷ Es posible que los equilibristas y malabaristas influyeran en quienes los vieron para utilizar una, siendo así el circo otro medio que promovió el vehículo.



Fig. 55 Pista en Parque Luna, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 16 de marzo de 1907, p. 15. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Las corridas de toros y el teatro no se quedaron atrás y también contaron con la presencia de artistas del ciclismo. Así, la plaza de toros de la Piedad prestó su ruedo para que la compañía del empresario Carlos G. Killpaltrick instalara una pista con estructuras circulares para realizar un espectáculo de bicicletas. Un hombre a quien faltaba una pierna recorría la plataforma en su vehículo, y además se presentaban un acróbata conocido como “el diávolo” y la señorita Clara Sharr. La entrada al evento costaba 50 centavos en sección de sol y 1.50 pesos en sombra y, aunque

1905, p. 2. Incluso llegó a México la noticia de un mono inglés llamado Cónsul que hacía varias cosas como tocar el violín, sentarse, fumar y andar en bicicleta. “Mono ciclista”, *El Popular*, 20 de julio de 1899, p.2; *El Correo Español*, 11 de febrero de 1905, p. 1; “Un mono inteligente”, *El Despertador*, 15 de diciembre de 1896, p. 2.

¹⁴⁷ “Fiestas en el cuartel de San Francisco”, *El Popular*, 14 de noviembre de 1900, p.3, “Parque Luna”, *El Diario*, 7 de enero de 1908, p.3; “Parque Luna”, *El Diario*, 31 de diciembre de 1907, p.2; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 16 de marzo de 1907, p.15.

era muy aplaudido, hubo gente que se quejó porque se presentaban durante la corrida oficial.¹⁴⁸

Las bicicletas no tocaron el ruedo solo de esa forma, sino que también fueron montadas por toreros. Entre los más reconocidos, sobre todo por la comunidad taurina, estuvieron el banderillero Manuel Tovar y la rejoneadora Josefa Molas, mejor conocida como “Pepita”.¹⁴⁹

Además de en la fiesta brava, la bicicleta formó parte de carnavales, combates y desfiles en donde se hacían concursos que consistían en adornar bicicletas con flores, simulando diversos objetos, por ejemplo, embarcaciones, caballos, abejas, mariposas y paraguas. Estos concursos



Fig. 56 Josefa Molas “Pepita”. <https://ahtm.wordpress.com/2012/02/24/defiguras-figuritas-y-figurones-entrega-no-26-las-senoritas-toreras/>

también se dieron en otras partes del país, como Puebla, y poco a poco fueron aumentando en popularidad, pues se publicaban convocatorias para invitar a la población a participar, dando como incentivo premios a las invenciones más artísticas, elegantes y originales. Debido a su éxito, surgieron personas encargadas

¹⁴⁸ “El desastre taurino de ayer”, *El Popular*, 5 de enero de 1904, p.1; “Taurinas”, *El Correo Español*, 5 de enero de 1904, p. 2; “La función de hoy”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 6 de enero de 1904, p. 2; “El diablo en la plaza <México>”, *El Tiempo*, 30 de diciembre de 1903, p. 2; “Toros y circo”, *El Tiempo*, 5 de enero de 1904, p.2; “El diablo en México”, *El Popular*, 7 de enero de 1904, p.2; “La corrida del domingo y la <troupe Kilpatrick>”, *La Patria*, 5 de enero de 1904, p.1; “A los toreros”, *El Correo Español*, 6 de diciembre de 1896, p. 2.

¹⁴⁹ “Taurinas”, *El Correo Español*, 3 de febrero de 1903, p. 3; “La novillada del club de ciclistas”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 27 de julio de 1901, p. 2; “La feria en Atzacapotzalco: toreros y ciclistas”, *El Popular*, 30 de octubre de 1901, p.2; “Novillada y baile”, *El Popular*, 11 de diciembre de 1902, p.2; “Las fiestas en Cuautla”, *El Popular*, 18 de noviembre de 190, p.1; “Ecos de Puebla”, *El Mundo: edición diaria*, 28 de agosto de 1901, p.1; “Próxima novillada”, *La Patria*, 24 de diciembre de 1902, p. 1; “Taurinas”, *El Correo Español*, 8 de noviembre de 1904, p. 2; “Correo de toros”, *El Popular*, 9 de diciembre de 1903, p.1; “Las señoritas Toreras”, *La Patria*, 3 de enero de 1904, p.3; “¡También los ciclistas!”, *El Correo Español*, 21 de junio de 1901, p. 2; “Picando en bicicleta”, *El Correo Español*, 22 de junio de 1901, p. 2; “Novillada de ciclistas”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de julio de 1902, p.2; “Inauguración de la plaza de Tacubaya”, *El Relámpago*, 23 de octubre de 1894, p.2; “Banderillas en bicicleta”, *La Patria*, 8 de diciembre de 1898, p. 2.

de adornar las bicicletas, que mostraban así su talento manual y capacidad creativa al cambiar la apariencia de la bicicleta sin alterar su esencia.¹⁵⁰

Más de una vez, los periódicos anunciaron puestas en escena tituladas con este nombre y hubo dramaturgos que la incluyeron en el argumento de las obras. El Teatro Nacional, el Riva Palacio y el Hidalgo fueron algunos de los lugares que ofrecieron funciones relacionadas con el *caballo de acero*, siendo la más sonada la comedia de un acto escrita por el español don Miguel Echegaray y Eizaguirre titulada *La bicicleta, juguete cómico en un acto y en verso*.¹⁵¹



Fig. 57 “El carnaval bicicletista”, *La Patria Ilustrada*, 24 de febrero de 1896, p. 6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹⁵⁰ “Las máscaras”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 15 de febrero de 1899, p. 2; “El combate de flores”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 22 de abril de 1903, p. 1; “El concurso de bicicletas”, *La Voz de México*, 20 de febrero de 1896, p. 3; “Concurso de bicicletas adornadas”, *La Convención Radical Obrera*, 16 de febrero de 1896, p.2; “Las bicicletas engalanadas”, *El Partido Liberal*, 24 de septiembre de 1893, p.1; “Combate de flores en Puebla”, *El Correo Español*, 14 de mayo de 1906, p.2; “La batalla de flores de Popotla”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 19 de septiembre de 1898, p.3; “Programa”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 20 de agosto de 1898, p.2. Como contribución de los escultores, en Londres se hizo un monumento a la bicicleta. “La bicicleta”, *El Despertador*, 23 de febrero de 1897, p. 11; “Un monumento a la bicicleta”, *El Mundo: edición diaria*, 7 de febrero de 1897, p.1.

¹⁵¹ “En Apolo”, *El Popular*, 27 de septiembre de 1906, p.2; “Riva Palacio”, *El Popular*, 22 de junio de 1906, p. 2; “Riva Palacio”, *El Popular*, 4 de agosto de 1906, p. 2; “Diversiones públicas”, *El Monitor Republicano*, 8 de octubre de 1896, p. 4; “Teatro nacional”, *La Voz de México*, 8 de octubre de 1896, p.3; “Diversiones públicas”, *El Tiempo*, 1 de octubre de 1896, p. 3; “Función para el domingo”, *El Popular*, 4 de agosto de 1900, p. 1; “Teatro Hidalgo”, *La Patria*, 19 de marzo de 1899, p.3; “Gran teatro nacional”, *La Patria*, 3 de septiembre de 1896, p. 2; “Teatro nacional”, *La Patria*, 8 de octubre de 1896, p.3; “Por el teatro”, *El Contemporáneo*, 4 de marzo de 1907, p.2; “Teatros”, *El Correo Español*, 8 de octubre de 1896, p.3.

Entre los literatos, hubo desde quienes se enfocaron en crear escritos dentro del ámbito cómico, como el mencionado señor Echegaray, o escribieron chistes, epigramas y relatos picarescos, hasta quienes le dedicaron poemas, en los cuales describían las peripecias que debía pasar aquel que la montaba o se la veía como un objeto alado que generaba la sensación de libertad. En España, el escritor Luis Taboada declaró en una noticia publicada en *La Voz de México* que “desde que Echegaray se ha dedicado a este *sport* higiénico y elegante, casi todos los autores dramáticos tratan de seguirlo”.¹⁵²

Poema: La bicicleta¹⁵³

Rueda suave y flexible la bicicleta
Sobre el lomo de piedra de la ancha calle,
Con el andar gracioso de la griseta
De ondulantes caderas y fino talle.

Por andenes y plazas marcha cohibida
Por el temor que siente de ser volcada,
Y a cada instante grita que no se impida
El paso a su pequeña persona alada.

Cuando huye del poblado de gozo llena
Y allá en el campo libre se encuentra a solas,
Deslizase volando sobre la arena
Como un barco velero sobre las olas.

Rauda cual golondrina que cruza el aire
La bicicleta cruza sendas y prados,
Al pesado caballo le hace el desaire
Y apuesta a quien más corre con los venados.

Y es tan audaz y lista la pequeñuela,
Que con el tren gigante compite a veces,
y mientras sobre rieles el uno vuela
la otra troncha en el campo flores y mieses.

Es de ver con que gozo, con que contento
Se lanza por la senda que encuentra plana,
Y en alas de su impulso va como el viento
Sobre la verde alfombra de la sabana.

Y cuando el sol le hiere de lleno el flanco
Y en sus miembros de acero la luz se quiebra,
Su metálico traje grisoso (*sic*) y blanco
Brilla cual las escamas de una culebra.

En las campestres jiras, ¡con qué donaire
La bicicleta toma la delantera!
Y para no irse largo marcha al desgaire
Con fingidas torpezas de prisionera.

Y al fin, cuando la dejan abandonada
Contra el muro, en las noches tristes y oscuras
Sueña la bicicleta que desalada
Corre como una loca por las llanuras!

Abdalasis Gómez Jaime.

En las páginas de los periódicos también podían leerse refranes, relatos, fabulas, rimas, novelas, cuentos, odas y hasta calaveritas literarias,¹⁵⁴ que permiten conocer

¹⁵² “Epigramas”, *Cómico*, 12 de febrero de 1899, p. 7; “A una ciclista”, *El Universal: diario de la mañana, diario político de la mañana*, 1 de diciembre de 1895, p.1; “La suegra biciletista”, *El Universal: diario de la mañana, diario político de la mañana*, 23 de febrero de 1896, p.1; “La bicicleta”, *El Diario del Hogar*, 21 de noviembre de 1901, p.1; “En broma”, *La Voz de México*, 25 de julio de 1897, p.2.

¹⁵³ “La bicicleta”, *El Diario del Hogar*, 21 de noviembre de 1901, p.1.

¹⁵⁴ “Fabulillas”, *El Teatro Cómico*, 27 de agosto de 1893, p. 2; “Los olvidados: Lic. Emilio Velasco”, *El Popular*, 13 de enero de 1899, p.1; “Aventuras de Sherlock Holmes de Conan Doyle”, *El Diario*, 4 de abril de 1909, p. 5;

más de la vida y recibimiento que se les dio, pues muchas de estas creaciones son críticas a su presencia y práctica. Por ejemplo, las palabras que Manuel Gutiérrez Nájera publicó en el periódico *El Universal: diario político de la mañana* y se muestran a continuación:

¡Y los que van sonriendo...!

¡Y los que van muy formales

Sus dos piernitas moviendo...!

Esos señores, entiendo.

Que no están en sus cabales!

Al que monta en bicicleta

No lo insulto ni denigro:

Que toque bien la trompeta

Y que pierda la chaveta...

Pero ahora es un peligro.

Ya lo dijo muy tronante

El Sr. Mastella Clark,

No es justo ni edificante

Hacer la calle de Gante

Una especie de Hyde-Park.

Frente a Palacio, de noche,

Señores, hay un derroche

De bicis que da horror...

Y luego, el vagón... el coche...

¡Maldiga Dios el *sport*!

Las piernas buenas y listas

Por fuerza hemos de tener

Y hasta de ruedas provistas:

Para andar, los ciclistas,

Los otros, para correr.

M. Gutiérrez Nájera.¹⁵⁵

Los periodistas volvieron cómplices al humor y a la bicicleta porque por medio de ambos juzgaron situaciones de violencia y el mal estado de los caminos. Periódicos como *El Popular*, *La Patria*, *el Cómic*, *El Nacional*, *El Contemporáneo* y *El Diario*

"Mordiscos", *El Colmillo Público*, 18 de octubre de 1903, p.7-10; "Baturrillo", *Cómico*, 26 de marzo de 1899, p. 13; "Bicicletomanía", *El Monitor Republicano*, 9 de diciembre de 1894, p. 2; "Por precaución", *El Correo Español*, 12 de noviembre de 1902, p. 3; "La novia de acero", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 22 de mayo de 1909, p. 3; "Problema", *La Evolución Escolar*, 15 de junio de 1899, p. 16; "Una excursión en bicicleta", *La Convención Radical Obrera*, 12 de agosto de 1894, p. 2; "Indigestión", *El Colmillo Público*, 29 de noviembre de 1903, p. 11; *El Colmillo Público*, 17 de julio de 1904, p. 7; "Margarita", *El Mundo Ilustrado*, 28 de noviembre de 1909, p. 13; "Zola en el destierro, su último cuento. Angelina", *El Mundo Ilustrado*, 29 de enero de 1899, p. 9; *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industrias, agricultura, minería y comercio*, 21 de enero de 1896, p. 1; *Revista Moderna de México*, 1 de enero de 1910, p. 55; "La oveja", *El Tiempo Ilustrado*, 3 de febrero de 1902, p. 5; *El Tiempo*, 12 de febrero de 1902, p. 1; "La bicicleta de Juana", *El Siglo Diez y Nueve*, 14 de junio de 1895, p.2; "El manjar de los Dioses", *Revista Moderna de México*, 1 de febrero de 1905, p. 71; *Álbum de Damas*, 15 de noviembre de 1907, p. 10; "Porrazo y limpia", *Cómico*, 2 de octubre de 1898, p. 6; "El bicicleta", *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industrias, agricultura, minería y comercio*, 29 de septiembre de 1892, p. 2; "Del cercado ajeno: Infraganti", *The Mexican Sportsman*, 5 de junio de 1897, p. 5; "Soneto", *El Correo Español*, 2 de octubre de 1892, p. 2.

¹⁵⁵ *El Universal: diario político de la mañana*, 16 de mayo de 1897, p.4.

del Hogar presentaron secciones con chistes y una que otra imagen ilustrando la broma descrita e incluyendo al vehículo.¹⁵⁶



—Te lo dije, hijo.
—No importa. Lo que has de hacer es comprarme otra bicicleta.
—¿Quééééé?
—Otra bicicleta, mamá. Así se empieza; si nó no aprendo nunca.
—Pero no has escarmentado aun con tales golpes?
—No, mamá: me pareceo á tí; tu tampoco escarmentas y eso que papá te golpea
¡achó.....

Fig. 58 Burla. *El Popular*. 28 de febrero de 1898. p. 6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

La bicicleta se introdujo cada vez más en la cultura de los mexicanos y distinguió a algunos escritores reconocidos que la utilizaban cotidianamente: Manuel M. Arriola fue parte de ellos, mientras que a Ángel de Campo, conocido en la prensa como *Micrós*, hasta le hicieron una calaverita en dónde se aseguraba que, por ser un objeto que lo acompañaba constantemente, se había vuelto parte de su identidad.¹⁵⁷

¹⁵⁶ *El Popular*, 28 de febrero de 1898, p. 6; "Chiste final", *La Patria*, 30 de julio de 1905, p. 3; "Chiste final", *La Patria*, 26 de julio de 1901, p. 3; "Chiste final", *La Patria*, 25 de marzo de 1900, p. 3; *Cómico*, 26 de mayo de 1901, p. 7; "Rasgos humorísticos", *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 13 de abril de 1898, p.2; *El Contemporáneo*, 19 de junio de 1898, p. 5; "Un resabio incorregible", *El Diario del Hogar*, 9 de agosto de 1908, p. 3.

¹⁵⁷ "Nueva historia", *El Popular*, 3 de septiembre de 1898, p. 2; "Micrós", *Frégoli*, 31 de octubre de 1898, p.4. La calaverita literaria es una composición en verso tradicional en México, son como epitafios burlescos pero también escritos irreverentes que retratan a las personas como si estuvieran muertas.



Micrós

Aquí un escritor notable descansa, la muerte fiera al fin le ha cortado el hilo de la siguiente manera: *Micrós* caminaba alegre montado en su **bicicleta**, cuando un yankee distraído le puso encima la zuela de su zapato, aplástole y á los restos del poeta, del más pequeño de todos, del más grande por su ciencia, le han dado por sepultura el fondo de una maceta.

Fig. 59 Calaverita para Micrós: Ángel de Campo. *Frégoli*. 31 de octubre de 1898. p. 4. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

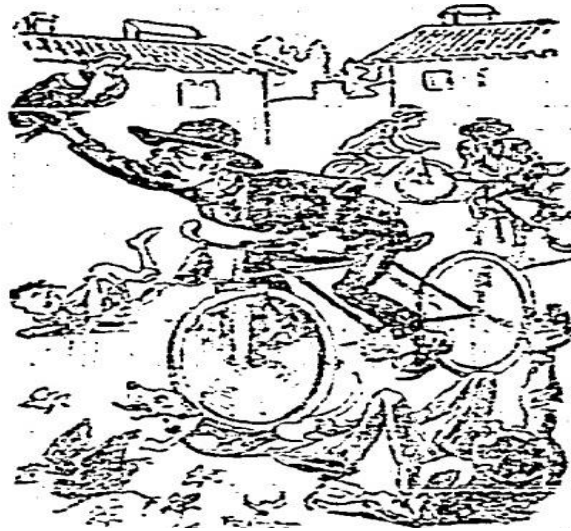


Fig. 60 Ilustración en periódico. *El Tiempo*. 1 de diciembre de 1895. P. 1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Fig. 61 Grabado en periódico. *El Popular*. 4 de abril de 1898. p.5. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

La bicicleta también se introdujo entre los artistas del grabado y la litografía ya que, para promocionarla en anuncios, ilustrar noticias o solo por deseo del artista, fue plasmada en imágenes. El ejemplo más notable es el del grabador, ilustrador y caricaturista mexicano José Guadalupe Posada, quien dedicó parte de su trabajo a retratar satíricamente escenas costumbristas y socio-políticas. Para reflejar su desacuerdo con la desigualdad, hipocresía e injusticia social, empleó el arte de grabar letras, dibujos o formas sobre una superficie, con gran variedad de técnicas. Ilustró periódicos, hojas volantes, revistas, recetarios de cocina, cuentos para niños

y cancioneros. Dentro de la gran cantidad de imágenes que produjo, pueden localizarse algunas que tienen como tema algo relacionado con la bicicleta. A continuación, se presentan ocho de los grabados que fue posible encontrar, varios publicados en periódicos y otros en cancioneros, con diversas técnicas, tamaños y hasta colores. También los hay acompañados de versos e incluso de un corrido.

Los trabajos de Posada muestran parte de las inquietudes del momento. En el grabado titulado “Las bicicletas” puede apreciarse a doce calaveras de distinto estrato social y género que montan en bicicleta. Simulan a diversas personas que utilizaron el vehículo y es una burla hacia la elite y la población en general que pretende adoptar costumbres europeas. Los sombreros que portan, así como el mandil de la señora, denotan que pertenecen a distintas escalas sociales. Otro elemento es del tamaño de las bicicletas, ya que aquellos que parecen ricos usan vehículos más grandes.

Esta imagen fue utilizada para ilustrar calaveritas literarias, impresas en volantes a color por Antonio Venegas Arroyo. Justamente una nombra a varios periódicos activos en la época, cada personaje representa a uno, rodando hacia el progreso; al mismo tiempo el tamaño de cada bicicleta muestra la competencia existente en la prensa y la importancia de cada diario en la ciudad.



Fig. 62 Calavera “Las bicicletas” escrita por Antonio Venegas Arroyo e ilustrada por José Guadalupe Posada. Finales del siglo XIX. <https://camararodante.blogspot.mx/2013/01/a-100-anos-sin-jose-guadalupe-posada.html?m=1>



Fig. 63 Hoja-volante ilustrada por José Guadalupe Posada. Finales del siglo XIX. <https://camararodante.blogspot.mx/2013/01/a-100-anos-sin-jose-guadalupe-posada.html?m=1>

También hizo grabados con distintos personajes sobre bicicleta, como un monje, un esqueleto con sombrilla, un ciclista atropellado por el tranvía ante el escándalo de varios espectadores y a don Chepito marihuano. Ilustró con ellas un cuadro sobre las festividades del mes de noviembre, un cancionero de 1900 publicado por el ya mencionado editor Antonio Venegas Arroyo y un corrido.



Fig. 64 Monje en bicicleta de Guadalupe Posada. Grabado en madera de hilo. Colección Blaisten. Fondos Francisco Díaz de León, José Guadalupe Posada. En línea: <http://museoblaisten.com/Artista/375/Jose-Guadalupe-Posada>



Fig. 65 La muerte en bicicleta de Guadalupe Posada. Grabado en madera de hilo. Colección Blaisten. Fondos Francisco Díaz de León, José Guadalupe Posada. En línea: <http://museoblaisten.com/Artista/375/Jose-Guadalupe-Posada>



Fig. 66 Hombre ciclista partido en dos por un eléctrico de Guadalupe Posada. Grabado en madera. Colección Blaisten. Fondos Francisco Díaz de León, José Guadalupe Posada. En línea: <http://museoblaisten.com/Artista/375/Jose-Guadalupe-Posada>



Fig. 67 Don Chepito marihuano de Guadalupe Posada. Grabado en madera. Colección Blaisten. Fondos Francisco Díaz de León, José Guadalupe Posada. En línea: <http://museoblaisten.com/Artista/375/Jose-Guadalupe-Posada>

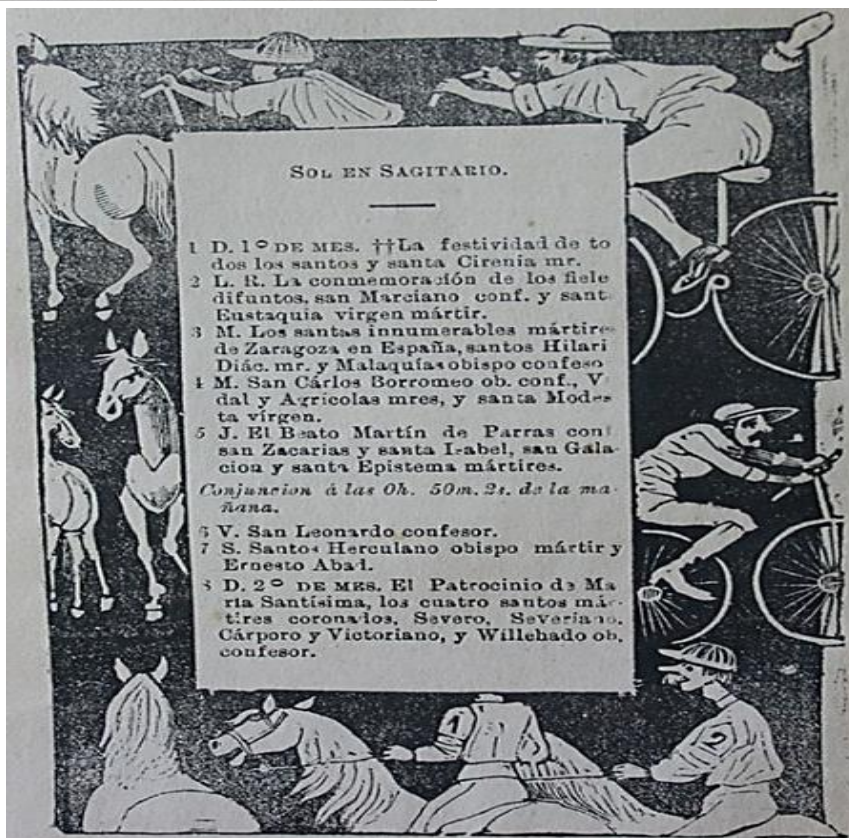


Fig. 68 Noviembre tiene 30 días de Guadalupe Posada. 1895. Grabado en madera. Colección Blaisten. Fondos Francisco Díaz de León, José Guadalupe Posada. En línea: <http://museoblaisten.com/Artista/375/Jose-Guadalupe-Posada>



Fig. 69 Ilustración en cancionero. José Guadalupe Posada. Ilustrador de Cuadernos Populares. https://creators.vice.com/es_mx/article/ezmavk/la-catrina-y-otras-creaciones-escondidas-de-jose-guadalupe-posada



LA BICICLETA.

*¡Alerta, alerta manurio! Como tren extraordinario,
 Haz un lado tu maleta, Subiéndose a la banqueta
 Que hay viene la Bicicleta Como se sube al calvario.*

Hay te va la Bicicleta,
 Todos dicen por la calle,
 A andar como en carretela,
 Vamos á hacer un ensaye.
 Aunque me rompa una pierna
 Un papelerero que es poeta,
 Conquistó mi corazón.
 Montado en su Bicicleta,
 Salió de la Redacción
 Dando vueltas cual ruleta.

Corre más que un andarín
 Por donde quiera que va.
 Y á cada paso que da
 Toda la gente lo mira,
 Que por donde quiera gira;
 Vámonos á dar la vuelta,
 A bañarnos á la Alberca,
 Yo el consejo les daré:
 Si no quieren ir á pie
 Compren una Bicicleta.

Como es la moda del día,
 Todos estamos entrando
 Y nos andamos paseando
 Con gusto y con alegría.
 Ya el coche de fantasía
 También perdió los papeles,
 Porque ya hasta las mujeres
 Corren á la descubierta,
 Gozando de sus placeres
 Montadas en Bicicleta.

Es muy preciso, señores,
 Que vayamos ayudando,
 Y que vayamos juntando
 Y á comprar nuevo caballo.
 Para correr como rayo
 A salir á dar la vuelta,
 Solo buscando la puerta
 Con gusto en el corazón,
 Yendo á cualquiera función
 Montados en Bicicleta.

Fig. 70 Corrido "Las bicicletas" de Guadalupe Posada. Grabado al buril en plomo. Colección Blaisten. Fondos Francisco Díaz de León, José Guadalupe Posada. En línea: <http://museoblaisten.com/Artista/375/Jose-Guadalupe-Posada> y <https://camararodante.blogspot.mx/2013/01/a-100-anos-sin-jose-guadalupe-posada.html?m=1>

El cine también adoptó al vehículo. Los hermanos Lumieré habían creado el cinematógrafo y, para promoverlo en América, enviaron a los señores Ferdinand Bon Bernard y Gabriel Veyre quienes, el 5 de agosto de 1896 en el Castillo de Chapultepec, presentaron ante el presidente Porfirio Díaz el invento y varios filmes. La función se alargó hasta altas horas de la noche, ya que fue de gran agrado para Díaz, quien autorizó la filmación de varias escenas de la vida en la ciudad de México. Una de ellas lo presenta paseando a caballo por los caminos de Chapultepec seguido por un grupo de ciclistas, entre los cuales se puede observar a tres mujeres montando bicicletas y vistiendo falda y sombrero.¹⁵⁸

Un año después, en 1897, varios interesados en el cine se dieron a la tarea de fundar pequeñas salas en las que se proyectaban filmes. Así, Salvador Toscano abrió su cinematógrafo en la calle de Plateros y grabó escenas de la vida cotidiana de la ciudad y el país.¹⁵⁹ Además, los hermanos Alva, Gustavo Silva y Enrique Rosas filmaron la ciudad, gracias a lo cual hoy en día pueden observarse varias escenas con ciclistas recorriendo las calles, así como en los desfiles que conmemoraron el centenario de la independencia.¹⁶⁰

La “bici” tuvo también presencia en la música. Por un lado ayudó a que los cantantes tuvieran mejor voz, o al menos eso fue lo que María Veltrino, famosa profesora inglesa, explicó en una conferencia, ya que tenía la teoría de que la bicicleta permitía a las personas tener una mejor respiración, lo cual las ayudaba en el momento de cantar.¹⁶¹ También inspiró a compositores para crear melodías. En México, el más conocido fue Salvador María José Luz Onofre Morlet Maillfert, también llamado Salvador Morlet, quien compuso la “polka de las bicicletas”, pieza

¹⁵⁸ Carlos Martínez Assad, “Ojos bien abiertos Imágenes de la historia”, en *nexos*, México, 1 junio de 2009. [En línea <https://www.nexos.com.mx/?p=13147>] [Consultado en marzo 2019]; Carmen Toscano (productora), 1950, *Memorias de un mexicano* [documental], México. Fundación Carmen Toscano IAP.

¹⁵⁹ En 1950, su hija, Carmen Toscano, recopiló las imágenes y realizó un documental-película llamado “Memorias de un mexicano”, mostrando cómo era la vida al inicio del siglo XX y en la época de la revolución.

¹⁶⁰ Aurelio De los Reyes, “Hacia un cine mexicano”, en *Revista de la Universidad de México*, México, 3 noviembre 1973, pp. 4. [En línea http://www.revistadelauniversidad.unam.mx/ojs_rum/index.php/rum/article/view/9933/11171] [Consultado marzo 2019].

¹⁶¹ “La bicicleta y la voz humana”, *El Tiempo*, 25 de septiembre de 1896, p.1; “La bicicleta y la voz humana”, *El Tiempo*, 25 de septiembre de 1896, p.1; “La bicicleta y el canto”, *El Tiempo*, 11 de septiembre de 1896, p.1.

representativa y muy sonada durante la última etapa del Porfiriato. Es una polka corrida, dedicada a la agrupación ciclista de la capital e interpretada en 1893 por la banda del primer batallón de artillería en lugares como la Alameda.¹⁶²

Las fuentes indican que la pieza era para piano, por lo que quizá no tenía letra, sin embargo, existen fragmentos asociados con ella. Lo seguro es que se hicieron bajo la inspiración del andar ciclista que el autor veía en la ciudad.¹⁶³

La letra dice:

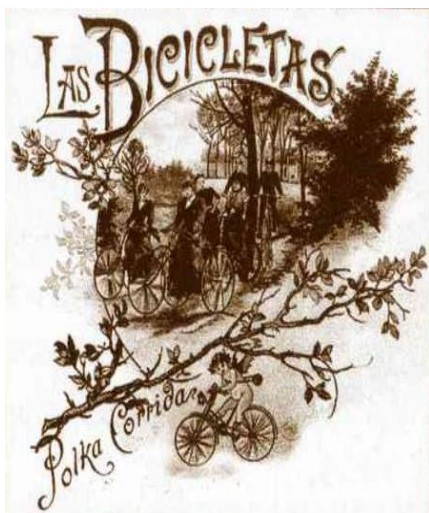


Fig. 71 Portada de disco. Año y país desconocido.

<https://andantinos.wordpress.com/category/musica-mexicana/>

famosos, cuyas obras no fueron conocidas por multitudes, quienes crearon obras desde su casa, en su vida diaria, sin que fuesen reconocidos por ello. Un ejemplo se encuentra en la Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto en Puebla, en donde hay un mantel elaborado a mano por la bisabuela del administrador del recinto. Tiene varias figuras como decoración y en ellas se aprecian animales y objetos de agrado para la creadora, entre otros una bicicleta acompañada por el número 1899 indicando su fecha de origen, lo cual denota el alcance que tuvo el

1.- De todas las modas que han llegado de París y Nueva York, hay una sin igual, que llama la atención.

...Son bicicletas que transitan de Plateros a Colón, y por ellas he olvidado mi caballo y mi albardón...

2.- De las modas que nos llegan de París y Nueva York, hay una sin igual, que nos llama la atención.

Son bicicletas que transitan por Plateros y Colón, y por ellas han olvidado la sombrilla y el bastón.

Las bicicletas, niña hermosa, son las que andan por ahí.

Ellas corren muy veloz igual que el ferrocarril, vámonos pa' la Alameda con muchísimo placer, y ahí con más violencia las veremos ya correr.¹⁶⁴

Puede así verse que la bicicleta atrajo a artistas distintos porque estaba en auge y querían expresar su sentir respecto a ella. También es importante decir que conquistó a aquellos que no eran

¹⁶² "Las bicicletas", *El Tiempo*, 30 de abril de 1893, p. 3.

¹⁶³ La pieza musical original no tiene letra, la agregaron años después y es interpretada tanto por mariachis como por orquestas.

¹⁶⁴ García Vélez, *Op. Cit.*, pp. 23.

artefacto y muestra que, poco a poco, la “bici” fue ganando terreno hasta colarse en la vida de más y más personas. Ya lo dijeron en el periódico *El Mundo: edición diaria*: la bicicleta formó parte de los artículos que primero usaban los ricos, pero cuyo alto costo estimuló a la industria y al arte, que la difundieron y popularizaron para bien de todos.¹⁶⁵

Como se sabe es objetivo de muchos artistas comunicarse a través de sus obras, por lo que plasman o trabajan con aquello que tiene que ver con su entorno y así consiguen la identificación entre éstas y el espectador. Que representantes de distintas disciplinas incluyeran a la bicicleta en sus creaciones o que sirviera como su musa, reflejó la

influencia que el vehículo ganaba en la cultura de la época, además de su activa participación dentro de la sociedad, pues generó ruido y fue una inquietud que aquejó a muchos, pero conquistó a más.

Ahora bien, que fuera retomada por exponentes de la comedia también significa algo, pues no siempre se la usó para representar situaciones agradables, sino muchas veces era para burlarse de quienes querían estar a la moda, ser parte de la modernidad. Plasmarla constantemente en incidentes, aparte de mostrar que ocurrían seguido, tenía la intención de mofarse y resaltar que la entrada de la sociedad mexicana al progreso estaba siendo accidentada. Los grabados de Posada muestran la adopción del vehículo y su inclusión en la cotidianidad, pero también una burla de la clase rica que era la que más la utilizaba, con el fin de llevar una vida que muchos vieron como ridícula y fungiendo otra vez como elemento de clasificación social.



Fig. 72 Mantel con bicicleta. Casa Museo de la bicicleta y el objeto antiguo. Puebla.

¹⁶⁵ “El lujo es un deber de los ricos”, *El Mundo: edición diaria*, 23 de agosto de 1906, p. 1.

Por último, la bicicleta fue un gran motivo de inspiración, que alentó la producción de poemas y canciones que se refirieron a ella como a algo más que un simple vehículo. Pero no solo tuvo este poder entre los artistas sino, como se verá a continuación, también influyó en el pensamiento de científicos y personas dedicadas al estudio y creación de inventos y desarrollo tecnológico.

3.2 Pensamiento tecnológico y científico.

Algunas personas de finales del siglo XIX se percataron del “sencillo”, pero muy eficaz método a través del cual funciona la bicicleta. Es una máquina que se mueve utilizando la energía que el conductor le aplica, no requiere de ningún tipo de combustible y anda gracias a un mecanismo compuesto de pedales, cadena y dos ruedas, bastante fácil si se compara con el ferrocarril, tranvía o incluso una carreta. Por lo cual hubo quienes dedicaron su capacidad inventiva a crear otros aparatos basados en el principio mecánico del *caballo de acero*.

Fue así como el pensamiento científico y tecnológico de un grupo de gente se vio influenciado por este aparato moderno y surgieron infinidad de inventos. Ahora bien, para comprender a qué nos referimos con pensamiento tecnológico es necesario explicar primero que, al hablar de tecnología, se hace referencia al conjunto de conocimientos propios de una técnica, así como a los instrumentos, recursos o procedimientos empleados en un determinado campo o sector y que permiten el aprovechamiento práctico del conocimiento científico.¹⁶⁶

En este sentido, el pensamiento tecnológico puede entenderse como las acciones mentales que se realizan para solucionar un problema o una necesidad en un contexto determinado, aplicando conceptos, técnicas, procesos y procedimientos propios de la tecnología y que se evidencia en la materialización de sistemas o la construcción del conocimiento tecnológico.¹⁶⁷ Es decir, gracias a aquellos que tienen alta capacidad de desarrollo de este tipo de pensamiento existen máquinas

¹⁶⁶ Julián Pérez Porto y María Merino, “Definición de tecnología”, Actualizado: 2012, [En línea <https://definicion.de/tecnologia/>] [Consultado en octubre 2017].

¹⁶⁷ “Pensamiento tecnológico”, [En línea <http://maestroytecnologia.blogspot.mx/2012/03/la-importancia-del-pensamiento.html>] [consultado en octubre 2017].

e inventos que han transformado la vida de las personas, como por ejemplo la bicicleta.

Gran cantidad de inventores emplearon el mecanismo de funcionamiento de esta última como base para crear otros aparatos y así resolver necesidades del momento. La mayoría surgió en otros países, sin embargo, es importante mencionarlos ya que las noticias de sus obras llegaron a México gracias a los periódicos e influyeron en los mexicanos para crear sus propias máquinas. Aunque varias de estas creaciones no resultaron exitosas o se quedaron solo en la etapa de planeación, en dibujos o teoría, el hecho de que fueran pensadas muestra el impacto de la “bici”.

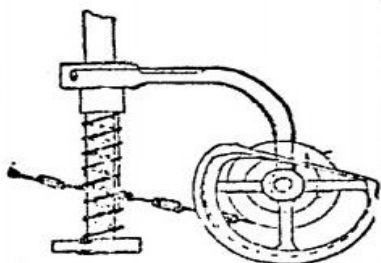


Fig. 73 “Nuevo freno para bicicletas”. *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 24 de marzo de 1901. p. 4. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Fig. 74 Aparato para evitar atropellos. *El Tiempo Ilustrado*. 12 de mayo de 1902. p. 13. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Los objetos hechos a partir de la bicicleta tuvieron diversas finalidades. En primer lugar, puede hablarse de aquellos artículos, herramientas o complementos elaborados para cambiar o mejorar su apariencia y hacerla más cómoda. Se ideó un sistema de maderas útil para colgarla y así poder limpiarla o solo mantenerla segura cuando no se la utilizaba; un freno que, colocado en las llantas del vehículo, permitía al conductor detenerse cuando quisiera; bicicletas sin manubrio o sin cadena, en las que las ruedas engranaban una sobre otra; una campana inglesa con un pequeño martillo que daba golpes indicando la velocidad alcanzada; una bomba para evitar que se escapara el aire de las llantas neumáticas, la cual se colocaba fija en la armadura de la rueda y a cada revolución inyectaba y reponía aire en el neumático y, en broma, hasta se presentó el grabado de un aparato que evitaba atropellos.¹⁶⁸

¹⁶⁸ “Para limpiar las bicicletas”, *El Contemporáneo*, 23 de junio de 1899, p. 1; “Nuevo freno para bicicletas”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de marzo de 1901, p. 4; “Novedades en las carreras”, *El Popular*,

Los artículos que la prensa mexicana reprodujo más fueron sobre los espejos, llantas y asientos. El inglés Mr. Allan Taylor inventó un aparato llamado “reflectores postivisuales”, que eran unas gafas que reflejaban, en un radio de 91 metros, lo que ocurría a espaldas de quienes las usaban.¹⁶⁹ Por otro lado, como las llantas de hule se pinchaban fácilmente con piedras o en baches, en Estados Unidos hicieron unas de papel que, en lugar de dos años de garantía, tenían cinco y se planearon de menor costo con la intención de que estuvieran al alcance de los obreros. También hubo quien produjo las llantas “camello”, desmontables, con protectores alambrados y dos cámaras con válvulas para cualquier tipo de bicicleta.¹⁷⁰



Aparato de seguridad.

Fig. 75 “Aparato de seguridad”. *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 10 de marzo de 1899. p. 1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Respecto a los asientos, se crearon sillas anatómicas como la marca *Christy*, que eran especiales porque mantenían el cuerpo del ciclista en una posición descansada y natural, además de poseer un hueco en el centro que impedía el roce o presión en los genitales. En Estados Unidos hicieron una con resortes de caucho que se adaptaba a cada movimiento, se anunciaron los sillones *Kalamazoo*, especiales para triciclos y, en 1897, las bicicletas marca *Víctor y Victoria* como las únicas con sillas de volteo.¹⁷¹

29 de diciembre de 1898, p. 1; “Últimos inventos”, *La Voz de México*, 13 de agosto de 1897, p. 2; “Bomba automática para ciclistas”, *El Mundo: edición diaria*, 3 de marzo de 1899, p. 1; “Bicicleta sin cadena”, *El Amigo de la Verdad*, 20 de febrero de 1897, p. 3; “De todas partes”, *El Contemporáneo*, 14 de diciembre de 1897, p. 2; “De todas partes”, *El Contemporáneo*, 14 de diciembre de 1897, p. 2; *El Tiempo Ilustrado*, 12 de mayo de 1902, p. 13.

¹⁶⁹ Eran una especie de lo que hoy se conoce como espejos retrovisores solo que iban colocados en lentes o gafas.

¹⁷⁰ “¡Doble vista!”, *El Tiempo*, 26 de septiembre de 1899, p. 1; “¡Doble vista!”, *El Contemporáneo*, 17 de noviembre de 1899, p. 3; “Aparato de seguridad”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 10 de marzo de 1899, p. 1; “Llantas de papel para bicicletas”, *La Voz de México*, 15 de junio de 1894, p. 3; “La fabricación de llantas neumáticas”, *La Gaceta Comercial*, 17 de septiembre de 1900, p. 3; “Llantas camello”, *El Diario*, 5 de diciembre de 1909, p. 13.

¹⁷¹ “La silla anatómica Christy”, *El Popular*, 6 de marzo de 1898, p. 1; “Sillas de bicicleta”, *El Popular*, 24 de junio de 1897, p. 1; “La silla de velocípedo”, *La Patria*, 5 de febrero de 1899, p. 3; “La exposición de 1900”, *El Municipio Libre*, 26 de febrero de 1898, p. 2; *El Mundo Ilustrado*, 3 de enero de 1897, p. 16.

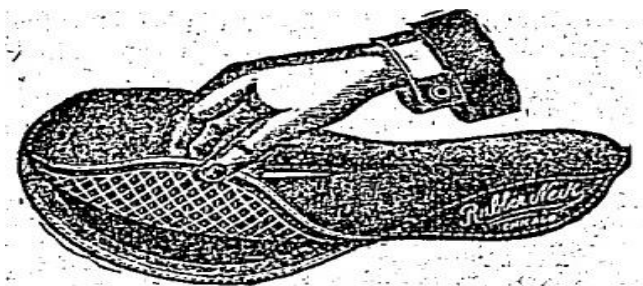


Fig. 76 “La silla de velocípedo”. *La Patria*. 5 de febrero de 1899. p. 3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

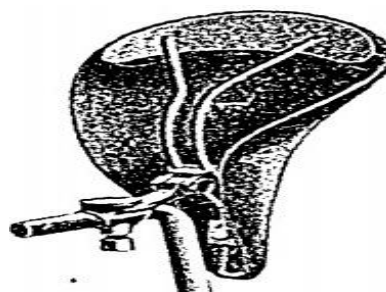


Fig. 77 *El Mundo Ilustrado*. 3 de enero de 1897. p. 16. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

En segundo lugar, pueden mencionarse las modificaciones hechas a la bicicleta con la finalidad de que fueran más veloces o tuviesen mayor capacidad de pasajeros o conductores, variando de tamaño y peso, así como las hechas para personas de baja estatura.

La primera nota en el país que dio cuenta de una bicicleta con cambios de tamaño se publicó en 1892, cuando en Inglaterra se creó una de aluminio con un peso de 4.98 kilos. En 1894 hicieron la *cuadrupleta* en Estados Unidos, la cual alcanzaba la velocidad de un tren expreso, tenía el peso de dos bicicletas, pero capacidad para cuatro personas y solo dos ruedas. Un año después se anunció una bicicleta originada en California, para nueve personas, que pesaba 81 kilogramos, que tenía



Fig. 78 “La bicicleta monstruo”, *El Mundo: edición diaria*, 18 de octubre de 1896, p. 3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

dos ruedas y corría casi cinco kilómetros por minuto.¹⁷²

En 1896 apareció una bicicleta para 25 personas, conocida como la *bicicleta monstruo*, la cual fue fabricada en Brooklyn en la *Herald Cycle Co.*, valía 600 dólares oro, tenía garantía de dos años,

¹⁷² “Nueva bicicleta”, *La Voz de México*, 27 de diciembre de 1892, p. 3; “Nueva bicicleta”, *El Diario del Hogar*, 28 de diciembre de 1892, p. 3; “Progresos de la velocipedia”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 13 de junio de 1894, p. 1; “Velocidad de las bicicletas”, *El Correo Español*, 7 de marzo de 1894, p. 2; “Nueva invención”, *La Voz de México*, 20 de noviembre de 1895, p.3; “Bicicleta notable”, *El Tiempo*, 22 de noviembre de 1895, p. 2; “Bicicleta que anda tres millas por minuto”, *El Correo Español*, 20 de noviembre de 1895, p. 2.

7.62 metros de largo, ruedas con diámetro de 76 centímetros y los pasajeros iban de dos en dos. Ese mismo año apareció la *Yellow Fellow* con seis asientos.¹⁷³

También salieron a la luz “las bicicletas más pequeñas del mundo” que, según las noticias, pertenecían al conde Magri de Roma y a su esposa, quienes tenían una altura de 76 y 71 centímetros respectivamente, por lo que mandaron fabricar “bicis” especiales para ellos, de 4.53 kilogramos con ruedas de 25.4 centímetros de diámetro.¹⁷⁴



Fig. 79 “Un nuevo unicyclo”, *El Mundo Ilustrado*, 19 de marzo de 1899, p. 7. Hemeroteca Nacional Digital de México.

Igualmente se informó sobre el tándem *Adlatie*, que resultó útil para los caminos ásperos del Valle de México; el tándem separable *Schuler*, que podía hacerse “bici” doble o normal en tres minutos pues solo era cuestión de modificar el manubrio y, en Londres, la bicicleta “sociable” en la que podían ir dos personas, una a lado de la otra, pero era muy cara.¹⁷⁵

En 1899 Mr. Vernon D. Venable, originario de Virginia, Estados Unidos, inventó el *uniciclo*: solo una rueda sin rayos y con una llanta compuesta de dos partes que giraban una dentro de otra. Hasta hubo ideas de inventos raros, como el propuesto por el escritor italiano Gabriele D’Annunzio, quien al parecer pretendía conseguir una bicicleta con velocidad doble que no necesitara de llantas neumáticas, invento que solo quedó en la teoría. Otra fue de un obrero italiano, quien creó la bicicleta más “bella”: de acero, 24 milímetros de alto y seis de largo. Tenía llantas de caucho, pesaba menos de

¹⁷³ “La bicicleta monstruo”, *El Mundo: edición diaria*, 18 de octubre de 1896, p. 3; “Stearns”, *The Mexican Sportsman*, 19 de diciembre de 1896, p. 10; “Prodigiosa carrera”, *La Patria*, 3 de septiembre de 1896, p. 3.

¹⁷⁴ “La bicicleta más pequeña del mundo”, *La Voz de México*, 10 de junio de 1897, p. 2; “La bicicleta más pequeña del mundo”, *El Faro*, 1 de junio de 1897, p. 8; “La bicicleta más pequeña del mundo”, *El Mundo: edición diaria*, 6 de enero de 1897, p. 4.

¹⁷⁵ “Ciclismo”, *El Mundo: edición diaria*, 13 de enero de 1897, p. 3; “Tandem separable”, *El Mundo: edición diaria*, 16 de mayo de 1897, p. 6; “El Tandem Schuler”, *The Mexican Sportsman*, 15 de mayo de 1897, p. 14; “Notas curiosas”, *La Voz de México*, 17 de marzo de 1897, p. 2; “Nueva bicicleta sociable”, *La Voz de México*, 2 de abril de 1897, p. 2.

50 gramos, valía 5000 pesos y tomó dos años terminarla. Para 1903 un japonés que hacía colecciones de objetos pequeños en oro y plata, hizo una “bici” de dos centímetros de alto que constaba de 240 piezas y un tándem de 343.¹⁷⁶

La tercera finalidad de las invenciones era mejorar la salud. En ese sentido, se construyó en París la máquina *Valère*, la cual añadía a la bicicleta común el trabajo de los brazos. Este invento había sido patentado desde antes en Alemania pero ahora su originalidad era que ambas fuerzas iban sobre una misma rueda dentada. El inventor también creó un triciclo enorme de 36 kilos, con el que dio la vuelta al velódromo de 500 metros del Sena en 45 segundos.¹⁷⁷

La cuarta finalidad fue hacer máquinas útiles para resolver problemas que aquejaban a los ejércitos, así como para facilitar algunas actividades o recorridos. Como se sabe, en la guerra los soldados suelen recorrer distancias largas en terrenos complicados, por lo que la bicicleta solo podía serles útil en caminos no tan accidentados. Sin embargo, como en ocasiones necesitaban ir a pie, en algunos

La **bicicleta** en el Ejército Mexicano



Fig. 80 Bicicleta plegable en ejército mexicano. *El Mundo: edición diaria*. 1 de noviembre de 1896. p. 8. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

países hubo inventores que presentaron a las autoridades prototipos que podían servir en esos casos. En 1895, los franceses consideraron hacer bicicletas plegadizas que se modificaban en medio minuto, con un peso menor a catorce kilogramos y silla de resortes. En 1896, el ejército mexicano adoptó vehículos de este tipo, que se transportaban en el hombro o la espalda, se descomponían en tres partes y pesaban nueve kilogramos.¹⁷⁸

¹⁷⁶ “Un nuevo uniclo”, *El Mundo Ilustrado*, 19 de marzo de 1899, p. 7; “La bicicleta más pequeña”, *El Popular*, 19 de mayo de 1899, p. 2; “D’Anunzio Inventor”, *El Popular*, 21 de agosto de 1906, p. 2; “Un amueblado: en una cascara de nuez”, *El Popular*, 28 de enero de 1903, p. 4.

¹⁷⁷ “Una máquina de correr”, *El Tiempo*, 21 de abril de 1894, p. 1.

¹⁷⁸ “La bicicleta plegadiza”, *El Mundo Ilustrado*, 6 de octubre de 1895, p.3; “Bicicletas para el ejército”, *El Tiempo*, 31 de octubre de 1896, p.4; “Bicicletas para el ejército”, *El Mundo: edición diaria*, 30 de octubre de 1896, p. 3; “La bicicleta en la guerra”, *El Tiempo*, 27 de septiembre de 1899, p.1; “Bicicletas para el ejército”, *El Mundo: edición diaria*, 1 de noviembre de 1896, p. 8; “Un arma terrible”, *El Imparcial, diario ilustrado de la*

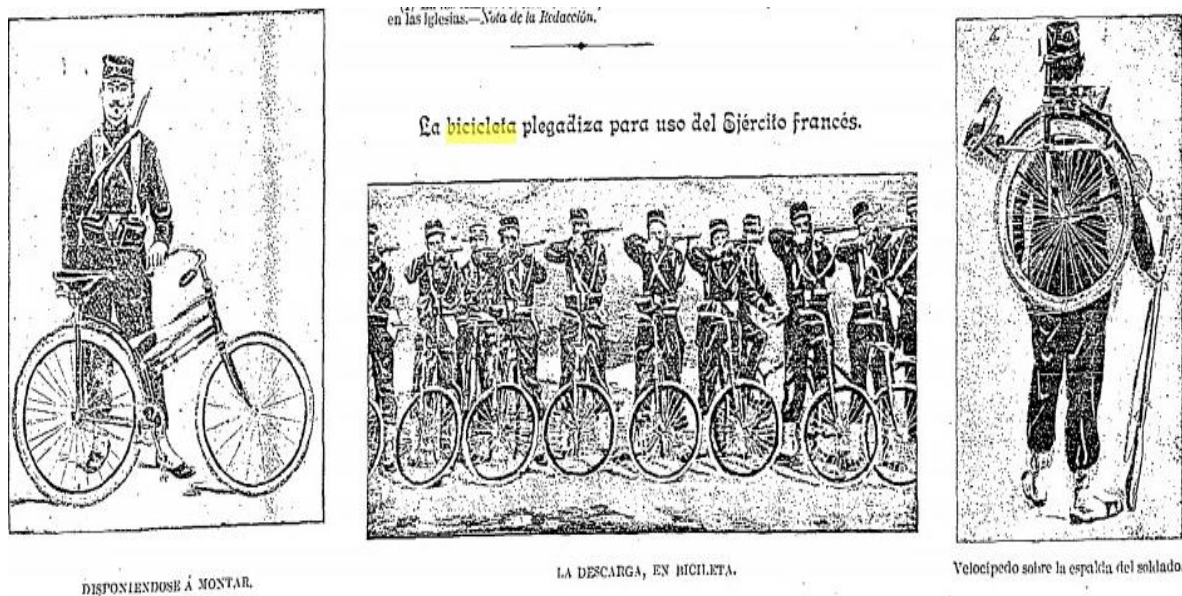


Fig. 81 “La bicicleta plegadiza”. *El Mundo Ilustrado*. 6 de octubre de 1895. p.3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

También surgió la idea de una bicicleta “campana” para proteger a los soldados, que el señor C. Berrones Carrillo presentó en dibujos a la secretaria de Guerra, y se pensó en formas de transportar armas, así que James Horner creó una bicicleta, con un mecanismo en la rueda delantera que, a cada vuelta, producía una explosión de cartucho.¹⁷⁹

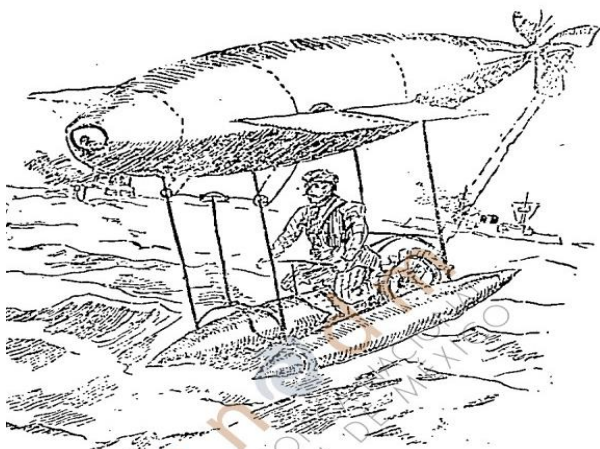
En Rusia, un ingeniero de nombre Paul Skebeloff creó un buque aéreo para la marina de guerra, que sin ser visto haría posible avisar desde las nubes los movimientos de la escuadra enemiga, y tenía pedales y timón como la bicicleta. También se inventó un *acuapedo*, esto es, un torpedo de pedales que tenía partes del buque submarino, escafandra y bicicleta. Incluía un cañón adaptado al triciclo y a la espalda del artillero, pero al parecer quedó solo en teoría. Además, apareció

mañana, 24 de noviembre de 1897, p.1; “La bicicleta en el ejército”, *La Voz de México*, 14 de septiembre de 1897, p.2.

¹⁷⁹ “La bicicleta en el ejército”, *El Diario del Hogar*, 13 de noviembre de 1895, p.2; “La bicicleta de campana”, *El Correo Español*, 13 de noviembre de 1895, p.3; “Maquinas de guerra”, *La Convención Radical Obrera*, 14 de mayo de 1899, p. 2; *El Popular*, 8 de enero de 1900, p. 1.

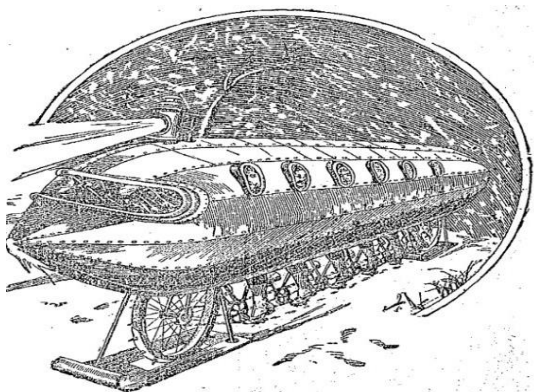
una “bici” acorazada que protegía la parte baja del cuerpo del ciclista de los disparos de fusilería.¹⁸⁰

1897 fue un año lleno de novedades, pues apareció el llamado *sexticiclo* del emperador Guillermo, destinado a trasladar soldados, que contaba con asientos para seis personas tipo tándem, ruedas pequeñas dispuestas por pares y pedales de una “bici” normal. Los ciclistas iban protegidos por una cubierta convexa que terminaba por ambos lados con una arista aguda, tenía ventanillas a los lados y podía ir por la nieve.¹⁸¹



El nuevo buque aéreo del ingeniero ruso Skobeloff.

Fig. 82 “Un buque aéreo”. *El Universal: diario de la mañana, diario político de la mañana*. 23 de febrero de 1897. p. 1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Un sexticiclo

Fig. 84 “Un sexticiclo del emperador Guillermo”, *El Mundo: edición diaria*, 17 de enero de 1897, p. 5. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

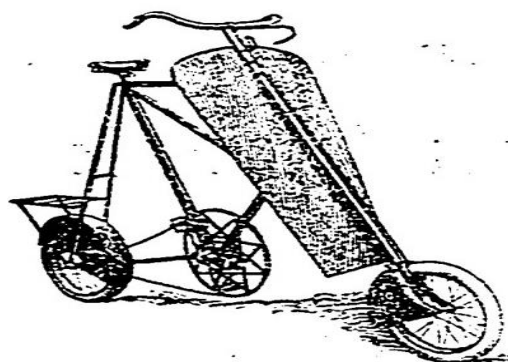
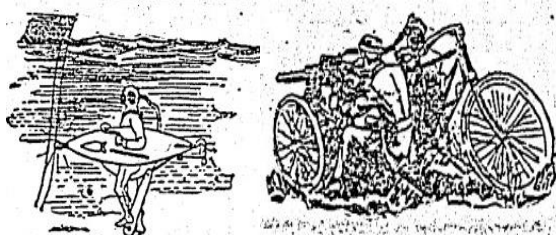
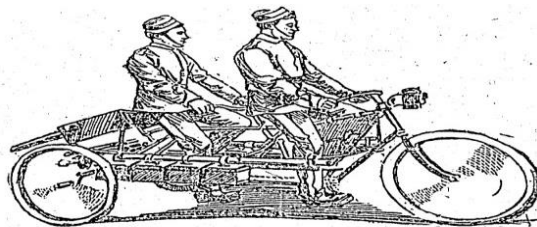


Fig. 83 “Bicicleta acorazada para uso militar”. *El Tiempo Ilustrado*. 13 de febrero de 1910. p.4. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Torpedo de pedales

Cañón Maxim



Triciclo-Cañón

Fig. 85 *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 24 de junio de 1898. p. 1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹⁸⁰ “Un buque aéreo”, *El Universal: diario de la mañana, diario político de la mañana*, 23 de febrero de 1897, p. 1; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de junio de 1898, p. 1; “Bicicleta acorazada para uso militar”, *El Tiempo Ilustrado*, 13 de febrero de 1910, p.4.

¹⁸¹ “Un sexticiclo del emperador Guillermo”, *El Mundo: edición diaria*, 17 de enero de 1897, p. 5.

La quinta finalidad fue hacer máquinas por curiosidad, para conquistar el mar y el cielo, por razones recreativas o simplemente por innovar. Algunas se destinaron a las vías de ferrocarriles. Los periódicos mencionan que, en 1893, se construyeron en Long Islan dos kilómetros y medio de línea para ferrocarriles de un solo riel, usando el principio mecánico de la bicicleta para que sus coches funcionaran. También en Estados Unidos, pero en 1897, se realizó una bicicleta con ruedas que tenían reborde semejante al de los carros de ferrocarril y se guiaba con los mismos rieles para ir más rápido y así ayudar a los inspectores y empleados.¹⁸²

Hubo bicicletas relacionadas con la música. A finales de 1898 y principios de 1899, las noticias anunciaron la *bicicleta armónium*, generada en países como Francia y Alemania. Las descripciones decían que era una bicicleta con un aparato musical fijo al manubrio, que hacía funcionar la rueda delantera, por lo que parecía un organillo tocado con los pies. Algunos podían sonar alrededor de una hora y un recorrido de por lo menos quince kilómetros y modulaban más de 100 melodías, mientras que otros emitían más de 500.¹⁸³

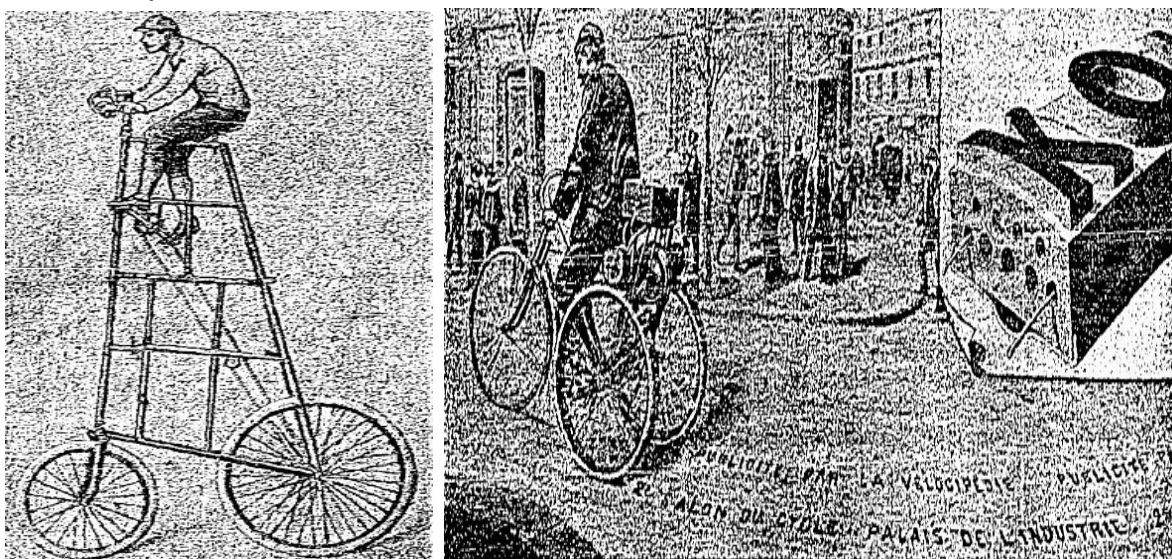


Fig. 86 Bicicleta Eiffel y triciclo impresor. *El Mundo Ilustrado*. 13 de enero de 1895. p. 6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹⁸² “Viajar como el rayo”, *El Siglo Diez y Nueve*, 22 de diciembre de 1893, p. 3; “Bicicletas para ferrocarril”, *El Mundo: edición diaria*, 31 de enero de 1897, p.4; “Sección científica”, *El Diario del Hogar*, 21 de marzo de 1901, p.1.

¹⁸³ “Un nuevo invento”, *El Tiempo*, 30 de abril de 1899, p. 1; “Bicicleta con música”, *La Voz de México*, 16 de diciembre de 1898, p. 2; *El Contemporáneo*, 20 de abril de 1899, p. 1; “Bicicleta con música”, *El Diario del Hogar*, 15 de diciembre de 1898, p. 2.

En 1895, la prensa mexicana publicó que en Londres se había inventado la *bicicleta Eiffel*, que medía tres metros de alto. Igualmente se habló de un *triciclo impresor*, que en las llantas tenía letras que formaban palabras pequeñas, contenía un recipiente con tinta de color, que era enviada a cojines para entintar las letras, y poseía un soplete para alejar el polvo del suelo a fin de que las letras pudieran plasmarse en él. Servía para colocar anuncios. También que en 1899 se construyó una máquina con el propósito de hacer helados: el velocípedo se fijaba de modo que las ruedas giraran en el aire y gracias a una transmisión y una rueda, la heladora daba vueltas al impulso del ciclista que pedaleaba haciendo mover la garrafa para obtener el helado.¹⁸⁴

Otras noticias fueron la construcción en París de un reloj hecho de bicicletas, con 3.35 metros de altura, trece ruedas con un tubo neumático, las horas marcadas por manubrios y los minutos por rayos de ruedas. La campana era un inmenso timbre de bicicleta que sonaría cada cuarto de hora. Su inventor fue Alfonso Duhomei.¹⁸⁵

Un anuncio de 1897 fue que un belga llamado Rochefox Macquard hizo el *ciclofotógrafo*, aparato fotográfico adaptable a las bicicletas. Consistía en una pequeña cámara fotográfica que imprimía a gran velocidad el paisaje en una larga tira de papel sensibilizado enrollado en un cilindro al interior de la máquina, la cámara iba fija al frente de la “bici” y tenía dos lentes, uno para capturar cada lado del camino.¹⁸⁶

Ese mismo año salió una nota de que cuatro personas que perdieron las piernas por un accidente ferroviario habían aprendido a utilizar la bicicleta y compitieron en

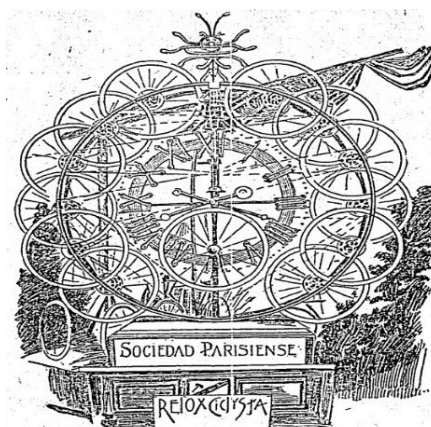


Fig. 87 Reloj bicicleta. *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 24 de mayo de 1897. p. 2. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹⁸⁴ *La Patria*, 25 de noviembre de 1899, p. 2; “Velocípedos monstruos”, *El Mundo Ilustrado*, 13 de enero de 1895, p. 6.

¹⁸⁵ “Un reloj curioso”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de mayo de 1897, p. 2.

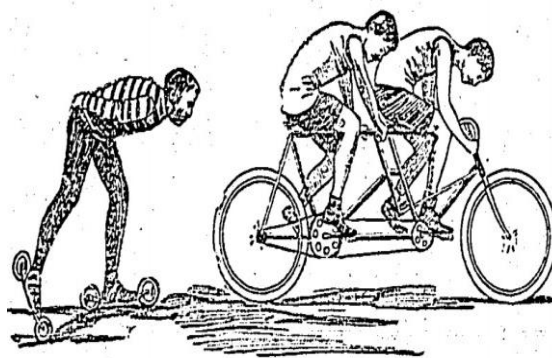
¹⁸⁶ “El ciclofotógrafo”, *La Voz de México*, 9 de noviembre de 1897, p. 1; *El Diario del Hogar*, 12 de noviembre de 1897, p. 1.

carreras utilizando prótesis para pedalear en un tándem. Además, un señor de apellido Reynolds hizo en Nueva York unos patines con dos ruedas de bicicleta unidas por tubos con neumáticos. Eran más veloces que los patines normales, más baratos que una bicicleta y más fáciles de arreglar.¹⁸⁷



Un tandem de inválidos

Fig. 88 "Sport de inválidos". *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 16 de agosto de 1897. p. 3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Unos patines curlosos

Fig. 89 "Patines de bicicleta". *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 28 de agosto de 1897. p. 4. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Las necesidades respecto a la salud también tuvieron sus invenciones y la más sonada fue la *camilla bicicleta*. Se relató así cómo el 2 de febrero de 1897, a las 12:00 p.m., un sargento y un cabo del cuerpo médico de ambulancia, a las órdenes del comandante Lagarde, presentaron el vehículo ante el presidente Porfirio Díaz y el secretario de Gobernación, Manuel González Cosío, quienes muy satisfechos con el aparato pensaron en dotar a cada comisaría de dos o tres. Se trataba de dos "bicis" paralelas que portaban entre ellas una plancha de lámina y madera cubierta por un colchón blando de zacate bajo una tela de hule. La plancha podía alargarse o doblarse de la cabecera a los pies, a fin de que fuera más cómoda para los heridos, y estaba montada en muelles que hacían soportable el empedrado. También podía separarse de la bicicleta y convertirse en mesa de operaciones, por si era necesario que el cirujano operara, iba cubierta con un toldo de tela y en la parte baja tenía un botiquín con antisépticos, alcohol y vendas. La camilla bicicleta

¹⁸⁷ "Sport de inválidos", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 16 de agosto de 1897, p. 3; *El Mundo ilustrado*, 24 de julio de 1898, p. 7; "Patines de bicicleta", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 28 de agosto de 1897, p. 4.

acudía por los heridos con un médico de guardia y resultaba útil para llegar más rápido a las zonas de accidentes.¹⁸⁸



Camillas para el servicio de policía

Fig. 90 "Camilla-bicicleta", *El Mundo: edición diaria*, 2 de febrero de 1897, p. 1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

independientes. Los primeros en arribar al incendio llevaban un triciclo con telas impermeables que usaban para cubrir los objetos y evitar que se quemaran. Los periódicos registraron además, que en 1897 se habían presentado en París, en una exposición, una manguera de incendios montada en dos bicicletas laterales, con una bomba rotatoria entre las ruedas posteriores, tubería central y manguera enrollada en uno de los costados. Todo el aparato pesaba de 58 a 60 kilos, cuatro individuos podían trasladarlo en "bici" con rapidez, la bomba funcionaba al pedalear y llegaba a abastecer 4 500 galones de agua (17 034.35 litros) por hora.¹⁸⁹

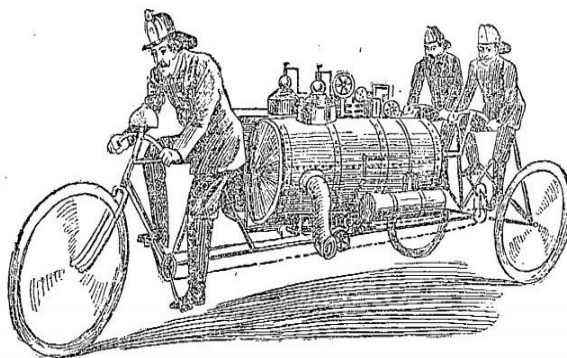


Fig. 91 "Bomberos en bicicleta", *El Mundo: edición diaria*, 13 de diciembre de 1896, p. 5. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹⁸⁸ "Camillas portátiles para los heridos en la calle", *La Voz de México*, 4 de febrero de 1897, p.3; "La camilla-bicicleta", *El Mundo: edición diaria*, 3 de febrero de 1897, p. 1; "Camilla-bicicleta", *El Mundo: edición diaria*, 2 de febrero de 1897, p. 1; "Bicicletas para la ambulancia", *El Diario del Hogar*, 5 de febrero de 1897, p. 2; "Camilla bicicleta", *El Xinantécatl*, 12 de septiembre de 1897, p. 4; "Camilla-bicicleta", *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*, 16 de septiembre de 1897, p. 2; *La Voz de México*, 17 de agosto de 1901, p. 2.

¹⁸⁹ "Bomberos en bicicleta", *El Mundo: edición diaria*, 13 de diciembre de 1896, p. 5; "La manguera de bicicletas para los incendios", *La Voz de México*, 28 de enero de 1897, p. 1.

Se siguió con atención la conquista de los cielos por la bicicleta, a partir de que en 1895 se propusiera una aérea, hecha con bambú de acero y dos alas de seda. Asimismo, en 1897, cuando el profesor A.W. Barnard exhibió en la exposición centenaria de Nashville, Tennessee, una aeronave con forma de puro, de 18.28 metros de largo, de seda y algodón. En lugar de la canasta que llevan los globos le puso una red y una máquina semejante a la bicicleta y con la cadena de ésta se movía el propulsor, que era una hélice que a su vez hacía mover a todo el aparato. A los lados tenía aeroplanos que lo guiaban y podía girar. Sin embargo, no funcionó. Un año después, se supo que en Francia, Clément Ader había inventado una máquina para volar llamada *avión* a la cual puso una silla parecida a la de la bicicleta.¹⁹⁰

Otras noticias en el mismo sentido aparecieron en 1906, cuando John Holland, inventor de un submarino que lleva su nombre, declaró que el 1 de marzo se trasladaría de Nueva York a Newark, Nueva Jersey, en una máquina inventada por él, con cuatro alas de seda de 50 centímetros de largo por 45 de ancho, puestas en movimiento por pedales de bicicleta. El propósito era alcanzar 65 kilómetros por hora y fue llamada bicicleta atmosférica. En 1910, cuatro años después, surgió una aeronave adaptada a una bicicleta que valía 20 pesos mexicanos. Hecha por un alemán llamado Friedericks, consistía en un monoplano ajustado a una "bici". Para ascender, debía correrse un trecho de entre ocho y 25 metros, pero como el vehículo se elevaba en pequeños recorridos de dos a tres metros, para prolongar los saltos se puso una hélice en el timón y arregló una conexión al movimiento de los pedales, con lo que se obtuvo una velocidad de 32 kilómetros por hora y una altura de dos metros. El mismo año, se ideó en Nueva York un aeroplano con bicicleta, que costaría de 100 a 300.00 pesos y bajaría luego de precio para estar al alcance de todos, y el conde de Pulseux, un aviador francés, creó una bicicleta aérea que, a su juicio, se convertiría en un nuevo *sport*, pues podía saltar

¹⁹⁰ "Navegación aérea", *El Evangelista Mexicano*, 1 de julio de 1897, p. 5; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 6 de agosto de 1898, p. 1; *El Partido Liberal*, 16 de abril de 1895, p.2.

obstáculos. La fuerza de un hombre era suficiente para poner en movimiento una hélice que se movía por pedales y tenía un peso de 33 kilogramos.¹⁹¹

AERO-BICICLO

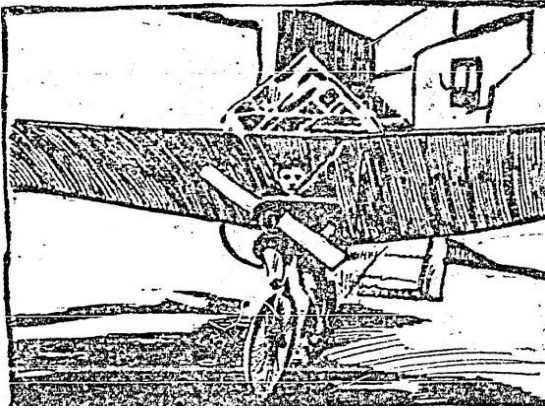


Fig. 92 "Aero-biciclo", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 2 de octubre de 1910, p. 22. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

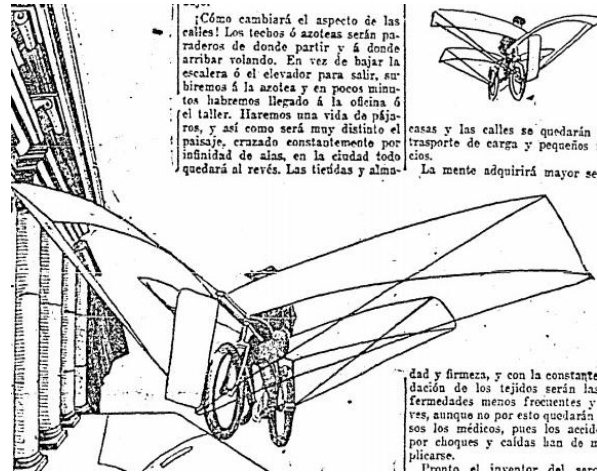


Fig. 93 "El Aero-ciclo", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 16 de octubre de 1910, p. 17. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Se enteró también a los lectores de que se habían puesto velas a las bicicletas para hacerlas más veloces con el viento. En 1897, en Alemania un constructor de Hamburgo tuvo la idea de fijar un mástil hueco cerca del asiento, sosteniendo una vela. Al costado llevaba una plataforma movable, los pies cambiaban la dirección del aparato, para usarlo era necesario que soplara fuerte el viento y el camino no fuese muy quebrado. El mismo año, el señor L. E Hudson, de Ellisburg, Estados Unidos, perfeccionó la bicicleta con velas para prestar servicios a excursionistas polares. Tenía un mástil de tres metros de altura, con vela de algodón que el ciclista movía a voluntad con una cuerda que pasaba por dos poleas y podía ser recogida cuando el viento tenía gran intensidad. Finalmente, en 1910 apareció otra bicicleta a vela, la cual podía utilizarse en caminos donde no había mucha pendiente, tenía un armazón de dos tablas de cinco metros de largo, encorvadas con la forma de una lancha, espacio para ruedas y pedales, un mástil triangular para vela mayor y foque.

¹⁹¹ *La Patria*, 8 de febrero de 1906, p. 1; "Un Nuevo Helicóptero", *La Voz de México*, 8 de febrero de 1906, p. 4; "Aero-biciclo", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 2 de octubre de 1910, p. 22; "La bicicleta aérea", *El Mundo Ilustrado*, 13 de noviembre de 1910, p. 23.

Todo estaba sujeto por muchas cuerdas, era semejante a un bote y para poder conducirlo debía manejarse la fuerza del viento y el ángulo a tomar en la marcha.¹⁹²

Se supo que se había probado incluso la utilidad de la bicicleta en el agua. En 1892, en Estados Unidos, se pensó en surcar el océano con una *bicicleta acuática* movida por electricidad; con forma de pez espada y las ruedas montadas en la base y sin espacio para llevar víveres por lo que el tripulante tendría que comer lo que pescara. Sin embargo, no se le vio mucho futuro. Más tarde, en 1894, un periódico llamó velocípedo acuático a un invento del estadounidense Guillermo Oldham, quien lo bautizó como “La Marion”; su casco de hierro medía tres metros, funcionaba con los pies y las manos, como una bicicleta, contaba con una hélice propulsora y una rueda para hacer funcionar el timón.¹⁹³

Igualmente, la prensa registró en 1896 que en un taller de South Brooklyn, el Sr. Alvary Temple había construido un submarino torpedo con la forma de un puro, de

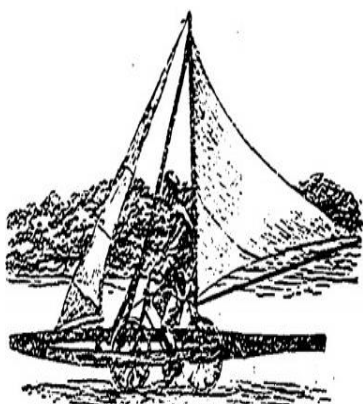
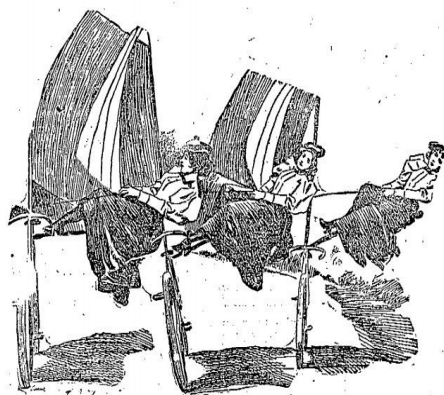


Fig. 94 “Bicicleta con velas”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 2 de octubre de 1897, p.3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Un vehículo curioso

Fig. 95 “Un vehículo curioso”, *El Mundo: edición diaria*, 16 de mayo de 1897, p.4. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

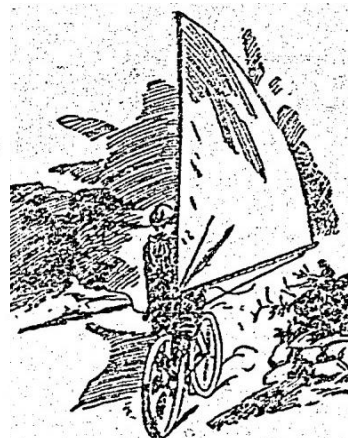


Fig. 96 “Adaptar una vela a una bicicleta”, *El Tiempo Ilustrado*, 23 de enero de 1910, p. 21. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

¹⁹² *La Voz de México*, 15 de octubre de 1901, p. 1; “Vehículo curioso” *La Voz de México*, 26 de junio de 1897, p.3; “Un vehículo curioso”, *El Mundo: edición diaria*, 16 de mayo de 1897, p.4; “Bicicleta con velas”, *El Contemporáneo*, 14 de noviembre de 1897, p.3; “Adaptar una vela a una bicicleta”, *El Tiempo Ilustrado*, 23 de enero de 1910, p. 21.

¹⁹³ La Marion tenía el fondo chato de madera sobre hierro. En el centro se levantaba una casilla o camarín que sobresalía 22 centímetros de la cubierta, medía 1.21 metros de largo por 60 centímetros de ancho, poseía siete ventanas y una lumbrera superior que cerraba herméticamente. En el interior iba el conductor. Del casco salía un bauprés y un mástil, ambos de hierro y huecos. El inventor practicaría en ríos y canales para después cruzar el océano. “De todas partes”, *El Partido Liberal*, 15 de diciembre de 1892, p. 2; “Miscelánea”, *La Voz de Guanajuato*, 1 de enero de 1893, p. 2; “Velocípedo acuático”, *El Tiempo*, 27 de junio de 1894, p.1; “Bicicleta marina”, *La Patria*, 22 de enero de 1895, p. 3.

aluminio con armazón de tubo de hierro. En la parte inferior tenía una hélice movida por pedales, atrás un timón de palanca y arriba el asiento del buzo. Podía avanzar y retroceder gracias a pedales, mientras que para ascender y descender contaba con aletas como de pescado, que se movían mediante otra palanca. Lo bautizaron como *acuápedo*. Se supo ese mismo año de otro submarino con forma de bicicleta; llevaba tubos cilíndricos-ojivales en ambos costados, de cobre, lastrados, es decir, con un peso que los mantenía firmes y válvulas que permitían la entrada y salida de agua.¹⁹⁴

Resultaba claro para los periódicos que, por más esfuerzos que se hacían, en la práctica no se lograba el total funcionamiento de la *bicicleta acuática*. En 1897 se refirió a más inventos. Dos jóvenes españoles, uno secretario de legación y otro hijo de un jefe de misión, crearon una bicicleta marítima a la que bautizaron como “Mercedes”, formada por dos flotadores de zinc largos, parcialmente separados para aumentar la base y unidos entre sí por largueros que sostenían dos plataformas de madera en cuyo centro iban las ruedas que constituían el tándem. Llevaba paletas que cortaban el agua y era dirigido por medio de un timón en la popa. Por otra parte, un mecánico inglés inventó un aparato con una pieza cilindro-cónica de aluminio sobre la que iba montada la bicicleta. Medía tres metros de largo pero, por ser de aluminio, resultaba muy ligero. Manijas de bicicleta gobernaban su timón y los pedales estaban comunicados por medio de una cadena a aletas, que al girar rápidamente obligaban a la máquina a moverse sobre el agua. Se probó en el río Támesis.¹⁹⁵

¹⁹⁴ El submarino del Sr. Alvary Temple contaba con un traje de buzo de aluminio y caucho. Su casco tenía dos cristales a la altura de los ojos. Un depósito lo proveía de sustancias químicas que purificaban el aire respirado para poder aspirarlo de nuevo, así el operador podía permanecer hasta seis horas debajo del agua sin complicaciones. Aparte, el aparato contaba con un foco eléctrico que derramaba intensa luz y estaba protegido por un cristal. Los torpedos se adherían contra el casco de acero del buque a través de imanes, pero por precaución también llevaban ventosas de goma elástica. El inventor pidió la patente en Estados Unidos y países de Europa. Por otro lado, la bicicleta con tubos cilíndricos ojivales funcionaba con la teoría del aparato físico llamado ludión. Entrando el agua a los cilindros, el sistema aumentaba de peso y descendía; saliendo el agua, disminuía de peso y ascendía. “Un submarino maravilloso”, *El Mundo: edición diaria*, 6 de diciembre de 1896, p.6.

¹⁹⁵ *Revista Latino-Americana (fundada por Francisco de la Fuente Ruiz)*, 10 de mayo de 1897, p.4; “Bicicleta marítima”, *El Correo Español*, 15 de julio de 1897, p.1; “Una bicicleta acuática”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 25 de julio de 1897, p. 3; “Por agua en bicicleta”, *El Popular*, 26 de julio de 1897, p.3.

Otros ejemplos aparecieron en 1899, cuando un ingeniero de Budapest, Joseph Halzinger, inventó una “bici” acuática que podía caminar diez metros por hora y no causaba fatiga al conductor, y en 1908, cuando el estadounidense John H. Mitchell hizo un *triciclo náutico* que consistía en un cuadro de bicicleta que reposaba sobre tres cilindros que semejaban botes cerrados, tenía metro y medio de largo, era impermeable y estaba construida con planchas de acero cubiertas de pintura especial. Como no era buen ciclista contrató a la acróbata Miss Jenni Canhar para hacer las primeras pruebas. Asimismo, ese año, un alemán de apellido Breyer reemplazó las ruedas de una bicicleta por hélices huecas con un eje a la altura de la superficie del agua para que flotaran; llevaba cuatro viajeros y su centro de gravedad era bajo para impedir vuelcos. Las hélices cortaban con facilidad el agua y el aire, exigiendo poco esfuerzo al motor, cada revolución originaba un movimiento de traslación de cuatro metros, es decir, con 45 golpes por minuto se alcanzaba una velocidad de 20 kilómetros.¹⁹⁶

La prensa registró la aparición de la *bicicleta anfibia*, caracterizada por transitar en tierra y agua. En 1894, el sub oficial del ejército francés, Emilio Boulardín, hijo de un ingeniero, inventó una que corría por carreteras y rutas marítimas. En la extremidad de cada rayo existía una abertura donde podía ponerse una paleta cóncava de aluminio que permitía a la máquina pasar casi instantáneamente de tierra firme a la sábana líquida. Los ensayos se hicieron en Dunkerque y tuvieron resultados satisfactorios. Por otra parte, en 1895, el señor E. Fernández de Nueva Orleans ideó una que iba a gran velocidad por mar y tierra. Las ruedas eran dos discos unidos y dos flotadores. La de atrás tenía una serie de paletas que permitían marchar por el agua. Abajo llevaba contrapesos a fin de que el conductor no cayera en ella. Las ruedas tenían neumáticos para marchar por tierra y, si se quería ir por hielo, solo se quitaban las bandas de caucho y las ruedas presentaban un borde dentado que evitaba resbalones.¹⁹⁷

¹⁹⁶ “Bicicleta acuática”, *El Universal: diario político de la mañana*, 13 de mayo de 1899, p.1; *El Tiempo Ilustrado*, 26 de enero de 1908, p. 25.

¹⁹⁷ “Bicicleta anfibia”, *La Patria*, 9 de junio de 1894, p.3; “Bicicleta anfibia”, *La Raza Latina*, 4 de diciembre de 1895, p.3; “Croniquillas”, *El Correo Español*, 5 de diciembre de 1895, p.1.

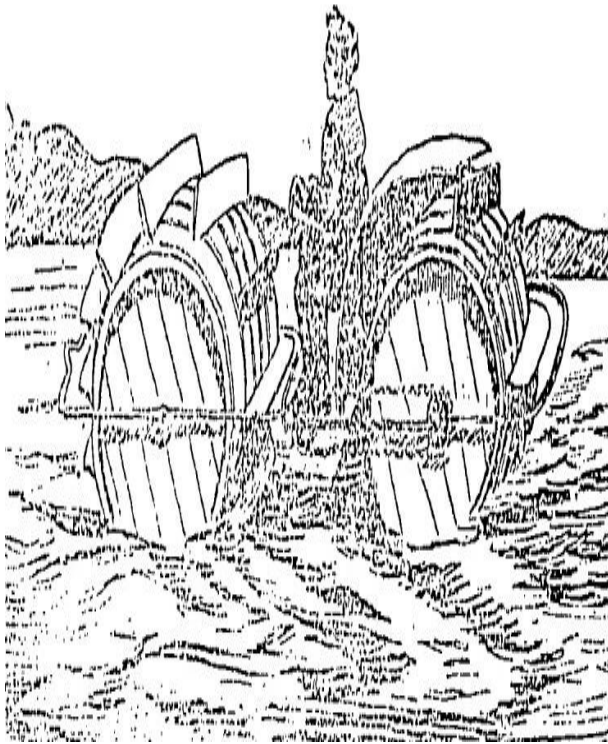


Fig. 97 Bicicleta acuática de Joseph Halzinger. *El Universal: diario político de la mañana*. 13 de mayo de 1899. p.1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Fig.98 Bicicleta vista en el Támesis. *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*. 25 de julio de 1897. p. 3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

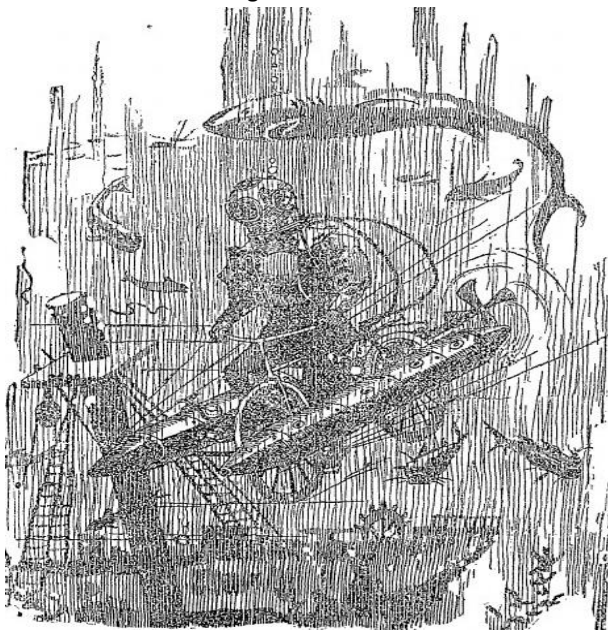
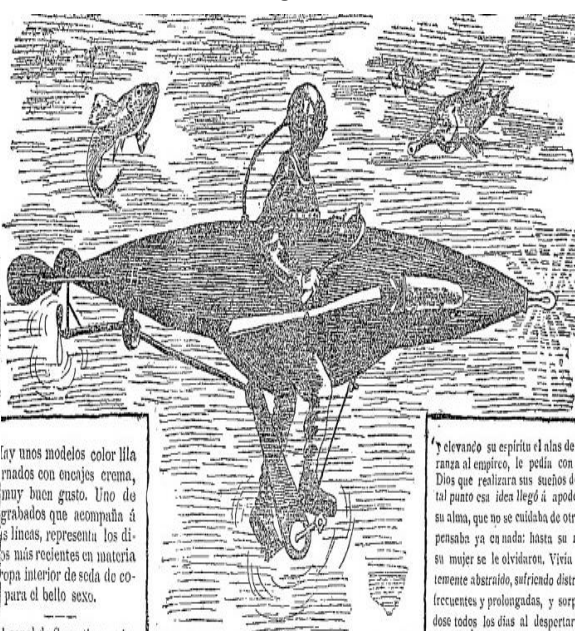


Fig. 99 Submarino de Alvary Temple. *El Mundo: edición diaria*, 6 de diciembre de 1896, p.6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

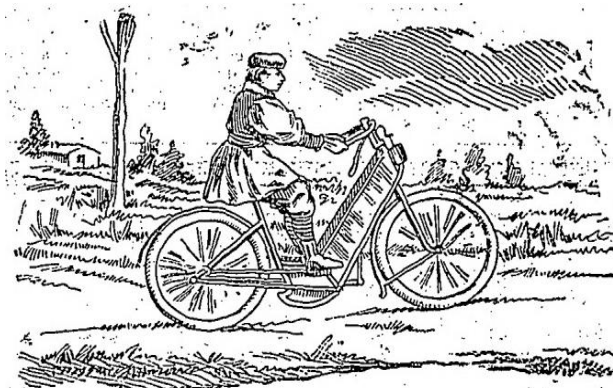


Hay unos modelos color llamados con encajes crema, muy buen gusto. Uno de grabados que acompaña á las líneas, representa los diseños más recientes en materia de copa interior de seda de copara el bello sexo.

Y elevando su espíritu el alas de ranza al engrico, le pedía con Dios que realizara sus sueños de tal punto esa idea llegó á apoderarse en alma, que no se cuidaba de otros pensamientos ya cañada: hasta su mujer se le olvidaron. Vicia temente abstraido, sufriendo distracciones frecuentes y prolongadas, y sorprendose todos los días al despertar,

Se relató cómo los inventos evolucionaron tanto que pronto aparecieron bicicletas en las que se sustituyó la energía del conductor por vapor o motores con bencina colocados en máquinas con hélices o buques que usaban el principio mecánico de

la “bici”. Varios países desarrollaron lo que se conoció como *motociclo* o *bicicleta automática*, siendo los primeros prototipos de las motocicletas. Aparecieron en París, Roma, Ginebra, Munich, Londres y hasta se les vio en México. Para 1907 crearon la primera bicicleta automóvil en Querétaro, guiada por don Alfonso Jaso.¹⁹⁸



La bicicleta de petróleo.

Fig. 100 “Bicicleta de petróleo”, *El Universal: diario político de la mañana*, 20 de enero de 1895, p.3. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

En efecto, los inventores mexicanos no se quedaron atrás y también hubo aportaciones. En 1893 el periódico *El Tiempo* informó que don Mariano Botello había inventado un aparato para aprender a andar en bicicleta que, de acuerdo con la nota, fue llamada *guía para bicicletas*. Otros periódicos informaron, en 1895, que el señor Rafael Sierra y Domínguez hizo un sistema de biciclo llamado *bicicleta relámpago*; que en 1896, Federico Trigueros mandó hacer en sus talleres una rueda de engrane para su bicicleta de más de dos metros; que ese mismo año don Hilario Meenen exhibió en el velódromo una nueva bicicleta fabricada en sus talleres, a la que llamó *The Eifel Tower* o *Catedral*, pues medía tres y medio metros de alto, quedando el jinete a cuatro y medio metros de altura del suelo. Tenía un peso de quince kilos. Había sido ideada y construida por su mecánico Ernest Schmid, un hábil alemán que llegó a México y trabajó con él. Se habla incluso de que, años después, en 1898, Mr. Tomas Meenen, un estadounidense, inventó otra máquina

¹⁹⁸ “Exposición de coche automóviles”, *La Voz de México*, 13 de noviembre de 1895, p. 2; “Motor fin de siglo”, *La Voz de México*, 31 de octubre de 1896, p.3; “A los ciclistas una buena noticia”, *La Voz de México*, 1 de septiembre de 1894, p. 3; “La bicicleta automática”, *El Partido Liberal*, 17 de agosto de 1895, p. 1; *El Tiempo*, 8 de enero de 1907, p. 1; “Motor fin de siglo”, *El Tiempo*, 25 de octubre de 1896, p. 1; “La motosacoche”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 4 de octubre de 1908, p. 9; “Motor de gasolina para bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 7 de abril de 1901, p. 3; “Bicicleta de petróleo”, *El Universal: diario político de la mañana*, 20 de enero de 1895, p.3; “La bicicleta del porvenir”, *El Universal: diario político de la mañana*, 16 de septiembre de 1894, p.4; “Bicicleta nueva”, *El Siglo Diez y Nueve*, 2 de marzo de 1895, p. 2; “Bicicleta automática”, *El Relámpago*, 14 de septiembre de 1894, p.3; *El Abogado Cristiano Ilustrado*, 19 de agosto de 1909, p. 16; “Bicicleta automática”, *El Comercio de Morelia*, 19 de octubre de 1894, p. 3; *El Correo Español*, 27 de octubre de 1906, p. 1.

colosal también llamada *torre Eiffel*, que presentó en una festividad adornada con flores de cempasúchil y ramas de fresno. Después de 1900 se vio a varias máquinas *Eiffel* por la calle de Plateros; si bien no es claro si fueron las inventadas en México, es de resaltarse que personas de diferentes partes del mundo idearan una bicicleta similar.¹⁹⁹

En 1897, un mexicano patentó el *Veloz-ciclo*, bicicleta de ruedas paralelas, entre las que estaba colocado un cómodo asiento con respaldo, provisto de una especie de toldo que podía usarse a voluntad, para defender al ciclista de la lluvia, el sol o el aire. Según *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, alcanzaba una velocidad de seis metros por cada golpe que se daba al pedal, la llanta no se agujereaba, corría hacia atrás, hacia adelante y podía pararse de inmediato. Según *El Popular*, en 1899 el mecánico Julio Rosas pidió al presidente Díaz el privilegio exclusivo para la fabricación de un asiento para dos personas en una máquina común.²⁰⁰

Se supo también que en 1902 se probó con éxito en Mazatlán la bicicleta náutica bautizada como “Agustinita”, inventada por el señor José C. Castelló. En 1907 Francisco Nelso de Culiacán diseñó un sistema consistente en una rueda sostenida de la “bici” por tirantes del armazón, lo que permitía caminar a 30 kilómetros por hora sobre un riel. En 1908 el señor Pablo Romo Díaz, rico hacendado de San Luis Potosí, fue presentado con dos jóvenes de nombre desconocido que querían ayuda para realizar experimentos mecánicos y a quienes apoyó con dinero. El resultado fue una bicicleta de peso mínimo por estar hecha de aluminio, la rueda delantera servía de timón y la trasera para desalojar aire y proveer de viento a una especie de capacete que, con varillas, iba colocado arriba, a un metro y medio de quien dirigía la máquina, y llevaba el hidrógeno para elevar el aparato. Guiada por el manubrio, los rayos de atrás formaban alas de aluminio. Se hicieron dos pruebas con éxito;

¹⁹⁹ “Privilegios”, *El Tiempo*, 17 de junio de 1893, p. 3; *Semana Mercantil*, 15 de julio de 1895, p. 7; *The Mexican Sportsman*, 12 de diciembre de 1896, p. 14; “Bicicletas”, *El Tiempo*, 15 de septiembre 1898, p. 2; “La tercera división”, *El Correo Español*, 5 de diciembre de 1904, p. 2; “Exageración ciclista”, *El Diario del Hogar*, 6 de febrero de 1909, p. 3; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 5 de abril de 1897, p. 4; *El Mundo: edición diaria*, 27 de mayo de 1897, p.4; “En el velódromo de la piedad”, *El Mundo: edición diaria*, 1 de diciembre de 1896, p.4. *Vid. Supra*, p. 33.

²⁰⁰ “El Veloz-ciclo”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 14 de agosto de 1897, p. 3; “Invento de un mexicano”, *El Popular*, 5 de agosto de 1899, p. 2.

por lo pronto voló a cinco metros del suelo y duraba tres minutos 48 segundos, pero se continuaba mejorando. Cuando estuviera lista llegaría a la capital.²⁰¹

En 1910, *El Correo Español* relató que don Antonio Cortucho y don Antonio Zea habían presentado al general Manuel González Cosío un modelo de aeroplano. Era monoplano, tenía trece metros de largo, pesaba 120 kilos, descansaba sobre tres ruedas de “bici” y a los lados llevaba dos alas planas de madera y tela barnizada de seis metros de largo por tres de ancho. El motor de 50 caballos iba delante del



Fig. 101 “El primer automóvil que se fabricó en México”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 4 de abril de 1910. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

asiento y hacía girar la hélice a 1300 revoluciones por minuto. La transmisión se hacía por medio de cuerdas de acero. Por otro lado, de acuerdo con *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, Enrique Medina construyó en San Luis Potosí una “bici” de cuatro metros de altura y la presentó en un desfile. Meses después, el mismo lamentó que los señores Mohler y De Gress hubieran inventado desde 1894 el primer automóvil hecho en México, el cual contaba con un motorcito de gasolina, la caja de un *buggy* y ruedas de bicicleta,

pero que por desgracia no lo perfeccionaron.²⁰²

Como se ha visto, las noticias que se leían en México eran que la bicicleta impulsó a muchos inventores para generar nuevos artefactos, herramientas y máquinas que fueran útiles a la humanidad, siendo resultado del pensamiento tecnológico, no solo de su inventor, sino de todos aquellos que, a lo largo del tiempo la fueron y siguen

²⁰¹ “Invento mexicano, *La Patria*, 13 de noviembre de 1902, p.1; “Un inventor culiacanense”, *El Economista Mexicano*, 16 de marzo de 1907, p. 13; “La conquista del aire en el estado de zacatecas”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 14 de octubre de 1908, p. 1.

²⁰² “Aeroplano inventado por dos mejicanos”, *El Correo Español*, 20 de enero de 1910, p. 3; “El primer automóvil que se fabricó en México”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 4 de abril de 1910, p. 7; “Bicicleta gigante”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 20 de septiembre de 1910, p.7.

transformando. Por ello, a finales del siglo XIX, era considerada parte de los avances científicos más importantes de la época.²⁰³

Así, la bicicleta también transformó la forma de crear máquinas para resolver, en algunos casos, las inquietudes personales, en otros, necesidades o problemáticas sociales, al tiempo que dio prestigio a los mexicanos que se arriesgaron a crear algún objeto con una “bici” como base. El hecho de que la prensa nacional registrara tantos inventos extranjeros pudo deberse al deseo de mostrar el avance tecnológico dado en otras partes del mundo y motivar a sus lectores a realizar sus propios inventos. En efecto, pudo ser una forma de despertar el ingenio y pensamiento de la población para unirse al progreso y, a través de nuevos inventos demostrar que ellos tenían la misma capacidad tecnológica e inventiva que los habitantes de otros países. Asimismo, la descripción de tantas máquinas refleja las necesidades o problemáticas del momento, igual que el interés por conquistar otros espacios como el acuático o el aéreo.

Pero la ciencia no se limita a dar a luz nuevos inventos, sino que siendo una de sus ramas la medicina, otra de sus finalidades es atender a los problemas en la salud o higiene de los seres humanos.

3.3 El bienestar de pedalear: Pros y contras médicos.

En la segunda mitad de la época decimonónica se puso en auge un movimiento que tuvo sus inicios un siglo antes y era conocido como higienismo, cuyas bases o postulados fueron adoptados por países modernos. Se le consideraba un área de la medicina encargada de promover o inculcar conocimientos, teorías y prácticas para prevenir las enfermedades dentro de la población y se impulsaron planes sanitarios que, además de mejorar la salud, tenían el objetivo o intención de facilitar el control social, mediante la realización de actividades en las que, aparte de

²⁰³ “El progreso de la ciencia”, *El contemporáneo*, 8 de agosto de 1899, p. 1; “Los bicilos”, *El Partido Liberal*, 13 de enero de 1893, p. 2; “La Locomoción”, *El Monitor Republicano*, 14 de febrero de 1895, p.1; “Notas de sport”, *El Municipio Libre*, 12 de mayo de 1896, p.2; “La Locomoción”, *El Monitor Republicano*, 14 de febrero de 1895, p.1; “Dos bicicletas de nueva invención”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 23 de diciembre de 1906, p.16.

obtenerse beneficios para el cuerpo, se previniera la delincuencia y la violencia. De ahí que el presidente Porfirio Díaz instaurara medidas para promoverlo y dotarlo de un lugar significativo dentro de las políticas de su régimen, sobre todo en la capital.²⁰⁴

Ahora bien, el movimiento higienista permitió la difusión y enseñanza de conceptos apropiados para conservar la salud y evitar las enfermedades, pero no se centró solamente en el enfoque médico sino también se preocupó por lo moral, social y corporal. La prensa transmitió un discurso sobre el cuidado del cuerpo, estando al tanto de las publicaciones que llegaban de congresos realizados en otras naciones. Sin embargo, a pesar de la intención de promover las ideas y prácticas higienistas, éstas no alcanzaron a todos los sectores sociales.²⁰⁵

La bicicleta causó controversia al ser adoptada por algunos representantes de este movimiento, provocando desorden al dividirse las opiniones respecto a su uso. Los médicos que la estudiaron eran originarios de países como Francia, Estados Unidos, Rusia, Inglaterra y México. Las noticias de sus debates tenían relación o influyeron en el pensamiento de médicos mexicanos y la parte de la población al tanto de su existencia. Sin embargo, hubo quienes no vieron el vehículo con buenos ojos, pues consideraban que no era higiénico por causar enfermedades, empeorar a quienes tenían algún padecimiento e incluso ocasionar la muerte, además de que se trataba de un objeto que propiciaba daños a la salud por choques y atropellos.²⁰⁶

²⁰⁴ Nydia E. Cruz Barrera, "La higiene y la política sanitaria en el porfiriato. Su difusión y ejercicio en Puebla", Universidad de Veracruz, 1992, pp. 255-274. [En línea <http://cdigital.uv.mx/bitstream/123456789/1576/2/199283P255.pdf>] [Consultado en diciembre 2017]; Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos.*, pp. 9-23.

²⁰⁵ "La higiene moral consideraba los actos personales, pasiones, vida intelectual, educación, religión y moral. La higiene social abarcaba la población, matrimonio, trabajo, orígenes, efecto y formas de la pobreza, caridad, etc. La higiene dietética (corporal) se extendía hasta la nutrición, cuidado del cuerpo, vestido, limpieza, cosméticos, gimnasia, reproducción, habitación, clima, etc. [...]". Cruz Barrera, *Op., Cit.*, p. 256; Chester Urbina Gaitán, *Op. Cit.*, pp. 41-57. Dentro de las preocupaciones que enfrentó el higienismo estaba la salud física o corporal, por lo que el ejercicio fue empleado por la educación para enseñar a la población a conservarla. Es así como la educación física "se centra en el cuidado del cuerpo para la salud". Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos*, pp. 13-14; Genevieve Galán Tamés, "Mover al cuerpo: la gimnasia en el Colegio de la Paz (Vizcaínas). Un estudio de caso: 1875-1910", México, p.2. Manuscrito.

²⁰⁶ "La bicicleta", *El Tiempo*, 5 de mayo de 1899, p.1.

Tan rápido se expandía el uso de la bicicleta y tan desagradable la consideraban algunos que en México una enfermedad fue bautizada con su nombre; era parecida a la influenza, provocaba dolores de cabeza, garganta, catarro, calentura, quebrantamiento del cuerpo, debilidad, tos y ronquera, siendo algunas de sus víctimas en 1893 el gobernador del estado de México, José Vicente Villada Perea, y Victoriano Agüeros, el director del periódico *El Tiempo*.²⁰⁷

Se informó que, para atender los males derivados de la “bici”, en París se vendía un tónico llamado *Kola Astier* que ayudaba a los ciclistas a reponer su energía fortificando el sistema nervioso y muscular. Por otra parte, el doctor Bourgou, del mismo país, recomendaba a los niños que, antes de salir de excursión en ella, lavaran sus ojos con una loción de 500 gramos de agua destilada con oxicianuro de mercurio y además portasen anteojos cóncavos de vidrio ahumando, rodeados de tafetán.²⁰⁸

Se supo que los médicos presentaban en los congresos mundiales teorías, que señalaban que las personas con problemas del corazón, pulmones, próstata o riñones, quienes se sofocaban con facilidad, así como los propensos a sufrir insuficiencias valvulares, bronquitis, albuminuria, congestiones activas, aneurisma u ojos irritados y miopía, no debían utilizar la bicicleta pues podían tener consecuencias severas, aparte de aquellos con edad muy avanzada, niños no desarrollados en su totalidad, quienes no respiraban por la nariz o acababan de comer.²⁰⁹

²⁰⁷ El gobernador José Vicente Villada Perea murió el 6 de mayo de 1904 a causa de neumonía. Victoriano Agüeros falleció el 8 de octubre de 1911 debido a una congestión intestinal. “La Bicicleta”, *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de abril de 1893, p.2; “El Sr. Director de El Tiempo” y “El Sr. Gobernador del Estado de México”, *El Siglo Diez y Nueve*, 27 de abril de 1893, p. 3. *El Tiempo*, 10 de octubre de 1911, p. 1.

²⁰⁸ “La bicicleta”, *La Voz de México*, 4 de mayo de 1893, p.3; “La bicicleta”, *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de abril de 1893, p.2; “El Sr. Director de <El Tiempo>”, *El Siglo Diez y Nueve*, 27 de abril de 1893, p.3; “Correspondencia de Ameca”, *El Continental: revista popular jalisciense y de noticias universales*, 2 de julio de 1893, p.3; “A los ciclistas”, *La Patria*, 5 de julio de 1895, p.3; “Higiene de los ojos”, *El Popular*, 9 de abril de 1902, p.1.

²⁰⁹ “Contestaciones del doctor”, *El Diario*, 11 de agosto de 1907, p.10; *El Correo Español*, 2 de julio de 1899, p. 1.



El ciclista del porvenir

Fig. 102 "El ciclista del porvenir", *El Correo Español*, 20 de septiembre de 1898, p.1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Y es que se pensaba que la bicicleta provocaba diversos problemas. Por la posición encorvada al usarla los ortopedistas decían que deformaba el tronco causando daños en la espina dorsal, desviación de columna vertebral, deformación de pecho, parálisis en miembros inferiores, además de que la silla causaba males físicos y morales, dañaba la pelvis y aumentaba padecimientos de hemorroides, uretra, próstata y vejiga. Por otro lado, tras una caída podían sufrirse fracturas de huesos y cráneo. También se advirtió que engordaba las piernas y que su empleo por niños y adolescentes en pleno desarrollo era peligroso porque alteraba el crecimiento y quemaba las reservas de nutrientes que tenían. Además, la hematosi²¹⁰ se hacía incompleta por falta de oxígeno y con el tiempo podía derivar en hemoptisis, anemia, enfisema, tuberculosis y enfermedades cardíacas. Se la acusaba de causar asfixia, insolación y enfriamientos que podían terminar en tifo, resfriados, pulmonía o erisipelas. Asimismo, como los músculos no se ejercitaban de la misma forma, con el tiempo se producían calambres, edemas y várices por la presión en vasos capilares, lastimaduras, inflamación de articulaciones en las rodillas y los órganos pélvicos de ambos sexos.²¹¹

²¹⁰ Intercambio de gases que se produce entre el aire de los alveolos pulmonares y la sangre venosa, que pasa a ser arterial por fijación del oxígeno y eliminación del dióxido de carbono.

²¹¹ *La Voz de México*, 1 de octubre de 1892, p.1; "La velocipedia y los niños", *La Voz de México*, 7 de marzo de 1897, p.1; "Correspondencia: La bicicleta y la respiración", *El Mundo: edición diaria*, 14 de junio de 1905, p. 2; "La velocipedia y los niños", *El Contemporáneo*, 12 de marzo de 1897, p.2; "Diversiones gratis pero peligrosas", *El Contemporáneo*, 5 de abril de 1905, p.3; "Sillas de bicicleta", *El Popular*, 28 de junio de 1897, p.1, "Chamusquinas", *El Popular*, 2 de diciembre de 1898, p.1; "Notas de ciclismo", *The Mexican Sportsman*, 3 de abril de 1897, p.11; "Educación física", *El Diario del Hogar*, 11 de agosto de 1898, p. 2; "La bicicleta", *La Escuela Moderna*, 15 de diciembre de 1899, p.12; "Notas de sport", *El Municipio Libre*, 12 de mayo de 1896, p.2; "Sobre la higiene del ejercicio en la bicicleta", *La Voz de México*, 6 de abril de 1898, p.2; "El uso de la bicicleta como ejercicio higiénico", *El Economista Mexicano*, 30 de octubre de 1897, p.6.

La prensa registró que otra enfermedad adjudicada al uso abusivo de la bicicleta: eran las hernias, descritas como el dislocamiento accidental de un órgano interno, fuera de la cavidad o de la envoltura que lo contiene, y provocado por la postura del ciclista al ir con el cuerpo inclinado hacia adelante. De ahí que se pidiera a los conductores fajarse con un cinturón.

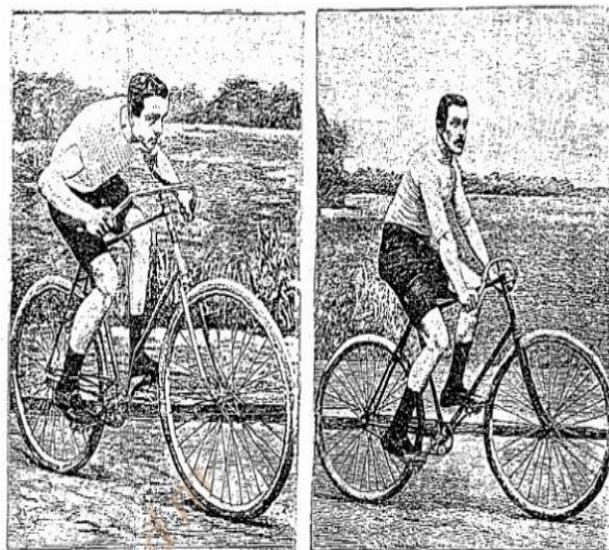


Fig. 103 Izq. Forma incorrecta de usar la bicicleta. Der. Forma correcta. *El Mundo ilustrado*, 19 de mayo de 1895, p.13. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Curiosamente, este mal, al igual que

otros, fue causa de debate pues hubo médicos, como el director del instituto Pasteur en Túnez, y Mr. Lucés Campionnierl, que consideraron, por el contrario, que la bicicleta curaba las hernias y hasta presentaron el caso de una persona, cuya hernia inguinal, que tenía desde cuatro años atrás, desapareció con cuatro meses de ejercitarse en una “bici”. Además, se citaron otros dos casos de hernias soportables gracias al ejercicio con triciclos.²¹²

Se conocieron los nombres de varios médicos inmersos en los debates: el Dr. Rendu, el Dr. Verneuil y el Dr. Faisans, quienes opinaban que era malo para los tuberculosos. El profesor L. Haussmann, afamado médico de Viena, y el Dr. J. Doguel de Kazan, Rusia, consideraban que era perniciosa para la salud. Además, el doctor estadounidense S. C. Stanton, encargado de examinar en Chicago a los reclutas para la formación del ejército regular de Estados Unidos, declaró que los hombres acostumbrados a andar en bicicleta estaban físicamente incapacitados para servir en el ejército.²¹³

²¹² “La bicicleta: resultados de su abuso”, *El País*, 20 de julio de 1899, p.1; “Al país con cinturón de Venus”, *La Patria*, 21 de julio de 1899, p.1; “Notas científicas”, *El Municipio Libre*, 27 de agosto de 1899, p.2.

²¹³ “El uso de la bicicleta”, *La Voz de México*, 5 de marzo de 1898, p.1; “El ciclismo desde el punto de vista neuropatológico”, *Revista de Chihuahua*, 1 de octubre de 1895, p.25; *El Tiempo*, 3 de junio de 1898, p.2; “El ciclista del porvenir”, *El Correo Español*, 20 de septiembre de 1898, p.1.

Varios periódicos se refirieron a uno de los médicos que, sin duda, hizo mayor ruido con su postura ante la bicicleta como elemento no higienista: el francés Enrique Petit, miembro de la Academia de Medicina de París, quien opinaba que su empleo era contraproducente y agravaba notablemente el estado de algunos enfermos, presentando casos de personas que murieron por usarla. Petit sostuvo un gran debate con el doctor Hallopeau, quien se declaró totalmente a favor de la “bici” y declaró que los peligros marcados por su opositor eran exagerados, pues el vehículo favorecía funciones de la piel y los pulmones, ejercitaba los músculos, aumentaba el apetito, facilitaba la digestión y la nutrición.²¹⁴

Por otra parte, se supo que el doctor Legendre hablaba de los peligros del *sport* ciclista, aunque lo recomendaba, sin abusar y que, en sesión de la sociedad médica de Berlín, en enero de 1896, el Dr. Mendelssohn, profesor de la universidad del mismo lugar, había declarado que el uso de la bicicleta podía tener ventajas inestimables si se usaba con inteligencia y moderación, advirtiendo que si se caía en el exceso podía ser peligrosa. Se mencionaron otros médicos que apoyaron su uso, como el doctor Tessié, profesor de la Escuela de Medicina de Burdeos, y el doctor Justo Championnière, quien en el último congreso de la asociación en Caen, Francia, mostró sus ventajas, opinando que una persona podía correr iguales riesgos con otros ejercicios, por ejemplo, caer del caballo y fracturarse.²¹⁵

²¹⁴ “Los perjuicios del velocípedo”, *El Relámpago*, 9 de octubre de 1894, p.2, “Opiniones sobre el uso de la bicicleta”, *El Tiempo*, 15 de noviembre de 1894, p.1; “El uso de la bicicleta”, *La Voz de México*, 5 de marzo de 1898, p.1; “Opiniones sobre el uso de la bicicleta”, *La Voz de México*, 23 de diciembre de 1894, p.2; “Ciclista que muere repentinamente”, *El Popular*, 20 de junio de 1901, p.2; “Súbita muerte en bicicleta”, *El Noticioso: diario de la mañana*, 6 de noviembre de 1894, p.4; ¿Es conveniente o no el uso de la bicicleta?, *El Tiempo*, 28 de febrero de 1896, p.1. “La bicicleta y la higiene”, *El Tiempo*, 14 de octubre de 1894, p.1; “La bicicleta y sus defensores”, *El Relámpago*, 11 de octubre de 1894, p.1; ¿Es conveniente o no el uso de la bicicleta?, *El Tiempo*, 28 de febrero de 1896, p.1; “Peligros de la Bicicleta”, *El Monitor Republicano*, 20 de octubre de 1894, p.2.

²¹⁵ “Consulta”, *El Mosaico*, 28 de enero de 1894, p.3; “La bicicleta y la higiene”, *El Mundo Ilustrado*, 19 de mayo de 1895, p.13; “Ejercicios saludables”, *La Patria*, 26 de septiembre de 1895, p.2-3. “El uso de la bicicleta como ejercicio higiénico”, *El Economista Mexicano*, 30 de octubre de 1897, p.6.

La prensa enteró a sus lectores de que, en años posteriores, se hicieron más estudios en las Academias de Medicina de Nueva York, París Y Londres. Los higienistas en general aconsejaban su uso para los tuberculosos, no como medio curativo, sino porque mejoraba la nutrición. Señalaban casos de dispepsia y estreñimiento que se habían curado al regular funciones digestivas. Consideraban que servía para tratar la obesidad, porque

l.
sigo:
go
ierall
nerviosa
...
al
tra cosa!!
E ESBAN.



Fig. 104 *Cómico*, 17 de julio de 1898, p.5. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

andar en “bici” causa transpiración y eso ayuda a bajar de peso. Era tratamiento para la diabetes, anemia y clorosis, ya que depuraba la sangre. Atacaba el reumatismo cuando no había parálisis. Resultaba útil para tranquilizar a gente diagnosticada con locura, neuralgias, histeria, neurastenia y vértigos, para los amenazados de hemiplejía y para quienes sufrían jaquecas y como sedante del sistema nervioso, sobre todo para los que hacían un trabajo cerebral exagerado. Se decía que proporcionaba un ejercicio simétrico, rítmico, esencialmente automático que restablecía la armonía circulatoria de ambos hemisferios cerebrales, activaba la temperatura del cuerpo y mejoraba el equilibrio. Ayudaba en los problemas de tos y asma, así como en las afecciones cardíacas porque la velocidad activaba la hematosi y aumentaba la capacidad vital. También servía con la gota y el mal de piedra, con problemas de vejiga y próstata, era bueno cuando había excesivo ácido úrico y disturbios crónicos en los órganos pélvicos. Se dieron incluso ejemplos de individuos con hemorroides que mejoraron.²¹⁶

²¹⁶ “El ciclismo”, *El Municipio Libre*, 24 de junio de 1896, p.2; “La bicicleta y la curación de la locura”, *El Diario del Hogar*, 30 de enero de 1897, p.1; “En broma”, *La Voz de México*, 25 de julio de 1897, p.2; “La bicicleta y los gordos”, *El Diario del Hogar*, 6 de diciembre de 1898, p.2; “Contrastes”, *Cómico*, 17 de septiembre de 1899, p.13; *La Voz de México*, 2 de febrero de 1905, p.2; *El Contemporáneo*, 12 de diciembre de 1905, p.2; “A través de la prensa europea: La bicicleta higiénica”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 4 de mayo de 1895, p.2; “Consejos higiénicos”, *El Tiempo Ilustrado*, 17 de febrero de 1902, p.13; “El uso higiénico de la bicicleta”, *Periódico oficial del estado de Aguascalientes: El Republicano*, 30 de julio de 1905, p.4; *Cómico*, 17 de julio de 1898, p.5; “En broma”, *El Correo Español*, 14 de

Las opiniones que aparecían en los periódicos eran muy diversas. Se decía que las casas de seguros de vida habían puesto como condición para dar uno que, mediante un examen, el posible asegurado dejara saber si tenía las condiciones para usar una “bici”. Se supo así que, para los higienistas, el ciclismo era el ejercicio perfecto por su acción sobre el conjunto de las funciones orgánicas. Solo había que determinar un límite; en general, si el ejercicio era proporcional a la edad, vigorizaba y causaba menos fatiga que otros *sports*. Por ello se dieron consejos a la gente que la utilizaba, por ejemplo, se resaltaba que debía ser hábil y sus piernas, brazos, ojos y oídos estar alertas. Un doctor belga de apellido Droixhe reconoció que hombre y mujer podían usarla, era útil por el aire puro que se respiraba, por la serenidad de los paisajes que se veían, pero recomendó, para montarla, la balneoterapia, esto es, duchas frías al levantarse. Y es que, antes de usar el vehículo debía ganarse fuerza y tonificar el corazón y los pulmones. También había que poner atención en la vestimenta y alimentación. Se recomendaba vestir pantalón corto, chaqueta, gorra, camiseta y calzoncillos de lana, así como llevar una dieta de carne, huevos y leche, además de evitar el tabaco y el alcohol. Al final, la mayoría de los higienistas coincidían en que, antes de montar el vehículo, el ciclista debía ver al médico, así como usarlo con moderación, sin llegar a la fatiga.²¹⁷

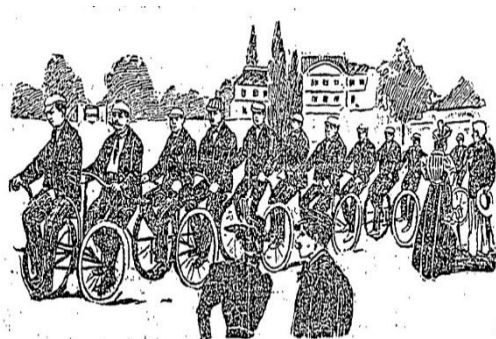


Fig. 105 “Bicicleta para los ciegos”, *El Mundo: edición diaria*, 28 de junio de 1899, p.2. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Poco a poco, “la bici” fue considerada como un poderoso elemento higiénico, llevando a doctores como Oscar Jenings, de Paris, a declarar que ayudaba más que las drogas (medicina). Un instituto para ciegos de Campbell, donde hizo que los pacientes la montaran llevando un guía, por lo que aprendieron a pedalear, considerándose que

octubre de 1894, p.1; “El uso de la bicicleta como ejercicio higiénico”, *El Economista Mexicano*, 30 de octubre de 1897, p.6.

²¹⁷ “El uso higiénico de la bicicleta”, *Periódico oficial del Estado de Querétaro: La Sombra de Arteaga*, 22 de junio de 1899, p.4.; “La bicicleta médica y socialmente considerada”, *El Diario*, 3 de junio de 1907, p.7; *El Comercio de Morelia*, 13 de septiembre de 1895, p.1; *La Patria*, 8 de septiembre de 1895, p.2; “El sport del día”, *El Tiempo*, 9 de abril de 1899, p.3.

era un ejercicio que los ayudaba. En Francia, el doctor Roux la usaba diariamente para trasladarse, mientras que el doctor M. Championnière la recetó para curar las anquilosis de las rodillas ocasionadas por las caídas en general; su recomendación era media hora de ejercicio al día en ella, con la mayor distancia posible entre el cuerpo y las manivelas hasta que la rotación se hiciera sin dificultad. En México, el Dr. J. Ireneo Contreras, el homeópata Joaquín Segura y Pesado y el Dr. Ambrosio Vargas, de Orizaba, visitaban a sus enfermos en bicicleta.²¹⁸

Como puede verse la bicicleta fue usada como estrategia para impulsar la salud y nuevamente la prensa desempeñó un papel fundamental en su promoción. También fue vista como un medio de control social, esto es, una actividad a través de la cual podía alejarse a las personas de actos delictivos, al mismo tiempo que tenían beneficios en su salud, cumpliendo así con los postulados higienistas enfocados en la sociedad y el cuerpo.

Esto demuestra lo señalado por Nora Pérez-Rayón y recuperado por Charles Urbina:

en cuanto a que para fines del siglo XIX, en la ciudad de México, los sectores de clase media urbanos, mediante la ciencia se sentían como ciudadanos del mundo, como gente decente y civilizada. Existía un sentimiento nacional de orgullo, se aplaudían los logros en el acceso a la modernidad y sus valores: la eficiencia, la productividad, la salubridad, la higiene, el conocimiento actualizado, la técnica, entre otros.²¹⁹

Sin embargo, también estuvieron los opositores que, por diversos prejuicios, no la consideraron higiénica y al hablar principalmente de la higiene moral propiciaron la controversia, en particular en lo que se refería a la mujer. Y es que hubo mucha gente que se sentía incomoda con el “progreso” y en los debates higienistas en torno a la bicicleta reflejó su inconformidad. A pesar de que la mayoría de estos debates se originaban en otros países, el hecho de que la prensa nacional los

²¹⁸ “La higiene y la bicicleta”, *La Patria*, 7 de agosto de 1902, p.2; “Reverte”, *El Correo Español*, 11 de septiembre de 1898, p.1; “Cómo opinan los médicos”, *El Tiempo*, 5 de marzo de 1896, p.1; “Médico en peligro”, *El Contemporáneo*, 2 de julio de 1908, p.3; “Hombres viejos y hombres nuevos”, *El Chisme*, 23 de noviembre de 1899, p.2; “Médico matador de un perro”, *El Popular*, 21 de noviembre de 1898, p.2; “Bicicleta para los ciegos”, *El Mundo: edición diaria*, 28 de junio de 1899, p.2.

²¹⁹ Nora Pérez-Rayón, “México 1900: La modernidad en el cambio de siglo. La mitificación de la ciencia” en Chester Urbina Gaitán, *Op. Cit.*, p. 7.

plasmase y transmitiera a la población, y hubiese incluso lectores que remitieran cartas dando su opinión, refleja la intención de hacerla parte de la cultura mexicana. También que su llegada no fue sencilla y se buscó por distintos medios evitar su uso, evidencia de que la posición conservadora y apegada al tradicionalismo frente al avance y uso de aparatos representativos del progreso y la modernidad le dieron batalla. Tal vez hoy en día pueden parecer exagerados algunos de los padecimientos que se le achacaron, pero para la época eran creíbles.

Ahora bien, como ya se anotó antes, el movimiento higienista estuvo ampliamente ligado con otro aspecto de la cultura, en el que el *caballo de acero* desempeñó un papel fundamental: la práctica de los deportes.

3.4 El deporte del ciclismo.

El deporte genera identificación como grupo, une sociedades y permite tener un acercamiento y mayor comprensión de ellas, por lo que su estudio resulta de gran importancia, no solo para la historia de los deportes sino para la cultural, social, económica y de género. Ahora bien, es importante decir que a pesar de que investigadores como Gerson Zamora y Gabriel Angelotti consideran que los deportes en el México del siglo XIX fueron mayormente lúdicos, las noticias de la época y la historiadora María José Garrido Asperó, dan cuenta de que sí fue practicado el deporte entendido como “el desarrollo de la actividad física normada, regulada y homogénea que representa una competencia entre iguales [...]”,²²⁰ dentro del cual el aspecto económico y el comercio tienen gran relevancia, por lo que se generan campeonatos, se establecen *records*, hay competencias, reglas y espectáculos con el fin de entretener y atraer más gente.

Otros especialistas como Guttmann, Garrido, Arias Trujillo, Pujadas, Segura y Buarque, retoman que la práctica del deporte considerado como moderno surge de

²²⁰ Miguel Ángel Esparza Ontiveros, “El deporte moderno y el ejercicio físico antiguo”, en *EFDERPORTES*, 2010. [En línea <http://www.efdeportes.com/efd144/el-deporte-moderno-y-el-ejercicio-fisico-antiguo.htm>] [consultado en diciembre 2017]; María José Garrido Asperó, *Peloteros, aficionados y chambones. Historia del Juego de Pelotas de San Camilo y de la educación física en la ciudad de México 1758-1823*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2014, pp. 165; Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos*, pp. 231.

las sociedades industriales y se caracteriza por su “secularismo, meritocracia, especialización, racionalización, burocratización, cuantificación [y la] búsqueda del récord”.²²¹ El más apto es quien consigue ir a las competencias sin importar la clase, género, raza o religión. Existen instituciones que regulan y administran la práctica, se lleva registro del desempeño de las y los participantes y se intenta mejorar los *records*. El ciclismo es muestra de ello, ya que la bicicleta fue empleada por deportistas, al grado de ser considerada por algunos periodistas de la época, así como actualmente por investigadores como William Beezley, como propulsora de un deporte exitoso en el país,²²² incluso como uno de los primeros deportes individuales organizados con un sentido plenamente moderno.²²³

En efecto, si bien en el país ya existían deportes, el ciclismo fue impulsado de tal manera que sus más fieles seguidores organizaron todo para volverlo popular, es decir, para que tuviera aceptación y fama entre la mayoría de la población y cumpliera con las características que hoy en día hacen a un deporte moderno.

Ahora bien, se ha dicho que la práctica de deportes como la gimnasia aumentó cuando los incorporaron a las actividades escolares,²²⁴ sin embargo, el caso del ciclismo se presentó de distinta manera, por lo que fueron otros factores los que permitieron su crecimiento. Ante todo, hay que recordar que los principales seguidores de la “bici” fueron miembros de las colonias extranjeras y la élite que, en muchos casos, desempeñaban cargos importantes en el gobierno y esto facilitó las circunstancias para alentar el ciclismo deportivo. Pronto estas personas se unieron con la finalidad de fundar clubes, en la mayoría de los casos elitistas y

²²¹ Ricardo Arias Trujillo y Xavier Pujadas Martí, “Presentación del dossier “Deporte y sociedad””, en *Historia crítica*, N.º 61 (Julio), 2016, p. 14. [En línea: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=2493717>] [Consultado en abril 2019] Allen Guttmann, *From Ritual to Record*, pp.224; Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos*, p.10; Fernando Segura y Bernardo Buarque, *El estudio del deporte y las políticas públicas*, p. 3.

²²² William Beezley, *Op. Cit.*, pp. 278-279.

²²³ María José Garrido, “*The Mexican Sportsman*: la primera revista deportiva de México, 1896-1897”, México, Instituto Mora, p. 7. Manuscrito.

²²⁴ Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos*, pp.231; Galán Tamés, “Mover al cuerpo: la gimnasia en el Colegio de la Paz (Vizcaínas). Un estudio de caso: 1875-1910”, pp. 34.

discriminatorios,²²⁵ dedicados a la realización de prácticas deportivas, entre las que la bicicleta sería la reina, y también de fomentar la venta de artículos para ciclistas, puesto que algunos eran dueños o socios de almacenes especializados y, entre más seguidores del pedal hubiese, más ventas tendrían. Efectivamente la creación de clubes comenzó a dar frutos y para ello se usaron diversas estrategias.²²⁶

Los clubes, algunos exclusivos para ciclismo y otros donde se practicaban más deportes, identificados para los años de 1890 a 1910, tanto en la capital como en otros estados, eran: *El Veloce Club*, el *Club Hércules*, el *Club Saturno*, el *Club Estrella*, el *Club Ciclopea* para menores de quince años, el *Club Centenario*, el *Club Atlético*, el *Club Mercurio*, el *Club Alemán de Ciclistas*, el *Ciclyst Club*, el *Wels Club Touriste*, el *Club América*, el *Club Marte*, el *Ciclist's Union Club*, el *Club Colón*, el *Velo Club Touriste*, el *Reforma Athletic Club*, la *Sociedad Anónima de Ciclistas*, la *Liga de Ciclistas*, la *Liga Ciclista de México* y la *Unión de Ciclistas Mexicanos* en la capital; el *Club México*, el *Club Racycle*, el *Club Atlético de Puebla*; el *Club Veloz*, *Club Unión*, *Club Mad* y el *Atlético de Jalisco* en Guadalajara; el *Club Ciclista Águila* en Mérida; y el *Veloce Club* y *Club Mitla* de Oaxaca, por mencionar solo algunos.²²⁷

²²⁵ Garrido Asperó, "El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)", p. 2; Pujadas y Carles Santacana, "El club deportivo como marco de sociabilidad en España. una visión histórica (1850-1975)", p. 3.

²²⁶ Además de realizar actividades deportivas en los clubes, las personas también iban a socializar y discutir temas políticos y económicos sirviendo a las elites para forjar "redes o lazos de afinidad, basados en intereses comunes profesionales, ideológicos o generacionales". Garrido Asperó, "El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)", pp. 19; Pujadas y Carles Santacana, "El club deportivo como marco de sociabilidad en España. una visión histórica (1850-1975)", pp. 17.

²²⁷ "La llegada de Otto Praeger a esta capital", *El Monitor Republicano*, 30 de junio de 1892, p.3; "Notas de sport ciclista", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 24 de agosto de 1897, p.2; "Club de bicicletas", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 1 de octubre de 1898, p.4; "A Cuautitlán en 1 hora 36 minutos", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 31 de agosto de 1908, p.3; "Nueve clubs disputaran el campeonato", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 1 de enero de 1910, p.5; "El club atlético", *La Voz de México*, 2 de marzo de 1898, p.3; "El club Atlético Jalisciense", *La Voz de México*, 18 de junio de 1896, p.3; "Las carreras del club mercurio", *El Tiempo*, 24 de septiembre de 1901, p.2; "Excursión en bicicleta", *El Tiempo*, 6 de septiembre de 1899, p.3; "Fiestas en el velódromo", *El Tiempo*, 9 de julio de 1899, p.1; "El Veloce Club", *El Siglo Diez y Nueve*, 23 de noviembre de 1892, p.3; "Torneo ciclista de Tlalpam", *La Patria*, 29 de mayo de 1898, p.3; *La Patria*, 22 de marzo de 1907, p.2; *La Patria*, 12 de agosto de 1904, p.2; *El Eco Social*, 18 de julio de 1894, p.3; "El Club Mitla de Oaxaca", *El Mundo Ilustrado*, 9 de octubre de 1898, p.6; "El Club atlético de Puebla", *El Monitor Republicano*, 31 de octubre de 1894, p.3; "Carreras a pie y en bicicleta", *El País*, 4 de mayo de 1909, p.2; *El Correo Español*, 1 de marzo de 1899, p.3; "Triunfo de un ciclista del club México", *El Diario*, 17 de octubre de 1909, p. 9; "Excursión a San Juan de las Huertas del club ciclista alemán", *El Diario*, 5 de abril de 1909, p.5; *El Diario*, 13 de marzo de 1909, p.5; "Las carreras del domingo", *El Diario*, 27 de marzo de 1910, p. 2.

El *Veloce Club* fue fundado por una agrupación de jóvenes en 1892, con el objetivo de fomentar y cultivar el ejercicio del velocípedo. El uniforme era un saco de *lana escocesa azul* recto con cuello *chevalière*, pantalón del mismo género, medio ancho, corto y cerrado a la rodilla, cachucha *jockey*, medias de lana negras y camiseta de lana con la insignia respectiva. El Lic. José O. Pastor los presidía, con Carlos Vallet como vicepresidente, Guillermo A. Ziehl como cajero, Hilario Meenen como secretario, Francisco Alarcón como prosecretario, siendo socios A. Dross, Federico D. Grau, L. Plaisant, Carlos Van den Wingaert, Rene Sarré, Pedro B. Arriola, Lic. José de J. Arce, Dr. Manuel R. Martínez, Federico Campos y el ingeniero Federico Trigueros.

El *Ciclyst Union Club* fue fundado en 1893 y a los dos meses tenía ya 30 miembros activos y doce honorarios. Tuvo gran contacto con el *Club Colón*, con el que hacían excursiones comandadas por Federico Trigueros y su presidente don J. H. Elguero.²²⁸

En 1894 nació el *Reforma Athletic Club*; *La Sociedad Anónima* se creó en 1895; el *Velo Club Touriste* en 1896; el *Club Ciclista Mercurio* en 1900; la *Liga de Ciclistas* fue originada por los clubes ciclistas *Hércules*, *Estrella* y *Saturno* en 1909, siendo las causas de su creación obtener y contar con los mejores elementos para los casos en que hubiera que satisfacer desafíos de los clubes de otros lugares, dar impulso al ejercicio de la bicicleta por todos los medios posibles, entre otros conseguir, si no la supresión total, sí una reducción considerable al impuesto que se pagaba por usar bicicletas, la construcción de un velódromo perfectamente acondicionado y hacer las carreras más interesantes para el público. Los presidentes de los clubes se dividían las responsabilidades del puesto y eran Enrique G. Martínez, del *Saturno*, Anselmo Grognard, del *Estrella*, y Félix Riquelme del *Hércules*.²²⁹

²²⁸ “En obsequio de Otto Praeger”, *El Monitor Republicano*, 5 de julio de 1892, p.3; “La gran excursión a las fuentes de Tlalpam en velocípedo”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 28 de febrero de 1893, p. 2.

²²⁹ “La liga de ciclistas”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 1 de agosto de 1909, p.11.

Para ser parte de algún club debían seguirse una serie de pasos, entre los que estaba, ante todo, el pago de la cuota de inscripción y las mensualidades. Por lo general los socios tenían uniforme y cada domingo y días festivos organizaban carreras o excursiones en bicicleta a distintas partes de la capital y pueblos aledaños. El pago de la inscripción era un requisito para participar como competidor y se acostumbraba hacer apuestas y romper *records*. Se organizaban las carreras en hipódromos y, posteriormente, en los velódromos, pistas especiales construidas por los mismos clubes, siendo los más conocidos el del Tívoli de San Cosme, construido de forma circular en 1893; el del Hipódromo del Peñón fundado el mismo año en los terrenos del Peñón de los Baños, al noroeste de la capital, era para caballos pero contó con pista para ciclistas; el del *Cyclist Union Club*, llamado Velódromo de la Piedad, situado en la colonia Hidalgo, a un lado de la Calzada del mismo nombre, inaugurado el domingo 22 de diciembre de 1895 a las 3:30 p.m. y a cuya celebración no pudieron asistir señoras solas y hubo servicio especial de ferrocarriles para los asistentes; el del Campo de Marte, hecho en 1896 y el del hipódromo de Indianilla, que había sido transformado en pista para bicicletas y espacios para otros deportes en 1899 y estaba a un lado de la Calzada de la Piedad.²³⁰

²³⁰ En los estados del país también hubo velódromos como el Recreo en San Luis Potosí, creado en 1897; uno en la colonia Moderna de Guadalajara en 1909; el del bosque de San Pedro en Morelia, originado en 1899 y el Club Atlético de Puebla construido en 1893. “El Nuevo Hipódromo”, *El Municipio Libre*, 18 de noviembre de 1893, p.1; “Las fiestas del 2 de abril”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 3 de abril de 1909, p.5; “Notas pequeñas”, *El Popular*, 15 de septiembre de 1897, p.2; “Mejora”, *El Comercio de Morelia*, 10 de junio de 1899, p.4; “Diversiones”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 14 de julio de 1893, p.3; *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 9 de noviembre de 1896, p.2; “Las carreras de bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 5 de septiembre de 1902, p.5; “Nuevo espectáculo”, *El Partido Liberal*, 21 de febrero de 1893, p.2; “Velódromo”, *El Siglo Diez y Nueve*, 22 de febrero de 1893, p.2; *El Monitor Republicano*, 4 de diciembre de 1896, p.2; “Velódromo de la indianilla-carreras en bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 25 de abril de 1898, p.2; “Transformación del hipódromo de la Indianilla”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 18 de julio de 1899, p.2; “Carreras en bicicleta”, *La Voz de México*, 8 de diciembre de 1897, p.3; “Carreras en el hipódromo de la Indianilla”, *El Popular*, 24 de abril 1899, p.3; “Carreras en bicicleta”, *El Correo Español*, 20 de octubre de 1895, p.2; “El velódromo de la piedad”, *La Voz de México*, 15 de noviembre de 1896, p.2; “El velódromo de la piedad”, *La Patria*, 14 de noviembre de 1896, p.2; “*Cyclist’s Unión Club*”, *El Tiempo*, 22 de diciembre de 1895, p.3; “En el velódromo de la piedad”, *El Mundo: edición diaria*, 1 de diciembre de 1896, p.4; “Campeonato de bicicleta”, *El Correo Español*, 14 de abril de 1899, p.3.

Las carreras organizadas en estos lugares tenían costo, por lo que los asistentes eran la *flor y nata* de la sociedad y a veces no había muchos espectadores.

Por una parte, los clubs más elitistas necesitaban, a pesar de su voluntad restrictiva, organizar un entramado competitivo mínimo que garantizase la continuidad de sus actividades. En un sentido distinto, los que creían en las virtudes sociales de la práctica deportiva forzosamente habían de centrar sus esfuerzos en la popularización y democratización del deporte. Así, de una u otra forma, todos los sectores implicados favorecían el crecimiento de la actividad, lo que llevaría, muy posiblemente, también a su democratización. No obstante, el crecimiento del deporte no se produjo ni por el éxito de los que insistían en sus aspectos benéficos, ni por el impacto de unas políticas públicas estatales inexistentes. En definitiva, pues, el paso decisivo que convirtió el deporte en un fenómeno social provino de su vertiente espectacular.²³¹

Por lo que también se hicieron carreras en alamedas y sitios públicos que estaban al alcance de toda la población. Las excursiones solían ser a pueblos cercanos y asistían corredores de diversas partes. En ellas, además de disfrutar del paisaje, hacer paradas para tomar *lunch* o de tener un carácter turístico, también se rompían *records*, había jueces y reglas. Se dieron en celebraciones para conmemorar fiestas cívicas o religiosas, en inauguraciones de museos y a veces se organizaban para algún visitante extranjero o agente de fábricas de bicicletas. A la par había carreras de caballos, a pie, peleas de gallos, pugilato, juegos de azar, combate de flores, fuegos artificiales, tamaladas, proyecciones cinematográficas y otras actividades. No faltaban las bandas de música. Se adornaban las calles y los velódromos con flores, así como los templetos en donde se premiaba a los vencedores con medallas de oro, plata y bronce, dinero u objetos de arte, entregados por grupos de señoritas. También había apuestas de las que, en ocasiones, los mismos corredores obtenían ganancias.

De tal modo, en 1894 el *Cyclist Unión Club* hizo su excursión anual; en ella participaron 101 velocipedistas, entre los que figuraban magistrados, jueces, médicos, ingenieros, comerciantes, poetas, propietarios y miembros de las más distinguidas familias. En 1897, hubo carreras en la calzada de la Reforma con más de 2 000 espectadores y 33 corredores, y en 1899, más de 300 participantes

²³¹ Pujadas y Carles Santacana, "El club deportivo como marco de sociabilidad en España. una visión histórica (1850-1975)", p.10.

recorrieron las Avenidas Juárez y Chapultepec. Algunas fueron vistas por el presidente Porfirio Díaz, hubo fotógrafos y hasta participación de damas, quienes en muchos casos iban con sus esposos, como Margarita Iturribarria, María Magro, Elolia Atristáin, Josefina Serret y Berta Bonavidez.²³²

²³² “La carrera de bicicleta en camino del miércoles”, *The Mexican Sportsman*, 8 de mayo de 1897, pp. 14-16; “En bicicleta a Pachuca”, *México Gráfico*, 18 de diciembre de 1892, p.7; “Obsequios de año nuevo”, *México Gráfico*, 1 de enero de 1893, p. 4; *El Xinantécatl*, 28 de marzo de 1897, p.3; “Las fiestas en honor del sr. Gral. José Vicente Villada”, *El Xinantécatl*, 20 de marzo de 1897, p.5; “Carrera en bicicleta”, *La Voz de México*, 28 de noviembre de 1897, p.2; “Las próximas fiestas en Guadalupe Hidalgo”, *La Voz de México*, 18 de noviembre de 1897, p.3; “La feria en Tlalpam”, *El Tiempo*, 10 de junio de 1908, p.3; “Carreras en Azcapotzalco”, *El Tiempo*, 5 de febrero de 1909, p.3; “Carreras diversas en la Alameda de Santa María”, *El Tiempo*, 15 de septiembre de 1908, p.2; “Carreras en bicicleta”, *El Tiempo*, 28 de diciembre de 1892, p.2; “Fiesta en el peñón”, *El Tiempo*, 6 de julio de 1894, p.3; “El Club atlético de Puebla”, *El Popular*, 13 de julio de 1898, p.3; *El Popular*, 21 de agosto de 1903, p.3; “Carreras de año nuevo”, *El Popular*, 13 de diciembre de 1898, p.3; “Carreras en bicicleta”, *El Popular*, 23 de abril de 1902, p.1; *El hijo del Ahuizote: México para los mexicanos*, 20 de marzo de 1898, p.10; “Bicicleta adornada con laureles para el combate de flores en nuestras fiestas patrióticas”, *El hijo del Ahuizote: México para los mexicanos*, 18 de septiembre de 1898, p.1; *El Chisme*, 14 de septiembre de 1899, p.3; “La feria EN Azcapotzalco”, *El Chisme*, 12 de octubre de 1900, p.1; “Carreras”, *El Comercio de Morelia*, 17 de junio de 1899, p.4; *El Demócrata*, 9 de marzo de 1895, p.2; *Frégoli*, 12 de septiembre de 1897, p.9; “Las fiestas en Santa María”, *El Mundo Ilustrado*, 20 de septiembre de 1908, p.11; *El Mundo Ilustrado*, 14 de septiembre de 1895, p.3; “Para las víctimas de la peste”, *El Mundo Ilustrado*, 8 de marzo de 1903, p.3; “Carreras en bicicleta”, *El Monitor Republicano*, 10 de noviembre de 1895, p.3; “La Jamaica de la alameda de Santa María”, *El Monitor Republicano*, 22 de septiembre de 1895, p.3; “Puebla”, *El Diario del Hogar*, 19 de julio de 1901, p.2; “Carreras en bicicleta”, *El Diario del Hogar*, 16 de abril de 1898, p.2; “Covadonga en los estados”, *El Correo Español*, 10 de septiembre de 1902, p.2; “Combate de flores en Puebla” y “Las fiestas en Mixcoac”, *El Correo Español*, 14 de mayo de 1906, p.2; *El Correo Español*, 31 de marzo de 1894, p.2; “De la capital”, *El Correo Español*, 25 de agosto de 1902, p.3; “Las carreras en Puebla”, *El Diario*, 13 de agosto de 1909, p.2; “Carreras en el velódromo”, *El Diario*, 2 de enero de 1910, p.9; “La gran carrera ciclista San Luis-Guadalajara”, *El Diario*, 5 de julio de 1909, p.7; “La vuelta a Francia”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 18 de septiembre de 1910, p. 25; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 20 de septiembre de 1910, p7; “Próximas carreras”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 7 de julio de 1910, p.7; “Las fiestas en San Ángel”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 2 de agosto de 1897, p.1; “Carreras en bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 18 de febrero de 1902, p.3; “La excursión en bicicleta a los reyes organizada por el *Cyclist Unión Club*”, *La Voz de México*, 6 de abril de 1894, p.2; “Al amor del pedal”, *Frégoli*, 11 de junio de 1899, p.6; “La excursión de los ciclistas”, *El Mundo Ilustrado*, 11 de junio de 1899, p.8; “El domingo habrá una excursión en bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 9 de enero de 1909, p.5; “El Club Mitla de Oaxaca”, *El Mundo Ilustrado*, 9 de octubre de 1898, p.6; *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 20 de septiembre de 1910, p7; “Carreras en bicicleta”, *El Monitor Republicano*, 10 de noviembre de 1895, p.3; “La excursión en bicicleta a los reyes organizada por el *Cyclist Union Club*”, *La Voz de México*, 6 de abril de 1894, p.2.

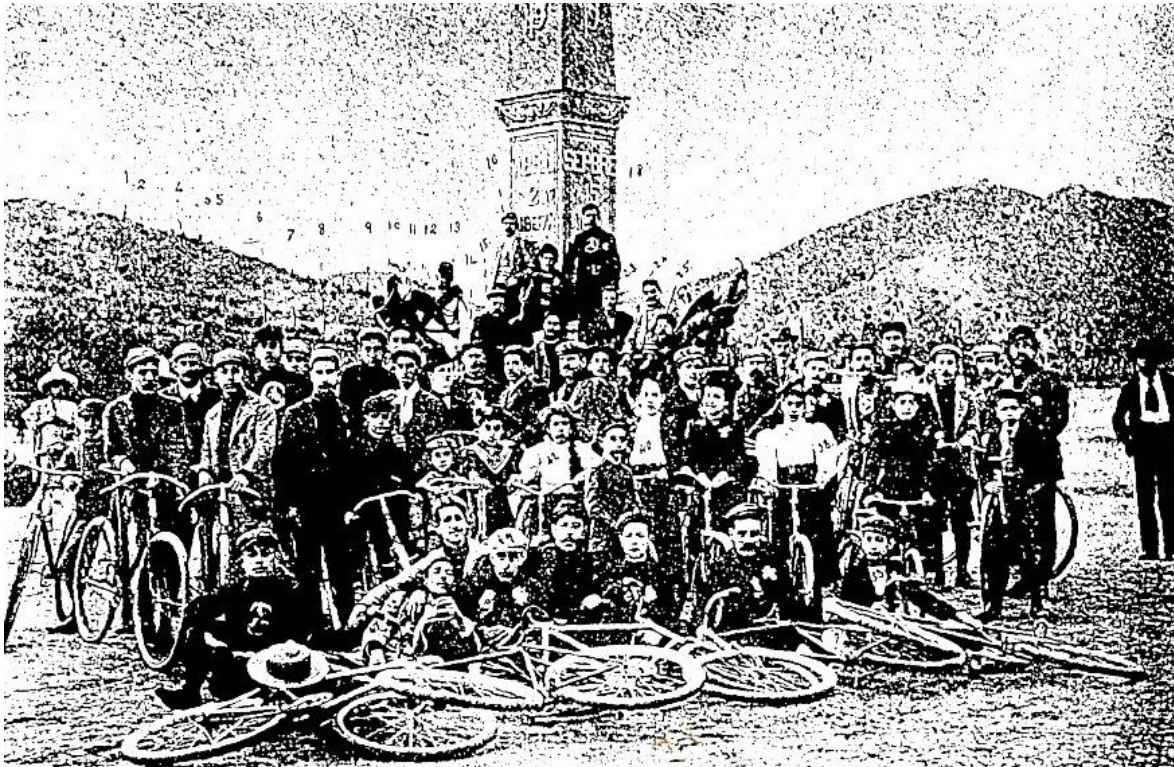


Fig. 106 "El Club Mitla de Oaxaca", *El Mundo Ilustrado*, 9 de octubre de 1898, p.6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Otros clubes, como el *Alemán*, del que era parte Hilario Meenen, organizaba numerosas carreras. Federico, Ignacio y Eduardo Trigueros, muy apegados al ciclismo, llegaron a recorrer en ocho horas y media 116 kilómetros de la capital a Pachuca. También se hicieron carreras entre semana. Podía pagarse la inscripción a ellas en agencias de fábricas, negocios en general como papelerías o los clubes. A veces se ponían sillas en los lugares donde se efectuarían y se cobraban algunos centavos más. Así, el *Veloce Club* pedía 25 centavos por cada una. También hubo ocasiones en que se daban regalos a las niñas, como tamborcitos, huacalitos con fruta, guajolotes y calabazas.²³³ Las agencias de artículos deportivos hacían carreras para ganar dinero y seguidores, pero también se organizaron para causas altruistas, como las hechas por la Escuela de Agricultura y Veterinaria en el hipódromo de Peralvillo, a fin de juntar fondos en beneficio de las víctimas de la peste bubónica.²³⁴

²³³ *El Demócrata*, 9 de marzo de 1895, p.2.

²³⁴ *El Mundo Ilustrado*, 8 de marzo de 1903, p.3.

Las carreras variaban en distancia. Los competidores daban de doce a 40 vueltas en las pistas y su número cambiaba, llegando a ser diez o más. Tenían un juez a la salida y otro a la llegada y los organizadores acabaron por modificar las graderías y tribunas para que la gente estuviese más cómoda y creciera la afición.²³⁵ Se dividían en categorías para niños, jóvenes, señores, profesores en ciclismo, aficionados, mexicanos, extranjeros y después hasta en *amateurs* y profesionales.



Fig. 107 "Las fiestas en Santa María", *El Mundo Ilustrado*, 20 de septiembre de 1908, p.11. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Fig. 108 "Al amor del pedal", *Fregoli*, 11 de junio de 1899, p.6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

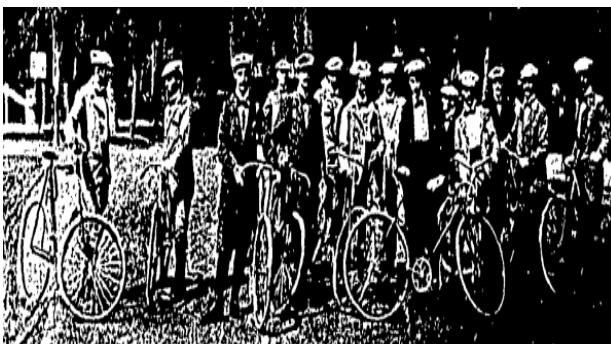


Fig. 109 "La excursión de los ciclistas", *El Mundo Ilustrado*, 11 de junio de 1899, p.8. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



En 1897 nació la *Unión Ciclista Mexicana* (U.C.M), a través de la cual personajes destacados por su compromiso con el deporte y el ciclismo en particular, como el presidente de la Unión, Tomas R. Crump, el Dr. Lowry, declarado vice-presidente, y Claud M. Butlin, secretario y tesorero, reglamentaron en una constitución el funcionamiento de las carreras y fijaron las diferencias entre *amateurs* y profesionales, ya que resultaba común que se discutiera al respecto:

²³⁵ "Las carreras en Puebla", *El Diario*, 13 de agosto de 1909, p.2; "Próximas carreras", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 7 de julio de 1910, p.7.

Regla de amateurs. Se entiende por amateur todo aquel que no haya corrido en bicicleta por premio en dinero o por participación en los productos de entrada, ni haya tenido algo que ver con el ciclismo o cualquier otro ejercicio atlético, mediante dinero o remuneración alguna, ni que haya competido a sabiendas, con algunos profesionales por premio en dinero o de cualquiera otra naturaleza; o bien que habiéndose salido de los límites del amateur haya sido declarado como tal de nuevo, por el voto de las dos terceras partes de la Asamblea Nacional U.C.M. Un ciclista deja de ser amateur, por lo siguiente: a) por meterse al ciclismo o cualquier otro ejercicio atlético reconocido, por preparar personalmente o arrastrar a alguna persona a que así lo haga, ya como medio de proveer a la subsistencia o por sueldo, premios o dinero o participación en los productos de las entradas. B) por competir con un profesional o hacerle el pase o hacer que aquel lo haga, todo esto en público o por dinero. C) por vender, empeñar, cambiar o de cualquiera otra manera hacer dinero con premios ganados por el corredor. D) por aceptar directa o indirectamente por cuestiones de ciclismo, remuneración o compensación alguna. E) los amateurs no pueden recibir premio cuyo valor exceda de cincuenta pesos. F) los corredores que estén empleados por establecimientos de ciclismo, pueden pasar a ser profesionales por votación de la junta de carreras. G) por votación unánime de la junta de carreras puede concederse especial permiso a los campeones amateur y profesionales, reconocidos, para competir en determinadas carreras en cualquier año. Para los premios se observará el reglamento que rige a los amateurs. H) cualquier amateur que rehúse o descuide el responder satisfactoriamente y dentro del término de treinta días a las preguntas que a su respecto haga la junta de carreras, será pasado al rango de profesional y no podrá ya apelar, ni será oído. J) se entiende por profesional todo ciclista que no es amateur.²³⁶

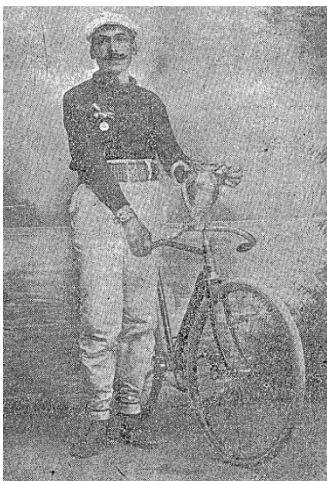


Fig. 110 *El Diario*, 26 de julio de 1909, p.4; 27 de septiembre de 1909, p.5. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

Siguieron como ejemplo el reglamento y leyes marcadas por la *League of American Wheelmen* (L.A.W), basándose en la experiencia de otros que llevaban tiempo en el asunto. Esta reglamentación significó un gran avance para el ciclismo y para el deporte, ya que se hacía una clasificación de los competidores; aunque en ella predominaron los aspectos económicos antes que los deportivos, es decir, que para ser considerado *amateur* o profesional, se tomaba más en cuenta el dinero obtenido en premios que las capacidades físicas de los ciclistas, lo cual es lo que a la fecha da el título de profesional a los deportistas. Ahora bien, por otro lado, refleja la aceptación que tenía el ciclismo como deporte pues, en cuestión de meses, se

²³⁶ "Constitución de la U.C.M", *The Mexican Sportsman*, 22 de mayo de 1897, p.8.

pasó de ser un país con sólo *amateurs* a uno con competidores de alto nivel, que lo veían como profesión e incluso ganaron en competencias mundiales, como el señor Ramón A. Vignole, empleado de una casa comercial mexicana, que por diez minutos venció, en París, al mejor corredor del mundo, Mr. Raicol. Por otro lado, fue posible establecer *records* por el tiempo hecho a zonas como Puebla, Cuernavaca, San Luis Potosí y Guadalajara, destacando por sus participaciones los miembros del *Club México*, y don José Solís, quien hizo 36 horas y ocho minutos en una bicicleta marca *Lion Peugeot* al recorrer una distancia de 477.5 kilómetros de San Luis Potosí a Guadalajara.²³⁷

Ahora bien, además de ser importante por clasificar a los *amateurs* y profesionales, la U.C.M. dio un gran impulso a la práctica del ciclismo, para lo que contó con nueve comités, siendo uno la junta de carreras, con un mínimo de cinco miembros y máximo de siete, y requirió de un órgano oficial que publicara los anuncios y comunicados de la Unión, que se enviaba a los miembros, y para este fin resultó elegida la revista *The Mexican Sportsman*. Se fijó el 12 de septiembre de cada año para la junta anual de la asamblea en la que se trataban temas como los requisitos de admisión. Cualquier ciclista *amateur* de buenas costumbres podía ser miembro, siempre que fuera propuesto por dos socios o recomendado por tres personas respetables, además de pagar las respectivas cuotas. También se declaró que pertenecería a la Unión y gozaría de sus privilegios todo club ciclista de México que ordenara a sus miembros activos ser parte de ella, para lo cual anualmente debían manifestarlo al secretario de la Unión con un certificado y una lista de miembros. Los clubes debían renovar su inscripción y se rechazó a aquellos que tuvieran el mismo o similar nombre de otro.²³⁸

La U.C.M dejó claro que no era un club sino la unión de todos los ciclistas de México, que su objetivo era hacer lo que ningún club podía hacer solo, esto es,

²³⁷ "Información general", *El Contemporáneo*, 15 de junio de 1909, p.2; "Record ciclista", *El Popular*, 21 de abril de 1908, p.2; "Las carreras en el Tivoli Veneciano organizadas por la colonia francesa de la c. de Puebla", *El Diario*, 26 de julio de 1909, p.4; "Asombrosa carrera de S. Luis a Guadalajara: José Solís vencedor", *El Diario*, 27 de septiembre de 1909, p.5; "El Club Mitla de Oaxaca", *El Mundo Ilustrado*, 9 de octubre de 1898, p.6.

²³⁸ "Constitución de la U.C.M.", *The Mexican Sportsman*, 22 de mayo de 1897, p.8-12.

“reunir los intereses diseminados de los ciclistas de la República”.²³⁹ Decían que en 1897 había alrededor de 10 000 ciclistas y 17 clubes en el país, a los que querían juntar porque: “Unidos podremos ayudarnos mutuamente; dispersos permaneceremos en el mismo estado en que hasta el presente nos hemos hallado, es decir sin influencia ninguna en el mundo del ciclismo hasta el grado de que no podamos ni siquiera organizar carreras locales con buen éxito”.²⁴⁰

Esas palabras, plasmadas en su órgano oficial, *The Mexican Sportsman*, primera revista deportiva,²⁴¹ reflejan el deseo del editor, J. H. Cornyn, un joven periodista de Toronto e impulsor del deporte, de generar la unión a la que hacía referencia con el lema de su periódico: “De muchos, uno”, así como la intención de poner al cuerpo de ciclistas de México a la altura de los de otros países.²⁴²

Para ello, la U.C.M organizó muy pronto campeonatos que duraban varios días, con diversas categorías y premios a los mejores corredores del país. En 1899 preparó el campeonato de la república en el velódromo de la Piedad. La cuota de inscripción era de tres pesos por cada carrera; se hacían cinco y los primeros cinco lugares corrían la sexta. Los segundos lugares tenían opción de correrla o no. Para que hubiera carrera debía haber un mínimo de cinco participantes. Se dividieron en las categorías de principiantes, mexicanos y extranjeros. Los responsables fueron los señores Hilario Meenen, miembro de la colonia alemana, A. B. Mohler, De Gress, Ramsen, Parker y Denler. Todos ellos, junto con el ingeniero Federico Trigueros, José Morán, René Sarre, Luis Brauer, Agustín y Luis del Pozo, Manuel Tovar, Carlos Striber, Tomas R. Crump, Carlos Van den Wingaert, Rodolfo Vélez, Francisco Alarcón, Federico D. Grau, Enrique G. Martínez, Anselmo Grogard, Félix

²³⁹ Ídem. La doctora María José Garrido, así como la revista *The Mexican Sportsman*, mencionan que la intención al crear la U.C.M. fue “lograr, o al menos contribuir para que en México se creara una federación deportiva de ciclistas”. Garrido Asperó, “*The Mexican Sportsman*: la primera revista deportiva de México, 1896-1897”, p. 12. Manuscrito.

²⁴⁰ “Constitución de la U.C.M”, *The Mexican Sportsman*, 22 de mayo de 1897, p.8-12.

²⁴¹ Garrido Asperó, “*The Mexican Sportsman*: la primera revista deportiva de México, 1896-1897”, pp. 28. Manuscrito.

²⁴² “La carrera de bicicleta en camino del miércoles”, *The Mexican Sportsman*, 8 de mayo de 1897, pp. 14-16; “Unión nacional de ciclistas de la república” y “Los oficiales de la unión de ciclistas mexicanos”, *The Mexican Sportsman*, 8 de mayo de 1897, pp. 10 y 12.

Requelme y José O. Pastor, entre otros más, eran personajes muy sonados en la comunidad ciclista, además de dueños de almacenes o casas comerciales de deportes, presidentes de clubes y de periódicos.²⁴³



Fig. 111 “Campeonato de la república”, *El Mundo Ilustrado*, 4 de noviembre de 1894, p.2. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

También se organizaron fiestas dedicadas principalmente a los deportistas, en las que había carreras de bicicletas y, posteriormente, con la influencia de los Juegos Olímpicos de Atenas en 1896, en México también hubo eventos denominados Juegos Olímpicos, en donde la bicicleta estuvo muy presente.²⁴⁴

Además de carreras, excursiones, olimpiadas y campeonatos, la bicicleta propició otra forma de ejercitarse, la cual fue anunciada en los diarios al promover la práctica

²⁴³ “El campeonato del ciclismo”, *El Popular*, 13 de abril de 1899, p.2; “El campeonato ciclista en México”, *La Patria*, 29 de abril de 1899, p.3; “Campeonato de la república”, *El Mundo Ilustrado*, 4 de noviembre de 1894, p.2; “De Mejico a Durango en bicicleta”, *El Tiempo*, 10 de abril de 1900, p.3; “Aventuras de un ciclista”, *El Tiempo*, 21 de abril de 1900, p.3.

²⁴⁴ Los Juegos Olímpicos fueron organizados en 1908 por la junta patriótica de la séptima demarcación de policía y su escenario fue la alameda de la colonia Santa María. El programa constaba de 16 números: carrera a pie de velocidad 100 yardas; carrera de fuerza una milla: carrera a pie obstáculos; carrera en bicicleta *kids*; carrera a pie *kids*; carrera a pie corredores; carrera a pie *babys*: carrera con patines aficionados; carrera para señoritas 50 yardas: carrera en costales; carrera de relevos: carrera bicicletas obstáculos; carrera de tortugas; carrera a pie guasa: salida de la carrera y carrera guasa para señoritas. Participaron numerosas señoritas, señores y niños de las principales familias de la colonia. La alameda estaba engalanada con banderas de tricolores y guías de heno y laurel. Había una plataforma en honor de las damas y una banda militar en el kiosco del centro.

“Juegos olímpicos en la ciudad de Puebla”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 26 de septiembre de 1910, p.11; “Dentro de dos días habrá vistosos juegos olímpicos”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 13 de septiembre de 1908, p.16; “Grecia”, *El Tiempo*, 10 de abril de 1896, p.2; *El Tiempo*, 10 de mayo de 1896, p.1; “Los juegos olímpicos en Atenas”, *El Bien Social*, 1 de mayo de 1906, p.7; *La Voz de México*, 17 de octubre de 1897, p.3; “Fiesta deportiva en Guadalupe Hidalgo”, *El Mundo Ilustrado*, 27 de septiembre de 1908, p.5; “Fiesta sportiva en Puebla”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 9 de octubre de 1910, p.11.

de juegos organizados en países como Alemania, Francia, Estados Unidos y el propio México. Se pretendía que estos juegos, aparte de ser recreativos, fueran higiénicos por hacerse ejercicio sin fatigarse sobremanera, además de entretenidos por alejar la monotonía. Algunos eran el llamado *sube y baja*, con el que se trataba de recorrer una tabla puesta sobre un apoyo de muelles en el centro; la *caza al zorro*, que consistió en alcanzar a un individuo a quien se daba determinada ventaja en la partida y llevaba como distintivo una cola de zorro; los *anillos*, que consistía en insertar en unas argollas colgadas con hilos a cierta altura; *el desplume*, inventado en Estados Unidos y en el que dos individuos salían a la pista, montaban sus “bicis”, cubrían sus rostros con máscaras, sobre el casco llevaban un penacho de plumas con los colores de la dama preferida y empuñaban un sable de madera puntiagudo y afilado. Había apuestas, quien ganaba era el desplumador y quien perdía el desplumado. Ambos corrían a toda marcha dando golpes sobre el casco del otro hasta que alguno se quedaba sin plumas. El premio consistía en que el vencedor se sentara al lado de la dama que le gustase o de la reina de la fiesta, además de ganar una comisión por las apuestas a su favor.²⁴⁵

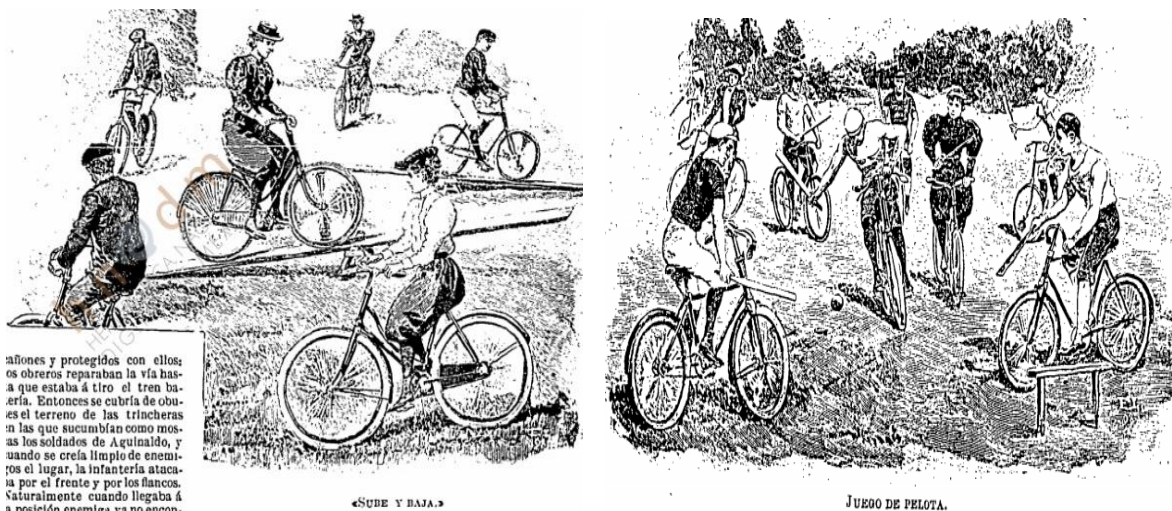


Fig. 112 “Juegos para ciclistas”, *El Mundo Ilustrado*, 20 de agosto de 1899, p.7. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

El ciclopolo o polo en bicicleta era como el polo a caballo, pero con bicicleta. Fue practicado en el Salón Verdi ubicado en la calle San Juan de Letrán y la entrada

²⁴⁵ Juegos para ciclistas”, *El Mundo Ilustrado*, 20 de agosto de 1899, p.7; *Periódico Oficial del Estado de Zacatecas*, 10 de septiembre de 1910, p.8. Las notas también hacen mención de un juego llamado *sportija*, sin embargo, no ha sido posible localizar su descripción o reglas.

valía diez centavos. En los partidos había dos bandos de tres a cuatro individuos cada uno, en un campo que medía 22.5 metros de largo y 1.50 de ancho. Los jugadores se colocaban en línea a cierta distancia uno detrás de otro. Los de hasta atrás eran los zagueros o porteros, quienes debían defender los postes de su campo. Cada equipo contaba con un capitán, había un juez de campo que se colocaba a la mitad y a la tercera campanada lanzaba la pelota hacia arriba. Los jugadores tenían mazos con los cuales la golpeaban. Las “bicis” utilizadas eran de último modelo, con el cuadro bajo y los tubos delanteros más cortos para que el jugador pudiera inclinarse. Las mejores ruedas eran las de 70 centímetros de diámetro. Durante el juego había mecánicos listos para reparar las “bicis” que se dañaban.²⁴⁶ Las reglas eran:

Al tratar de apartar a un contrario fuera del camino que lleva la pelota, no se le puede empujar ni darle con el brazo, sino solamente echar el hombro contra el del adversario, pues el objeto es apartarle de la pelota y no derribarle ni hacerle perder demasiado el equilibrio. Está prohibido tocar la bicicleta del contrario o a su mazo con la mano o con el mazo y poner el mango de este en su máquina. Los jugadores no pueden dar a la bola cuando están desmontados ni pegarle más que con el mazo. La pelota tiene que pasar por entre los postes del bando contrario e ir más allá de éstos. Si un jugador echa la pelota por entre los postes de su propio bando, se le multa con un cuarto de tanto. Cada bando tiene un sustituto para el caso en que uno de sus individuos quede inutilizado o se incapacite. Se puede reclamar cuando un contrario corre de tal manera que ponga en peligro la seguridad de los otros. Cuando un jugador pasa por delante de otro a una distancia peligrosa por lo cercana, su jugada se declara falta. Los partidos de a 4 individuos por bando, duran cuatro periodos de 15 minutos cada uno. Además se dejan dos minutos después de cada tanto y siete minutos después de cada periodo, para el descanso.²⁴⁷

Otros juegos fueron *la polonesa*, inventada por Hilario Meenen y consistente en dibujar figuras en el terreno con vistosos ejercicios en bicicleta y la *carrera de tortugas*, en la que el ganador era aquel que tardara más en llegar a la meta pues se premiaba la lentitud.²⁴⁸

²⁴⁶ *El Popular*, 17 de octubre de 1907, p.1; “Al polo en bicicleta”, *La Voz de México*, 31 de diciembre de 1903, p.1-2; “De sport: juegos de polo en bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 30 de abril de 1906, p.5; “El polo en bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 12 de noviembre de 1899, p.6.

²⁴⁷ “El polo en bicicleta”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 12 de noviembre de 1899, p.6.

²⁴⁸ Ídem.

La *Mexican Association of Games*, una sociedad de jóvenes de las principales familias de la capital, la mayoría educados en Estados Unidos, importaron los juegos útiles y recreativos que tenían en ese país. Uno de ellos fue el *cricket match* jugado en el polo club. De éste se anunció un partido que duró tres horas, siendo los jueces José W. de Landa y Escandón y Tomás Morán, y el apuntador, Roberto A. Esteva, en el descanso se organizaron carreras y una de ellas fue en bicicleta.²⁴⁹



Fig. 113 "El polo en bicicleta", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 12 de noviembre de 1899, p.6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

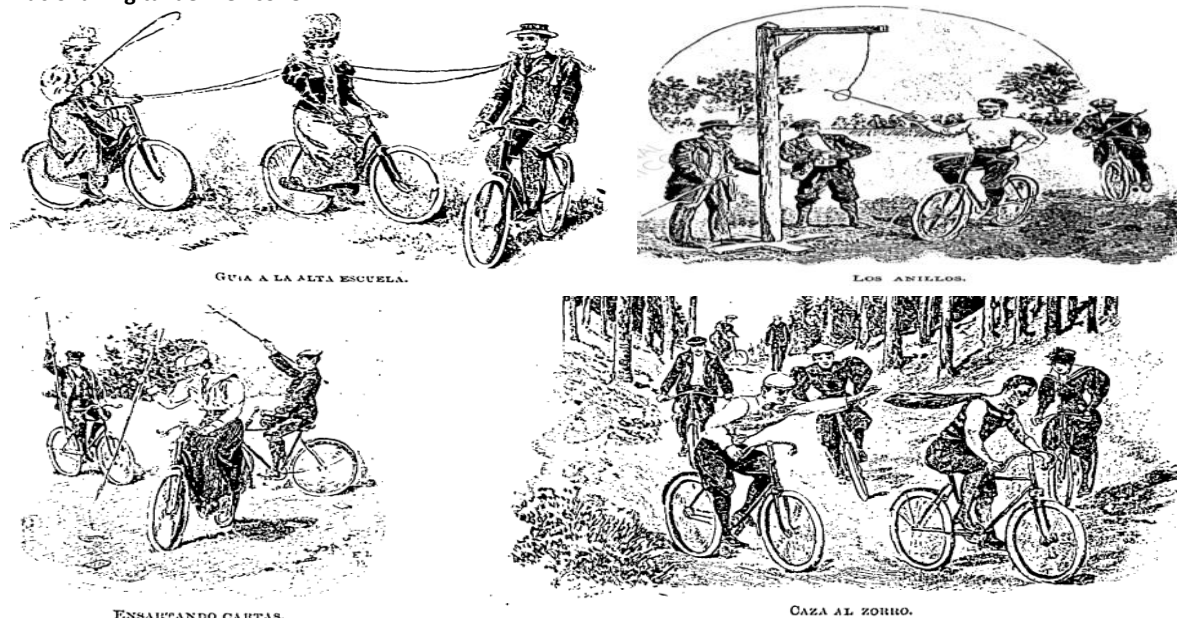


Fig. 114 "Juegos para ciclistas", *El Mundo Ilustrado*, 20 de agosto de 1899, p.7. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

²⁴⁹ "En terrenos del Polo Club", *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 17 de agosto de 1892, p.2; "Juegos para ciclistas", *El Mundo Ilustrado*, 20 de agosto de 1899, p.7; "La kermesse y carreras en los Pinos: fundación de acróbatas", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 21 de mayo de 1903, p.1; "La fiesta de agricultura", *La Voz de México*, 20 de febrero de 1903, p.2; "De todo un poco", *El Correo Español*, 10 de julio de 1909, p.4; "Las fiestas en Santa María", *El Mundo Ilustrado*, 20 de septiembre de 1908, p.11.

Estas prácticas también tenían reglamentos, pero fueron vistas solo como juegos o *sport* con mayor carácter lúdico, a través de los cuales se enseñaba a los competidores a seguir reglas. El último era un aspecto resaltado en el *sport*, visto éste también como una práctica de control u orden social por medio de la cual se buscaba enseñar a la población a cumplir normas.

Si bien muchas carreras fueron realizadas dentro de velódromos, que cobraban la entrada, siendo exclusivos, el hecho de que también se organizaran en avenidas públicas hizo que la gente en general pudiera presenciarlas. A diferencia de otros deportes como el tenis o golf, que se practicaban en sitios muy selectos, las carreras en bicicleta tuvieron mayor promoción y la facilidad de ser disfrutadas por toda clase social, permitiendo que, poco a poco, la población se familiarizara con ella, volviéndose así un deporte popular en la ciudad de México y otras partes del país. Esa estrategia también funcionó para aumentar las ventas.

En suma, la creación de la *Unión Ciclista Mexicana* tuvo gran relevancia pues ayudó a que de un país de ciclistas *amateurs* se hiciera uno con división de categorías, reglas, técnicas y todo lo que conlleva la práctica del deporte moderno. Asimismo, refleja cómo un deporte mayormente individual logró crear una comunidad de seguidores. A su vez, el hecho de que hubiera *amateurs* y profesionales, así como la incorporación de la “bici” en festividades, habla de la intención de crear un espectáculo con fines económicos y, aunque no llegó a reunir a grandes masas, sí logró atraer cada vez a más espectadores y fomentar las figuras o héroes deportivos.²⁵⁰

En sí, el deporte moderno consistió “no solo en ganar, sino en ser el mejor, progresar constantemente”,²⁵¹ y el uso de la bicicleta facilitó ese objetivo. Las excursiones permitían disfrutar el paisaje, pero también se hacían con la finalidad

²⁵⁰ La idea de los héroes deportivos fue tomada de conversaciones sostenidas con la doctora María José Garrido Asperó y está basada en las notas de periódicos que muestran los nombres de los ciclistas mexicanos que rompían récords y se posicionaban como los mejores del país.

²⁵¹ Esparza Ontiveros, *Op. Cit.*

de romper *records*, al igual que las carreras, y dar premios a los mejores fue la manera de fomentar la competencia.

Aparte de ello, los diversos aspectos vistos a lo largo de la tesis tales como el impulso dado por la prensa, la constante publicidad, el sentido de identificación con otros creado por usar el vehículo o simplemente verlo pasar cotidianamente, influyeron en su popularidad pues la gente que lo tenía cada vez más a su alcance y quien alguna vez lo había montado, compartía la sensación producida por ir en él y así era más sencillo sentirse atraído y emocionado por las carreras. En ese sentido, puede decirse que las carreras promovieron la venta de bicicletas, mientras que su empleo diario promovió las carreras y las excursiones.

La bicicleta sirvió para realizar ejercicio físico, por salud o bienestar. Funcionó como *sport*, pues tuvo un fuerte carácter lúdico al ser causa de diversión entre sus seguidores y también sirvió como deporte moderno a través del cual se organizaron campeonatos, carreras, excursiones, competencias y *records*, hubo espectáculos, tuvo reglas, jueces, especialistas, uniformes, técnicas y tácticas, parte de la medicina se centró en los problemas relacionados con ella, se desarrollaron negocios y formaron organizaciones, se establecieron premios, pagos, sitios especiales para su práctica y categorías. Es decir, el uso de la bicicleta pasó de ser un pasatiempo y, practicado por *amateurs*, a ser un deporte profesional y así refleja su importancia en la época, no solo como juguete o medio de transporte sino como elemento que contribuyó al progreso.

En este capítulo se ha visto cómo la bicicleta impactó en el arte y fue un medio de inspiración para escritores, grabadores y músicos, que pudieron expresar su forma de pensar y ver la actitud de la población mexicana ante el vehículo. También se abordó cómo inspiró la invención de artefactos acuáticos, terrestres, voladores o de otro tipo, mediante el uso de alguna de sus partes o su principio mecánico, con la intención, en muchos casos, de resolver inquietudes o necesidades del momento tanto como propias. Se consideró la discusión existente entre si era buena para la salud o no, controversia que motivó la elaboración de estudios científicos interesados en el bienestar de las personas y que concluyeron que era benéfica,

siempre y cuando se practicara con moderación. Se vio el impacto que causó como práctica deportiva, cómo motivó la realización de actividades físicas y la constitución de una comunidad unida por la pasión del deporte, al igual que el proceso que siguieron unos cuantos para impulsar su uso y obtener beneficios de todo tipo, principalmente económicos, dejando ver que, detrás del deporte, de salir a la cancha, pista o estadio, de la emoción y adrenalina causadas por competir, de romper un *record*, de ganar una medalla, de representar a una escuela, ciudad o país, existían otras implicaciones que la hacían posible y beneficiaban o afectaban tanto a organizadores como a jugadores y espectadores, pues también era un negocio y había intereses comerciales. Finalmente pudo conocerse más sobre la vida cotidiana de la época e identificar al grupo de personas enfocadas en promover el ciclismo en la ciudad de México y zonas aledañas.

Ahora bien, no podría hacerse un estudio completo del impacto de la bicicleta en el Porfiriato si no se abordara, por lo menos brevemente, la relación que hubo entre el *caballo de acero* y las mujeres, siendo este el tema del siguiente y último capítulo de la presente tesis.

Capítulo 4: Mujeres sobre ruedas.

“Dejadme que os diga lo que opino del ciclismo. Creo que ha hecho más por la emancipación de la mujer que ninguna otra cosa en el mundo. La bicicleta le da a la mujer una sensación de libertad y autoconfianza. Yo me congratulo cada vez que veo a una mujer montada en bicicleta... la femineidad libre y sin ataduras”.²⁵²

Susan B. Anthony.

“Cuando salgo a andar en bicicleta me repito a mí misma el mantra: el sol está brillando, hay un viento fresco y los pájaros están cantando. Esto me ayuda a sobreponerme al tráfico, olvidarme del trabajo, dejar atrás todas mis preocupaciones y concentrarme en la naturaleza a mí alrededor; pero aún debo obedecer las leyes de la calle, del ciclismo y de la gravedad. En ese momento, mentalmente estoy lejos de la civilización mientras el mundo está rompiendo el corazón de otro”.²⁵³

Diane Ackerman.

Las mujeres han desempeñado diversos roles en la historia, todos determinados por cambios o circunstancias generadas dentro de la sociedad. Durante el Porfiriato y debido a la gran cantidad de costumbres e inventos nuevos que llegaron de otras zonas del mundo, una parte de las mujeres mexicanas enfrentó modificaciones en sus pensamientos y vida diaria, provocando que, poco a poco, fueran adoptando nuevos papeles. Los periódicos mencionan que una de las herramientas que contribuyó a dicha situación fue la bicicleta, pero, aunque hubo mujeres nacionales que se animaron a utilizarla, aquí fueron sobre todo las extranjeras pertenecientes a la colonia americana, alemana, italiana, española y francesa las que se valieron de ella.

Al igual que en otros capítulos, será necesario hacer referencia a noticias procedentes de otras partes del mundo, a fin de valorar si los cambios presentados por la prensa influyeron de alguna manera en México. Así, este capítulo expondrá la influencia que la bicicleta tuvo en la vida de las mujeres porfirianas. Se verá la forma en que llegó a modificar sus estilos de vestir, pasear, ejercitarse y divertirse.

²⁵² Tomado del blog de Andrea María Navarrete, “Emancipación femenina: Bicicletas para la libertad”, 29 de julio de 2014. [Blog en línea: <http://demononave.blogspot.com/2014/07/emancipacion-femenina-bicicletas-para.html>] [Consultado abril 2019].

²⁵³ Tomado de Blog RUTAS, VIAJES, LIBROS Y PEQUEÑAS HISTORIAS, “Frasas sobre bicicletas”, 17 mayo 2014. [Blog en línea: <https://culturasenderista.wordpress.com/2014/05/17/frase-sobre-bicicletas/>] [Consultado en abril 2019].

Se abordarán el proceso y las dificultades que tuvieron que enfrentar para poder utilizarla, las diversas opiniones generadas respecto de su adopción y el significado que tuvo para ellas. Asimismo, se resaltarán su importancia como medio de inserción en la práctica de los deportes y reflexionará si logró transformar el pensamiento de aquellas que la montaban y de la época respecto a las mujeres. Todo con la finalidad de comprender si el *caballo de acero* tuvo el mismo impacto en las féminas mexicanas que en las de otros países y si fue o no una herramienta de empoderamiento femenino.

De tal modo, las preguntas que guiarán el capítulo serán: ¿Qué significó para las mujeres mexicanas la bicicleta? ¿Quién promovió su uso por parte de ellas? ¿Qué se opinaba de las mujeres que iban en bicicleta? ¿Cuáles eran los temores de que la usaran? ¿Ayudó a su liberación en México? ¿De qué forma? ¿Logró transformar los pensamientos de la sociedad respecto a ellas? ¿Qué dificultades enfrentaron las damas para usarla? ¿Tuvo el mismo impacto que en las mujeres de otros países?

4.1 La máquina de la libertad en México y el mundo.

Una de las novedades que trajo la bicicleta fue que también la utilizaron las mujeres. Gerson Zamora menciona en el texto titulado “El deporte en la ciudad de México (1896-1911)” que “es de llamar la atención que, a pesar de la discriminación que existía hacia la mujer, la prensa propusiera que se dejara también a las muchachas practicar algún deporte”.²⁵⁴ Si bien no las motivaban a jugar fútbol o rugby porque eso era para el *sexo fuerte*, es decir, para hombres, sí las alentaban a practicar gimnasia, usar patines, ir a las canchas de tenis, al golf o a utilizar la bicicleta.²⁵⁵ Ahora bien, como dice el investigador Rafael Corona Verdú, el desarrollo del ciclismo en la rama varonil no fue semejante al de la mujer, la cantidad de hombres que emplearon el vehículo era por mucho mayor. Sin embargo, no por eso ha de menospreciarse o excluirse de una investigación que hable del ciclismo en México

²⁵⁴ Zamora Perusquía, “El deporte en la ciudad de México (1896-1911)”, p. 3.

²⁵⁵ Galán Tamés, “Mover al cuerpo: la gimnasia en el Colegio de la Paz (Vizcaínas). Un estudio de caso: 1875-1910”, pp. 34; Garrido Asperó, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos: historia de la gimnasia en la ciudad de México, 1824-1876*, pp.231.

durante el siglo XIX, sino que el inicio de las mujeres en el empleo de la bicicleta debe ser estudiado como una acción que desencadenó una serie de reacciones que influyeron en generaciones posteriores.²⁵⁶

A finales del siglo XIX, en Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia, algunas limitaciones habían comenzado a venirse abajo cuando grupos femeninos pugnaron por mayor igualdad de derechos y oportunidades. Eran además los países con mayor auge ciclista, en donde para 1890 ya existía gran cantidad de clubes, carreras y fábricas de bicicletas. Mientras, en otras naciones apenas despuntaba el *boom* ciclista, como España en donde se dio un proceso similar al de México, solo que con mayor adopción femenina y desarrollo más veloz.

En aquellos países, la relación mujer-bicicleta estaba teniendo tal auge que en 1895 una joven de Letonia que emigró a Estados Unidos, llamada Annie “Londonberry” Cohen Kopchovsky, doctora en derecho, reportera, directora y propietaria de un periódico, el cual vendió antes de emprender su viaje, madre de tres hijos y con 23 años, se convirtió en la primera mujer en dar la vuelta al mundo en bicicleta.

La prensa mexicana informó que, tras hacer una apuesta consistente en recorrer el mundo en bicicleta en un lapso de quince meses, la señorita Londonberry, a quien reconoció como una heroína, inició su viaje desde Boston el 25 de junio de 1895. El dueño de un establecimiento de “bicis” le regaló una, junto con 500 duros, con la condición de que sólo montara esa máquina, mientras que más comerciantes le dieron diversas cantidades para que anunciara algún



Fig. 115 Annie “Londonberry”. Exposición temporal “La vuelta a la bici”. Museo del Ferrocarril. Puebla.

²⁵⁶ Rafael Corona Verdú, *Op. Cit.*, pp. 4-7.

producto o visitase sus locales. Viajaba de noche, con un revólver a mano y, a veces, rodaba por los rieles de los ferrocarriles. Vendía fotografías con dedicatorias para pagar un transatlántico que la trasladó a Francia. Llegó a París y pedaleó por el Havre, Marsella y el Mediterráneo, hasta tocar Egipto, visitó Jerusalén, Yemen, Colombo, Singapur y regresó por San Francisco, Los Ángeles, El Paso, Denver, Boston y Nueva York. Logró ganar la apuesta y demostró también la capacidad, fuerza y valentía de las féminas.²⁵⁷

Otras damas inmersas en las ideas de empoderamiento femenino hicieron también uso de la bicicleta y la describieron como un objeto representativo de libertad e independencia. Por ejemplo, Susan B. Anthony, sufragista y líder del movimiento estadounidense por los derechos de la mujer, también ciclista, declaró en 1896 que:

La bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo. Me levanto y me regocijo cada vez que veo a una mujer paseando sobre ruedas. La bicicleta brinda un sentimiento de independencia. En el momento en que la mujer se sube a su bicicleta se observa la imagen de la feminidad sin límites.²⁵⁸

Ese mismo año, se llevó a cabo en Francia un congreso feminista en el que una de las oradoras declaró que “la emancipación de la mujer viene por la bicicleta”.²⁵⁹ La presidenta de la Unión Universal de Mujeres, la doctora Edwards-Pillite, expresó que gracias a la bicicleta las mujeres podían llevar públicamente pantalones, lo cual era símbolo de igualdad con los hombres. Además, la doctora Mad. Gaches Serrante dijo:

²⁵⁷ Endara, *Mujeres en bici, una expresión de libertad que trasciende fronteras*, p. 28; “Aventuras yankees: una heroína”, *La Raza Latina*, 31 de enero de 1895, p.3.

²⁵⁸ Citado en *Ibíd*em, p. 28. También Frances Willard, feminista, publicó en 1895 un libro en el que a través de la narración de su experiencia al montar el vehículo invitaba a las mujeres a practicar bicicleta. Por su parte, en 1897, K.J. Erskine publicó en Europa una guía para mujeres ciclistas, en la que recomendaba formas de vestir y normas de comportamiento al ir en bicicleta, así como la alimentación adecuada para no sucumbir al agotamiento, trucos de mecánica y cómo organizar eventos deportivos. Finalmente, Elizabeth Cady Stanton, sufragista y feminista, escribió que la bicicleta “motivaba a las mujeres a ganar fuerza y asumir un aumento de roles en la sociedad”, que “la mujer está pedaleando hacia el sufragio” y “la bicicleta incentivará en las mujeres valentía, respeto por sí mismas e independencia”. Citado en “La bicicleta, vehículo en la emancipación de la mujer”, *Pikaramagazine.com*, 5 de mayo de 2016. [En línea: <http://www.pikaramagazine.com/2016/05/la-bicicleta-vehiculo-en-la-emancipacion-de-la-mujer-2/>].

²⁵⁹ “Notas universales”, *La Voz de México*, 23 de mayo de 1896, p.2-3; “La velocipedia”, *El Mosaico*, 23 de septiembre de 1894, p.2; *El Comercio de Morelia*, 13 de septiembre de 1895, p.2; *El Tiempo*, 10 de mayo de 1896, p.1.

La mujer sigue la corriente del progreso y se prepara a compartir con el hombre ciertos trabajos así como distracciones [...]. Una ocasión acaba de proporcionársele para aproximarse o aventajar tal vez al compañero de su vida: ¡la bicicleta! [...] que ha contribuido, en gran parte, a producir la potente revolución redentora.²⁶⁰

También mencionó que la bicicleta había cambiado la vida sedentaria femenina por un ejercicio que mezclaba placer con higiene física y moral. Pero que la elección de la máquina debía ser cuidadosa, pues la mujer tenía que escoger una de señora, de preferencia baja, con manivelas cortas y provista de un freno, cuyo asiento le permitiera montar lo mismo con sayas que con calzones y, sobre todo, apearse sin riesgos ni contratiempos.²⁶¹

Lo anterior era expuesto y discutido en las columnas de diversos periódicos, lo que probablemente influyó en aquellos que sabían leer y consultaban la prensa. Es posible que, al ver que en otros países las damas ciclistas se alejaban del hogar para aprender a usar la bicicleta y practicar actividades vistas como masculinas, se temiera que en México hicieran lo mismo, dejando de lado el cuidado de la casa y los hijos.



Fig. 116 Mujeres en tándem al aire libre, mujer en máquina de coser en el interior, anónimo, Estados Unidos, ca. 1895, Colección Pryor Dodge.

Así, muchos mexicanos agradecían que en México el *bello sexo* casi no usara la bicicleta y se vanagloriaban de que, a pesar de ver diario extranjeras por las calles montando la máquina, las jovencitas no copiaran esa costumbre. Les hacía sentir “satisfacción patriótica”.²⁶² Sin embargo, las notas muestran que su empleo por parte de las féminas sí prosperaba.

Durante el Porfiriato, la mayoría de las mexicanas estaban a cargo de las actividades domésticas, si bien una parte desempeñaba

²⁶⁰ “La mujer y la bicicleta”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 16 de octubre de 1896, p.1.

²⁶¹ Ídem.

²⁶² “La mujer en bicicleta”, *La Voz de México*, 6 de enero de 1897, p.2.

ocupaciones fuera del hogar, como docentes,²⁶³ y en ocasiones escribían en periódicos o participaban en las artes o actividades filantrópicas, e incluso tenían trabajos en fábricas. Las pertenecientes a la élite eran las que tenían acceso a los inventos y gozaban de tiempo libre para tomar clases de piano, asistir a eventos sociales, ir de paseo e incluso realizar deportes.

La prensa comenzó a motivarlas para que se ejercitaran usando la bicicleta. El argumento más repetido fue que beneficiaría su salud porque, al salir de casa y pedalear, tomaban aire, fortalecían el sistema cardiaco y respiratorio, igual que los músculos, y tenían más apetito, evitando problemas de anemia. Se recomendaba a las que tenían sobrepeso, eran muy nerviosas, padecían jaquecas fuertes o desearan desarrollar el pecho y las piernas. Por lo general, los médicos que apoyaban su uso declaraban que era un vehículo apto para ambos sexos, siempre y cuando se utilizara con moderación y las mujeres montaran en asientos especiales. Hubo quienes la recomendaron para las niñas y señoritas antes que la gimnasia porque ésta echaba a perder las manos o que la esgrima, vista como un deporte para hombres. En México, la revista *The Mexican Sportsman*, que dio gran apoyo a las damas, agradeció que las ricas la usaran porque se veía bien en varios países y la podían montar personas de cualquier edad.²⁶⁴

Sin embargo, también hubo fuertes opositores. Como en los casos de las princesas Leticia de España, encerrada por usar la bicicleta; la princesa Luisa de Sajonia, a quien le prohibieron utilizarla, pero intentó negociar la restricción con una actitud retadora; y la reina Guillermina de Holanda, quien disfrutaba de pasear en bicicleta, pero por ser fuertemente criticada tuvo que limitar sus salidas para finalmente alejarse por completo del ciclismo.²⁶⁵

²⁶³ Kuntz y Speckman, *Op. Cit.*, pp. 456.

²⁶⁴ "Higiene de la bicicleta", *El Nacional: periódico de literatura, ciencia, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 31 de julio de 1895, p.1; "La bicicleta y la salud", *The Mexican Sportsman*, 27 de febrero de 1897, p.14; *La Patria*, 8 de septiembre de 1895, p.2; "Crónica parisién", *El Comercio de Morelia*, 13 de septiembre de 1895, p.1-2.

²⁶⁵ "El ciclismo en las familias reinantes", *El Tiempo*, 19 de mayo de 1896, p.1; "Soberanos bicicletistas", *La Voz de México*, 10 de junio de 1896, pp. 2-3; Caso de la princesa Leticia en "La Bicicleta de la Princesa", *El Tiempo*, 26 de agosto de 1894, p. 1; Caso de la reina de Guillermina en "Aficiones de la Reina Guillermina", *El Tiempo*, 12 de octubre de 1898, p.1; "Privaciones de una Reina", *El Mundo Ilustrado*, 16 de enero de 1898, p.

La prensa mexicana reprodujo, por ejemplo, la opinión del médico inglés A. Shadwell, quien habló de una supuesta enfermedad que afectaba a las damas que montaban en bicicleta, provocando ojos desorbitados, piel seca, que los labios se demacraran y se deformasen las mandíbulas y músculos de la cara. Se la llamaba “la cara de bicicleta” y en México se supo de ella, pero en realidad no existió. Era sólo un intento por detener el cambio que estaba ocurriendo en las mujeres. También se decía que la bicicleta causaba manos rojas, brazos musculosos, pérdida de curvas, pies abultados, esterilidad, abortos, excitación sexual y la “joroba del ciclista” que, como su nombre lo indica, era la protuberancia en la espalda que aparecía por la posición adoptada al sentarse, tomar el manubrio y pedalear.²⁶⁶

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, el higienismo tuvo mucha presencia en aquel momento y dentro de sus áreas de estudio se encontraba la higiene moral, que en este caso fue la de mayor importancia pues, además de los daños físicos que supuestamente causaba el vehículo, a la gente le preocupó que la mujer tuviera deseos “anormales” pues no era digno de las jóvenes decentes experimentar esas sensaciones. Se aclaraba que no sucedía lo mismo al montar a caballo, cuando las mujeres adoptaban la posición de amazona consistente en llevar las dos piernas de un mismo lado, lo que en bicicleta era imposible pues se necesitan ambos pies para pedalear.²⁶⁷ Por ello, el *caballo de acero* causó más revuelo que el de carne y hueso.

La posición al montar no fue lo único que perturbó a los defensores de la higiene moral de las damas, la vestimenta adecuada para usar la bicicleta, y que llegó del extranjero, también fue algo discutido. Las mujeres se enfrentaron a la incomodidad

19; *El Municipio Libre*, 22 de diciembre de 1897, p.1; Caso de princesa de Sajonia en “La princesa y la bicicleta”, *El Tiempo*, 26 de mayo de 1896, p. 1; “La princesa real de Sajonia”, *El Diario del Hogar*, 17 de enero de 1903, p. 2.

²⁶⁶ Endara, *Op. Cit.*, pp.29; “La bicicleta y las mujeres”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 29 de noviembre de 1898, p.2; “La bicicleta y las mujeres”, *El Diario del Hogar*, 22 de noviembre de 1898, p.2; “El ciclismo y la crisis industrial”, *El Mundo: edición diaria*, 24 de diciembre de 1896, p.3; “La mujer y la bicicleta”, *El Partido Liberal*, 23 de octubre de 1895, p.2; “El ciclismo”, *El Municipio Libre*, 24 de junio de 1896, p.2.

²⁶⁷ “La mujer y la bicicleta”, *El Partido Liberal*, 23 de octubre de 1895, p.2; “La equitación y el caballo”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 25 de noviembre de 1900, p.3.

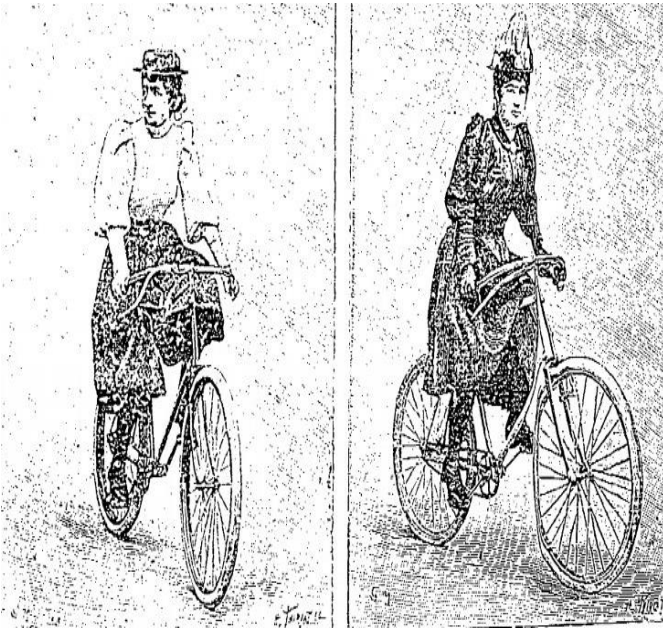


Fig. 117 "La bicicleta y la higiene", *El Mundo Ilustrado*, 19 de mayo de 1895, p.13. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.



Fig. 118 Traje de caza y bicicleta, *El Mundo Ilustrado*, 3 de octubre de 1897, p. 15. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

de ir pedaleando con vestido largo y correr el riesgo de que la tela se atorase en el pedal, la cadena o los rayos y accidentarse. Por lo que se empezaron a generar prendas especiales, algunas empleadas por aquellas de la burguesía mexicana que decidieron probar suerte con el vehículo, así como por extranjeras que llegaron a vivir a la capital porfiriana.

Se recomendaba usar distintas prendas: faldas plegables de lana que parecían pantalones, blusa suelta en forma marinera, cinturón, calzón suave, traje cómodo, sombrero, pantalones anchos tipo turcos que llegan arriba del tobillo, faldas escocesas, enaguas, *bloomers*, polainas, chaquetilla e incluso botas y un velo para cuidar el cutis.²⁶⁸

Hubo señoritas que prefirieron no usar pantalones para no perder atractivo, por lo que, a diferencia de otros países, la mayoría optó por faldas, las cuales de cualquier

²⁶⁸ "Sports femeninos", *El Diario*, 2 de enero de 1907, p.5.

forma causaban revuelo entre otras mujeres y hombres pues era mal visto moralmente que se exhibiesen con atuendos que llegaban arriba del tobillo.²⁶⁹

Otra prenda que dio de qué hablar fue el corsé, hecho para moldear el torso de la mujer, pero que resultaba incómodo al ir en bicicleta. Se recomendó abandonarlo, permitiendo mayor movilidad y mejor respiración.

La bicicleta cambió la moda femenina, aunque en México no lo hizo a la misma velocidad que en otras regiones del orbe. Existieron discusiones en los periódicos sobre si era correcto que las mujeres mexicanas llevaran pantalones o no, incluso en algunos es notorio que ese era el mayor problema, no tanto que usaran el vehículo:

La bicicleta ofrece mayores peligros, pues tiene el inconveniente de una posición poco estable, la amenaza de caer, de lastimarse sobre el suelo o ser arrojada sobre un obstáculo cualquiera. La silla roza, pero el aire puro que se respira, el placer de recorrer kilómetros, parece procurarles una embriaguez tan grande, que todos los inconvenientes desaparecen. Nosotros no condenamos la bicicleta, puede ser un sport tan decente como cualquier otro. Todo depende de la manera de colocarse en la silla y del aspecto del traje.²⁷⁰

A pesar de las críticas, hubo quienes se unieron a la moda e hicieron caso omiso a las ideas de que por montar bicicleta se enfermarían o por el roce con el asiento no podrían cumplir con la que era considerada la función más importante de la mujer: tener hijos.

En México, el proceso de adopción de la bicicleta por parte de las féminas fue lento. En esta etapa solo las mujeres de alta sociedad usaban el vehículo: salían a las calles y se paseaban a la vista de la población, pero también tenían accidentes, eran atacadas, participaban en festividades llevando bicicletas adornadas o dando premios, las modelaban en algunos anuncios, compraban “bicis” con asientos especiales, incluso en los teatros se presentaron obras que tenían como personaje

²⁶⁹ “Prendas de vestir que matan”, *El Correo Español*, 3 de agosto de 1905, p.4; “Originalidades de la moda”, *El Tiempo Ilustrado*, 7 de marzo de 1909, p. 20; *El Avisador*, 1 de junio de 1896, p. 4; *Álbum de Damas*, 1 de abril de 1907, p.19; “La bicicleta y la higiene”, *El Mundo Ilustrado*, 19 de mayo de 1895, p.13; *El Partido Liberal*, 16 de junio de 1894, p. 1; “ La mujer y la bicicleta”, *El Mundo: edición diaria*, 29 de noviembre de 1896, p.9; Botitas de año nuevo”, *El Mundo: edición diaria*, 27 de diciembre de 1896, p.9; *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industrias, agricultura, minería y comercio*, 10 de agosto de 1895, p.1.

²⁷⁰ “La bicicleta”, *El Diario*, 2 de febrero de 1909, p.5.

principal a mujeres ciclistas. Y pese a lo que pueda pensarse, también tomaban parte en carreras y excursiones, algunas veces acompañadas por los maridos o padres, por lo que para 1892 ya podían leerse notas informando que en excursiones del *Veloce Club* habían participado señoritas montando y dando premios, mientras que en 1903 anunciaron el debut de una, practicando polo en bicicleta, en el Salón Verdi ubicado en la calle de San Juan de Letrán.²⁷¹



Fig. 119 Competencia ciclista de carnaval en el velódromo de Puebla. Lorenzo Becerril, Puebla, ca. 1895, Fototeca Antica, AC/ Colección Jorge Carretero Madrid.

Por si eso fuera poco, algunas jovencitas organizaron una sociedad para hacer carreras, porque también les gustaba el ciclismo, así que realizaban expediciones a lugares aledaños a la ciudad y por seguridad regresaban el mismo día. Varias participaron en carreras en velódromos, hicieron excursiones a zonas como Tres Marías, San Pedro de los Pinos, los Ahuehuetes, Reforma, Mixcoac, Tacubaya, al norte del Valle de México y a la Cañada. Incluso llegaron a lugares más lejanos, como Jalisco, Mazatlán, Monterrey, Mérida y Puebla. Asimismo, participaron en la

²⁷¹Miguel Echegaray, *La Bicicleta*, Madrid, Florencio Fiscowich editor, 1896, pp.40; Vital Aza, *La Praviara*, Madrid, R. Velasco imprenta, 1896, pp. 43; "El concurso de bicicletas de ayer", *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 19 de febrero de 1896, p.2; *El Chisme*, 9 de diciembre de 1899, p.3; *El Tiempo*, 1 de diciembre de 1895, p.4; *El Correo Español*, 3 de marzo de 1902, p.4; *El Correo Español*, 8 de noviembre de 1895, p.3; "Las carreras de Mixcoac", *La Voz de México*, 11 de mayo de 1898, p.3; *La Voz de México*, 3 de julio de 1901, p.2; "Los ciclistas de ambos sexos", *El Popular*, 23 de agosto de 1897, p.1; "Excursiones", *El Tiempo*, 6 de diciembre de 1892, p.3.

fundación de clubes como el *Club Unión de Biciclistas* que, en 1893, contaba entre sus socias a Guadalupe Escandón de Escandón, Catalina Cuevas de Escandón, María Escandón, Guadalupe Rivas Fontecha, Dolores Elguero y Garmendia y Laura Figueroa. Otras damas que también practicaron el ciclismo fueron Elisa Gómez, Amalia y Amelia Hierro, Margarita Iturribarria, María Magro, Elolia Atristáin, Josefina Serret y Berta Bonavidez.²⁷²

Sin embargo, cuando en San Petersburgo,²⁷³ por ejemplo, ya se llevaban a cabo competencias de mujeres en bicicleta, en México apenas se les iba dando oportunidad para que participaran en recorridos con otros ciclistas, acudieran a los clubes y tomaran clases, desde luego para competir en carreras, aunque estas fueran en tandems o compartiendo el vehículo con hombres. Cada día se hizo más común ver a una dama paseando en su *hada de acero*, recorriendo grandes distancias y sonriendo ante la idea de haber logrado manejar tremendo vehículo. Pero, aunque en el mundo las mujeres usaban la bicicleta con mayor libertad y las ideas de emancipación se hacían constantes, en México quedaban grandes retos por enfrentar.

²⁷²*La Voz de México*, 11 de junio de 1893, p.1; 28 de julio de 1894, p.3; "Accidentes lamentables", *La Voz de México*, 28 de julio de 1894, p.3; "Polo bicicleta", *El imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 8 de septiembre de 1903, p.4; "Excursión a Tres Marías", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 1 de febrero de 1899, p.2; "Fiestas en S. Pedro de los Pinos", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 18 de marzo de 1903, p.1; "Cyclist's Union Club", *El Tiempo*, 22 de diciembre de 1895, p.3; "Biciclomania", *El Tiempo*, 2 de febrero de 1893, p.3; "Ciclistas en peligro", *El Tiempo*, 14 de junio de 1898, p.3; "Los jóvenes atletas de México", *El Comercio de Morelia*, 17 de julio de 1896, p.2; *El Popular*, 15 de septiembre de 1898, p.3; *La Patria Ilustrada*, 16 de enero de 1893, p.4; "En favor del pedaleo", *El Mundo: edición diaria*, 30 de abril de 1899, p.1; "El bello sexo en bicicleta", *El Diario del Hogar*, 5 de enero de 1893, p.3; *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 3 de noviembre de 1896, p. 2; *La Patria Ilustrada*, 16 de enero de 1893, p.4; "Carreras en bicicleta", *El Popular*, 9 de abril de 1907, p.3; "Excursión en bicicleta", *El Popular*, 15 de septiembre de 1898, p.3; "Excursión", *El Popular*, 20 de septiembre de 1898, p.2; "Dos excursiones", *El Tiempo*, 25 de agosto de 1900, p.2; *El Tiempo*, 5 de octubre de 1904, p.2; "Carreras en bicicleta", *La Voz de México*, 13 de septiembre de 1900, p.2; "El bello sexo en bicicleta", *La Voz de México*, 6 de enero de 1893, p.3; "Fiestas en S. Pedro de los Pinos", *La Voz de México*, 19 de marzo de 1903, p.4; "Exclusión de señoras en bicicleta", *La Voz de México*, 8 de agosto de 1894, p.3; "El bello sexo en bicicleta", *El Tiempo*, 6 de enero de 1893, p.3; "Excursión campestre", *El Popular*, 14 de noviembre de 1903, p.1; "Varias noticia", *El Siglo Diez y Nueve*, 7 de enero de 1893, p.3; "Excursión a la Cañada", *El Siglo Diez y Nueve*, 5 de diciembre de 1892, p.3; "Festival", *El Continental: revista popular jalisciense y de noticias universales*, 5 de agosto de 1894, p.3; "Excursión a Xochimilco", *El Diario*, 19 de diciembre de 1906, p.8, *La Voz de México*, 29 de enero de 1893, p.1; *La Voz de México*, 27 de agosto de 1893, p.1; "Ciclistas fotografiados", *El Universal: diario de la mañana, diario político de la mañana*, 30 de noviembre de 1897, p.7; *El Tiempo*, 15 de noviembre de 1895, p.1.

²⁷³*The Mexican Sportsman*, 10 abril 1897.

Usar una bicicleta requería de un aprendizaje, pues ni antes ni ahora basta con subirse y poder montarla, se necesita práctica para mantener el equilibrio; por ello, y gracias a ciertos periódicos como *The Mexican Sportsman*, los clubes deportivos fundaron escuelas y

BICICLETA CONYUGAL.



Fig. 120 "Bicicleta conyugal", *México Gráfico*, 15 de enero de 1893, p.8 y *El Popular*, 11 de abril de 1898, p.6. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

abrieron clases para que las damas aprendieran a dominar el vehículo. Sin embargo, no fue un proceso sencillo, llevó varios años que la sociedad lo aceptara, si bien verlas en carreras y excursiones igual que trasladándose por la ciudad hizo posible que algunas desempeñaran actividades diferentes a las establecidas. Así, admirarlas no solo como reinas entregando premios sino participando en competencias permitió tal vez a otras féminas darse cuenta de que podían hacer actividades distintas a las del hogar, divertirse, ejercitarse y viajar utilizando el mismo aparato que los hombres, dándose cuenta de que también tenían la capacidad de manejar por sí solas una máquina representativa del progreso. Ahora bien, el camino no fue sencillo y hubo muchos opositores no solo en México sino en todo el mundo, aun entre aquellas mujeres que reprobaban la revolución de las costumbres. Pero eso no es del todo malo pues el hecho de que se discutiera el tema, que provocara preguntas e incomodidad, quería decir que la bicicleta estaba teniendo impacto, que eran parte en la vida de la sociedad.

La bicicleta dio pie a una serie de comentarios respecto a las mujeres que la utilizaban, opiniones que dejan ver el trato que recibían. En México se juzgó como poco femeninas a las que montaban en el *caballo de acero*, fueran o no del país. Las opiniones opositoras publicadas en periódicos como *The Mexican Sportsman* son, en parte, cartas de ciudadanos expresando su rechazo a la nueva práctica:

Las costumbres del país son tales, que la mujer mexicana es demasiado delicada para soportar el daño y prejuicio que tal ejercicio acarrea a la mujer que monta en bicicleta. Yo creo que no hay seis familias mexicanas, de la buena sociedad, en las cuales se permita el uso de la bicicleta ni aun a las niñas pequeñas, ni que pueda contarse una decena de señoras que la usen en la República. Nunca las he visto en la calle, y me atrevo a pensar que ha incurrido Ud. en un error al decir que antes de mucho tiempo se verá a las señoras mexicanas montar en bicicleta. Tampoco soy de su opinión respecto a que la introducción de la bicicleta entre las señoras contribuirá a su desarrollo físico. Lo cierto es una cosa: que nuestras mujeres son tan fuertes como las de otros países.²⁷⁴

Además de epístolas como la anterior, hubo quienes no tuvieron empacho en decir que las damas que usaban bicicleta eran “marimachos”²⁷⁵ u hombres, feas y ridículas, y que describían las máquinas como antiestéticas e indecentes, porque montarlas implicaba adoptar una postura varonil, así como ropa nada femenina. Incluso llegó a decirse que al caer excitaban las burlas masculinas en plazas y calles, por lo que resultaba mejor que evitaran hacer ese ejercicio, en vez de educar a los hombres para que las respetaran. Siendo una sociedad claramente patriarcal, este ejemplo de lo que hoy se conoce como machismo aparecía con frecuencia en la prensa. Resultaba común que el hombre tuviera ese trato hacia la mujer, por lo que también fue posible leer notas en donde invitaban a las madres a prohibir a sus hijas que usaran la “bici”, pues la mujer mexicana debía ser recatada, modesta y concentrarse en su misión en el hogar y la familia.²⁷⁶

Ver a la mujer en el *caballo de acero* equivalía a ver a la mujer moderna, lo cual



Fig. 121 *El Chisme*, 6 de enero de 1900, p.1. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.

²⁷⁴ *The Mexican Sportsman*, 17 octubre 1896, p. 17-18.

²⁷⁵ Esta palabra hacía referencia a las mujeres que realizaban actividades consideradas propias de los hombres.

²⁷⁶ *La Voz de México*, 6 de enero de 1897, p.2; “Feminismo”, *El Tiempo*, 7 de agosto de 1898, p.8; “La exposición de Chicago”, *La Patria*, 7 de julio de 1893, p. 2; “El marimachismo: cuadros plásticos”, *El Amigo de la Verdad*, 13 de julio de 1898, p.3; “La mujer ideal”, *El Comercio de Morelia*, 18 de febrero de 1899, p.3; *El Mundo: edición diaria*, 14 de febrero de 1899, p.1; “Las mujeres y el sport”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 18 de septiembre de 1910, p.21.

incomodaba a los muy tradicionalistas: “Enseñadles el santo temor de Dios y las ocupaciones propias de su sexo”,²⁷⁷ “no puede encontrarse la felicidad en un ser a quien únicamente por cortesía, se le da el nombre de mujer”,²⁷⁸ “antes solo había que convertir a la mujer en el objeto más encantador, ahora andan en bicicleta, llevan sombrero y son loros adiestrados por lo intelectual”.²⁷⁹ Estos eran algunos de los comentarios en su contra y una forma de intentar alejarlas del ciclismo. En los periódicos ponían ejemplos de mujeres que usaban el vehículo en otras partes del mundo, sobre todo estadounidenses, y las señalaban como señoritas a quienes no debía admirarse o imitarse.

No solo los hombres veían mal su uso, numerosas señoras lo consideraban incorrecto. El periódico *La Patria* publicó en 1904 la carta de una infanta de España quien declaraba que el lugar de la mujer era hilando junto a una cuna, “guardando su puesto secundario es como debe moverse el mundo”, por lo que agradecía que el ciclismo estuviera pasando de moda pues eso señalaba que “el primer grito de emancipación se subió a las cabezas más débiles”.²⁸⁰

No faltó el caso de que algún hombre provocara que cayesen del aparato, en parte por diversión y en parte por desacuerdo. La gente esperaba a verlas caer cuando aprendían a montar en la Alameda o los caminos de la ciudad.²⁸¹

²⁷⁷ “El marimachismo: cuadros plásticos”, *El Amigo de la Verdad*, 13 de julio de 1898, p.3.

²⁷⁸ “La mujer ideal”, *El Comercio de Morelia*, 18 de febrero de 1899, p.3.

²⁷⁹ “Carta auténtica”, *Cómico*, 11 de diciembre de 1898, p.7.

²⁸⁰ “La educación de la mujer”, *La Patria*, 30 de noviembre de 1904, p.2.

²⁸¹ *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 19 de junio de 1898, p.4; “Los perros y las bicicleta”, *El Siglo Diez y Nueve*, 5 de diciembre de 1894, p.3; “Señorita bañada”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 13 de noviembre de 1897, p.3; “Golpe terrible”, *El Periódico de las Señoras*, 8 de junio de 1896, p.11; “Accidente lamentable”, *El Universal: diario de la mañana/ diario político de la mañana*, 26 de julio de 1894, p.3; “Atropellada”, *El Tiempo*, 25 de febrero de 1896, p.3; “Seguimos con las bicicletas”, *El Siglo Diez y Nueve*, 26 de febrero de 1896, p.2; “Maldad de un papeler”, *El Tiempo*, 10 de agosto de 1895, p.3; “Ciclista atropellado”, *El Popular*, 28 de agosto de 1899, p.2; “Al agua en bicicleta”, *El Popular*, 29 de septiembre de 1899, p.2; “Accidente a una señorita norte americana”, *El Chisme*, 14 de julio de 1899, p.2; “Al agua en bicicleta”, *El Chisme*, 28 de septiembre de 1899, p.3; “Ciclista atropellada”, *El Mundo: edición diaria*, 29 de abril de 1900, p.2; “Percance a una ciclista”, *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 9 de agosto de 1895, p.3; “Crónica dominical”, *El Diario del Hogar*, 15 de enero de 1893, p.1.

Ahora bien, la diferencia de género no fue el único factor criticado, también aparecieron otros prejuicios del momento:

El batallón ciclista femenino está formado en su mayor parte de damas extranjeras, rubias ellas, porque ya se hace raro ver una amazona pelinegra: el ciclismo va siendo propiedad de las güeras. Una morena no va bien en caballo de acero; los ojos negros y la mirada ídem, parece que se desdeñan de aprovechar el carruajillo niquelado.²⁸²

La oposición fue también por el estrato social al que pertenecían. Se argumentaba que:

A una joven pobre deben impartírsele tan solo aquellos conocimientos que estén en relación con su esfera social, hay algunos que en ningún caso pueden ser propios de la mujer, por más que se hayan querido poner de moda, como la esgrima, el manejo de la bicicleta, el tiro al blanco, en una palabra, todo lo que se ha convenido en llamar *sport*. Seremos muy exigentes quizás, nimiamente escrupulosos: pero nos parece que esos conocimientos solo sirven para rebajar la dignidad de las jóvenes, robándoles muchos de sus atractivos, y haciéndolas perder en modestia y en recato, lo que tal vez ganen en fuerza muscular y en desarrollo físico.²⁸³

Lo destacable es que eran precisamente las mujeres de dinero las que desempeñaban esas actividades. La mayoría pertenecía a colonias extranjeras, pero también había una que otra mexicana y verlas en bicicleta recorriendo las calles de la ciudad y de varias partes del país llamó sin duda, la atención de los transeúntes. Este fue posiblemente un factor que dio popularidad al ciclismo pues, aunque algunos asistieron a donde practicaban solo para observar su belleza, también estaban quienes las apoyaban.



Fig. 122 Ciclistas frente a chalet en el Paseo Nuevo, Mariano Tagle, ca. 1900, Fototeca Antica, AC/ Colección Jorge Carretero Madrid.

La bicicleta propició que unos cuantos comenzaran a considerar a la mujer como un ser humano capaz de desarrollar otras actividades, no solo en el plano privado, sino también en el público, actividades que requerían de habilidades, agilidad y valentía, demostrando que no eran solo el sexo débil, bello o delicado.

²⁸² "La ciclista", *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 5 de julio de 1899, p.1.

²⁸³ "La enseñanza a la mujer", *El Tiempo*, 10 de agosto de 1895, p.4.

El periódico *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, publicó en 1899 un artículo que describía ampliamente lo que era ver a una mujer en bicicleta y señaló que su número aumentaba, sobre todo con aquellas “pícaras” a las que les gustaba “extranjerizarse”, que lucían el pie y su talle esbelto aprisionado por el corsé. No dejaban de recordarles que, por mucho que supieran usar la máquina y se atreviesen a experimentar cosas nuevas, seguían siendo mujeres.

¡Adelante, linda ciclista, así, dejando que flote la orla de la falda, haciendo gala de tus lindos pies, permitiendo al velillo del sombrero que juegue con la brisa sobre tus mejillas de durazno... así, así... rápida como una exhalación, audaz, sobre todo, que al fin, antes que ciclista, eres mujer!²⁸⁴

El editor de *The Mexican Sportsman* apoyó a las damas y, a lo largo de los diversos números, siguió expresando su deseo de que la mujer hiciera deporte, así como alegrándose por las noticias que demostraban avances en ese sentido:

En cuanto a las señoras mexicanas siguen aprendiendo a montar en bicicleta y la semana pasada se anunciaba por el *Cyclists Union Club*, el representante de los ciclistas elegantes, un paseo de miembros del club en el cual tomarían parte las señoras que montan en bicicleta. Todo tiende a indicar que la bicicleta en México será la causa de muchas innovaciones: un revolucionario que no respetó ni las ideas anticuadas de si es o no propio el uso de la máquina, ni las costumbres moras de tener a la mujer encerrada entre cuatro paredes, privándola de aire fresco y demás hermosuras de este suelo, impidiéndole al mismo tiempo que se desarrolle físicamente.²⁸⁵

Además, con la llegada del cinematógrafo a México, el presidente Díaz fue filmado paseando a caballo en Chapultepec y seguido por un grupo de ciclistas que incluía a tres mujeres. Si era posible que esa escena se proyectara en otras partes del país y hasta del mundo, ¿por qué aparecen mujeres en bicicleta en el mismo paseo que realiza el presidente a caballo? ¿con qué intención se permitió que salieran a cuadro? ¿qué significa su presencia? ¿fue coincidencia o a propósito? Bien pudo ser sin intención, pero una razón pudo ser reflejar el progreso que alcanzaba el país no solo adoptando nuevos inventos, sino también cambiando las actividades de algunas damas. Es interesante observar que este filme se exhibió más de un año, junto a otras escenas de la vida diaria, y llegó a otros puntos de la

²⁸⁴ “La ciclista”, *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, 5 de julio de 1899, p.1.

²⁸⁵ *The Mexican Sportsman*, 7 noviembre 1896, p. 11.

república como parte de la estrategia propagandística que Díaz utilizó para fomentar su política.²⁸⁶

En efecto, la utilización de la bicicleta generó una transformación en el modo de ver a las mujeres y en cómo se veían a sí mismas. Es evidente que significó un cambio, tanto en la forma de vivir como de pensar. Pero, ¿qué hacía la bicicleta que dio tanto de que hablar? ¿Por qué andar en ella causaba tanto revuelo, curiosidad, disgusto y a la vez tanta alegría en muchos?

A juicio de Eugenio Izquierdo y Teresa Gómez, se debió a que la bicicleta estaba “atentando contra el orden ‘natural’ establecido, en el que su cometido (de la mujer) se reducía al de fiel esposa y, sobre todo, al de madre”.²⁸⁷ Es de suponer que el hecho de que las damas notaran que podían conducir una máquina que las llevaba a otros lados por sí solas, las hizo darse cuenta de que no requerían del hombre para desempeñar diversas actividades. Debieron enfrentar que se las juzgara como varones, “marimachas” o poco femeninas, para conseguir una igualdad, que aún se sigue buscando, o al menos que dejaran de ser vistas como objetos y las tomaran en cuenta como seres humanos.

La importancia de la bicicleta en la cultura de la elite femenina radica en que, a partir de ella, se modificaron toda una serie de costumbres.²⁸⁸ La inclusión de la mujer en actividades deportivas la fortaleció y la mostró no solo como el *bello sexo*, como alguien débil física y mentalmente, sino como un ser con resistencia y vigor para hacer ejercicio, así como con habilidad mental para resolver situaciones que se presentan al practicarlos y, en sí, en la vida en general.²⁸⁹

También influyó el ciclismo como práctica deportiva pues, a diferencia de otros deportes realizados por damas en sitios exclusivos, como el patinaje en el *Luna*

²⁸⁶ De los Reyes, Aurelio, “Hacia un cine mexicano”, en *Revista de la Universidad de México*, México, 3 noviembre 1973, pp. 4. [En línea http://www.revistadelauniversidad.unam.mx/ojs_rum/index.php/rum/article/view/9933/11171] [Consultado marzo 2019].

²⁸⁷ Izquierdo Macón y Gómez Alonso, *Op. Cit.*, pp. 6-13.

²⁸⁸ Zamora, *Op. Cit.*, p. 7.

²⁸⁹ A pesar de todo, en pleno año 2018 la imagen de la mujer en el deporte sigue siendo parecida a la que se tenía en el siglo XIX principios del XX.

Park, el golf o el tenis en clubes privados, la bicicleta permitió mirar a mujeres haciendo deporte en las calles y eso les abrió caminos, aunque tal vez aquellas con ideas arraigadas sobre el lugar de la mujer en la sociedad lo vieron mal, pero en otras pudo causar admiración. Hubo incluso notas en periódicos explicando que había niñas que, en lugar de jugar con muñecas, querían aprender a usar la bicicleta, mostrándola también como un juguete de clasificación de género, pues no faltaron los adultos que consideraron que el *caballo de acero* no era un juguete adecuado para las niñas.²⁹⁰

Poco a poco, quienes se oponían a que las mujeres utilizaran la bicicleta fueron acudiendo a las carreras o eventos de ciclismo y cada vez había más seguidoras formando parte de la práctica y vida social que se daban a diario en la ciudad. Llegó a vérselas en los circos o en las corridas de toros, mostrando su agilidad y control del aparato, así que, si bien el proceso fue lento, la bicicleta sí provocó una transformación en la forma de considerar a la mujer.

Por otra parte, por medio de las carreras las mujeres adoptaron más el sentido de competencia y por las excursiones la libertad de recorrer distancias sin ser acompañadas, sintieron la velocidad, la adrenalina, el viento golpeando sus rostros, la capacidad de manejar un transporte por sí mismas, eligiendo ellas el rumbo, aunque en ocasiones acompañadas de hombres, por un instante ellas decidían la velocidad y eso, definitivamente, debió de influir en el deseo de un cambio, que se inició en el ámbito personal, pero con el paso del tiempo se hizo comunitario. Sin lugar a dudas, tanto para hombres como para mujeres, el *hada de acero* representó una forma de libertad e independencia.

²⁹⁰ *El Niño Mexicano*, 5 de abril de 1896, p.2.



Fig. 123 Ciclistas del club Centenario. Casasola, México, ca. 1905. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.

Lamentablemente, a pesar de que los hombres participaron en ciclismo a nivel olímpico desde Atenas en 1896, no fue sino hasta Los Ángeles en 1984, cuando pudieron hacerlo las mujeres. A la fecha, existen más competencias para hombres que para mujeres, además de que hay países en los que la mujer continúa reprimida en muchos sentidos y tienen prohibido utilizar la bicicleta, por lo que ahí representa todavía un objeto de igualdad, independencia y libertad femenina. Pero esa es otra historia.

En este capítulo se ha visto como la bicicleta influyó en la vida de las damas mexicanas y de otros países en el Porfiriato: representó un medio a través del cual las féminas modificaron acciones de su vida diaria, como los paseos, la vestimenta, la forma de seguir los criterios higienistas, la manera de ejercitarse, trasladarse, divertirse, coquetear y unirse al deporte. También que los promotores de su uso fueron en gran medida periodistas, aunque también hubo los que se oponían. Igualmente, que las opiniones en contra eran enfocadas en las consecuencias físicas y en juzgar una supuesta pérdida de la feminidad al grado de que se las

considerara “marimachos”, que uno de los temores más fuertes fue que, al utilizar la bicicleta, la mujer se alejara de su misión en el hogar al cuidado del marido y los hijos y que, al impulsarse un cambio en la vestimenta, se provocara la idea de que, al usar pantalones, las damas se igualaban con los varones.

También pudo observarse que muchos hombres se declararon a favor de la práctica en las mujeres y las impulsaron a aprender, enseñándolas y uniéndolas a las excursiones. Que, a pesar de todas las críticas y agresiones hacia su persona, las de la elite se animaron a tomarla y a enfrentar las dificultades que la sociedad les puso. Por último que, aunque no tuvo el mismo desarrollo que en otros países, en México sí hubo algunas que usaron la bicicleta en su vida diaria e incluso se organizaron en clubes para realizar excursiones y carreras. Esto permitió que la población las viera recorrer las calles y los caminos y que, si bien no fueron el mismo número que los hombres, el hecho de que hubiera una que otra debió de causar impacto o inquietud en aquellos que percibían que las cosas estaban cambiando, no solo en aspectos políticos o económicos, sino también entre las mujeres. De ahí que la bicicleta fuera una herramienta que provocó una transformación en el pensamiento tanto de aquellas pocas que la usaron como de quienes las vieron montando e incluso se animaron a dar opiniones al respecto. Puede así decirse que, si bien en México la bicicleta no llegó a ser una herramienta de empoderamiento femenino, sí trajo cambios, demostrando su valor no sólo como invención representativa del progreso por aspectos deportivos, de transporte, pasatiempo, higiene, medio de expresión o de clasificación social, sino también como herramienta que permite hablar de la relación de género, es decir, de las características y comportamientos que la sociedad del Porfiriato asignó como propios y naturales de hombres o mujeres.

Conclusiones

Estudiar el impacto que generó la llegada de la bicicleta a la Ciudad de México a finales del siglo XIX y conocer los cambios que produjo, ayuda a entender la forma en que la capital enfrentó y adaptó costumbres e inventos foráneos que la llevaron a la modernización, así como la herencia que ha dejado hasta el día de hoy. Esto es importante porque refleja cómo eran la vida y las preocupaciones que se tenían entonces, igual que permite contrastar con la situación actual y muestra que hay aspectos que requieren de un largo proceso para cambiar.

La bicicleta ha tenido diversos periodos de auge que dependen del país, la época y las circunstancias. Partiendo de la idea de que en la Ciudad de México ha habido tres etapas (A finales del siglo XIX, alrededor de la década de 1950 y a inicios de este siglo XXI) y que es importante estudiarlas todas porque tienen similitudes y diferencias y están relacionadas unas con otras, el propósito de esta investigación ha sido analizar la primera de ellas, la que inició en 1890 con la llegada de las llamadas *bicicletas seguras*, para demostrar que éstas modificaron el comportamiento de la sociedad porfiriana siendo más que un producto de ocio y que influyeron en transformaciones que pueden encontrarse en campos diversos, como las leyes, la economía, la tecnología, los deportes y la cultura. Entender qué sucedió en esta primera etapa permite también comprender por qué en este siglo XXI la bicicleta está teniendo un nuevo auge.

Sin duda, los periódicos fueron la fuente principal o base gracias a la cual obtuve información. Se ha mencionado que durante el porfiriato eran la forma en que se daban a conocer noticias, servicios o productos, siendo el principal medio de comunicación. Pero no publicaban por publicar, cada diario y sus redactores tenían afinidades políticas, religiosas e ideológicas que determinaron sus posturas respecto a los temas que tocaban.

Varios de los periódicos consultados para esta investigación fueron afines al gobierno de Porfirio Díaz y a sus ideas de fomentar la modernidad a través del orden y progreso, aunque también hubo quienes no estuvieron de acuerdo. Por lo general,

escribían noticias halagando al presidente y con la intención de que la gente llegara a tener una vida como la que se existía en países como Francia.

Durante la época, en Francia e Inglaterra, se desarrolló una ideología impulsora del orden social y que adoptó el gobierno de Díaz: el positivismo. Es lógico pensar que, si se retomaba dicha ideología originada en el extranjero, lo mismo sucedería con las costumbres. Así que los redactores de los diarios utilizaron las páginas para compartir noticias que promovían inventos, costumbres, productos y artículos usados por los franceses, como la ropa y las diversiones, además de agregar su opinión respecto a diversos sucesos con la intención de contagiar a la población la aspiración o ilusión de alcanzar esa vida moderna, que estaba de moda, a la vanguardia.

Incluso, en ocasiones, sucedió que los periodistas mexicanos copiaban noticias que se producían en la prensa internacional y las plasmaban en sus páginas mencionando el periódico del que eran tomadas. Esta fue una de las razones por las que llegaron muchas costumbres europeas al país y la bicicleta estuvo entre de ellas.

Analizar los diarios, a sus redactores e ideologías, así como la frecuencia y postura que siguen, permite entender más el impacto y proceso que tuvo el *caballo de acero*. Por ello, es relevante destacar que para esta investigación se consultaron gran cantidad de periódicos, pero del que más noticias e imágenes se retomaron fue de *El Imparcial. Diario ilustrado de la mañana*, fundado en 1896 por Rafael Reyes Spíndola, Delfín Sánchez Ramos y Tomas Braniff, y al que el gobierno de Díaz apoyó. Tenía páginas donde presentaba publicidad, anuncios y objetos de moda. Usaba técnicas de entrevistas, reportajes y diseños que también se aplicaban en la prensa de Estados Unidos. Por si fuera poco, presentó notas estatales, internacionales, de espectáculos y deportes, así como grabados y fotografías.

El tiempo fue otro de los periódicos más utilizados para esta tesis. Su dueño y editor era Victoriano Agüeros. Fue una publicación de corte religioso y político que presentó sección de variedades, anuncios y noticias del país y extranjero. En su primer número mencionaba que era de opinión para los católicos y es de resaltar

que su director estuvo preso por criticar a los gobiernos de Manuel González y de Díaz.

El tercero fue *El popular*, fundado en 1896, dirigido por Francisco Montes de Oca y Francisco J. Garcilazo. Se presentó como un periódico joco-serio ilustrado, que era del pueblo y para el pueblo.

El mundo ilustrado contenía notas de “bicis”, pero fue muy útil por las imágenes. También era de Rafael Reyes Spíndola. Surgió en 1894 en Puebla y un año después la redacción se mudó a la Ciudad de México. Trató temas de literatura, arte, actualidades, política, anuncios y costumbres. Como su nombre lo indica, presentó gran cantidad de ilustraciones y fotografías, además de noticias de todo el orbe. Apoyaba al gobierno de Díaz y promovió como modelos a seguir las costumbres de las clases altas o ilustradas de Europa.

The Mexican Sportsman, revista deportiva y bilingüe fundada por J.H. Cornyn, en 1896, con el fin de promover el deporte en México, también fue muy usada para la elaboración de esta tesis por sus imágenes y por la información que ofrece respecto al desarrollo del ciclismo deportivo en la época del porfiriato.

Un periódico del que tomé varias notas sobre las mujeres en bicicleta fue *La voz de México*, diario político, religioso, científico y literario de la sociedad católica. Publicó anuncios y notas de instituciones y productos nacionales e internacionales. En sus primeros números externó su finalidad de vigilar y defender las costumbres sociales, los intereses morales y materiales de la nación, igual que de difundir y engrandecer la religión.

Lo anterior permite ver que los diarios que hablaron acerca de la bicicleta eran en su mayoría promotores de la nueva forma de vida que se buscaba en la época, pero que la “bici” también se mencionó en las páginas de la prensa que se aferraba a lo tradicional, ayudando así a conocer mejor el recibimiento, reacción, promoción y opinión polarizada de la gente ante la introducción del *caballo de acero* y la modernidad. Al mismo tiempo, resalta el papel fundamental de los periódicos en la inserción de nuevos hábitos.

En sí, esta tesis estudió el proceso de adaptación a un objeto que representaba al progreso y modernidad tan deseados por la elite del porfiriato, analizando las costumbres y cultura del período, así como a las personas que la promocionaron o atacaron, lo que nos llevó a preguntarnos: ¿cuánto fue escrito solo por un deseo de que la población se sumara o no a la modernidad y cuánto era lo que sucedía? Es decir, ¿qué fue fruto únicamente del sensacionalismo periodístico?

Como se ha visto, aunque la información de los periódicos debe ser manejada con cuidado porque a veces los redactores modifican o dan solo una versión de los hechos, se recurrió principalmente a la prensa porque consultar una gran cantidad y variedad de periódicos, como se hizo, permitió contrastar las noticias y los hechos, además de que la existencia de tanta información sobre el vehículo inevitablemente exhibe que tuvo un papel importante al no pasar desapercibida e influir en la vida diaria de la urbe.

Es necesario mencionar que, si bien el objetivo de la tesis fue la Ciudad de México, el desarrollo de la bicicleta se dio no solo en ella, sino que tuvo seguidores en otros estados del país y estudiarlo permitiría conocer cómo se expandió. Hay datos e imágenes suficientes para hacerlo en cada estado, sobre todo para Puebla y Yucatán.

La bicicleta llegó a México como un invento representativo del progreso y la modernidad que, al inicio, fue adoptado por la elite y los extranjeros residentes, pero como poco a poco fueron surgiendo más marcas y se hizo posible ofrecer a la población máquinas de distintos precios, otros estratos sociales tuvieron acceso a ella, popularizándola, es decir, dándole mayor fama y permitiendo lo que constituyó su primer *boom*.

En suma, la bicicleta significó o representó una solución a problemas sociales, influyó en cuestiones legales, económicas, deportivas y culturales, generó lazos y la creación de una comunidad, fomentó la fundación de negocios, transformó pensamientos, impulsó el deporte moderno, fue un medio de expresión e inspiración, modificó el comportamiento y actividades de la sociedad, avivó el turismo y la comunicación, sirvió como transporte, elemento de identificación y

clasificación social, herramienta higienista y de trabajo, además de ser transformadora de las relaciones de género.

Es lógico preguntarse entonces: ¿por qué México fue apto para el uso de la bicicleta? ¿Por qué si su desarrollo iba tan bien, de pronto enfrentó un periodo de declive? El uso de la bicicleta prosperó porque tuvo participación en diversos ámbitos sociales, por el fuerte impulso que le dio la prensa, porque el clima del país hizo posible que ciclistas de otras partes del mundo llegaran a recorrer los caminos, porque existieron grupos que promovieron su uso organizando carreras que permitían a cualquier individuo verlas en las calles, así como por ser un vehículo que permitió a la población trasladarse de un sitio a otro a bajo costo y menor tiempo, siendo útil y práctica para desempeñar diversos trabajos.

Por otro lado, las razones de su declive también son diversas. Una es que el impuesto por usar bicicletas aumentó, provocando que la gente no pudiera pagarlo y se alejara de la máquina, que simplemente pasara la novedad o que la llegada del automóvil provocó que el furor ciclista fuera sustituido, popularizándose y pasando de ser un elemento usado por ricos a uno empleado por el pueblo, y eso puede apreciarse de mejor manera años después, cuando se adoptó el término “pueblo bicicletero” para referirse despectivamente a zonas atrasadas. Esto volvió a cambiar pues ahora, en el siglo XXI, decir “pueblo bicicletero” no es ya denigrante, sino referencia a zonas que avanzan, ya que el *hada de acero* nuevamente es símbolo de progreso en tanto que la usan las sociedades que se preocupan por el futuro del planeta, por su salud y por mejorar su calidad de vida.

En efecto, hoy la bicicleta es usada por más gente y vuelve a dar un estatus, es el vehículo de las generaciones jóvenes que buscan un cambio en el mundo. Constituye además un medio de transporte para el turismo, una herramienta de trabajo para miles de personas, una forma de hacer deporte y divertirse, es símbolo de salud y bienestar y, sobre todo, tiene gran relevancia como protectora del medio ambiente.

¿Por qué un vehículo creado hace más de 200 años sigue siendo parte activa de la sociedad del siglo XXI? Para empezar porque en sí no ha cambiado, continúa

siendo una máquina compuesta de ruedas, volante, cadena, asiento, tubos que lo unen todo y aún requiere de la energía del humano para avanzar, además de que sigue resolviendo necesidades o problemas sociales. Lo que sí cambió fue la sociedad, siendo interesante observar cómo, a pesar de los años y la inmensidad de transformaciones y circunstancias diversas, seguimos requiriendo de la “bici”, que ahora cubre mayores necesidades y es de gran utilidad.

Desde su arribo, la bicicleta generó descontrol, modificando costumbres e ideas y abriendo puertas. Si bien es cierto que ha recorrido un largo camino, siempre sobrepasando los baches y empedrados, ha caído, pero vuelve a levantarse y sigue con fuerza, lista a recorrer más caminos con el ser humano, aquel que la inventó y la ha heredado de generación en generación, junto con la aspiración al progreso y sobre todo a la libertad. Pues es raro que aquel que la haya usado no experimentara la sensación de libertad que implican el pedalear y recorrer los caminos a gran velocidad.

Sabiendo que habrá quienes piensen que estudiar a la bicicleta está mal pues es un objeto sin vida propia, sostengo que, por ser un artefacto que vivifica a muchos y por haber desempeñado funciones muy importantes en la sociedad, es pertinente analizarla como un elemento que propició cambios, que modificó la cotidianidad de aquellos que la usaban así como de quienes la veían pasar, fuese que les gustara o no. Asimismo, estudiar a la bicicleta es revisar a la sociedad en la que actuó, el proceso que se siguió para su adopción, cómo la economía, leyes y cultura se vieron afectadas y entrar en una problemática actual respecto a preocupaciones y necesidades del siglo XXI, al requerirse de nuevas o diferentes formas de transporte que ayuden a la población a moverse de un sitio a otro sin dañar al planeta.

Ahora bien, existen otras cuestiones que se han heredado y hablan del ser humano, de sus prejuicios e ideas, y es que, al igual que en el siglo XIX, la bicicleta tiene todavía opositores que la ven como algo inútil y hasta peligroso. Sigue habiendo gran cantidad de accidentes relacionados con ciclistas y por las mismas causas que antes: no respetar el espacio de otros. Ahora no es gente asustada que la rechace por ser algo nuevo, sino algunos seguidores del automóvil que

consideran que la “bici” no debería circular por ocasionar accidentes y atentar contra su comodidad. Lo anterior muestra que los mexicanos no respetamos a los ciclistas y muchos de éstos circulan sin precaución, pues ambas partes carecen de cultura vial. Por otra parte, es pertinente señalar que la bicicleta también es ejemplo de cómo durante el Porfiriato las autoridades quisieron meter la modernidad en un sitio que aún no contaba con las condiciones necesarias para recibirla, pero esta es una característica de la región, combinar la modernidad con lo viejo. Es decir, las bicicletas llegaron cuando las calles estaban sin pavimentar y sin la infraestructura necesaria para su óptimo uso; aunque esto es entendible porque el arribo de lo moderno obligó a realizar cambios, lo interesante es ver cómo, en pleno 2018 y a 100 años de su llegada a México, esa característica sigue vigente pues si bien hay más calles pavimentadas, una que otra ciclovía, normas en los reglamentos viales que rigen a los ciclistas, estacionamientos y recintos para bicicletas, falta cultura ciclista, por lo que se mantienen las dificultades de adoptar algo moderno en una ciudad que sigue presentando atrasos, y esto es muestra del largo proceso que lleva acostumbrarse o adaptarse a lo nuevo, así como de lo lento que avanza el país en muchas cuestiones. Y es que, curiosamente, aunque la “bici” lleve más de 200 años en el mundo, sigue siendo símbolo de progreso y modernidad.

Vale señalar que, como en el Porfiriato, a la fecha existen muchos tipos de bicicletas, las hay para hombres y mujeres, de distintos tamaños, colores, marcas, precios y tipos. Es interesante ver también que los medios de comunicación promueven ahora su uso, motivan a la gente utilizando como argumento principal el cuidado del ambiente, algo que antes no sucedía porque la contaminación no era un gran problema. Si bien antes, como hoy, se promovía por su valor higiénico y por ayudar a ejercitarse, las preocupaciones médicas han cambiado, se da más relevancia al daño que su uso puede causar en las vías respiratorias, debido a la contaminación y no a que genere problemas de fertilidad. En cuanto al aspecto deportivo, todavía existen velódromos, pero no tantos, y el ciclismo es parte de los Juegos Olímpicos, mundiales, campeonatos femeninos y masculinos, aunque la mujer sigue teniendo un papel no tan reconocido. La bicicleta aún participa en las artes, es utilizada en guiones de películas, como *La bicicleta verde* o *Ladrón de*

bicicletas, y aparece en novelas, cuentos, historietas, canciones, obras de teatro, pinturas y esculturas.

Resta decir que, en el Porfiriato, la bicicleta fue más que un juguete o artefacto de ocio pues contribuyó a que México alcanzara el progreso en distintos ámbitos; por ejemplo, al presentar alternativas y modificar la vida de algunas mujeres hizo que la prensa fijara la mirada en el género femenino. En el ámbito deportivo fomentó una actividad moderna, practicada por ambos sexos. Asimismo, su estudio permite conocer el punto en que se encontraba el país frente a otras naciones que también buscaban alcanzar la modernidad.

La bicicleta es, por último, una maestra de vida pues enseña a quien la usa que sufrirá caídas, unas más fuertes que otras, pero que si se levanta y vuelve a intentarlo, llegará el momento en que conseguirá avanzar, habrá algunos caminos más largos que otros y sin duda con baches, hoyos, topes, subidas y bajadas, para al final llegar y tener la inmensa satisfacción de alcanzar la meta.

Presentación de fuentes y fondos.

Hemerografía

- *Álbum de Damas*, Ciudad de México, 1907-1908.
- *Bohemia Sinaloense*, Sinaloa, 1897-1899.
- *Boletín del Ministerio de Hacienda*, Ciudad de México, 1886-1910.
- *Cómico*, Ciudad de México, 1898-1901.
- *Diario de Jurisprudencia del Distrito y Territorios*, Ciudad de México, 1904-1914.
- *Diario Oficial Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1904-1915.
- *Diario Oficial Periódico oficial del Estado de Yucatán*, Mérida, 1903-1978.
- *El Abogado Cristiano Ilustrado*, Ciudad de México, 1880-1929.
- *El Agricultor Mexicano*, Ciudad de México, 1896-1922.
- *El Alacrán*, Ciudad de México, 1899-1900.
- *El Álbum de la Juventud*, Ciudad de México, 1895-1902.
- *El Álbum de la Mujer*, Ciudad de México, 1884-1888.
- *El Amigo de la Verdad*, Puebla, 1882-1900.
- *El Arte y la Ciencia: revista mensual de bellas artes e ingeniería*, Ciudad de México, 1899-1905.
- *El Avisador*, Guerrero, 1895-1896.
- *El Bien Social*, Ciudad de México, 1890-1912.
- *El Camarada*, Ciudad de México, 1889-1890.
- *El Chisme*, Ciudad de México, 1899-1900.
- *El Colmillo Público*, Ciudad de México, 1903-1906.
- *El Comercio de Morelia*, Morelia, 1894-1899.
- *El contemporáneo*, San Luis Potosí, 1897-1909.
- *El Continental: revista popular jalisciense y de noticias universales*, Jalisco, 1892-1897.
- *El Continente Americano*, Ciudad de México, 1895-1900.
- *El Correo de Chihuahua*, Chihuahua, 1898-1909.
- *El Correo Español*, Ciudad de México, 1889-1914.
- *El Cruzado: órgano de la Liga Católica de México*, Ciudad de México, 1893-1894.
- *El Demócrata*, Ciudad de México, 1893-1896.
- *El Despertador*, Cuernavaca, 1896-1897.

- *El Diario*, Ciudad de México, 1906-1914.
- *El Diario del Hogar*, Ciudad de México, 1881-1914.
- *El Economista Mexicano*, Ciudad de México, 1886-1915.
- *El Eco Social*, Ciudad de México, 1894.
- *El Evangelista Mexicano*, Tennesse, 1893-1908.
- *El Faro*, Ciudad de México, 1885-1913.
- *El Fígaro: semanario imparcial independiente y de variedades*, Querétaro, 1902-1903.
- *El Foro*, Ciudad de México, 1873-1898.
- *El Hijo del Ahuizote: México para los mexicanos*, Ciudad de México, 1897-1899.
- *El Imparcial: diario ilustrado de la mañana*, Ciudad de México, 1896-1910.
- *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 1846-1896.
- *El Mosaico*, Michoacán, 1893-1894.
- *El Mundo: edición diaria*, Ciudad de México, 1896-1906.
- *El Mundo Ilustrado*, Ciudad de México, 1894-1914.
- *El Municipio Libre*, Ciudad de México, 1877-1899.
- *El Nacional: periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, Ciudad de México, 1880-1918.
- *El Noticioso: Diario de la mañana*, Ciudad de México, 1894.
- *El Niño mexicano*, Ciudad de México, 1895-1896.
- *El País*, Ciudad de México, 1899-1914.
- *El Partido Liberal*, Ciudad de México, 1885-1896.
- *El Periódico de las Señoras*, Ciudad de México, 1896.
- *El Pilareño*, La Habana, 1893-1895.
- *El Popular*, Ciudad de México, 1897-1908.
- *El Progreso*, Ciudad de México, 1907-1909.
- *El Relámpago*, Ciudad de México, 1894-1895.
- *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 1841-1896.
- *El Teatro Cómico*, Ciudad de México, 1893.
- *El Tepiqueño*, Tepic, 1894-1895.
- *El Tiempo*, Ciudad de México, 1883- 1912.
- *El Tiempo Ilustrado*, Ciudad de México, 1891-1912.

- *El Universal: diario de la mañana/ diario político de la mañana*, Ciudad de México, 1888-1901.
- *El Vigilante*, Puebla, 1892-1893.
- *El Xinantécatl*, Toluca, 1897.
- *Guía General Descriptiva de la República Mexicana*, Ciudad de México, 1899.
- *Frégoli*, Ciudad de México, 1897-1899.
- *Iberia*, Ciudad de México, 1902.
- *La Convención Radical Obrera*, Ciudad de México, 1887-1903.
- *La Democracia: semanario de política, información, literatura, variedades y anuncios*, Nayarit, 1900-1901.
- *La Escuela Moderna*, Ciudad de México, 1889-1900.
- *La Evolución Escolar*, Ciudad de México, 1899.
- *La Fraternal*, Ciudad de México, 1894-1902.
- *La Gaceta Comercial*, Ciudad de México, 1899-1901.
- *La Iberia: diario de la mañana*, Ciudad de México, 1906-1911.
- *La Luz: periódico independiente, literario y religioso*, Ciudad de México, 1900-1903.
- *Las Novedades*, San Luis Potosí, 1897.
- *La Nueva Revista*, Santiago, 1900.
- *La Opinión*, Veracruz, 1904-1913.
- *La Patria*, Ciudad de México, 1877-1914.
- *La Patria Ilustrada*, Ciudad de México, 1884-1896.
- *La Raza Latina*, Ciudad de México, 1895-1896.
- *La Voz de Guanajuato*, Guanajuato, 1891-1893.
- *La Voz de México*, Ciudad de México, 1870-1908.
- *Legislación Mexicana*, Ciudad de México, 1841-1899.
- *México Gráfico*, Ciudad de México, 1888-1893.
- *Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes, El Republicano*, Aguascalientes, 1905-1924.
- *Periódico Oficial del Estado de Campeche, partido del Carmen*, Ciudad del Carmen, 1888-1896.
- *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*, Chihuahua, 1887-1977.
- *Periódico Oficial del Estado de Coahuila*, Saltillo, 1886-1973.
- *Periódico Oficial del Estado de Colima*, Colima, 1877-1975.

- *Periódico Oficial del Estado de Guerrero*, Chilpancingo, 1899-1975.
- *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*, Pachuca, 1869-1976.
- *Periódico Oficial del Estado de Oaxaca*, Oaxaca, 1904-1976.
- *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, Puebla, 1885-1977.
- *Periódico Oficial del Estado de Querétaro: La sombra de Arteaga*, Querétaro, 1881-1975.
- *Periódico Oficial del Estado de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, 1904-1974.
- *Periódico Oficial del Estado de Zacatecas*, Zacatecas, 1900-1973.
- *Revista de Chihuahua*, Chihuahua, 1895-1897.
- *Revista latino-Americana* (fundada en México por Francisco de la Fuente Ruiz), Paris, 1897-1903.
- *Revista Militar Mexicana*, Ciudad de México, 1889-1897.
- *Revista Moderna de México*, Ciudad de México, 1903-1911.
- *Semana Mercantil*, Ciudad de México, 1885-1913.
- *Semanario Literario Ilustrado*, Ciudad de México, 1901-1903.
- *The Evening Star*, Ciudad de México, 1900.
- *The Mexican Herald*, Ciudad de México, 1895-1915.
- *The Mexican Sportsman*, Ciudad de México, 1896-1897.
- *The Two Republics*, Ciudad de México, 1868-1900.

Bibliografía

- Afonso Lozada, Raúl, *Origen y evolución de la bicicleta*, 2008, pp. 9. [En línea: <http://blog.educastur.es/myrylaapuntos01/files/2008/04/ud1-conduccion-y-manejo-de-la-bicicleta-1-origen-y-evolucion-de-la-bicicleta.pdf>] [Consultado en diciembre de 2016].
- Álvarez, Vital Aza, *La Praviána*, Madrid, R. Velasco imprenta, 1896, pp. 43.
- Andrade de Melo, Victor y André Schetino, “La bicicleta, el ciclismo y las mujeres en la transición de los siglos XIX y XX”, en *Rev. Estudios Feministas* Vol.17 No.1 Florianópolis, Rio de Janeiro, ene./abr. 2009. [En línea: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007] [Consultado en diciembre 2016].
- Angelotti Pasteur, Gabriel, “Deporte y nacionalismo en México durante la post revolución”, en *Revista de História do Esporte*, Vol. 4, N° 1, México, Universidad Autónoma de Yucatán, 2011, pp. 32 [En línea:

http://www.sport.ifcs.ufrj.br/recordes/pdf/recordesV4N1_2011_12.pdf] [Consultado en diciembre 2016].

- Arias Trujillo, Ricardo y Xavier Pujadas Martí, “Presentación del dossier “Deporte y sociedad””, en *Historia crítica*, N°. 61 (Julio), 2016, pp. 13-21. [En línea: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=2493717>] [Consultado en abril 2019].
- Augé, Marc, *Elogio de la Bicicleta*, Barcelona, Gedisa, 2008, pp. 107.
- Baudry de Saunier, *Le Cyclisme: Théorique et pratique*, Paris, 1893, pp. 20-24, [En línea: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k147827w/f1.image>] [Consultado en mayo 2017]
- Beezley, William, “El estilo porfiriano: deportes y diversiones de fin de siglo”, en *Cultura, ideas y mentalidades*, México, El Colegio de México, 1983, pp. 265-284. [En línea: http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/MRU98AT2DC1_VHDB3RN98DAXA7TLQFF.pdf] [Consultado en diciembre 2016].
- Blanco Azofra, Raúl, “Actividad física y deporte a lo largo de la historia: Orígenes, evolución, causas y motivaciones y relación con el ambiente educativo”, España, Universidad de la Rioja, 2016, p.5. [En línea https://biblioteca.unirioja.es/tfe_e/TFE001673.pdf] [Consultado en diciembre 2017].
- Briseño Senosiain, Lilian, *Lo particular y lo social en el Porfiriato la vida diario en la Ciudad de México 1877-1911*, México, UNAM, 2002, pp. 231.
- Chávez Lara, María Emilia, “Juguetes filosóficos”, en *revista Nexos*, México, Octubre 2013. [En línea: <http://www.nexos.com.mx/?p=15522>] [Consultado en marzo 2017].
- Corona Verdú, Rafael, “La emancipación femenina decimonónica a través del denuedo velocipédico”, *Femeris*, Vol. 2, No. 2, España, 2017, pp. 4-7.
- Cosío Villegas, Daniel. *El Porfiriato, la vida social*. Ciudad de México: Editorial Hermes, 1973.
- _____. *Historia general de México*. Ciudad de México: El Colegio de México, 1997.
- Cruz Barrera, Nydia E., “La higiene y la política sanitaria en el porfiriato. Su difusión y ejercicio en Puebla”, Universidad de Veracruz, 1992, pp. 255-274. [En línea <http://cdigital.uv.mx/bitstream/123456789/1576/2/199283P255.pdf>] [Consultado en diciembre de 2017].
- De Campo, Ángel, *Kinetoscopio. Las crónicas de Ángel de Campo, Micros, en el Universal*, compilación y notas de Blanca Estela Treviño, México, Ida y regreso-UNAM, 2004, pp. 418.

- _____ *La semana alegre*, introducción y recopilación de Miguel Ángel Castro, México, UNAM/Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1991, pp.375.
- De los Reyes, Aurelio, “Hacia un cine mexicano”, en *Revista de la Universidad de México*, México, 3 noviembre 1973, pp. 4. [En línea http://www.revistadelauniversidad.unam.mx/ojs_rum/index.php/rum/article/view/9933/11171] [Consultado marzo 2019].
- De Mauleón, Héctor, “El día que nació el ciclista”, en *El Universal.mx*, México, octubre 2013. [En línea <http://m.eluniversal.com.mx/notas/articulistas/2013/10/67164.html>] [Consultado en marzo 2017].
- Dunning, Eric y Norbert Elías. *Deporte y ocio en el proceso de civilización*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1986, pp. 350.
- Echegaray, Miguel, *La Bicicleta*, Madrid, Florencio Fiscowich editor, 1896, pp.40.
- Echegaray y Eizaguirre, José, “La bicicleta y su teoría” en Memoria de los trabajos de la junta directiva del instituto científico y literario del estado, San Luis Potosí, Dávalos, 1890, pp. 7.
- Erskine, F. J., *Damas en bicicleta*, Gran Bretaña, Impedimenta, 1897, pp. 112.
- Escudero, Alejandra, “Tranvías, automóviles, bicicletas y colonias nuevas en la Ciudad de México a fines del Porfiriato”, en *Revista BiCentenario; el ayer y hoy de México*, V. 2, N° 6, México, Instituto Mora, 2009, pp. 22-29.
- Esparza Ontiveros, Miguel Ángel, “El deporte moderno y el ejercicio físico antiguo”, en *EFDERPORTES*, 2010. [En línea <http://www.efdeportes.com/efd144/el-deporte-moderno-y-el-ejercicio-fisico-antiguo.htm>] [Consultado en diciembre 2017].
- _____. *Notas para la historia de los deportes en México: el caso del béisbol capitalino (1910-1920)*, San Luis, El Colegio de San Luis, 2017, pp. 143. [En línea <http://www.redalyc.org/html/4262/426252094006/>] [Consultado en diciembre 2017].
- Fonseca Avalos, Mayra Elena, “De lo tradicional a lo moderno. Actividades de tiempo libre en “El correo de la tarde” 1891-1900”, en *Revista EDUCATECONCONCIENCIA*, vol. 5 n. 6, Tepic, Enero-Marzo 2015, p. 84. [En línea: <http://tecnocientifica.com.mx/volumenes/V06A07.pdf>] [Consultado en abril 2017].
- Galán Tamés, Genevieve, “Mover al cuerpo: la gimnasia en el Colegio de la Paz (Vizcaínas). Un estudio de caso: 1875-1910”, México, p.38. Manuscrito.

- García Bonafé, Milagros, “El siglo XX. La revolución deportiva de las mujeres” en *Revista apunts*, N° 64, España, 2001, pp. 63-68. [En línea: <http://www.revista-apunts.com/es/hemeroteca?article=456>] [Consultado en enero 2017].
- García Vélez, Alejandra “Pedaleando en el siglo XIX” en *Revista BiCentenario; el ayer y hoy de México*, V. 7, N° 26, México, Instituto Mora, 2015, pp. 22- 27. [En línea: <http://revistabicentenario.com.mx/index.php/archivos/pedaleando-en-el-siglo-xix/>] [Consultado en marzo 2017].
- Garrido Asperó, María José, “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)”, México, Instituto Mora, 2016, pp. 19 [En línea: <http://www.scielo.org.co/pdf/rhc/n61/n61a07.pdf>] [Consultado en abril 2019].
- _____, *Para sanar, fortalecer y embellecer los cuerpos: historia de la gimnasia en la ciudad de México, 1824-1876*, México, Instituto Mora, 2016, pp.231.
- _____, *Peloteros, aficionados y chambones. Historia del Juego de Pelotas de San Camilo y de la educación física en la ciudad de México 1758-1823*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2014, pp. 165.
- _____, “*The Mexican Sportsman: la primera revista deportiva de México, 1896-1897*”, México, Instituto Mora. Manuscrito.
- Garza, Rogelio, “200 años de bicicletas y literatura”, *La Razón de México*, [En línea: <http://www.razon.com.mx/spip.php?article336846>] [Consultada en mayo 2017].
- González y Lobo, Ma. Guadalupe, “Educación de la mujer en el siglo XIX mexicano”, en *Casa del tiempo-Cariátide*, N° 99, México, UAM, 2007, pp. 53-58. [En línea: http://www.uam.mx/difusion/casadeltiempo/99_may_jun_2007/casa_del_tiempo_num99_53_58.pdf] [consultado en marzo 2017].
- Gonzalbo, Pilar, *Introducción a la historia de la vida cotidiana*. México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2006, pp. 11–31.
- Guttmann, Allen, *From Ritual to Record*, Nueva York, Columbia University Press, 1978, pp.224.
- Heller, Agnes, *Historia y vida cotidiana*, en Nora Pérez-Rayón E., “La sociología de lo cotidiano: Discursos y fiestas cívicas en el México de 1900: La historia en la conformación de la identidad nacional”, *Sociología*, n. 23, México, sep-dic1993, UAM, p.2, [En línea: <http://www.sociologicamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/article/view/750>] [Consultado en noviembre 2016].

- Herráez Pindado, Ángel Javier, *La lengua del ciclismo en francés. Análisis semántico y Lexicológico*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2002, pp. 1037. [En línea: <http://biblioteca.ucm.es/tesis/fil/ucm-t26301.pdf>] [Consultado en Abril del 2017].
- Huerta, Elena y Cristina Gálvez, “Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla”, en *Revista de Antropología Experimental*, nº 16, 2016. Universidad de Jaén (España). pp. 111-128. IIs. [En línea: <http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/viewFile/3020/2428>] [Consultado en enero 2017].
- Izquierdo Macón, Eugenio y Ma. Teresa Gómez Alonso, “Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX”, *Apunts. Educación Física y deportes*, vol. 1, Núm. 71, España, 2003, pp. 6-13. [En línea: <http://www.raco.cat/index.php/ApuntsEFD/article/view/301355/392405>] [Consultado en enero de 2018].
- Kuntz, Sandra y Elisa Speckman, “El porfiriato” en *Nueva historia general de México*, México, El Colegio de México, 2012, pp. 456 [En línea <http://www.lectulandia.com/book/nueva-historia-general-de-mexico/>] [Consultado en noviembre 2016].
- “La bicicleta, vehículo en la emancipación de la mujer”, *Pikaramagazine.com*, 5 de mayo de 2016. [En línea: <http://www.pikaramagazine.com/2016/05/la-bicicleta-vehiculo-en-la-emancipacion-de-la-mujer-2/>] [Consultado en enero de 2018].
- Lefevre, Henri, “La vida cotidiana en el mundo moderno”, en Nora Pérez-Rayón E., *La sociología de lo cotidiano: Discursos y fiestas cívicas en el México de 1900: La historia en la conformación de la identidad nacional*, *Sociología*, n. 23, México, sep-dic 1993, UAM. pp. 2-3. [En línea: <http://www.sociologicamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/article/view/750>] [Consultado en noviembre 2016]
- Linton, Ralph, *Cultura y personalidad*, México, Fondo de Cultura Económica, 1978, pp. 14-41. [En línea <https://medicinaysociedad.files.wordpress.com/2014/05/linton-individuo-cultura-y-sociedad.pdf>] [Consultado en diciembre de 2017].
- Lombardo, Irma, *De la opinión a la noticia*, México, Ediciones Kiosco, 1992, pp. 151. [En línea: <https://es.scribd.com/document/19443610/De-La-Opinion-a-La-Noticia-Irma-Lombardo>] [Consultado en mayo de 2019].

- Londonderry, Annie, *Women on Wheels: The Bicycle and the Women's Movement of the 1890s*. [Blog: <http://www.annielondonderry.com/womenWheels.html>] [Consultado en diciembre 2016].
- Martínez Assad, Carlos, "Ojos bien abiertos Imágenes de la historia", en *nexos*, México, 1 junio de 2009. [En línea <https://www.nexos.com.mx/?p=13147>] [Consultado en marzo 2019].
- *Mujeres en bici, una expresión de libertad que trasciende fronteras*, coord. Gustavo Endara, Quito, ILDIS, pp. 136. lls. [En línea: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/12409.pdf>] [Consultado en febrero 2017].
- Navarro González, Moisés, *Sociedad y cultura en el porfiriato*, Ciudad de México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994.
- Ortiz Gaitán, Julieta, *Arte, publicidad y consumo en la prensa. Del porfirismo a la posrevolución*, México, UNAM, 1990, PP. 411-435. [En línea: http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/8IYGYLSKEPEY_P66HUCTNMTLKP7G1C7.pdf] [Consultado en febrero 2017].
- Ortiz Marín, Ángel Manuel y María del Rocío Duarte Ramírez, "El periodismo a principios del siglo XX (1900-1910)", Facultad de Ciencias Humanas- Universidad Autónoma de Baja California, en *Revista Pilquen*, n° 12, año XII, 2010, pp. 9. [En línea: <https://www.redalyc.org/html/3475/347532056013/index.html>] [Consultado en mayo de 2019].
- Pérez Montfort, Ricardo, "Circo, teatro y variedades. Diversiones en la Ciudad de México a fines del Porfiriato", en *Alteridades*, vol. 13, núm. 26, julio-diciembre, México, UAM, 2003, pp.57-66. [En línea: <http://www.redalyc.org/pdf/747/74702606.pdf>] [Consultado en abril 2017].
- Pérez Porto, Julián y María Merino, "Definición de tecnología", Actualizado: 2012, [En línea <https://definicion.de/tecnologia/>] [Consultado en octubre 2017].
- Pérez-Rayón E., Nora, "La sociología de lo cotidiano: Discursos y fiestas cívicas en el México de 1900: La historia en la conformación de la identidad nacional", *Sociología*, n. 23, México, septiembre-diciembre 1993, UAM. pp. 22. [En línea: <http://www.sociologiamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/article/view/750>] [Consultado en noviembre 2016].
- Pujadas, Xavier y Carles Santacana, "El club deportivo como marco de sociabilidad en España. una visión histórica (1850-1975)", *Hispania*, No. 214, 2003, pp. 17. [En línea:

<http://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/viewFile/222/225> [Consultado en abril 2019].

- Ramos, Jacquelín, “La bici nos pone guapos”, en la *Revista Siempre!*, México, 21 feb 2015. [En línea <http://www.siempre.com.mx/2015/02/la-bici-nos-pone-guapos/>] [consultado en marzo 2017].
- Reyes, Erika, “Conoce la Casa Museo de la Bicicleta Antigua y el Objeto”, en *El Sol de Puebla*, 12 de mayo de 2017. [En línea <https://www.elsoldepuebla.com.mx/sociedad/conoce-la-casa-museo-de-la-bicicleta-antigua-y-el-objeto>] [Consultado en mayo 2017].
- Sáenz García, Rosa María, *La bicicleta y sus orígenes en Europa*, España, Universitat Jaume I, 2013-2014, pp. 85. [En línea: <http://bibliotecavirtualesenior.es/wp-content/uploads/2016/06/La-Bicicleta-y-sus-Ori-genes-en-Europa.pdf>] [Consultado en Abril del 2017].
- Segura, Fernando y Bernardo Buarque, *El estudio del deporte y las políticas públicas*, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C., 2015, pp. 3-25. [En línea: <http://www.redalyc.org/pdf/133/13343542001.pdf>] [Consultado abril 2019].
- “Sociedad, deporte y educación” en blog del Departamento de educación física del colegio “Blanca de Castilla” Palencia, España, p. 1. [En línea: http://www.blancadecastilla.es/edfísica/ARTICULOS/sociedad_deporte_y_educacion.pdf] [Consultado en abril 2017].
- Suárez, David, “Así nació la bicicleta”, *arueda.com: ciclismo online*, <https://www.arueda.com/asi-nacio-la-bicicleta/> [consultada en mayo de 2017].
- Taylor, Edward B., *Cultura Primitiva*, Madrid, Ayuso, 1981, pp. 460.
- Toscano, Carmen (productora), 1950, *Memorias de un mexicano* [documental], México. Fundación Carmen Toscano IAP.
- Toussaint, Florence, “La disputa por la Republica en el siglo XIX y la prensa en México”, México, UNAM, 2006, pp. 11. [En línea: <https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/61217/Florence%20Toussaint.pdf?sequence=1>] [Consultado en mayo de 2019].
- Urbina Gaitán, Chester, “Prensa, deporte y sociabilidad urbana en México DF (1851-1910)”, *Revista de Ciencias Sociales*, vol. III, núm. 149, Costa Rica, 2015, pp. 41-57. [En línea <http://www.redalyc.org/pdf/153/15343488004.pdf>] [Consultado en Diciembre 2017].

Zamora Perusquía, Gerson Alfredo, "El deporte en la ciudad de México (1896-1911)", en *Históricas*, N° 91, México, UNAM, pp. 19. IIs. [En línea: <http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/boletin/pdf/bol91/bol9101.pdf>] [Consultado en marzo 2017].

Algunas imágenes extra



Fig. 124 Hombre a bordo de una bicicleta. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 125 Militar en bicicleta dentro de un campamento. Casasola, México, ca. 1905-1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 126 Hombre, retrato. Colección Felipe Teixidor, México, ca. 1890. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 127 Hombre junto a una bicicleta adornada con flores y letreros durante un desfile. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 128 Ciclistas en la línea de salida, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 129 Reiter y Galvani, periodistas, junto a su bicicleta doble. Casasola, México, ca. 1901-08. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 130 Familia en Chapultepec. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 131 Manifestación del centro democrático antirreeleccionista. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 132 Ciclistas al pie de la estatua ecuestre de Carlos IV. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 133 Carro alegórico patrocinado por la tienda Fábrica Universal. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.

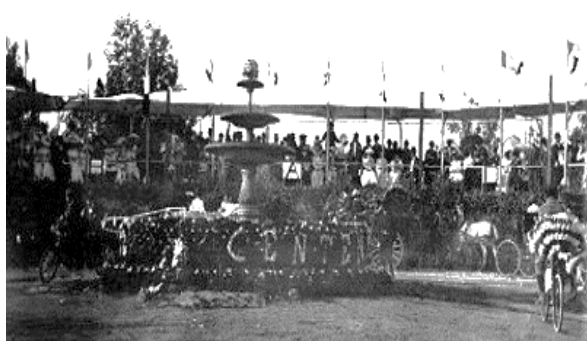


Fig. 134 Fuente adornada con flores durante un evento. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 135 Policías en la calle. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 136 Gente y puestos durante semana Santa en la alameda. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 137 Ciclistas en la línea de salida, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 138 Gente paseando en un parque. Casasola, México, ca. 1900-1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 139 Mujer en un carruaje paseando por una calle de la Ciudad de México. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 140 Ciclistas y hombres en automóvil. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 141 Ciclistas brindan en una reunión, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 142 Ciclistas se saludan después de una competencia. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 143 Hombres vestidos de traje probablemente durante un día de campo, retrato. Casasola, México, ca. 1905-1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 144 Contingente de Marineros desfilan en festejos del Centenario. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 145 Ciclistas participan en el desfile de las Fiestas del Centenario. Colección Culhuacán, México, ca. 1910-09. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 146 Ciclistas y gente en una calle, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 147 Carro alegórico de la justicia durante desfile del centenario, tarjeta postal. Colección Estado de Hidalgo, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.

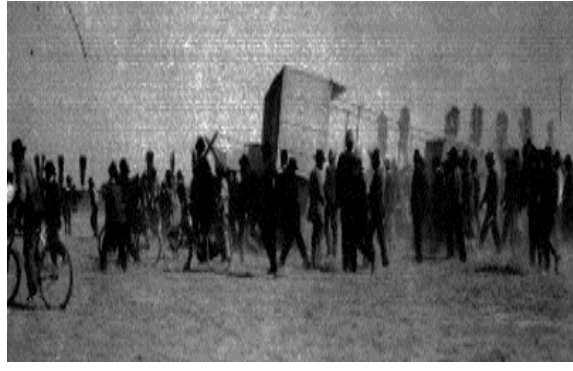


Fig. 148 Gente alrededor del Aeroplano Voisin en los llanos de Balbuena. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 149 Ciclistas en la línea de salida, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 150 Ciclistas rodeados de gente, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 151 Ciclistas después de una premiación, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.

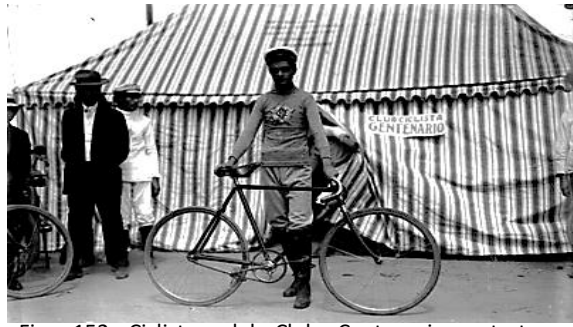


Fig. 152 Ciclistas del Club Centenario, retrato. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 153 Ciclistas durante una premiación, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 154 Miembros de un equipo ciclista, retrato de grupo. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 155 Ciclistas son felicitados al llegar a la meta. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 156 Formación de ciclistas en la línea de salida. Casasola, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 157 Ciclistas en Chapultepec. Tomada de filmación hecha por Bon Bernard y Gabriel Veyre a Porfirio Díaz mientras pasea a caballo por Chapultepec 1896.



Fig. 158 Policías. Anónimo. México. 1900. Colección Francisco Montellano.



Fig. 159 Policías a caballo en el Ángel de la Independencia. Colección Aurelio Escobar, México, ca. 1910. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 160 Carruajes y bicicletas por el Paseo de la Reforma, México, ca. 1900. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 161 Equipo de ciclismo, retrato de grupo, México, ca. 1905. CONACULTA. INAH. SINAFO. México.



Fig. 162 *El Popular*. 11 abril 1898. Hemeroteca Nacional Digital de México. UNAM.