

**NOTAS DEL VELODROMO PRIMERO DE MAYO,  
ESTADIO SANTIAGO TRUJILLO GÓMEZ  
DE 1951 EN BOGOTÁ**

**Ingenieros proyectistas: Pedro Valenzuela y Rafael Amaya  
Ingenieros constructores: Hermógenes Garavito y José Joaquín Téllez**

Por: Rubén Hernández Molina





Noviembre 2019

ISSN 2035-7982

**Portada**

Velódromo Primero de Mayo. Foto: Alberto Garrido, 1951

**El autor**

RUBÉN HERNÁNDEZ MOLINA, Arquitecto de la Universidad Nacional de Colombia, con Especialización en Docencia y Pedagogía Universitaria, con profundización en estudios urbanos, investigador de la oficina de Patrimonio Urbano Colombiano.

## RESUMEN

Este artículo presenta algunos aportes de investigación, para que se realice y rescate una memoria sobre el primer velódromo construido técnicamente en Bogotá, en la localidad cuarta de San Cristóbal, al sur de la ciudad y también por ser el primero en Colombia, después de haber existido un precedente que servía de hipódromo velódromo, realizado de manera poco técnica y efímera, años atrás como edificación que lo antecedió.

## PALABRAS CLAVE:

Velódromo, contexto, memoria, hipódromo, ciclismo, estadio, obreros

## ABSTRACT:

This article presents some research contributions, so that a memory on the first velodrome technically constructed in Bogotá, in the fourth town of San Cristóbal, south of the city and also for being the first in Colombia, after having There was a precedent that served as a velodrome racecourse, carried out in a little technical and ephemeral way, years ago as a building that preceded it.

## Keywords:

Velodrome, context, memory, racecourse, cycling, stadium, workers

## INTRODUCCIÓN.

*El velódromo, Primero de Mayo*, al aire libre, contenía en su espacio interno de la geometría, el *Estadio Santiago Trujillo Gómez*, fue inaugurado en 1951, año en que comienza su actividad y uso activo de los habitantes del sur de la ciudad; es el primer escenario en el país que inicia la entrada de la modernidad en los escenarios deportivos que no existían, ha sido un escenario poco conocido y valorado, a tal punto, que el estadio y su nombre le fueron suprimidos sobre la memoria de los habitantes del sector, que pidieron en su momento bautizarlo así, en agradecimiento a su gestor el ingeniero alcalde, para dar paso a otros deportes.

Así, el presente escrito, trata de recopilar y dar puntadas sobre su memoria, porque de su creación no existe mayor información, se hará mención de un antecedente como escenario, un hipódromo - velódromo de 1896, que sirvió para realizar las primeras competencias ciclistas en terreno plano y sin mayores condiciones técnicas, sobre sus diseñadores, constructores y gestores en 1951, y una reseña del velódromo - estadio, con sus componentes espaciales y técnicos, hasta llegar a su modificación que hizo desaparecer las áreas verdes del estadio en 1997, por un patinódromo y cancha de hockey, al interior del mismo.

Con este trabajo de investigación basado en su mayoría en documentos de prensa, se pretende generar conciencia, sobre la importancia de este escenario deportivo, como elemento pionero en su género, a nivel local, urbano y nacional en Colombia.

### **“EL HIPODROMO Y VELODROMO DE LA GRAN SABANA”, EN EL SECTOR DE LA MAGDALENA, COMO ANTECEDENTE.**

En 1896, el “*Club Ciclista Colombiano*”, compuesto por algunos deportistas y aficionados de entonces, propone la construcción al Concejo Municipal y al cabildo de la ciudad, de un escenario para un velódromo, asunto que poco prospera<sup>1</sup>, pero el 1º de diciembre del mismo año, basados en dicha inquietud y con la presentación de un proyecto en planos de autor desconocido, se realiza por el Concejo Municipal, el Acuerdo 17 de 1896<sup>2</sup>, en el cual se aprueba el contrato de construcción de un velódromo para iniciarse en enero de 1897, y el uso de su licencia por 20 años, celebrado entre el señor Antonio Gutiérrez Rubio Personero Municipal y los señores Roberto Suárez, presidente del club y Julio J. Duperly vicepresidente del mismo.

Las primeras competencias de ciclismo, que se tenga referencia en Bogotá, inician entonces en ese velódromo, que conjugó otras actividades deportivas en lo que se llamó, “Hipódromo y Velódromo de La Gran Sabana”, fundado el 14 de julio de 1898, por los hermanos empresarios; Carlos José Espinosa y Rafael Espinosa Guzmán, en los predios del sector de la Magdalena de su propiedad; estaba ubicado en lo que es hoy avenida Caracas con la calle 38, hacia el río del arzobispo y fue bendecido por el conocido padre Rafael Almanza, con una multitudinaria asistencia de la élite del momento.

Para 1907, Carlos Espinoza, le vende dicho hipódromo – velódromo, al señor Valerio Arango, como lo referencia muy bien Camilo Moreno Iregui, en su libro sobre La Magdalena, donde cita la escritura 809 del 1 de agosto de 1907 de la notaría cuarta:

*“La mitad de la expresada de carrera que consiste en el privilegio concebido por la municipalidad de Bogotá para las carreras de caballos y otros espectáculos públicos quedando en esta comprendida en esta venta, Los edificios construidos en el potrero que se vende consistentes en lo siguiente: La tribuna central, la tribuna sur, el edificio de los palcos y pesebreras...”*<sup>3</sup>

Dicho lugar, fue conocido por ser el primer escenario donde el señor Benito Zalamea,<sup>4</sup> campeón suramericano, trajo el ciclismo competitivo a la ciudad y donde corrieron por primera vez, las mujeres en bicicleta, que remataban el circuito conocido, con una guerra de

---

<sup>1</sup> En el libro *Los años del cambio* de Germán Rodrigo Mejía Pavony, se hace referencia al primer intento de creación de un lugar para uso exclusivo de velódromo, el cual ya requería la ciudad como un lugar público para la recreación y diversión de la creciente sociedad. p 213

<sup>2</sup> Ver acuerdo anexo para profundizar información

<sup>3</sup> MORENO Iregui Camilo. *La Magdalena*, consolidación urbana de una antigua quinta (1934-1951) p.39

<sup>4</sup> Periódico, El Tiempo: “Lecturas Dominicales”. Aníbal Currea Restrepo 12 de Febrero de 1961, Pág. 05.

flores; asunto este, que por el momento histórico, no era bien visto por las demás damas refinadas y por la sociedad que defendía la superioridad natural del hombre, que asistía al lugar a exhibir el último vestuario de moda.

Al respecto, Aníbal Currea Restrepo, referencia en un escrito para las *Lecturas Dominicales* del periódico *El Espectador*<sup>5</sup>, que mientras se realizaban en la inauguración del velódromo las carreras ciclísticas y de caballos, había competencia de elegancia y de trajes entre las damas que estaban en las tribunas, mientras había un crecimiento urbano lento y con pocas transformaciones físicas en la ciudad, sobre temas en la cultura y la recreación.

*“A la inauguración acudieron nuestras damas galanas con larguísimos trajes de seda, de talle muy ceñido, sombreros llenos de flores y botas terminadas en agudísima punta. Los caballeros lucían apretadísimo pantalón de fantasía, sombrero duro de ala enroscada, sacolevita corto de punta de lanza, bastón o fuele del más puro estilo británico y botas de charol.”*<sup>6</sup>



**Imagen 1:** Nota de referencia a las competencias ecuestres y ciclismo de las damas de la época, en 1898. Fuente: Periódico El Tiempo: “Lecturas Dominicales”. Aníbal Currea Restrepo 12 de Febrero de 1961

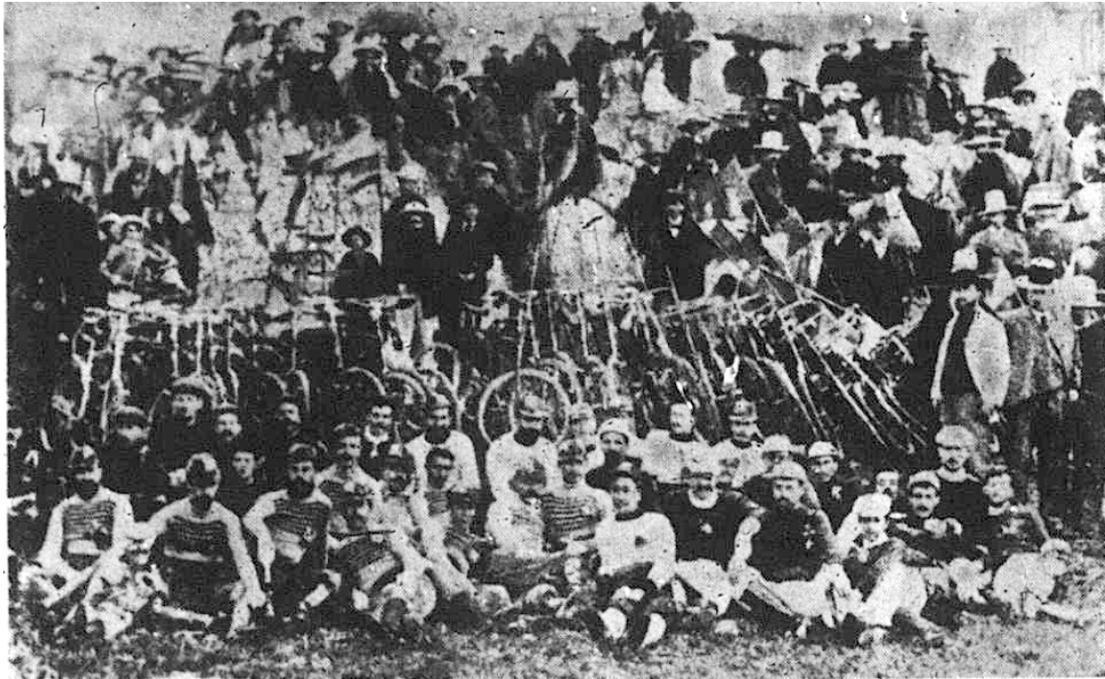
Por consiguiente el primer hipódromo que existió en la ciudad, tuvo un comienzo experimental, con pocos criterios técnicos y referentes; las fotografías encontradas, lo muestran como una construcción muy sencilla, con una pequeña cubierta sostenida por columnas y vigas en madera, a manera de tribuna, atrio o baldaquino o lo que llamaban circo para presentaciones públicas; estaba construido en madera, una base en mampostería, siendo una construcción de pocas dificultades y elemental estética, con gradería para guarecerse del sol y la lluvia, que por su promoción publicitaria y administración corrió con poca suerte. (Imagen 4),

Al no tener la acogida esperada, se hizo un segundo y paralelo, intento con el hipódromo *La Merced*, pero ya sin mayores competencias; luego se hizo un tercer intento con el llamado hipódromo, *La Magdalena*, en el mismo sector inicial, cambiando las instalaciones y modernizando el de *La Gran Sabana*; y años más tarde en los treintas, los empresarios

<sup>5</sup> *Ibíd.*, Pág. 5

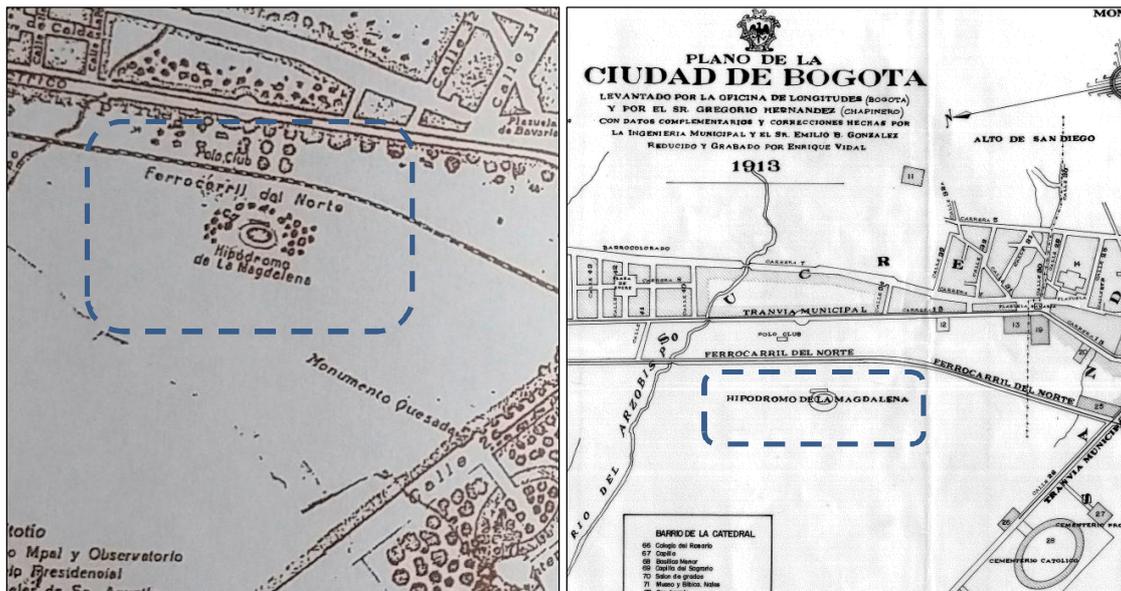
<sup>6</sup> *Ibíd.* En la Nota Biografía del Deporte, es realizada esta reseña sobre una curiosa estampa originada en 1898, sobre el Hipódromo velódromo llamado *La Gran Sabana de Bogotá*

Ricardo Cubides, José María Gómez Campuzano y Gustavo Uribe Ramírez pusieron al servicio de los bogotanos uno nuevo, más conocido como el *Hipódromo de la 53*, pero que definitivamente era solo para interesados en la competencia ecuestre, sin mezclarla con el ciclismo competitivo.



Un equipo de ciclistas bogotanos, que parecen salidos de un film de Mack Sennett. (1902).

**Imagen 2:** Nota de referencia a las damas de la época como ciclistas en 1898 y asistentes junto con el equipo de ciclistas en 1902, referenciado en el especial de las lecturas dominicales Fuente: Periódico El Tiempo: "Lecturas Dominicales". Aníbal Currea Restrepo 12 de Febrero de 1961



**Imagen 3:** Localización en el Plano de Bogotá de 1911 y 1913 cerca al Cementerio Central

El Hipódromo *La Magdalena*, figura en los planos de la época como un elemento fundamental para la ciudad y el sector, como un hecho urbano, en forma de óvalo, en unas áreas verdes no urbanizadas, con acceso por la línea del Ferrocarril del Norte, lo que sería hoy la avenida Caracas y casi frente al Parque Nacional en el barrio, La Magdalena y estaba dirigido a las clases más pudientes.

El escenario fue usado principalmente por las élites bogotanas, quienes podían tener acceso a la diversión paga en el momento, para ver competencias de bicicletas y de caballos, así mismo dicho escenario permitió la exhibición y competencia de otros juegos deportivos.

Conviene subrayar entonces, que la casa quinta de la finca la Magdalena, propiedad de la familia Espinoza, de finales del siglo XVIII, da paso al hipódromo - velódromo entre 1898 a 1932 y este posteriormente al barrio La Magdalena, que la urbanizadora Espinoza Ponce de León y Compañía desde 1933<sup>7</sup>, subdivide para que las familias adineradas del centro de la ciudad encargaran a firmas de arquitectos reconocidos, construir en él, casas de dos pisos, que hoy son por su buena manufactura sector de interés cultural de la ciudad.

La famosa quinta, comprendió uno de los terrenos más grandes, que se encontraban dentro de los antiguos ejidos de Santa Fe, que posteriormente fueron subdivididos para consolidarse como una de las áreas urbanas más importantes de Bogotá, ubicada entre Chapinero y el centro histórico de la ciudad, donde funcionaron dos hitos importantes para la ciudad que fueron el Hipódromo Velódromo La Gran Sabana 1898 a 1932 y La Compañía de Hilados y Tejidos La Magdalena.

7



**Imagen 4:** Postal del Hipódromo y Velódromo de La Gran Sabana, en el sector de la Magdalena 1920, donde asistía el alcalde Higinio Cualla desde 1896. Fuente: Postal papelería Manrique, Bogotá 1920s

<sup>7</sup> MORENO Iregui Camilo, *La Magdalena*, consolidación urbana de una antigua quinta (1934-1951) p.31

Años más tarde, el Concejo Municipal aprueba el acuerdo 77 de 1949, por el cual se crea la Oficina de Servicios Culturales, Espectáculos y Deportes, dependiente de la Secretaría de Gobierno, que controlaba los espectáculos de la ciudad y de los equipamientos de entonces para este fin, como eran la Plaza de Toros de Santa María y el estadio Nemesio Camacho. Un año más tarde, con el decreto 68 de 1950, dicha oficina se faculta para promover la creación de gimnasios populares y crear campos deportivos, lo que fue condición esencial para la creación del nuevo Estadio - Velódromo Primero de Mayo.

## **EL VELÓDROMO PRIMERO DE MAYO, ESTADIO SANTIAGO TRUJILLO GOMEZ<sup>8</sup>**

**Ubicación:** Carrera 5 calle 19 sur. Barrio Primero de Mayo, Localidad Cuarta de San Cristóbal Bogotá, Colombia

### **Director del proyecto:**



#### **Jorge H Salazar Ruiz<sup>9</sup>**

Nacido en Cali (Valle) en 1924, cuyos padres eran Miguel Enrique Salazar y Mariana Ruiz; termina su bachillerato en el Instituto La Salle; posteriormente termina sus estudios universitarios en la Facultad de Matemáticas e Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia en 1950. La alcaldía de la ciudad, lo comisionó para que trabajara dirigiendo la obra deportiva, en el barrio Primero de Mayo, junto con José J. Téllez y Hermógenes Garavito como constructores.

8

### **Los proyectistas:**



#### **Rafael Amaya Ovalle (1928-**

Nacido en Villa Nueva (Magdalena) en 1928, cuyos padres eran Rafael Amaya y Eloísa Ovalle de Amaya; termina su bachillerato en el Colegio Nacional de San Bartolomé; posteriormente termina sus estudios universitarios en la Facultad de Matemáticas e Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia en 1950<sup>10</sup>.

El concejo directivo de la facultad de la universidad, lo postula por su alto promedio de notas en la carrera de 553 sobre 600, con el acta de grado n° 828 de diciembre 7 de 1950, al premio Manuel Ponce de León de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, quien le dio los méritos y otorgó dicho galardón.

<sup>8</sup> Alcalde de Bogotá, que perteneció a la firma constructora “Trujillo Gómez y Martínez Cárdenas” que fue fundada en 1933.

<sup>9</sup> Periódico El Espectador “Magazine Dominical”: 14 de Octubre de 1951, Pág. 1, 2, 20,21.

<sup>10</sup> Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia 130 años. Revista Ingeniería e Investigación Egresados 1861 – 1991, p 71 y 72.

Fue docente de la Universidad desde 1952 a 1955, en áreas de resistencia de materiales, química y arquitectura, donde después renuncia para dedicarse a las labores de construcción y diseño de ingeniería.

UNIVERSIDAD NACIONAL - REGISTRO PERSONAL DOCENTE																
Nombre		RAFAEL AMAYA OVALLE		Nacionalidad		COLOMBIANA		Año de nacimiento				1925				
DEPENDENCIA	NOMBRE	TITULO	CATEGORIA	LÍNEA	CARRERA	NÚMERO DE CLASES	AÑO	MATERIA	CATEDRÁTICO	PREPARADOR	FECHA RENOVAMIENTO					
											FECHA	MES	AÑO	AGE		
Química		X									de Análisis Químico - 2º año	66	15	7	Mayo	52
"		Y									de Resistencia de Materiales - Químico	"	"	"	"	"
Ingeniería		Y									Prof. Asist. de Construcción de Bases (Anexo) 2º año - a \$50 v/m	306	18		Abril	52
Química		X									de Física II - Física	350	28		Abril	52
A - Ingeniería		X									de Construcción de Bases (Anexo) Física	480	18		Mayo	52
Química		Y									de Mecánica (Frac. Física)	462	26		Mayo	52
"		Y									de Mecánica (Frac. Física)	"	"	"	"	"
"		Y									de Física, Física	497	6		Mayo	52
"		Y									"	"	"	"	"	"
"		F									de Resistencia de Materiales - Física	"	"	"	"	"
"		Y									"	"	"	"	"	"
"											de Física, Física	372	5		Mayo	53
"											"	"	"	"	"	"
"											"	"	"	"	"	"
"											"	"	"	"	"	"
Química		X									de Mecánica, teoría	188	10		Marzo	54
Química		X									de Mecánica, Frac.	188	10		Marzo	54
Química		X									de Resistencia Materiales	188	10		Marzo	54
Apellido		Apellido		Nombre		Cédula o Tarjeta No.		Expedida en								
AMAYA		OVALLE		RAFAEL		4°016 339		Bogotá								

Imagen 5: Kardex de la hoja de vida como profesor en la Universidad Nacional 1952. Fuente: Archivo Histórico Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

**Pedro Valenzuela French (1912-**



Nacido en Piedecuesta (Santander) en 1912, cuyos padres eran Pedro Valenzuela y Mercedes French; termina su bachillerato en el Colegio Nacional de San Bartolomé; posteriormente termina sus estudios universitarios en la Facultad de Matemáticas e Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia en 1942 donde se conoció con Rafael Amaya.

Es Referenciado como coautor del proyecto en el periódico El Tiempo 5 de octubre de 1951 y en la revista de arquitectura PROA, N° 56 de febrero de 1952, Bogotá.

**Los constructores:**

- Hermógenes Garavito. Ingeniero
- José Joaquín Téllez. Ingeniero
- Doscientos trabajadores

En cuanto a los constructores, no se tienen muchas referencias más que los siguientes apartes de notas de prensa y el artículo que sale en el periódico El Tiempo y la revista de arquitectura, Proa de 1951, que da los agradecimientos al director de la obra y a sus constructores, los cuales efectivamente tenían que construir un estadio con elementos constructivos y mano de obra de la idiosincrasia propia, conscientes de la complejidad de los peraltes que debían hacer para el velódromo, en cemento en una sola cinta, con los planos suministrados por los diseñadores sobre el concepto que provenía de la palabra

*Stadion*, condicionado a lo que conocían como el estadio más antiguo llamado Olimpya, que albergó los juegos olímpicos en el año de 776 a.c. en la antigua Grecia.

Fue todo un reto en tiempo, presupuesto y aporte para el progreso del deporte en la ciudad, sin ser una construcción en altura o extremadamente compleja, pero su importancia radica en ser el primero, y en haber marcado un record constructivo anunciado en prensa; se emplearon de 12 meses en obra, tuvo un costo de \$340.000 pesos, suma relativamente módica que se comparó con la del estadio El Campin, que costó más de \$ 2.000.000 de pesos. Para la pista en cemento, se gastaron 32 toneladas de hierro y 665m3 de mezcla para romper un record mundial de fundirla en 14 días<sup>11</sup>.



10

**Imagen 6:** Referencias sobre los autores del proyecto: a la izquierda periódico El Tiempo 5 de octubre de 1951. Ala derecha revista de arquitectura PROA N° 56 de febrero de 1952, Bogotá. Anuncio de “*Fue un record su construcción*”. Fuente: *El Espectador*, 14 de Octubre de 1951

### Los realizadores:

Caja de Vivienda Popular<sup>12</sup>  
 Alfonzo Vélez Osorio. Gerente  
 La Junta Directiva de la Caja de Vivienda Popular

El velódromo - estadio Santiago Trujillo Gómez, fue así entonces para el desarrollo de la ciudad, el primer velódromo construido en Colombia técnicamente con pendientes y

<sup>11</sup> Periódico El Espectador “Magazine Dominical”: 14 de Octubre de 1951, Pág. 21. Aquí también destaca que tiene un mejor drenaje que el estadio El Campin, en ese momento por tener la pendiente de 12 ½ %.

<sup>12</sup> La Caja de la Vivienda Popular, institución municipal, encargada del servicio público de suministro de viviendas a los trabajadores, de conformidad con la Ley 46 de 1918 y el Decreto 380 de 1942.

peraltes calculados para los ciclistas que usaban una bicicleta especial, un velódromo descubierto con graderías fijas y no en tablas o maderas rollizas, como el que le precedió; las graderías se formaron dentro del mismo terreno escavando naturalmente, sin traer demasiado material de canteras, ni utilizar mayor tiempo; fue construido con fondos del municipio en 1951, en un terreno baldío límite con la urbanización Primero de Mayo, por lo que popularmente se conoce como Velódromo Primera de Mayo.

### En la urbanización Primero de Mayo

Antes de nada, hay que aclarar, que primero fue construida la urbanización Primero de Mayo, vivienda obrera que inicia su proyección en 1923 que fue llamada así, por el día de trabajo, proyectada por el arquitecto L. A. Martínez, aprobado por la Dirección de Obras Públicas Municipales<sup>13</sup>. Se coloca la primera piedra y la placa inaugural el 1° de mayo de 1923 y se inauguró con una primera etapa en este espléndido lugar al sur de la ciudad, dando un paso a la construcción y solución de un complejo de habitaciones para obreros.

Posteriormente el diseño urbano del barrio, fue simplificado y normalizado por las curvas y la forma casi de guitarra que tenía, se acopló, a la retícula tradicional de la ciudad de 90° y en el costado sur se construye el velódromo. (Ver imagen 7).



Urbanización Primero de Mayo. Fuente: Revista El Gráfico Bogotá. 1923.

**Imagen 7:** Plano original y calle principal de las primeras casas en el centro de la urbanización Primero de Mayo desde la carrera 5ª, año de 1926. Fuente: Museo de Museos Colsubsidio, autor anónimo, colección fotográfica consultada en 1987

<sup>13</sup> "Proyecto de urbanización" arquitecto L. A. Martínez, aprobado por la Dirección de Obras Públicas Municipales. Aquí se aprecian las casas con sus solares y el equipamiento que se proponía. Fecha: 1923. Fuente: Revista El Gráfico, 1923

El terreno de la implantación de las casas, se empezó a comprar desde 1922, tenía forma triangular, rodeado de fincas; al norte colindaba con un zajón ancho y profundo en línea recta que servía de lindero entre la propiedad de los Guacharná Manrique y el lote del municipio (donde se hizo el proyecto del velódromo), por el oeste colindaba con la puerta de entrada de la finca San Blas, dejando el camino que conducía de Bogotá a Chipaque de por medio, al norte con un machón de ladrillo de la propiedad de la familia Guacharná Manrique y con la finca el Chircal. (Leuro, s. f.)

Años más tarde, el barrio se consolida y sus tejas originales en zinc, fueron cambiadas por tejas de gres de las fábricas que rodeaban el sector y es sólo hasta 1951, que se construye el proyecto con el nombre de *Velódromo Estadio Santiago Trujillo Gómez*, convirtiéndose en el primer equipamiento urbano, realizado técnicamente por ingenieros, su nombre fue colocado en homenaje a quien fue ministro de agricultura, alcalde de Bogotá entre 1949 y 1952 y miembro de la prestigiosa firma bogotana de arquitectura Trujillo Gómez y Martínez Cárdenas, fundada en 1932 por los ingenieros Ignacio Martínez Cárdenas y Santiago Trujillo Gómez.

Dicho terreno, con una condición particular de ubicación y con una apreciable depresión topográfica rica en arcillas, rodeado por áreas verdes y ladrilleras en la localidad cuarta de San Cristóbal; hace que los ingenieros municipales del momento, vieran posible su rápida construcción y beneficio para las comunidades obreras del sector y es amparado por el *Acuerdo 12 de 1927 del 28 de abril*, que destina los terrenos para campos deportivos así desde su planeamiento:

*“ARTÍCULO 1 Destinase la parte oriental del barrio obrero **Primero de Mayo** para establecer allí el campo de deportes físicos para los niños de las escuelas públicas y de los obreros.*

*PARÁGRAFO: La universidad y los colegios oficiales que no tengan campos de deportes en propiedad podrán hacer uso de los terrenos del barrio Primero de Mayo para deportes físicos, previo permiso del Alcalde.*

*ARTICULO 2 El Alcalde asesorado de la comisión de instrucción pública del Concejo, procederá a señalar los predios destinados para los fines de este acuerdo.*

*ARTICULO 3 Destinase hasta la suma de mil pesos (\$1.000) anuales para los gastos que demande el implantamiento y conservación de dichos campos de deportes.*

*ARTICULO 4 La Sociedad de Embellecimiento al llevar a cabo los trabajos de El Bosque de la bandera, en la parte occidental de la calle 58 y carrera 14, lo hará sobre la base de un campo de deportes con destino especial a La Casa del estudiante de Bogotá.”<sup>14</sup>*

Como resultado y gracias a esta condición, se realiza allí el velódromo, se movieron varios volúmenes de tierra, se escavaron rápidamente sus graderías para 15 mil espectadores<sup>15</sup> y se

---

<sup>14</sup> Acuerdo 12 de 1927 del 28 de abril sobre fomento de deportes físicos.

<sup>15</sup> PROA Revista de arquitectura N°56. Febrero 1952.

realiza un nuevo estadio para Bogotá, que por primera vez en Colombia, era un estadio adaptado para las necesidades del ciclismo olímpico para competencias nacionales e internacionales; la pista del velódromo que rodeaba una cancha de fútbol como estadio, en un lugar, que se había convertido en basurero<sup>16</sup>.

El proyecto estaba compuesto por una cinta de cemento portland, para la pista que geométricamente rodea un rectángulo y remata con dos círculos de medio punto con peraltes que juegan a 30 °, dos curvas peraltadas (es decir con una inclinación respecto a la horizontal), dicha pista era contemplada por unos discretos volúmenes en la parte alta, contruidos con mampostería de piedra, ladrillo y cemento, que constaban de un palco cubierto con servicios para transmisiones de radio y los jueces, dos (2) porterías para entradas y salidas, una cafetería bar que servía de fonda todos estilo español, con baños sobre la calle 19 sur en una casa antigua que se aprovechó, ocho (8) escaleras internas de descenso entre las diez (10) graderías dispuestas equidistantemente, un túnel de paso para los ciclistas y competidores por debajo de las graderías y una bahía por fuera para paradero de buses, el cual nunca se construye.

La prensa del momento, hace alusión a la ingenuidad y poco conocimiento de los ciclistas de competencia colombianos, que no conocían un velódromo, menos participar en este tipo de competencias a nivel internacional, les daba miedo y no corrían por los inclinados peraltes y el tipo de bicicleta especial de piñón fijo; a esto se suma el desconocimiento técnico de los buenos constructores y la administración municipal; que después de ver los referentes de velódromos españoles, argentinos e italianos lograron sacar esta obra adelante, para las comunidades desfavorecidas en el sur de la ciudad, en un tiempo record como lo menciona la prensa del momento que proyecto 10 meses y luego se alargó 2 meses más para realizar los drenajes:

*“Por el tipo de pista inclinada y de cicla de piñón fijo, sin frenos: En los eventos de Argentina uno de nuestro pedalistas de apellido Torres, cuando vio el velódromo se negó a participar. Dicen que se agachó, se puso a temblar y dijo:- “En eso no monto”-. Se le rogó, se le amenazó, pero prefirió regresar a Colombia. No quiso participar.”*

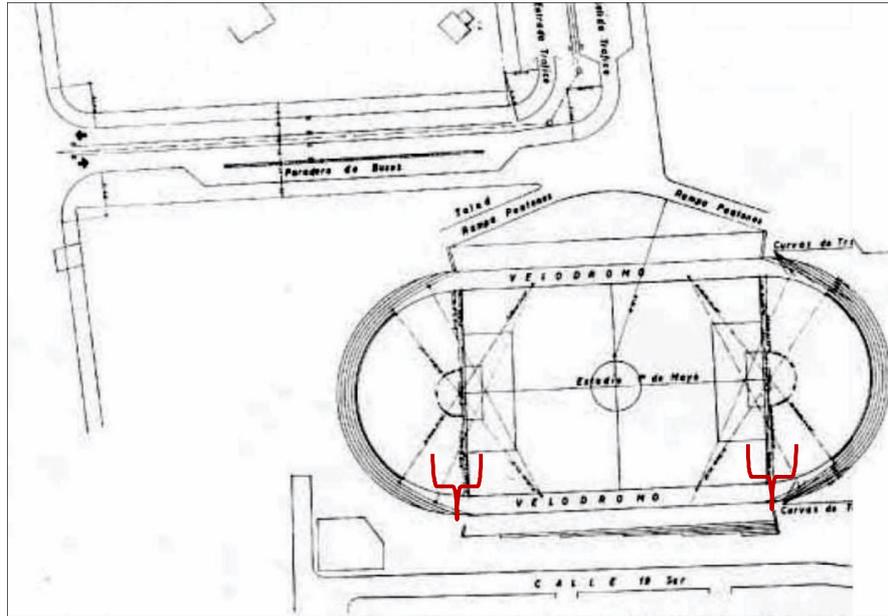
*“Esta gran construcción deportiva, enorme coliseo de tierra, hierro y cemento, fue levantada en el tiempo record de 10 meses”<sup>17</sup>*

En los pocos archivos y documentación encontrada, se evidencia además que debido al invierno, los detalles de finalización de las obras civiles, se tuvieron que alargar porque los tiempos de entrega de la obra no alcanzaban, entonces se decidió prolongarla, de 10 a 12 meses, mientras se finalizaron bien los desagües técnicamente y se culminaban algunas pruebas y detalles de la pista.

---

<sup>16</sup> El artículo de prensa del 8 de diciembre de 1951 hace referencia del botadero en el titular: *De un Basurero Nació el Velódromo*

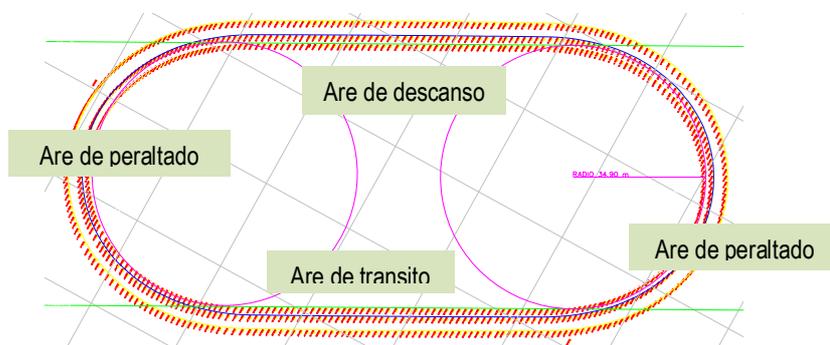
<sup>17</sup> Especial sobre el velódromo, periódico El Espectador 14 de octubre de 1951. Lecturas Dominicales.



**Imagen 9:** Reprografía del único plano encontrado, del proyecto original de El velódromo - estadio Santiago Trujillo Gómez. Fuente: Revista PROA N° 56 de 1952

En esta documentación, se evidencia que para construir el velódromo, se requiere de cierto grado de complejidad técnica en la parte geométrica, es una solución de implantación, hacer un desplazamiento en los ejes de replanteo y demarcación (Ver imagen 9), que conforman los remates de los peraltes y sus linealmente medición, para ir conformando el remate de la punta en forma de óvalo y luego empalmarlo con las zonas de descanso o zonas planas de la pista. Su construcción prácticamente es un problema geométrico, una solución técnica.

También se encontraron los levantamientos topográficos del año 2007, realizados por el topógrafo Carlos Andrés Castillo, donde se evidencia que los círculos de la geometría del velódromo tienen 34,90 m y sus bordes extremos están a una distancia de 161 m. (ver imagen 10)



**Imagen 10:** Plano encontrado del levantamiento topográfico del Velódromo Primero de Mayo con radios de 34,90 distanciados a 160 m. Fuente: Instituto Distrital de Recreación y Deportes

## PARTES INICIALES DEL VELODROMO

### 1. Geometría de la pista:

- Forma: el borde interior de la pista presenta dos curvas unidas por dos líneas rectas paralelas. La entrada y salida de las curvas fueron concebidas de tal forma que el paso se efectuó en el peralte progresivamente. La inclinación de la pista fue determinada teniendo en cuenta el radio de las curvas.
- Longitud: 440 metros según el Magazín Dominical del periódico El Tiempo 14 de octubre de 1941.<sup>18</sup>
- Anchura: Es constante en su conjunto. La pista en su anchura inicial fue de 7 metros y por algunas remodelaciones, se efectuaron bordillos sin tener control lo que hizo que se redujera unos centímetros.
- Zona de seguridad: Area especial sin acceso al público solo para el ciclista que está en la competencia
- Perfil: En cualquier punto de la pista, el corte transversal presenta, desde el borde interior al borde exterior, un perfil rectilíneo.
- Superficie: La superficie de la pista es completamente plana, homogénea y no abrasiva.

### 2. Líneas y referencias:

- Marcajes de Pintura
- Marcaciones longitudinales: Con un ancho constante de 5 cm.
- Líneas de medición
- Línea de meta
- Línea de los 200 metros
- Línea de persecución



<sup>18</sup> El periódico, en su magazín especial sobre el velódromo dice: “consultados los planos modernos es mucho más grande que el 'Presidente Perón', de Buenos Aires. Aquél que mide 400 metros, y el de Bogotá 440. “



**Imagen 10:** Obras de demarcación, pruebas y panorámicas del Velódromo en el sector al sur de la ciudad de Bogotá. Fuente: Revista PROA N° 56 de 1952, Bogotá vuelo al Pasado IDPC.

## TERMINACIÓN DE LA OBRA Y PRUEBAS DE LA PISTA

La Liga de Ciclismo de Cundinamarca de ese entonces, después de culminadas las obras, anuncia su apertura el 6 de octubre de 1951, junto con el municipio pero ve la necesidad de hacer ensayos técnicos de la pista con sus peraltes, hace una serie de invitaciones a ciclistas campeones nacionales e internacionales para probar técnicamente el nuevo escenario, que presuntamente cumplió con los siguientes condiciones: *“En las rectas el peralte tiene un desnivel de 11½ % y en las curvas es de 69%.”* Era una cinta en cemento con peraltes desde 15 a 30 °, con línea negra y roja pintadas, la línea negra más baja, define la longitud de la pista, 90 cm por encima esta la línea roja del velocista, la brecha entre negro y rojo marca la ruta óptima para ir alrededor de la pista, para el primer velódromo establecido del país, para el ciclismo de competición local nacional e internacional, que ofreció también carreras “Stayer”, es decir carreras con ciclas que siguen una moto especial para alcanzar mayores velocidades en la competición.

16

Sin embargo, el estadio es terminado el *10 de octubre*, día en que se permite realizar las primeras pruebas y se proyectó ser inaugurado en varias ocasiones, el *11 de noviembre*, el *25 de noviembre*, pero finalmente se inaugura con pruebas internacionales, el *8 de diciembre de 1951*, porque la canchas de fútbol y los invitados por la alcaldía de Bogotá, campeones nacionales e internacionales, no estaban listos ni coordinados en el viaje, ayudados por los tropiezos con el invierno que se presentó en el mes de octubre, que atrasó los detalles finales y logísticos.

### Pruebas programadas:

- Velocidad
- Medio fondo
- La Australiana, prueba que consistió en eliminar al último corredor que pasa la raya de llegada, cada tercera vuelta, hasta dejar en la pista cuatro corredores, naturalmente los mejores de 25, que disputaron la victoria, hasta el embalaje final anunciado por un toque de campana.
- Scratch, que se refiere a la carrera en la que 25 ciclistas compiten entre sí por conseguir recorrer una distancia concreta en el menor tiempo posible.
- Prueba con embalajes



Imagen 11: Recortes de prensa sobre las pruebas técnicas y la preparación de los ciclistas colombianos. "Magnífica construcción y facilidad en los peraltes dicen los campeones mundiales". Fuente: Periódico El Tiempo del 5 al 10 de octubre de 1951. Biblioteca Nacional Prensa 1951.

El velódromo - estadio ya terminado, espera asuntos logísticos, mobiliario e implementación de la administración de la cafetería con fonda, ubicada frente a las graderías, al igual que la ciudad y los habitantes del barrio<sup>19</sup>, que permanentemente tratan de curiosear las obras y las pruebas de la pista.

La necesidad de comunicar oficialmente, que se estaba haciendo en el momento con las nuevas instalaciones con las cómodas instalaciones de todo género para deportistas y espectadores, obliga a que se realice la siguiente comunicación técnica que fue publicada en reportaje del Periódico El Espectador "Magazine Dominical": 14 de Octubre de 1951, Pág. 1, 2, 20,21.

Transcripción de un aparte del Magazine Dominical 14 oct 1951:

**"Estadio:** El velódromo está situado dentro del estadio Primero de Mayo, construcción ideada por la alcaldía para ofrecer espectáculos gratis a los habitantes de la capital, con

<sup>19</sup> El censo de la población para 1951 era de N° 715.250 habitantes, ósea que el barrio debió tener unas 600 personas en 120 casas. Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Anuario estadístico de Bogotá, 1959, Bogotá, No. 20, enero de 1961, p. 35.

*eventos de primera fuerza, cómo en Media Torta. Pero con la apertura del velódromo y la contratación de grandes figuras del exterior se ha hecho necesario el cobro de entradas, perdiéndose así el sentido netamente popular que tenía el coliseo.*

*La capacidad del estadio es de 25000 personas, que pueden subir mucho más si se logra arreglar las graderías, actualmente de tierra y que ocupan mucho espacio, debido justamente a su construcción.*

**Datos generales:** *La alcaldía comisionó a los señores José J. Téllez y Hermógenes Garavito para la construcción, y nombró director general al ingeniero Jorge H. Salazar. \$620.000 pesos vale la obra en total, y \$200.000 pesos las avenidas y parqueaderos. El área en que está formado el estadio es de 22.500 metros cuadrados y para llevar adelante el trabajo hubo necesidad de remover 520.000 metros cúbicos de tierra. En esta labor trabajó un promedio de 80 obreros, a razón de 10 horas diarias, durante 10 meses.*

*En la pista del velódromo se gastaron 32 toneladas de hierro y 665 metros cúbicos de mezcla, empleándose para su construcción el tiempo récord en el mundo de 14 días. Está afirmación la hicieron los ciclistas que fueron contratados y quiénes manifestaron que no tenían noticia de que en el mundo se hubiera realizado tal faena en tan corto tiempo.*

*El velódromo en sí costó \$340.000 pesos, suma relativamente módica si tenemos en cuenta que para reparar El Campín se invirtieron más de dos millones de pesos.*

*La cancha de fútbol del estadio tiene un drenaje perfecto, superior al coliseo de la calle 57 por cuánto la pendiente es de 12 ½ % en sentido horizontal.*

*El velódromo está separado del público por un malla metálica muy fuerte, de la cual se tomaron 520 metros a fin de dar amplia seguridad a todos los participantes.*

*Se ingresa a la pista de competencias por medio de un túnel situado en la parte norte del estadio, cerca de las pérgolas, dónde a la vez se encuentra el palco de honor o tribuna de referencia. En las rectas el peralte tiene un desnivel de 11½ % y en las curvas es de 69%. Esto nos da una idea de lo difícil que es competir en ese escenario”*



**Imagen 11:** Primera Inauguración con el alcalde Trujillo Gómez, en su tributo se nombró así el estadio por parte de la comunidad del barrio, en discurso de Luis B Flórez. Fuente: Revista Cromos de 13 de octubre. El Tiempo 7 de octubre. Primero en el país y tercero en Suramérica, 1951

## FINALMENTE LA INAUGURACIÓN

*“En un completo triunfo de los ciclistas extranjeros sobre los mal entrenados corredores colombianos, fue la primera jornada de inauguración del primer velódromo técnico del país.”<sup>20</sup>*

Siendo un sábado el 8 de diciembre de 1951, a las 11 de la mañana, se programa finalmente la inauguración oficial del Velódromo Estadio Primera de Mayo, con apertura al público para que este pudiera asistir a ver las competencias y espectáculos.

Se realizaron 5 pruebas de exhibición, programadas desde las 10:30 de la mañana, donde triunfaron completamente los ciclistas extranjeros ya instruidos y acostumbrados a este tipo de pruebas y pistas, sobre los competidores colombianos; con baja asistencia de público y sin programar ningún partido de fútbol, que reclamaban algunos de los asistentes, se registra en los diarios que en la primer prueba de velocidad que allí se realiza, *“triunfa el argentino Humberto Varisco en segundo lugar el italiano Bruno Loatti, tercero el francés Beyaert y cuarto el colombiano Gutiérrez”*<sup>21</sup>



**Imagen 12:** Recortes de prensa sobre el día de la inauguración del velódromo. Fuente: Periódico, El Tiempo del 8 de diciembre de 1951.

Algunas curiosidades que se concedieron el día de la inauguración, registradas en prensa en el momento, del Periódico El Espectador, El Tiempo y la Revista Cromos, como por ejemplo la doble inauguración por el alcalde Bogotá, que había asistido a una inauguración previa, sin público en la que la comunidad le colocó su nombre en agradecimiento *“Santiago Trujillo Gómez”*<sup>22</sup>, al estadio, la aparición en la pista de un cura en sotana con los dos ases del pedal, *el italiano Bruno Loatti, el francés Beyaert*, era el colombiano que fue ciclista y campeón, *“el cura” Rozo*, que inicialmente fue deportista y luego se ha convertido a los pasos de la religión y asistió allí, recordando sus viejos tiempos.

<sup>20</sup> El Espectador: 8-Dic-1951; pág. 10.

<sup>21</sup> El Espectador: 8-Dic-1951; pág. 1-10.

<sup>22</sup> A propósito de este alcalde de Bogotá, este perteneció a la firma constructora “Trujillo Gómez y Martínez Cárdenas” que fue fundada en 1933 por Santiago Trujillo Gómez e Ignacio Martínez Cárdenas, amigos de infancia. Santiago Trujillo Gómez, apodado “El Cojo”, murió en Bogotá en 1969, fue ministro de Agricultura y de Obras Públicas, y alcalde de Bogotá de 1949 a 1952. En discurso de Luis B Flórez habitante líder del barrio le fue colocado su nombre en homenaje y agradecimiento.

Otra de las anécdotas narradas, fueron los besos del francés *Beyaert*, que después de llegar a la meta, fue ovacionado por el público después de ganar varias competencias y enviar besos por montones, a los asistentes, los cuales no estaban acostumbrados a esto y a los besos de saludo entre los hombres competidores y entre europeos que se daban; este remató su ovación, dirigiéndose a la bandera de Colombia extendida en el centro del campo, colocando sobre ella los ramos de flores que recibió en el premio.

Dice también la prensa, para ambientar más este día, que los precios de entrada al sector de preferencia al espectáculo, eran a dos pesos y a un peso, la entrada general; con boletería que se vendía en el almacén del centro *La Cigarra* y en los expendidos de boletas de fútbol que no vendieron, por no haber partido programado o en las taquillas de entrada del velódromo. Posteriormente la entrada para aprender a montar y los demás espectáculos serían gratis.

### **Invitados**

#### **Corredores extranjeros:**

José Beyaert,<sup>23</sup> campeón olímpico que terminó radicándose en Colombia

Humberto Varisco, el mejor ciclista argentino

Alberto García, campeón de pista argentino

Bruno Loatti, el mejor ciclista italiano campeón de más de mil competencias

Roberto Guerrero, campeón suramericano de 4.000 metros

#### **Corredores Nacionales: \_**

Efraín Forero, campeón colombiano

Pablo Pazmín, campeón nacional

Galo Chiriboga, campeón nacional del 48

Campeones de departamentos

Corredores de primera segunda y tercera categoría

#### **Caídas no imprevistas:**



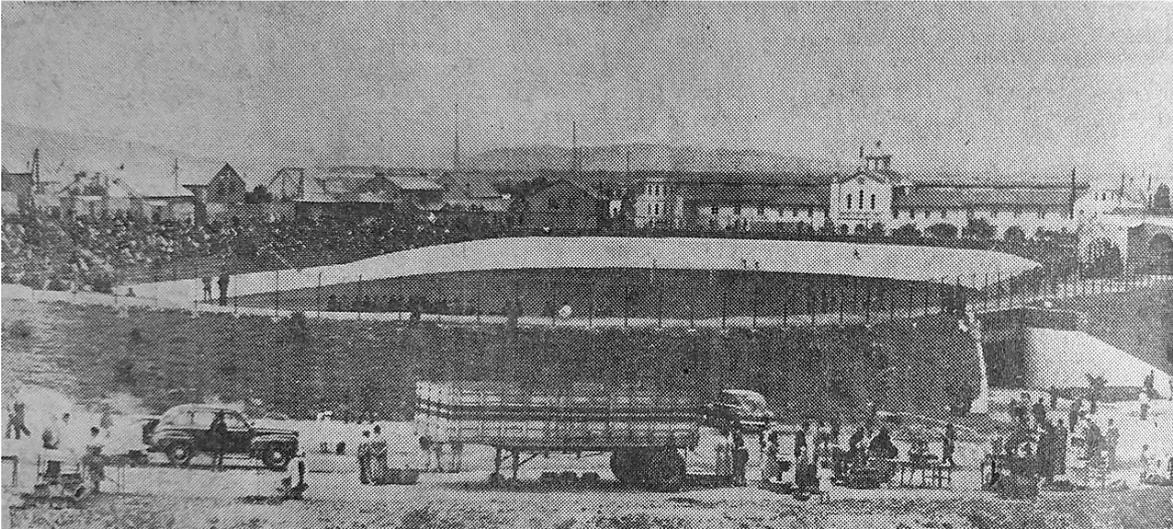
Como cosa curiosa, la liga de ciclismo obligó a los corredores colombianos asistentes a las competencias a entrenar previamente con los ciclistas extranjeros los días miércoles y domingos previos a la inauguración, debido a que no es fácil el manejo y montura de la bicicleta para este tipo de pistas y pruebas<sup>24</sup>, ya que muchos de estos se caían por no estar acostumbrados y porque no existían este tipo de escenarios.

<sup>23</sup> Beyaert llegó a Bogotá el 4 de octubre de 1951, invitado para la inauguración del velódromo "Primer de mayo". Su plan de quedarse un mes a entrenar los ciclistas, termino por radicarlo, fue ganador de la Segunda Vuelta a Colombia, en 1952. <https://www.senalmemoria.co/articulos/francia-y-colombia-relacion-ciclistica-de-vieja-data>

<sup>24</sup> Prensa que anuncia los ensayos y el programa 13 de noviembre de 1911 El Tiempo

Beyaert es invitado para entrenarlos y le gustó tanto el país y la actividad que termino radicándose en el país y se convirtió en entrenador de grandes figuras del ciclismo colombiano.

Era tan anhelada y complicado el acomodamiento de la pista, que los vecinos entraron y también tuvieron accidentes como el caso de una niña que en el peralte se cayó y se fracturó.



**Imagen 13:** Aspecto general del estadio – velódromo en el que se libraron unas pruebas con participantes internacionales, al fondo el barrio Primero de Mayo y el edificio demolido del Batallón de Artillería. El Espectador: 27 -enero-1952; pág. 10.

### **Llegada de La Vuelta a Colombia**

La Primera Vuelta a Colombia, había sido en enero de 1951, unos meses antes de terminarse el velódromo, pasados unos días, del 8 de diciembre de 1951 al 27 de enero de 1952, se preparó una gran exhibición ciclística, para la segunda edición de la carrera más importante del país; la gran expectativa por la llegada de la vuelta a la meta, se toma el barrio y el velódromo Primero de Mayo, porque allí fuera el sitio de llegada de la Segunda Vuelta a Colombia, que en su última etapa venía de Girardot, y de la cual salió ganador el primer extranjero el francés Beyaert que fue apodado entonces como el “Torpedo”.

*“Cien mil espectadores, reunidos a ambos lados de la carretera del Sur y en las graderías populares del Velódromo Primero de Mayo, ovacionaron la tarde del 27 de enero de 1952 al “Torpedo” francés José Beyaert, quien se adjudicó amplia y espectacularmente la Vuelta a Colombia cumpliendo una de las más extraordinarios actuaciones que recuerde la historia deportiva del país.”*



**Imagen 14:** Túnel de entrada para los ciclistas en el estadio – velódromo Primero de Mayo. El Espectador: 8 -Dic-1951, titular.

## IDENTIFICACIÓN DE OTRAS PIEZAS DEL PROYECTO

El proyecto general del velódromo y estadio acompañado por ocho (8) escaleras internas de descenso entre las graderías dispuestas equidistantemente, una malla perimetral de cerramiento con una fachada en ladrillo y 4 sitios de venta de tiquetes repartidos equidistantemente, un túnel de paso de los competidores, estaba complementado por unos discretos volúmenes construidos en piedra para una tribuna general y la reutilización de una casa moderna que allí existió para hacer allí la cafetería así:

- Un palco con servicios cubierto para jueces y trasmisiones de radio, ver foto de la caratula. (Demolida)



**Imagen 15:** Aspecto general de la edificación. Fotografía: para el magazín dominical Alberto Garrido, 1951

- Tres (3) porterías para entradas y salidas. (Demolida recientemente)

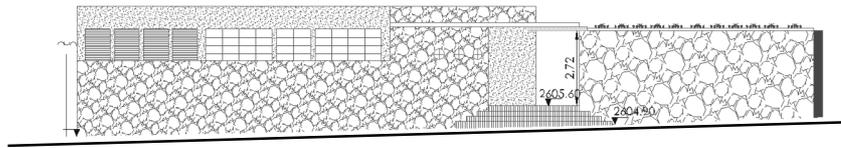


**Imagen 16:** Aspecto general de la entrada. Fotografía: Álbum Familiar habitantes del barrio

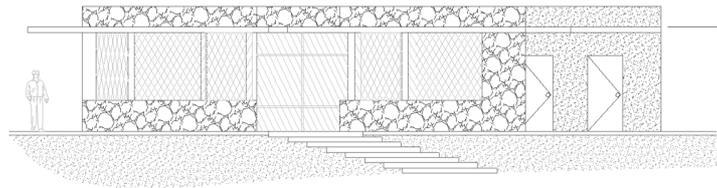
- Una cafetería bar, con baños sobre la calle 19 sur. (Demolida recientemente)



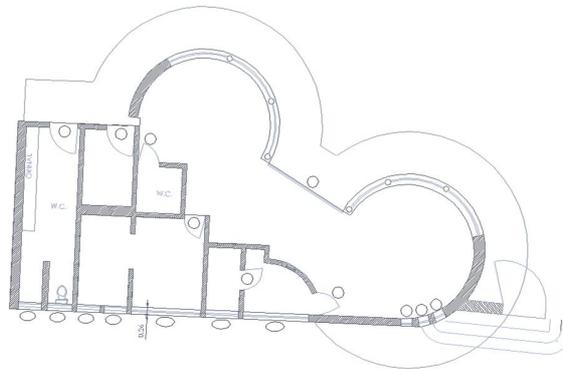
**Imagen 17:** Aspecto general de la cafetera bar. Fotografía: Magazin Dominical Alberto Garrido, 1951



Fachada Principal



Fachada interior



Planta



Un año más tarde, en este recuento, el Concejo Municipal aprueba el decreto 97 del 28 de febrero de 1952, reglamenta el uso del Velódromo Municipal, para eventos de fútbol, ciclismo y le añade motociclismo; asunto que nunca se permitió por la federación ciclista.

Si bien es cierto, este velódromo no posee unos valores estéticos especiales, la pista “fue un record su construcción,” es una construcción deportiva sin protección patrimonial, una construcción pionera, paradigma técnicamente y con una gran impronta espacial, lo es, por ser la primera en el país, ha sido olvidada en el tiempo por la administración de la ciudad y gracias a esto se conserva, y requiere de una valoración.

Según un artículo de Álvaro Almeyda Orozco de Plaza Capital, un portal de la Universidad del Rosario, este velódromo fue reemplazado por el Velódromo Luis Carlos Galán en 1995, con motivo del campeonato mundial de pista, al noroccidente de la ciudad, ya que el del Primero de Mayo: “tiene exactamente 66.7 metros de sobra ya que la reglamentación aclara que para poder realizar competencias en su superficie esta debe tener una longitud de 333.3 metros. Este exceso de concreto es la mayor desgracia del velódromo que hoy en día se priva de haber tenido un podio de premiación en su centro...”. Será entonces una pista que no podrá tener campeones y su función esencialmente quedó para promover la práctica del ciclismo de pista y así, mejorar el nivel de los deportistas bogotanos a nivel nacional e internacional.

Para finalizar, se menciona que el velódromo - estadio, le fue suprimida la función de estadio y el nombre de estadio Santiago Trujillo Gómez, ya nadie lo recuerda, en su interior le realizaron proyectos de modificación en 1977 por el Fondo Rotatorio de Espectáculos Públicos con los ingenieros Luis Raúl Rodríguez, Rafael Fajardo Rodríguez y Guillermo Gonzalez Zuleta, proyectaron cafeterías, parqueos y una fuente, proyecto que nunca prosperó, en 1997 y 2005, el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, con la constructora Condiseño, hacen una reforma de complementación con otros deportes; una pista de calentamiento de atletismo, una pista de patinaje y una cancha de hockey que eliminó la cancha de fútbol, siendo así como se encuentra hoy.

### LINEA DEL TIEMPO



Imagen 8: Línea del tiempo en la construcción del Velódromo. Elaboro: Jhon Alejandro Carvajal Mahecha

## BIBLIOGRAFÍA

CAMACHO Moreno Juan David, desarrollo urbano de chapinero 1900-1930. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana Facultad de Ciencias Sociales, 2009, pg. 87

CARVAJALINO, H. (s. f.). La experiencia bogotana: Del barrio obrero al lote con servicios. 8.

CARRASCO Zaldúa, Fernando. “Breves semblanzas de ocho arquitectos del siglo XX en Colombia” en Ensayos. Historia y Teoría del Arte, vol. IX. N° 9. Bogotá, 2004, Universidad Nacional de Colombia, págs. 137-168.

CUALLA, Higinio. “Mensaje del Alcalde de la ciudad al Consejo Municipal”. *Registro Municipal, n° 721*. Bogotá: Imprenta Nacional, 20 de julio de 1896.

CURREA, Aníbal Restrepo. Periódico El Tiempo: “Lecturas Dominicales”. 12 de Febrero de 1961

LEURO, Á. I. R. (s. f.). La junta de habitación para obreros 1919-1927 caso barrio primero de mayo. 137.

MEJÍA Pavony Germán Rodrigo, *Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá 1820-1910*. Centro Editorial Javeriano, Bogotá, 1999, 498 pp.

MORENO Iregui Camilo, *‘La Magdalena, Consolidación Urbana de una antigua quinta (1934-1951)’*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. Bogotá, 2017

ORTEGA Ricaurte José Vicente. Apuntes históricos sobre los oleos de Luis Núñez Borda, Bogotá 1538-1938

HERNÁNDEZ Molina Rubén, NIGLIO Olimpia editores. *Experiencias y Métodos de Restauración en Colombia, Vol. I y II*. Marzo 2015. Aracne editores

SÁNCHEZ, G. “Territorios de memoria.” Arcadia, Noviembre 22, 2014. Disponible en <https://www.revistaarcadia.com/impresas/especial/articulo/territorios-de-memoria/39003>, consultado el 7 de septiembre de 2018

SOCIEDAD DE AMIGOS DE BOGOTÁ (2011). *Antigua Bogotá, 1880-1948*. Editorial Planeta Bogotá 2011

VALENCIA Restrepo Ricardo. *IV Centenario de Santa Fe de Bogotá de. Guía Ilustrada 1938*. Editorial ABC.

VASCO Bustos y Rodríguez Baquero—2009—Bogotá, una memoria viva.pdf. (s. f.). Recuperado de [http://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos\\_secretaria\\_general/memoria\\_segunda.pdf](http://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos_secretaria_general/memoria_segunda.pdf)

## FUENTES

### Registro Municipal, (1949-1952)

- Colombia, Concejo de Bogotá
  - Registro Municipal de Bogotá, 1949, Acuerdo 77 del 15 de Septiembre de 1949.
  - Registro Municipal de Bogotá, 1950, Decreto 111 del 14 de Marzo de 1950.
  - Registro Municipal de Bogotá, 1950, Decreto 154 del 30 de Marzo de 1950.
  - Registro Municipal de Bogotá, 1950, Decreto 68 del 20 de Febrero de 1950.
  - Registro Municipal de Bogotá, 1951, Decreto 185 del 05 de Abril de 1951.
  - Registro Municipal de Bogotá, 1952, Decreto 97 del 28 de Febrero de 1952.

### Prensa

- Periódico El Espectador “Magazine Dominical”: 14 de Octubre de 1951, Pág. 1, 2, 20,21.
- Periódico El Espectador: 10 de Octubre de 1951, Pág. 1.
- Periódico El Espectador: 5 de Octubre de 1951, Pág. 10.
- Periódico El Espectador: 27 de Enero de 1952, Pág. 1.
- Periódico El Tiempo: 10 de Octubre de 1951, Pág. 13.
- Periódico El Tiempo: 11 de Noviembre de 1951, Pág. 09.
- Periódico El Tiempo: 12 de Octubre de 1951, Pág. 10.
- Periódico El Tiempo: 13 de Octubre de 1951, Pág. 13.
- Periódico El Tiempo: 15 de Octubre de 1951, Pág. 09.
- Periódico El Tiempo: 18 de Octubre de 1951, Pág. 08.
- Periódico El Tiempo: 24 de Octubre de 1951, Pág. 03.
- Periódico El Tiempo: 5 de Octubre de 1951, Pág. 10.
- Periódico El Tiempo: 6 de Octubre de 1951, Pág. 03.
- Periódico El Tiempo: 7 de Octubre de 1951, Pág. 03, 09.
- Periódico El Tiempo: “Lecturas Dominicales” 12 de Febrero de 1961, Pág. 05.
- Periódico El Tiempo: 15 de Marzo de 1991, Pág. 30.
- CROMOS. Revista Cromos: 13 de Octubre de 1951, Pág. 17.

### OTRAS FUENTES CONSULTADAS

- Monografía de Alberto Manrique Martin. Arquitectos en Bogotá, IDPC
- Fondo Distrital de Recreación y Deporte, Planos Velódromo Primero de mayo, 1977.
- Alzado A-A' / Corte A-A', Parque Recreodeportivo Primero de Mayo, Motta & Rodríguez, 1996.
- Alzado B-B' / Corte B-B', Parque Recreodeportivo Primero de Mayo, Motta & Rodríguez, 1996.

- Alzado C-C' / Corte C-C', Parque Recreodeportivo Primero de Mayo, Motta & Rodríguez, 1996.
- Plan Maestro Parque Urbano Primero de Mayo PU-20 (Plano), IDRD, 1991.
- Planimetría IDRD, Parque Público Velódromo Primero de Mayo, 2007.
- Revista PROA 56: Febrero de 1952, Pág. 25.
- Revista El Gráfico Bogotá. 1923.
- Premios de Ingeniería de la Sociedad Colombiana de Ingenieros.

## REFERENCIAS ESPECÍFICAS

- Aitim (2012, septiembre-octubre). Velódromo para las olimpiadas de Londres realizado en madera. Recuperado el, 27 de agosto de 2019, de [https://infomadera.net/uploads/articulos/archivo\\_5698\\_2734045.pdf](https://infomadera.net/uploads/articulos/archivo_5698_2734045.pdf)
- Cragulini, F. (2015, 9 de Enero). Velódromo. Recuperado el, 27 de agosto de 2019, de <https://g-se.com/velodromo-bp-S57cfb26e813d0>
- Ortega, L. y Fernández, D. (2007). *Diseño de Áreas Deportivas*. Reglas oficiales y recomendaciones. Buenos Aires, Argentina: Antonio Madrid Vicente Ediciones.
- Román, L. (2018, 22 de Noviembre). El velódromo: Diseño. Recuperado el, 27 de agosto de 2019, <https://www.trackpiste.com/p/en-nuestro-articulo-sobre-las.html>
- UCI (2017). Reglamento UCI del deporte ciclista. Paris: UCI.
- Revista PROA. 56 de febrero de 1952, Bogotá

## Agradecimientos:

- Instituto Distrital para la Recreación y el Deportes
- Biblioteca Nacional de Colombia
- Archivo Histórico Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Gabriel Escalante
- Jhon Alejandro Carvajal Mahecha, arquitecto. Consulta información de investigación
- Jaime Mora, Ciclista de pista, campeón de ruta en 1980s. Habitante del Barrio el Velódromo (+)

## ADENDO

REPUBLICA DE COLOMBIA.-DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA  
REGISTRO MUNICIPAL  
ORGANO OFICIAL DEL MUNICIPIO DE BOGOTÁ.  
AÑO XXII-BOGOTÁ, 15 DE DICIEMBRE DE 1896-NUMEROS 737 Y 738  
**ACUERDO NUMERO 17 DE 1896**

El Consejo Municipal de Bogotá,  
En uso de sus facultades legales,

### ACUERDA:

Artículo único. Apruébase el contrato celebrado entre el señor personero municipal y los señores Roberto Suárez y Julio. J. Dupuy, sobre establecimiento de un velódromo o circo para carreras de ciclistas, el cual está concebido en los siguientes términos:

“Los suscritos, a saber: Antonio Gutiérrez Rubio, personero municipal de Bogotá, en nombre y representación del Municipio, y Roberto Suárez y Julio J. Dupuy, mayores de edad y vecinos de este municipio, en representación de la sociedad llamada *Club Ciclista Colombiano*, hemos celebrado el siguiente contrato:

“1° Suarez y Dupuy, presidente y vicepresidente del *Club Ciclista Colombiano*, se comprometen a construir un velódromo en un lugar adecuado e inmediato a la ciudad, destinado al uso exclusivo de la sociedad que representan, y establecer juegos sport: tales como pelota, béisbol, etc.

“2.° El velódromo se construirá conforme al plano adjunto, de las dimensiones que en él se expresan y en terrenos de la sociedad. Los trabajos deben empezar cuando más tarde el primero de Enero de mil ochocientos noventa y siete, y estar terminados a más tardar el treinta y uno de Diciembre del mismo año, salvo caso de fuerza mayor.

“3.° *El club Ciclista* dictará sus reglamentos, fijará las épocas en que deben darse espectáculos públicos y señalará los precios de entrada a tales espectáculos. Los reglamentos de la empresa serán sometidos a la aprobación del concejo.

“ No se darán espectáculos públicos en cuaresma, días de duelo nacional o de calamidad pública.

“4.° Del producto bruto de cada función, cuando se cobre la entrada al Circo y cuando ella no tenga por objeto algún fin benéfico, se dará al municipio el cinco por ciento (5%). La liquidación se hará tres días después del espectáculo, por un miembro del concejo municipal, nombrado por el presidente del concejo, y por un socio del Club, nombrado por la junta directiva de éste.

“5.° EL club reservará puesto preferente para la autoridad que debe presidir los espectáculos, que será el señor alcalde de la ciudad, o la persona que éste designe.

“6.° El club pagará al municipio la suma de cincuenta pesos (\$50) en aquellos años en que no se dé ninguna función pública sin que se lo haya impedido caso fortuito ó fuerza mayor.

“7.° Suarez y Dupuy se comprometen, en nombre de la empresa, a observar y hacer que se observen las Leyes ó reglamentos de policía, y aseguran el cumplimiento del presente contrato con una fianza de quinientos pesos

(\$500), que se constituirá en la tesorería municipal inmediatamente que él sea aprobado, y que ingresará en los fondos municipales si no se le diere cumplimiento en los términos estipulados.

“8.º El consejo municipal, llegado el caso, dictará una resolución fundada declarando caducado el contrato y ordenando el ingreso a los fondos comunes de la suma de que se ha hablado en el punto anterior, previo informe suscrito por el Alcalde, el personero y el ingeniero municipales, en que conste que el contrato no se ha cumplido.

“9.º El municipio concede licencia al *club ciclista Colombiano* para hacer uso del velódromo de que se trata y para dar en él espectáculos públicos, por el término de veinte años, contados desde el día en que sé al servicio público.

“ El municipio no concederá privilegio a entidades o particulares para construir o establecer velódromos durante el término de la licencia concedida.

“10. El término de la licencia se contará desde el día en que una comisión nombrada por el consejo municipal informe a éste que están terminados los trabajos de construcción del velódromo; comisión que se nombrará previo aviso de la empresa. Sin esta formalidad no se podrá dar servicio el velódromo.

“11. La licencia de que habla el punto anterior podrá ser suspendida temporal o definitivamente por el consejo municipal, cuando se contravengan las leyes de Policía, y en vista de informe razonado y fundado del señor Alcalde de la ciudad.

“12. El municipio se compromete a enviar al velódromo el número de agentes de Policía que sean necesarios para hacer guardar el orden, cuando se den espectáculos públicos.

“13. Este contrato no impide el que se den licencias semejantes a la presente a otra compañías o particulares que la soliciten.

“14. El presente contrato necesita, para su validez, la aprobación del concejo municipal, y se elevará a escritura pública inmediatamente después que sea sancionado y revisado el respectivo acuerdo municipal.

“Bogotá, noviembre diez y nueve de mil ochocientos noventa y seis.

“ANTONIO GUTIERREZ RUBIO.- ROBERTO SUAREZ.-JULUI J. DUPUY.

“Testigo, Adonías Gómez.

“Testigo, Parmenio Riaño.”

Dado en Bogotá, a primero de Diciembre de mil ochocientos noventa y seis.

El presidente, VICENTE RESTREPO.

El secretario, Antonio M. Londoño.

Alcaldía de Bogotá.- Diciembre tres de mil ochocientos noventa y seis.

Publíquese y ejecútese.

Higinio Cualla.

Constantino Castañeda B., Secretario.