

Turismo en bicicleta en el Montevideo de principios de siglo xx. El caso del Club Nacional de Velocipedistas (1904-1909) [1]

Gambetta Sacías, Emiliano

Emiliano Gambetta Sacías
Universidad de la República, Uruguay

Claves. Revista de Historia
Universidad de la República, Uruguay
ISSN-e: 2393-6584
Periodicidad: Semestral
vol. 6, núm. 10, 2020
revistaclaves@fhuce.edu.uy

Recepción: 03 Marzo 2020
Aprobación: 12 Mayo 2020

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/241/2411355003/index.html>

DOI: <https://doi.org/10.25032/crh.v6i10.3>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Resumen: Este artículo analiza de manera exploratoria el surgimiento y organización de este club a través de su propio boletín editado entre 1904 y 1909. Durante este quinquenio se pone de manifiesto el interés de esta organización por incorporar a la bicicleta como instrumento y símbolo del turismo nacional, destacándose algunas motivaciones y obstáculos que condicionaron el vínculo del club con la sociedad civil y con el Estado uruguayo a la hora de planificar y ejecutar sus proyectos. Los distintos episodios suscitados a raíz de estas relaciones arrojan luz sobre el grado de involucramiento efectivo que el Club Nacional de Velocipedistas (CNV) sostuvo en el desarrollo turístico uruguayo hasta cambiar su nombre por el de *Touring Club Uruguayo* en 1909.

Palabras clave: Club Nacional de Velocipedistas, bicicleta, turismo moderno, Montevideo.

Abstract: This article analyzes in an exploratory way the emergence and organization of this club through the publication of its own bulletin between 1904 and 1909. During this five years the interest of this organization in incorporate the bicycle as an instrument and symbol of the national tourism turns into something evident, standing out some motivations and obstacles which conditioned the link of the club with the civil society and the Uruguayan State when it came to plan and run its projects. The different episodes arising from these relationships share light in the degree of effective involvement, which the Club Nacional de Velocipedistas (CNV) sustained in the Uruguayan tourist development until changing its name to the *Touring Club Uruguayo* in 1909.

Keywords: Club Nacional de Velocipedistas, bicycle, modern tourism, Montevideo.

1. Introducción

La bicicleta ha cobrado relevancia particular a lo largo de Occidente en las últimas décadas. Su popularidad en ascenso se ha visto asociada a planeamientos de desarrollo sostenible que han ido surgiendo desde finales del siglo XX. Así, la bicicleta se ha vuelto un tópico preponderante a la hora de diseñar las ciudades contemporáneas, proyectándose sistemas de movilidad vial alternativos. En nuestro país su auge ha sido un fenómeno relativamente reciente y ha despertado

al menos en la capital un diálogo centrado en la implementación de espacios para su circulación (fenómeno incipiente a la vez que recurrente) trazados por iniciativas y propuestas tanto desde la sociedad civil como desde el Estado. La situación actual en torno a la bicicleta despertó el interés de pensar el fenómeno desde un punto de vista histórico.

La documentación sistematizada y la producción historiográfica en Uruguay sobre el proceso de inserción y utilización de la bicicleta como medio de transporte prueba ser escasa. De hecho, el análisis de los medios de transporte en la historiografía nacional no ha incorporado hasta el momento a la bicicleta como artefacto o algún fenómeno o problemática que la involucre de manera central salvo puntuales excepciones[2]. No obstante, el turismo como fenómeno económico, político y social se ha impuesto como un objeto de estudio reiterado, encontrándose desde fines del siglo xx en nuestro medio algunas investigaciones específicas al respecto.

Si bien tiene un carácter exploratorio, el objetivo general de este artículo se centra en indagar qué tipos de repercusión habría generado la introducción y utilización «extendida» de la bicicleta entre los habitantes de Montevideo a fines del siglo XIX y principios del XX. Para ello interesa detenerse en las referencias que atañen tanto al plano ideal como al práctico. En cuanto al primero, se entiende por aquellas ideas, valores, o interpretaciones que giraron, en mayor o menor medida, en torno al pedaleo que comenzaba a ser cada vez más común en la capital. El segundo reúne aquellas expresiones que se desprenden de la figura del ciclista en sí, como resultado del diálogo entablado entre el espacio físico y el vehículo en concreto. Con esto se intenta aproximarse parcialmente a la experiencia de ser un ciclista «corriente» en el Montevideo del Novecientos. Para entender de forma más precisa el rol que sostuvo el Club Nacional de Velocipedistas en este proceso, este artículo propone como objetivos específicos indagar el vínculo de la organización con la sociedad civil por un lado y con el Estado uruguayo por el otro.

Con miras de dotar de la mayor rigurosidad posible a este estudio se realizó una selección de archivos y tipos documentales para su correspondiente indagatoria y empleo[3]. La mayor parte de las fuentes indagadas corresponde a publicaciones periódicas nacionales (tanto diarios como revistas).

Aparte de ello, se recurrió a algunas de las series documentales como los *Anuarios Estadísticos de la ROU* (1894-1911) y los diarios de sesiones de la Cámara de Representantes (1906).

2. El turismo moderno y los *Tourings*

Existen diferentes disciplinas que se han dedicado a estudiar desde distintos enfoques al turismo durante el siglo xx. La actividad turística prueba ser todavía en la actualidad motivo de interés de varios investigadores especializados a través del tiempo en la materia. El turismo es, en esencia, «viajar en busca de placer y escapar de la realidad cotidiana.» (Zuelow 9.) Esta actividad en sí no revestiría mayor complejidad y puede ser fácilmente proyectada o contextualizada varios siglos en el pasado. Lo que interesa aquí es detenerse en el adjetivo *moderno*, dado que implicaría un claro corte en la noción de turismo a lo largo de la historia debido a una serie de complejidades y características que fue adquiriendo.

La actividad del turismo moderno es, con algunas excepciones, muy reciente. La historia del turismo tal como se puede entender hoy es comúnmente rastreada en Europa y vinculada directamente a cambios producidos en el período de la Ilustración referentes a ideas y valores que giraban en torno a la estética y a la salud. El turismo se masificó a causa de la revolución industrial y de las nuevas tecnologías. Su alcance se expandió con el aumento de la riqueza y con el sentido cada vez más fuerte de que «siempre a las individualidades le corresponden ciertos beneficios y servicios.» El predominio militar y económico aseguró a los europeos poder desarrollar sus pasatiempos en distintos lugares del globo.[4]

A través del siglo XVIII de hecho el *Grand Tour* jugó un importante rol en la expresión de riqueza, ofreciendo medios a la gente joven para consumir como *gentlemen*, «una escuela refinada para los ricos» (Zuelow 22). Si bien el *Grand Tour* habría alcanzado su máximo esplendor en 1763, para 1815 se volvería un recuerdo a causa de la revolución francesa y las guerras napoleónicas.

A pesar de que las ideas y valores que giraron en torno al *Grand Tour* fueron (y aún lo son) rasgos de la modernidad, parte de su legado material inmediato fueron las guías y literatura turística que describía aventuras. Estas constituyeron referencias de qué ver y cómo ver, filtrándose en la consciencia pública occidental. Para 1820 «una nueva forma de ver al mundo se estaba aferrando». Una visión romántica de «paisajes e historia, una forma de excitación que debía sentirse en la naturaleza [...] Las viejas ciudades eran todavía atractivas, pero más y más gente quería escapar al *beaten track* para localizar “secretos ocultos”. Ellos querían visitar las montañas y experimentar la naturaleza salvaje. Ellos deseaban disfrutar el “viaje romántico”» (Zuelow 29). Tanto la literatura como las guías turísticas se encargaron de crear, reproducir y difundir lugares o destinos, facultando a turistas con «lentes predefinidos» para que puedan aprender, distinguir y *sentir lo sublime y hermoso*. En torno a la experiencia edificante, sensibilizadora y excepcional, ya sea en los comienzos del *Grand Tour* como a finales del siglo XIX, giraba la idea de mejoramiento personal: uno se perfecciona al viajar. Tanto la instrucción como la diferenciación resultarían ideas transversales en el futuro desarrollo de esta industria.

Para el siglo XIX las nuevas vías férreas hicieron que el viajar fuese más rápido y accesible a un mayor porcentaje de la población, siendo el viaje en sí una posibilidad más realista. De acuerdo a Zuelow, en ese momento la industria del turismo habría nacido» (9). Junto al ferrocarril también se encontraron los barcos a vapor, automóviles, y aviones, facilitando el acercamiento, identificación o apropiación de prácticas turísticas por parte de la «masa asalariada» que buscaba «libertad y escape, diversión y buena salud» (Zuelow 133). Entre los medios de transporte mencionados también se encontraba la bicicleta.

Para la década de 1880 el velocípedo se convirtió en un vehículo cada vez más seguro de utilizar.[5] Él era manejado en el ámbito urbano o en paseos grupales a las afueras de ciudades o pueblos. Su difusión y notoriedad llevó a aumentar la producción de este modelo, sosteniéndose por al menos media década. Sin embargo, este velocípedo aún despertaba algunas consideraciones negativas en cuanto su seguridad y su acceso todavía se encontraba un tanto limitado para los sectores populares. No fue sino hasta 1895 cuando ocurrió el *Bicycle Boom* (Gray y Roderick 47-71), principalmente en Inglaterra. Para este entonces el modelo de bicicleta con cuadro de diamante y ruedas con cámaras de aire comenzó

a producirse en masa. Este último tipo de vehículo (cuyo formato básico aún persiste) fue difundido ya no solo como un medio de recreación, sino como medio de transporte utilitario y como máquina deportiva: andar en bicicleta pasó a ser una actividad altamente «*fashionable* y popular» (Gray y Roderick 131). Para 1900 la bicicleta había generado una revolución en materia de movilidad social dado que se había ganado un lugar como parte integral del sistema de transporte del mundo desarrollado. Los investigadores señalan que nunca antes las personas habían podido cubrir largas distancias de acuerdo a sus propios caprichos. El rol más importante de la bicicleta habría sido el de «crear la idea de transporte privado para todos», siendo una especie de heraldo para un tipo especial de libertad.

A pesar de que el *Bicycle Boom* despertó, al igual que la expansión de las vías del ferrocarril, cierto «miedo en los corazones de algunas élites», este fenómeno inspiró ideas de mejoramiento individual y colectivo: «si los trabajadores podían ser enseñados a comportarse de determinada manera, a andar en sus bicicletas en la pose respetable del jinete, a disfrutar de los beneficios del saludable ejercicio al aire libre, y a aprender más acerca del patrimonio nacional, las implicancias políticas y sociales del ciclismo quizás podían ser positivas» (Gray y Roderick 113-114). El transporte en ferrocarril demandaba a quienes deseaban viajar estar sujetos a horarios y estaciones, aparte del costo que implicaba. Los carruajes conllevaban también limitaciones a la hora de paseos flexibles y en cuanto a distancias. Las bicicletas, sin embargo, habrían instaurado una noción y opción de viaje en donde cualquiera podría llegar a cualquier lugar.

En 1878 un grupo reducido de hombres ciclistas fundaba en Inglaterra *The Bicycle Touring Club*. Pasados cinco años esta organización cambiaría su nombre por *The Cyclists' Touring Club* (CTC), denominación legal con la que se le conoció popularmente y que mantuvo por varias décadas. El aumento de socios del ctc fue rápido y coincide con el nombrado *Bicycle Boom*.^[6] Martin Gray y Watson Roderick conciben que estos ciclistas ingleses fueron «uno de los primeros turistas independientes en el sentido moderno» y sus pretensiones giraban en torno a domar el campo y proveer al habitante urbano de «camino claro donde se pudiese encontrar con un semejante de ideas afines con quien pasar el día hasta que pudiese arribar a un «hotel salvo, limpio y no muy caro» (131). Esta visión habría marcado una línea a seguir por otras organizaciones en el exterior. La réplica del rótulo inglés *Touring* a nivel internacional por parte de otros clubes y la emulación de su agencia puede ser considerada como muestra del predominio que en su momento supo ostentar.^[7]

3. La bicicleta en aquel Montevideo

A finales del siglo XIX y primera década del siglo el tránsito de Montevideo y su regulación eran motivo de preocupación tanto para públicos como privados. A partir de las noticias de la prensa de época, el tránsito capitalino no estaba debidamente organizado y generaba riesgos para los transeúntes^[8] y pasajeros de distintos medios de transporte. Al parecer, la cantidad de incidentes de tránsito se estaban tornando cada vez más comunes, o al menos eran contemplados como posibilidades serias.^[9] Los tranvías circulaban a velocidades altas para la época y tomaban desprevenidos a ciertos peatones,^[10] a la vez que los usuarios

sufrían ocasionalmente accidentes graves debido a llevar brazos o piernas fuera del transporte. ¿Qué factores imaginables podrían incidir favorablemente en que un montevidiano de fines de siglo decidiera utilizar la bicicleta?

Ciertamente no era una empresa fácil. Antes que nada, el nuevo ciclista montevidiano, ya fuese joven o adulto, tenía que aprender a usar la bicicleta. Este hecho despertaba en algunos el miedo de «hacer el ridículo».[11] Pero más allá de la vergüenza de caerse, podía existir cierto recaudo ante la mirada de algunos montevidianos ciclofóbicos. Para estas personas, el andar en bicicleta era considerada una práctica europeizada y europeizante. Si quien pensaba probar suerte con la bicicleta era un hombre, debía saber o recordar que para ciertas personas era un atentado contra la «virilidad criolla».[12] Por otro lado, si quien especulaba con aprender a utilizar la bicicleta era una mujer, los ciclofóbicos podían increparle de ser una «amazonas», de alejarse de las tareas y deberes propios de su sexo.[13] Después de hacer a un lado el prejuicio, al nuevo o a la nueva ciclista le restaba —como toda persona que lo intenta por primera vez— encontrar el equilibrio, la coordinación, medir la distancia de sus miembros con las diferentes partes de la máquina, y someter a su cuerpo a un tipo de ejercicio totalmente nuevo hasta entonces. Una vez dominado el velocípedo o la bicicleta, y quizá después de haber recibido alguna burla «criolla», el o la ciclista estaba en condiciones de redescubrir su barrio, ciudad o su propio cuerpo pero montado en su corcel de acero.[14]

Las altas velocidades que alcanzaban algunos ciclistas y el uso desprevenido del moderno vehículo lograron insertar también a la bicicleta dentro de los debates y cuestionamientos sobre el tránsito. Por ejemplo en una ocasión el vertiginoso andar de un velocipedista que casi pasa por encima de un niño en la Plaza Independencia hizo preguntar al redactor de *L'Italiano*: «¿por qué la policía no obliga a los señores velocipedistas a andar más lento?».[15] Un mes más tarde y en frente a la Confeitería Americana sobre 18 de Julio, ocurriría otro accidente que involucraba a una persona a caballo y a un ciclista temerario quien hizo un mal uso de su bocina[16]. A pesar de cierta ciclofobia propia de la coyuntura capitalina y de su uso imprudente, la bicicleta era vista también por una parte de los montevidianos como un objeto progresista, que caracterizó, al igual que «el cinematógrafo, el simbolismo y los rayos Roetgen», el fin de un siglo «revolucionario y biclista».[17] Parte del entusiasmo que supo reinar en torno a esta nueva máquina se vio demostrado en el surgimiento de varias agrupaciones y clubes ciclistas[18] interesados en su uso deportivo.[19]

Si bien es difícil tener certeza sobre qué cantidad le correspondió a Montevideo, según los *Anuarios Estadísticos de la ROU*, el total de bicicletas importadas de forma oficial entre 1894 y 1908 ascendió a 2948.[20] Al superponer los datos de registros correspondientes a 1906-1909 lo que predominaba en la capital en la época eran los vehículos a tracción a sangre. La no despreciable cantidad de velocípedos y bicicletas que también fueron acumulándose durante los años anteriores convivían con este tipo de vehículos, generando una escena montevidiana de principios de siglo caracterizada por tracción animal y humana, y en menor medida por vehículos motorizados.[21]

Por este entonces, el batllismo[22] promovió y aplicó políticas urbanísticas y sociales que favorecieron considerablemente las posibilidades de algunos montevidianos de aprender a la bicicleta como un medio de transporte. La

legalización del tiempo libre a través de cambios asentados en la duración de la jornada y la semana laboral, la reglamentación de días de descanso y de una licencia anual, y la nueva idea de ciudad como espacio de trabajo y recreación necesaria para los habitantes (Da Cunha 23) fueron políticas que colaboraron para la promoción y el arraigo de los nuevos comportamientos derivados de la «natural trilogía higiénica estimulada a finales del siglo XIX» que trataba sobre la necesidad de aire, de sol y de agua pura e incorporó «con una fuerza inusitada, la prescripción de la práctica de los ejercicios físicos, de los paseos, de las caminatas, de ciertos juegos o deportes y de determinadas gimnasias» (Scharagrodsky 20). Si bien la bicicleta encontraba fácilmente lugar entre estas ideas, cabe puntualizar que su adquisición y manutención -más que su uso- estaba destinado a los sectores pudientes.

Para principios de siglo existían tiendas y talleres mecánicos que ofrecían una oferta variada de modelos y artículos para bicicletas y ciclistas. Si se toma en cuenta las estimaciones de José Pedro Barrán y Benjamín Nahum sobre los salarios en el Novecientos (1990 181-186) los gastos e ingresos de las «clases populares» tendían a coincidir. Si un obrero de la época ganaba a lo sumo veinte pesos al mes, y el precio de una bicicleta nueva fluctuaba entre 30 y 36 (promedialmente[23]) es de pensar que por aquel entonces representaría un desafío económico comprar una. De esta manera, el «corcel de acero» era un medio de transporte pero a la vez conjugaba una idea de distinción, que hermanaba actividad física con un desplazamiento efectivo a través de un Montevideo cada vez más «urbano" e higiénico. Pero ¿qué se podría pensar sobre alejarse de la urbe en bicicleta?

4. El Club Nacional de Velocipedistas y su boletín

Este club fue fundado el 20 de julio de 1890[24] y se diferenció de los otros clubes ciclistas (ver nota 17) por no solamente tener como «objeto propagar y difundir el conocimiento del Sport Velocipédico» sino también «y especialmente el desarrollo del turismo ciclista en la República».[25] Este club recogía e interpretaba varias ideas y conceptos derivados de fenómenos propios del comentado Bicycle Boom. Desde el primer momento estableció en sus estatutos su vocación turística y sus fines prácticos, teniendo como referencia el rótulo europeo de Touring Club, y muy especialmente la «clarividencia» y «éxito» del «*Touring Club Italiano* [que] encarna la aspiración eminentemente moderna tendente a hacer factibles todas aquellas iniciativas que reportan un beneficio inmediato a la causa del turismo».[26] A través del CNV las excursiones en bicicleta pasaron a ser una actividad que se sostuvo por un período considerable. Los ciclistas excursionistas que existieron en Uruguay fueron adoptando este fenómeno europeo, pudiendo disfrutar de los avances técnicos del vehículo y también en materia de accesorios e indumentaria. Pero aún más relevante fue el hecho de haber interpretado y mantenido gran parte de las ideas y valores que dicho fenómeno turístico acarrearba desde el otro lado del Atlántico, pero volcándolo en una coyuntura político social y en una realidad material distinta.

A simple vista, se puede decir que las pocas excursiones en bicicleta que pudieron haberse concretado a finales de siglo y principios del siguiente

reflejarían ciertos aspectos que irían a contramano del proceso turístico caracterizado hasta la fecha por la historiografía local. Por un lado, la bicicleta era en Uruguay un artículo caro, que parecía no hermanarse con las actividades costeras —el yodo deteriora el metal y para muchos de aquel entonces la higiene velocipédica tenía una relación directa con la higiene personal—. Por otro lado, la hedonización de la costa tampoco iba de la mano con el esfuerzo físico que demandaba el recorrer kilómetros. Ni hablar del desplazamiento por las arenas. Según las noticias de las actividades de los *tourings*, la bicicleta estaba asociada principalmente a la zona campestre y a picnics, y en segunda instancia con los espacios públicos urbanos. Parecería que dado el interés costero de privados y luego de la autoridad pública, los cicloturistas no marchaban precisamente por el mismo sentido turístico que se estaba imponiendo. La diferencia fundamental entre este tipo de excusiones y el resto de actividades turísticas es la instancia de demanda corporal que comprendieron. Las excusiones en bicicleta estaban cargadas de ribetes de proezas heroicas, distantes del confort de un exhibicionismo estático y hedonista. El destino en sí no era el objetivo primordial, sino que era una variable más dentro de la travesía. El trayecto hacia y desde este lugar guardaba igual o mayor relevancia para los turistas: el tiempo que pasaba un ciclista sobre la bicicleta es lo que lo hacía un excursionista. En sí, al destino no se llegaba sino que se lograba, siendo este el mismo punto de partida.

A partir de marzo de 1904 el CNV comenzó a editar de forma periódica su boletín mensual homónimo. Es importante subrayar que no se han podido encontrar hasta el momento datos concretos que permitan dimensionar cuán significativo fue para la sociedad de la época este medio de prensa. No obstante y mediante algunas referencias, se pueden plantear nociones sobre su tiraje, el perfil de algunos de los miembros de su Directiva y los círculos por los que podría haber circulado.

Respecto al primero punto, si se toma la cantidad de socios como aproximación al número de tiraje del club, este se aproximaría a los 230 ejemplares, igual a la mayor cantidad de socios que se ha detectado en enero de 1905.[27] Cabe destacar que cuatro meses antes la cifra ascendía a 107.[28] En referencia al segundo aspecto se cuenta con datos más precisos y abundantes con los que proyectar el tipo de ámbitos en que se desempeñaban o relacionaban los socios. Por ejemplo, el caso Emilio Coelli es ilustrativo. Él nació en Stradella, Pavía, Italia, en 1872. Llegó a Uruguay con su familia «aun niño, se inició en la actividad mercantil como empleado a los 16 años. Once años de adolescente y joven esfuerzo le permitieron un ahorro habilitante. Camino similar recorrió su hermano y, cuando ambos se consideraron «preparados» se solidarizaron en un único camino y abrieron la ferretería La Llave» (Beretta Curi 30). Ingresó al CNV en junio de 1895 y desde 1903 «quedó solo al frente de la empresa, iniciando la importación de diversos artículos de ferretería. Posteriormente derivó hacia actividades industriales con una fundición de bronce y fábrica de objetos artísticos» (Beretta Curi 31). Al siguiente año sería, además, presidente del CNV. Otro miembro fue el Secretario Alberto Oneto quien fue directivo de *River Plate Football Club* a partir de diciembre de 1908, mientras que el Tesorero Francisco Larghi era contador con título. Dentro de los socios honorarios asimismo se encontraban integrantes de la vieja guardia tales como Miguel Jauriguiberry.[29], [30]

Las publicidades que figuraban en el boletín además brindan una referencia para ahondar sobre la vida de algunos de sus socios, más que nada porque los muchos de los negocios en cuestión pertenecían a estos, tales como los anuncios de Invernizzi y Cía. referente a marcos y cuadros, la fábrica a vapor de galletitas de Luis T. Pitzer Hnos., o la Mueblería y Tapicería de Eliseo Piretti y Hermano: todos negocios de la capital y no precisamente vinculados al transporte o al turismo.

Lo expuesto hasta aquí ayuda a tener certeza sobre el extracto social de los dirigentes y probablemente alguno de sus socios del CNV: eran personas, mayormente inmigrantes, en una posición económica privilegiada, capaces de poder comprar y mantener una bicicleta, contar con tiempo «ocioso» de recreación, y con una cartera de contactos que involucraban diferentes servicios y beneficios para el club: las experiencias y sensaciones de excursionar en bicicleta estaban reservadas para unos pocos.

A pesar de ciertas limitaciones en la cantidad de socios, de su perfil más o menos «acotado» y la escasa divulgación[31] con la que habría contado este boletín, su publicación dotó a la organización de un mayor grado de formalidad publicitando sus cargos y dirección, dando a conocer sus ideas, métodos y objetivos, dejándose por escrito cada paso o instancia que resultara mínimamente relevante para el crecimiento del club. Era en sí, un medio de comunicación que circulaba entre socios, y en segunda instancia un órgano de propaganda para atraer nuevos elementos.

Los primeros números no contenían muchas notas o artículos sustanciosos, motivo por el cual se solicitaba abiertamente la colaboración mediante el envío de alguna noticia, opinión, historia, cuento, etc. que tuviese relación con el ciclismo en general, para incluir en las columnas del nuevo boletín. Tampoco tenía un gran número de páginas. A diferencia del TCI, el Boletín del CNV no tenía una división de secciones específica (*Calle, Técnica, Científica, Legal, Servicio Médico, Confort, Movimiento, Cancillería, Biblioteca, Tesorería General*), al parecer por no contar con información de esa índole de forma asidua. Las secciones mencionadas aparecían de forma esporádica, y lo que predominaba eran transcripciones traducidas de artículos de revistas extranjeras, resúmenes de excursiones, afiliaciones de socios y servicios, balances económicos, etc., siempre acompañado de fotografías de lugares o paseos locales, o eventos internacionales.

La publicación del *Boletín Mensual del Club Nacional de Velocipedistas* significó un progresivo pasaje del plano ideal al práctico: una paulatina concreción de ideas escritas en viejos estatutos para ser plasmadas en acciones puntuales, exitosas y con un sentido comprobable. Así es que la organización fue tomando forma de red, con centro en Montevideo, pero conectada con distintas y distantes partes del país a la vez que con varios lugares en el exterior, nutrió su biblioteca de mapas, guías y revistas turísticas internacionales, engrosó la lista de socios y contactos influyentes a nivel local, se inmiscuyó y participó en el ámbito político nacional, realizó intervenciones urbanísticas en Montevideo y zonas aledañas. Ya sin su velódromo (ver nota al pie n.º 18) eliminó las carreras de sus estatutos y se dedicó a las excursiones turísticas.

Con el editorial «Nuestro Boletín» se presentaba la finalidad del nuevo órgano de prensa, que era nada menos que el de «difundir el espíritu de propaganda entre los socios para que cada cual en la medida de sus posibilidades

contribuya al mayor progreso del ciclismo de la República» para llevarlo a «la altura que le corresponde, tanto entre las diferentes clases de sports existentes como con relación al lugar muy merecido que ha conquistado y que ocupa en otros países.[32]

La Dirección expresaba su entusiasmo y decisión al decir «no dudamos que con el tiempo y algunos sacrificios obtengamos lo que tan justamente apetece, [...] numerosos socios [...] al conocer nuestros proyectos los han aplaudido con honrosos calificativos ofreciéndonos además de su ayuda moral también la material». También la Directiva anunciaba el previo estudio de proyectos para integrar al programa del club, pero no se dice nada acerca de ellos, a la vez que se argumenta que «mientras las circunstancias no nos permitan dar mayores proporciones a nuestro boletín trataremos en sus columnas únicamente las cuestiones que tengan relación con el Sport Velocipédico».[33] Al parecer seis meses habrían sido suficientes para reunir información «de mayor proporción». En setiembre de 1904 se concreta una modificación de los Estatutos:

Teniendo en cuenta, que los estatutos que estaban en vigencia, no se adaptan a la nueva marcha impresa a este centro, esta Directiva trató de modificarlos, llevando a cabo esta reforma y presentándolos modificados a la discusión de la Asamblea Extraordinaria convocada a ese efecto el día 29 de febrero del corriente, habiendo sido aprobados por este presentados al Superior Gobierno para obtener la personería jurídica la que nos fue concedida el día 23 de mayo.

Con la aprobación de los nuevos estatutos *quedaneliminadaslas carreras* y un grandioso porvenir, un nuevo rumbo lleva a nuestro Club, a la cumbre aspirada del *tourismo* que encierra en sí, todas las ventajas y facilidades que se puede proporcionar al ciclista en sus excursiones.[34]

Puede decirse que el «estudio de proyectos» y el tiempo transcurrido para publicar noticias «de mayor proporción» quedaron manifestados de forma explícita con este cambio de Estatutos: el turismo pasó a ser la prioridad.

A partir de la presente modificación de Estatutos el CNV también adecuó la función del *socio corresponsal*, cambiando su denominación por la de *cónsul*. Si bien en términos formales ya existía, al parecer hasta ese momento el cargo en cuestión no había resultado productivo. La figura del cónsul constituyó un nodo en la red de contactos y servicios del CNV y su participación activa es la que permitía, en lo formal y en los hechos, que esta organización funcionara no solo en Montevideo sino en distintos puntos del país y fuera de él. Entre marzo de 1904 y febrero de 1909 existieron en total 49 cónsules. De estos, 11 correspondieron al exterior[35] y 38 al territorio local.[36] Entre los nuevos ingresos y renuncias que se iban registrando, junto a algunas participaciones intermitentes de ciertos cónsules, la *red consular velocipedista* fue cambiando su constitución. Priorizando el rasgo de simultaneidad de la actividad de cada cónsul, este entramado fue variando su cantidad de miembros. Su nadir fue en enero de 1905 con solo 5 cónsules (uno en Chile y Argentina, uno en la Unión y en Paso Molino, y el otro en Fray Bentos) y su pico máximo fue entre abril y mayo de 1907 registrándose cuarenta funcionarios consulares: una decena de cónsules extranjeros actuando al mismo tiempo y una treintena cubriendo las diferentes partes del territorio nacional.

Con el «Reglamento del Cuerpo Consular» y la red concreta que estos hombres conformaban, el CNV ofrecía un servicio activo de información turística. Constituía en sí un circuito sin otra infraestructura que la de los

propios recintos de cada cónsul, desde donde los datos fluían hacia la sede central en Montevideo, eran procesados y acumulados, para luego ser nuevamente devueltos, organizados mediante el boletín, engrosando así cada punto consular. De la mano de la organización y el accionar de la Comisión Directiva y del Cuerpo Consular, el socio del club podía aprender sobre variados y distantes lugares del Uruguay, las facilidades que cada uno de ellos presentaba para circular en bicicleta, las atracciones que ostentaba, y también las actividades turísticas que allí se podían desarrollar. Al mismo tiempo y volteando las páginas de su boletín mensual, podía contrastar la ciudad de Salto con alguna ciudad o balneario europeo, instruirse sobre los avances mecánicos o nutricionales del ciclismo a la vez que mirar las formas en que se circulaba en bicicleta en India, estar al tanto de los stunts de las exposiciones internacionales y ver fotos de un desfile del transporte en Tacuarembó, o comparar los Alpes Suizos con el Cerro de Montevideo.

Boletín tras boletín parecería predominar una voracidad por una actualidad turística efervescente que estampaba información sobre métodos y herramientas para el perfeccionamiento en la vialidad, distintos medios de transporte y sus avances (en muchos casos experimentos), récords de velocidad, conceptos y reflexiones de nutrición, higiene y comentarios de los beneficios saludables de la actividad física. El tiraje de la revista involucraba en sí un progresivo aprendizaje acerca de lugares atractivos o curiosos de alrededor del mundo y sobre todo, de Europa. Debido al boletín, el pedalear del socio del CNV por las afueras de Montevideo no era solo un ejercicio físico pintoresco sino también de consciencia moderna.

5. Su relación con la sociedad civil y el Estado uruguayo

Resulta difícil diferenciar y separar tajantemente tanto a la sociedad civil como al Estado uruguayo a la hora de considerar las relaciones desarrolladas por el cnv en nuestro suelo. Para esta organización, en última instancia ambos son agentes funcionales al engrandecimiento turístico del país. Por un lado, existieron relaciones planificadas con acciones premeditadas de largo plazo e implícitas a la naturaleza misma del club. Tal fue el caso de la proyección de excursiones ciclísticas fijadas en estatutos. Por otro lado, también surgieron relaciones momentáneas manifestadas en forma de repudio, crítica, cooperación o apoyo a consecuencia de episodios suscitados. Como muestra se puede considerar la objeción a una ley que intentó que las bicicletas pagaran matrícula, o la cooperación del club como organizador de los Juegos Olímpicos de 1907 promovidos por el Estado uruguayo. Ciertamente y a pesar de algunas excepciones, las relaciones planificadas solían desarrollarse en la mayoría de los casos con la sociedad civil y las ocasionales con el Estado.

El turismo en bicicleta se formó como una posibilidad de escapar al encierro, «al bullicio del centro» [37], a la contaminación [38], a la monotonía, a la regulación característica de la urbe. [39] El campo se mostraba como un sitio amplio e indefinido, parecido a «una alfombra verde» donde los excursionista podían gozar del limpio aire y observar los paisajes naturales, vivir una experiencia sensorial diferente, sentir «el rumor que producen las aguas al correr». [40] Frente a esta propuesta de oposición espacial, la bicicleta se entendía como

el medio que permitía ampliar el espíritu, distraer la imaginación,[41] hacer «olvidar las penas que se sufren durante las horas de trabajo».[42] Ser un excursionista se basaría en ver, descubrir y registrar para la posteridad ese tipo de lugares a través de las «saludables, instructivas y deliciosas excursiones».[43] La salud y el goce se combinaban brindando la idea de un completo bienestar en esta obra que beneficiaba tanto a los locales como al potencial turista.

Entre marzo de 1904 y febrero de 1909 el club realizó un total de 54 excursiones en bicicleta[44]. De estas, al menos 31 fueron realizadas en las zonas cercanas a la ciudad de Montevideo. El destino predilecto y más frecuentado en los primeros años fue Carrasco figurando como destino en ocho oportunidades, luego Colón en seis. Toledo los sigue con dos y figurando como destino por única vez están Manga, la Unión, Maroñas, Paso de la Arena, Sayago, Camino Sayago en Peñarol, el Prado, y el Campo Español.[45] Además de estas salidas, el Club organizó en siete oportunidades excursiones a Santa Lucía, cinco a Pando, tres a San José, dos a Las Piedras, una a Florida y Treinta y Tres respectivamente, e incluso una excursión internacional a Buenos Aires.[46]

Resulta difícil dar con la cantidad exacta de excursionistas que integraban cada paseo del club, pero a partir de lo que se pudo encontrar se consigue formar una idea de cuáles resultaban ser numerosas para el CNV. El 19 de abril de 1905 fueron 80 socios a Santa Lucía, y el 14 del siguiente mes asistieron 78 a Las Piedras. Ese mismo año marcharían 65 excursionistas a Carrasco el 15 de octubre, e igual cantidad al Puente de Manga el 16 de noviembre. Similar número figura para algunas excursiones en los años próximos.[47] El éxito de las excursiones en bicicleta dependía en gran parte de que el buen tiempo favoreciera la circulación por los caminos y no ocasionara problemas con charcos y barro. [48] Naturalmente, las excursiones eran más populares en los meses de calor. En el verano inmediato a la creación del boletín se dio un *boom* de excursiones. Luego su cantidad se sostuvo pero concretándose menos de la mitad que se hicieron durante el primer año. Aun así, se puede considerar que la complejidad en la organización aumentó, dado que la oferta de destinos se diversificó y solían ser más lejanos que aquellos de los primeros años. ¿Cómo podía afectar a los ciclistas excursionistas el alejarse cada vez más de la ciudad?

Las ambiciones del CNV por cubrir mayores distancias le resultaron redituables. El club lograba cada vez más credibilidad como organizador de excursiones, y engrosaba su convicción turística de escalas nacionales. Sin embargo, la bicicleta y las «largas distancias» no siempre formaban un binomio exitoso. En las memorias y relatos de varios ciclistas-excursionistas se encuentran padecimientos y obstáculos durante los recorridos en bicicleta al alejarse del centro urbano de la capital.[49] Además, si no se era conocedor de la zona y se alcanzaba una bifurcación no señalizada, el viaje podría pasar a ser un tanto problemático. Los comentarios encontrados al respecto son, por excelencia, de montevidianos que se alejaban de su habitual urbanidad. Pero las quejas pueden variar si quienes pedalean no residen en la capital.[50]

Ante la ausencia de establecimientos o servicios apropiados, el pésimo estado de los caminos, la ignorancia de las distancias (y por ende un cálculo no muy riguroso del tiempo), algún desperfecto mecánico, la posible experiencia de pedalear «sin encontrar ser viviente» en un «silencio desolador», y tomar al «canto del gallo» como referencia temporal, las excursiones turísticas podían ser

muy arriesgadas. Para remediar esta clase de problemas, el CNV delineó objetivos prácticos y precisos. Debían mejorar las condiciones en que las excursiones se llevaban a cabo, y para ello se comprometieron a cumplir tareas específicas.

En diferentes parajes alrededor de la ciudad se instalaron cajas de herramientas para que sirvieran de auxilio a los excursionistas en caso de un accidente o desperfecto mecánico.

El uso de estas cajas era exclusivamente para los socios del club, quienes accedían a ellas presentando una tarjeta que los reconocía como tales. Las cajas contenían también un botiquín de primeros auxilios («paquete de medicamentos»).[51] En diciembre de 1904 se colocó en la Confitería Ribot del Paso del Molino la primera caja de herramientas del CNV, y un año más tarde en Colón y en Las Piedras, en el Restaurant del señor Vicente Domínguez y en el Restaurant Laures respectivamente. La colocación de las cajas constituyó siempre un motivo de reunión y festejo para los socios. Era común que se hicieran expediciones a los parajes destinados a alojar las cajas y se pronunciaban discursos emotivos después de colocadas.

Además de las cajas de herramientas el CNV se propuso a instalar carteles indicadores en los caminos departamentales y nacionales que señalasen las distancias de un pueblo a otro. Para ello se presentó ante la Junta Económico-Administrativa de Montevideo un proyecto para la colocación de las placas, obteniendo su debida autorización. El club estaba «dispuesto a costear los gastos para innovar dicha mejora y hacer propaganda para que las personas pudientes contribuyan en gran escala a la aplicación de estas placas y al efecto mandar imprimir en ellas el nombre del donante».[52] Las autoridades municipales aceptaron el proyecto en noviembre de 1905. El CNV solicitó ante el Telégrafo Nacional el permiso para situar los carteles en los postes telegráficos, y en caso de no encontrar ninguno en los parajes elegidos, poder colocarlos.[53]

El cnv se importó por la mejora en las comunicaciones viales. Por estos años la pavimentación de los caminos nacionales y departamentales fue en aumento.[54] En 1905 se saludaba desde la revista el arribo a Uruguay de algunos «rodillos que la Junta ha comprado con destino a la consolidación del macadam y terraplenes de los caminos».[55] Los pocos aparatos que existían de este tipo se encontraban haciendo obras de afirmado en distintos puntos del departamento. Se informaba que la pavimentación se emprendería inmediatamente con todo vigor, gracias a la ley aprobada por el Parlamento que autorizaba la toma de un empréstito destinado a realizar mejoras en puentes y caminos: «este año debe abordarse [...] la tarea, cabiendo esperar que la actividad y la energía de nuestros municipales impulsará el gran pensamiento de complementar la red de nuestros caminos en todo el pavimento del departamento de Montevideo».[56]

El ciclismo conseguiría un impulso extraordinario con el adelanto en este aspecto. El «paso incierto» o la «hondonada fangosa» ya no detendrían la circulación de las bicicletas; lo que ayer eran «baches y pantanos» mañana serían «cintas pétreas bien extendidas». Los caminos que conectaban Montevideo con Las Piedras y Santa Lucía, por ejemplo, habían sido pavimentados, y al segundo destino se dirigían frecuentemente las excursiones ciclistas (después de Carrasco, este lugar fue el más visitado por el Club)

El CNV miraba desde cerca y con gran interés las acciones del Estado en materia de vialidad. Si se inauguraba un puente o macadamizaba una calle

el lector del boletín se enteraría al número siguiente de la satisfacción de la Directiva y del aliento público que esta brindaba a obras semejantes. También de las repercusiones de los trabajos luego de terminados, con comentarios ilustrativos sobre lo funcional que resultaba ser tal calle o determinado cruce nuevo. La expresión de aprobación sugería una preocupación a modo de celo y su publicitación era un recordatorio para la autoridad pública. Si bien en los hechos esto podía no ser relevante dado la escasa influencia que parecía tener el club, la reiteración y el alcance nacional de la revista eran factores a tener en cuenta. Asimismo, el CNV nunca se desprendió de su admiración por el *Touring Club Italiano*, que contaba con un derrotero exitoso en cuanto negociaciones con las autoridades públicas de su país. Ciertamente, la decidida vocación turística del club exigía mantener y refrescar relaciones con el Estado si es que pretendía concretar sus aspiraciones de largo alcance.

Durante la segunda mitad de 1906 sucedió un hecho en Montevideo al que el boletín le dedicó varias páginas de distintos números. En la Cámara de Representantes se estaba debatiendo la Ley de Patente de Rodados como proyecto para 1906-1907. Siguiendo la versión del CNV, a través de la Dirección de Rodados el gobierno departamental planteó gravar con el pago de una patente anual de dos pesos a los velocípedos y bicicletas de dos o más ruedas y de cualquier tipo que fuesen, por considerar que era una nueva fuente de recursos y por emular lo que por aquel entonces se hacía en otros lugares del mundo. La Dirección de Rodados concebía la idea de que si bien las bicicletas no deterioraban a las calles de la Montevideo, su circulación entorpecía al ritmo adecuado del tránsito en general, ocupando una parte de la vía pública, la que no quedaba disponible enteramente para los demás vehículos que pagaban patente. Esto acarrió gran malestar en la Comisión Directiva del CNV, generando que la organización se pronunciase (similar al caso del TCI una década atrás[57]) en contra del proyecto en cuestión, y a la vez que se caracterizara a sí misma, de forma momentánea, como un grupo de influencia y de accionar independiente en relación con el poder público.

Sus dirigentes presentaron reclamos e informes ante la Cámara de Representantes. Consideraban que los argumentos para tomar esta medida eran poco consistentes. Como fuente de recursos, decían, «apenas si se hará sensible lo que se recaude por concepto de patentes a las bicicletas, dada la limitada cantidad que hay en circulación, cantidad que aún se va a reducir apenas se haga efectiva la aplicación de ese impuesto...».[58] Respecto a la imitación de la reglamentación extranjera, el club opinaba que tal criterio igualitario no tenía aplicación en la capital: «El Municipio de Montevideo no se ha preocupado jamás del adelanto del ciclismo, como lo han hecho todos los Municipios de los países que le han señalado impuestos, ofreciéndole, como justísima compensación, extensos e inmejorables caminos carreteros y concediéndole el tránsito por veredas apropiadas...».[59]

El CNV proponía que primero se trabajara por la difusión del uso de la bicicleta, que ya había dejado de ser un artículo de lujo «para convertirse en un artículo de indiscutible utilidad, sobre todo para los que viven en las afueras de la ciudad», y se brindaran ventajas para su rápido desarrollo antes de gravarla con impuestos. Asimismo, la institución solicitaba que se impusiera para las bicicletas

una rebaja en los impuestos de aduana como recientemente había ocurrido con los automóviles.

Es importante dejar en claro que no se ha podido dar con las apreciaciones que según el club se habrían pronunciado «en contra» de las bicicletas. No obstante, lo que se detectó al consultar los diarios de sesiones de la Cámara de Representantes de 1906 fue el hecho de que en una semana se expusieron observaciones y reclamos de tres distintas sociedades vinculadas al tránsito. En primer lugar, Miguel R. Correa y Bartolomé C. Venturi, presidente y secretario respectivamente del Centro de Empresas Fúnebres y Carruajes de Cochería de la Unión Industrial Uruguaya, presentaron «una exposición relativa al proyecto de ley de patentes de rodados para 1906-1907».[60] Después, la Sociedad Propietarios y Conductores de Vehículos, representada por Antonio Santini (presidente) y Antonio Scarsi (secretario) hicieron lo mismo,[61] expresándose por último el Club Nacional de Velocipedistas y Sociedad Ciclista a través de Coelli y Compagnoni.[62] Finalmente, el club habría conseguido influir en un resultado exitoso: el cobro de patente no se aplicó en Uruguay. En sesión del 6 de octubre de 1906 la Cámara determinó que «el ciclismo ha dejado de ser un deporte de lujo y reservado para la gente pudiente; se ha convertido en un medio de locomoción útil y económico, para las clases trabajadoras» señalando la conveniencia en su fomento «en vez de restringirlo por la aplicación de impuestos» dado que su rendimiento, además, sería de escasa importancia por «el número relativamente pequeño de velocípedos y bicicletas que hay actualmente en circulación».[63]

A pesar de la diferencia de argumentos esgrimidos, es de notar que el ciclismo se habría constituido en algo «popular» tanto para el CNV como para la Cámara. Esta última había sido recientemente reformada, tras la victoria del Gobierno en el ciclo de las guerras civiles contra los Blancos, a través de una nueva reglamentación electoral de 1904 que buscaba obtener una mayoría sólida en las Cámaras para respaldar al Gobierno. Esta medida logró ampliar la cantidad de diputados para los Colorados, generando así un «Gobierno excluyente de partido» (Nahum 2017 25-26). La decisión final sobre este proyecto de ley expresa en gran medida el perfil de este sector, de la mano con las políticas sociales y urbanísticas que el batllismo se encargó de promover (más que nada en Montevideo). Además se debe señalar que la popularidad atribuida al ciclismo cae en directa contradicción con las apreciaciones aquí presentadas sobre el costo de una bicicleta para los obreros de la época, por lo que es oportuno deslizar la interrogante sobre la posible naturaleza providencial del proyecto, rasgo asignado también a las políticas batllistas (Frega 31).[64]

Si bien el proyecto de las placas indicadoras resultó exitoso, con el transcurso de los meses fueron surgiendo algunos inconvenientes a medida que estas se iban instalando en mayor cantidad. Los reclamos del CNV ante las autoridades municipales por su falta de celeridad en proveerles la información pertinente para confeccionar estos carteles era algo por demás recurrente. Además, la destrucción de este tipo de señalizaciones fue otro motivo de preocupación. Algunos de ellas sufrieron ataques que hicieron saltar las letras y los números indicados debido a «las pedradas que les arrojan los pilletes por puro espíritu dañino o por espíritu de diversión [...]». Las placas indicadoras se colocan por lo general en parajes aislados, diseminadas en lugares útiles pero poco poblados, donde no se puede

ejercer una vigilancia eficaz que ponga remedio al daño apuntado».[65] El CNV solicitaba a la Policía para que extremara la vigilancia, teniéndose en cuenta que estas chapas estaban colocadas en zonas próximas a Montevideo, y por ello más pobladas, donde el cuidado podía ser más eficaz. A los turistas en general y especialmente a los socios les recordaban que era su deber «hacer comprender al pueblo [...] que las placas indicadoras son patrimonio de ninguno, que son de todos porque a todos sirven, que todos deben respetarlas y hacerlas respetar porque son eminentemente útiles a todos los viajeros»[66]

Para finales de 1906 el Estado uruguayo ya había proyectado la organización de una serie de competencias deportivas internacionales a las que llamó Juegos Olímpicos. Al parecer, para ese entonces el CNV había cosechado una reputación significativa y recibió la invitación para nombrar a uno de sus miembros como integrante de la comisión encargada de este evento deportivo, que era encabezada por el presidente de la República Claudio Williman, siendo presidida por Pedro. C. Towers, presidente asimismo del Albion F. C., y Miguel Jaume (hijo) fue el representante designado por el CNV. Entre el resto de los nombres[67] es significativo destacar la presencia del diputado colorado Alberto S. Quintana[68] representando a la Unión de Remeros del Uruguay.

Desde la revista del CNV, el presidente de la institución Emilio Coelli indicaba que se unirían a «la feliz iniciativa de la creación de los juegos olímpicos en el país, fomentada y subsidiada por el Superior Gobierno para el desarrollo de todo sport». La Comisión Directiva reglamentó «unas series de carreras parciales con valiosos premios para la final que se correrá en julio próximo, precisamente para tener elementos preparados para los juegos olímpicos». Aun así, ante la contradicción suscitada a partir de la modificación de setiembre de 1904 donde los Estatutos «no facultan efectuar carreras y otros juegos atléticos y tan solo se dedican a fomentar el turismo en general», los dirigentes interrogaban las razones para efectuar carreras. La respuesta era concreta: «la Directiva viendo asomarse la protección del Gobierno para toda sociedad sportiva, creyó prudente asociarse, amparando el desarrollo de las carreras ciclistas y automovilísticas, que se pueden efectuar sin dejar en abandono en lo más mínimo el importantísimo desarrollo del turismo [sic]».[69]

Con el objetivo de prepararse para las competencias ciclistas el CNV retomó la organización de carreras hacia fines de 1906, con motivo de que los corredores «se encuentren preparados para figurar dignamente en el próximo gran torneo».[70] En palabras del ex ciclista José María Zamora, directivo de la institución, «la performance de nuestros corredores deja mucho que desear, desde que hace muchísimo tiempo la vida activa del ciclismo se ha circunscripto a las excursiones y paseos que celebra el CNV».[71] En diciembre de 1908 el club volvió a organizar carreras ciclistas pero los corredores que se anotaron no fueron muchos. A raíz de esto se pensó en establecer solamente dos categorías «por la escasez de corredores que hay actualmente en Montevideo».[72] La carrera de los ciclistas «profesionales»[73] se realizó desde Las Piedras hasta La Paz, mientras que la de los amateurs fue tan solo de 1000 metros. También en ese mismo mes la revista *Sportman* organizó un torneo deportivo que nucleaba varios sports. Desde el boletín se indicó que el torneo demostró la falta de verdadera afición deportiva en el país.

Es curioso que el mismo CNV destaque la «escasez de corredores» y el pobre éxito de las propuestas en que fue organizador invitado por el Estado uruguayo. ¿No podría por ello erosionarse la «protección» estatal buscada por la Directiva? Según ambas partes, la bicicleta como medio de transporte era «popular» pero no así como elemento deportivo... El ciclismo, al igual que los «viejos» velódromos de la capital, se derrumbaba. Y el CNV publicitaba ese hecho sin proyectos inmediatos para revertirlo. Ciertamente esta clase de objetivos ya no eran, ni momentáneamente, una prioridad para el club sino un motivo de acercamiento para conseguir resguardo estatal en materia turística.

Durante la segunda mitad de 1906 se manifestó una discusión acalorada en el seno mismo del CNV. En paralelo a la disputa en contra de la ley de patentes de rodados y al trabajo de organización de los Juegos Olímpicos, el club debatió el cambio de su propia denominación. Esto se concretaría finalmente a comienzos de 1909, pasándose a llamar Touring Club Uruguayo (TCU) y manifiesta la conclusión definitiva de una vieja intención por parte de varios miembros de la Directiva. La bicicleta y el turismo se irían separando aún más, pero por sobre todo voluntariamente. A partir de este hecho el automóvil pasó a ser el medio de transporte central dentro de la propaganda turística del tcu.

6. Conclusión

Las ideas turísticas que predominaron en las páginas del CNV coinciden en gran medida con aquellas que envolvieron al *Bicycle Boom* europeo. Tras la gestación del reciente hábito de conocer lugares nuevos como práctica turística se cultivaba la sensación de libertad (o escape) individual, de diversión y de buena salud. En definitiva, se comunicaba y fomentaba la noción del «perfeccionamiento» moral-físico cultivado por el ciclista excursionista en cada expedición. Los socios aficionados al ciclismo -y aquellos que no lo eran tanto- contaban con imágenes, artículos de opinión, reseñas de excursiones, consejos mecánicos, etc. que en gran medida brindaban una forma de entender y practicar el turismo en bicicleta, pero en suelo uruguayo.

El rol activo en materia de ciclismo y turismo que el CNV alcanzó durante la edición de su boletín (marzo 1904-febrero 1909) se evidencia con las formas de relacionamiento planteadas y sostenidas tanto con la sociedad civil como con el Estado uruguayo.

Con relación a la primera, si bien la cantidad de las excursiones practicadas durante este período no se logró mantener, se aprecia un cambio en referencia al grado de su complejidad. Existió un aumento del número de destinos, cada vez más lejanos a Montevideo (la excursión a Buenos Aires en abril de 1907 es un claro ejemplo). Esto a su vez fue acompañado de un incremento en la cantidad y control de calidad de los servicios y atractivos involucrados.

En cuanto al Estado, el club fue por momentos un grupo de presión y en otros un colaborador público. El CNV reclamó por infraestructura adecuada para el uso de la bicicleta y se pronunció en contra del proyecto de ley de patente de rodados (1906-1907) que pretendía gravarla. Pero también participó en la gestión y organización de eventos deportivos (Juegos Olímpicos) presumiblemente buscando la protección estatal para concretar sus proyectos turísticos. #

Bibliografía

- Álvarez Ferretjans, Daniel, *Historia de la prensa en el Uruguay*, Montevideo, Fin de Siglo, 2008.
- Barrán, José Pedro y Nahum, Benjamín, *El Uruguay del Novecientos*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1990.
- Beretta Curi, Alcides, *Los hijos de Hefestos. El concurso de la inmigración italiana en la formación del empresariado uruguayo, 1875-1930*, Montevideo, Universidad de la República, 1998.
- Cóppola, Ruben y Gilmes, Juan, *¡Atento Coppola! Reseña histórica del ciclismo uruguayo*, Montevideo, Rumbo, 2013.
- Da Cunha, Nelly, Montevideo ciudad balnearia (1900-1950): El municipio y el fomento del turismo. Montevideo: FHCE, Universidad de la República, 2010.
- Frega, Ana, *Historia del Uruguay en el siglo xx: (1890-2005)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 2008.
- Gray, Martin y Roderick, Watson, *The Penguin Book of the Bicycle*, Londres, The Chaucer Press Ltd., 1978.
- Jacob, Raúl, *Modelo batllista, ¿variación sobre un viejo tema?* Montevideo, Fimasa, 1988.
- Nahum, Benjamín (coord.), *Estadísticas históricas del Uruguay 1900-1950*. Tomo IV. Montevideo: Universidad de la República, 2007.
- Nahum, Benjamín, *Manual de Historia del Uruguay. Tomo II: 1903-2010*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 2017.
- Rodríguez Villamil, Silvia, *Las mentalidades dominantes en Montevideo (1850-1900)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 2008.
- Scharagrodsky, Pablo (coord.) *La invención del «homo gymnasticus». Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*, Buenos Aires, Prometeo, 2011.
- Zuelow, Eric G. E., *A history of modern tourism*, Londres-Nueva York, Palgrave-MacMillan, 2015.

Fuentes

- Instituto Nacional de Estadística (INE). *Anuarios Estadísticos de la ROU* (1894-1911)
- Diarios de Sesiones de la Cámara de Representantes* (D.S.C.R.) (1906)
- Boletín mensual del Club Nacional de Velocipedistas* [Montevideo, 1904-1909]
- Estatutos del Club Nacional de Velocipedistas* [Montevideo, 1904]

Prensa

- Il Pensiero Italiano* [Montevideo, 1889-1900]
- Il Popolo Italiano* [Montevideo, 1891]
- L'Italiano* [Montevideo, 1894-1895]
- La Playa* [Montevideo, 1898-1899]
- La Razón* [Montevideo, 1890, 1901]
- Revista Rojo y Blanco* [Montevideo, 1900-1901]
- Rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano* [Milan, 1895-1897]

Notas

[1] Este artículo constituye una síntesis de un trabajo monográfico individual correspondiente al curso Uruguay II, de la Licenciatura en historia impartida en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHCE) de la Universidad de la República. Esta monografía retomó los resultados del informe *La bicicleta en Montevideo (desde fines del siglo XIX hasta mediados del XX)*, presentado junto a Gonzalo Leitón para el llamado PAIE de la CSIC de la Universidad de la República correspondiente al año 2014.

[2] Existen un par de investigaciones que resultan ineludibles por ser en cierta forma «pioneras», y recientes. Como parte de un estudio preliminar, Hugo Mancebo Decaux investigó de forma panorámica al Club Nacional de Velocipedistas y al *Touring Club Uruguayo* con el fin de contextualizar y entender a una colección de medallas que estos entregaron. Asimismo, el libro de Ruben Cópola y Juan Pedro Gilmes (2013) detalla información acerca de algunas repercusiones que generó la aparición de este vehículo en nuestro país. Si bien este último estudio se centra en el aspecto del ciclismo entendido como deporte y no ahonda precisamente en el período que aquí trato, resultó relevante para robustecer la cronología inicial. Ver Hugo Mancebo Decaux, «Historia del Club Nacional de Velocipedistas y del Touring Club Uruguayo», *El Sitio. Boletín Electrónico*, Instituto Uruguayo de Numismática, Montevideo. Dic. 2011. Web. Consulta 17 Ago. 2014. Disponible en: <http://iunuy.org/flop01/wp-content/uploads/elsitio/ElSitioN%C2%BA1.pdf> y Ruben Cópola, Juan Gilmes; *Atento Coppola! Reseña histórica del ciclismo uruguayo*, Montevideo, Rumbo, 2013.

[3] Para futuros estudios que vinculados a la presente temática se incluye también al Fondo Mapoteca del Archivo General de la Nación, a *Permisos de Construcción* (1882-1958) del archivo del Cabildo de Montevideo y al Archivo Gráfico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas donde se han ubicado con éxito algunas memorias descriptivas y planos de velódromos existentes en el Montevideo de principios de siglo.

[4] Varios autores coinciden al rastrear los orígenes del turismo moderno en situarlo en el fenómeno del *Grand Tour*. Este último solía ser, a *grosso* modo, un viaje protagonizado principalmente por jóvenes de la élite inglesa, cuyos padres buscaban un complemento empírico para la formación insuficiente que sus hijos recibían en las universidades. Esta práctica se desarrolló especialmente entre los siglos xvii y xviii en medio de desarrollos culturales, intelectuales, políticos, sociales y económicos que emergían progresivamente a lo largo de Europa. En el período entre 1748 y 1789 el viejo continente disfrutó de cierta paz y fue allí donde el *Grand Tour* alcanzó su cima.

[5] Entre disputas de patentes francesas, estadounidenses y británicas, y luego de sucesivos abandonos, reformas e innovaciones técnicas, el velocípedo conocido comúnmente como Penny Farthing (o modelo *seguro* u *ordinario*) encarnó la imagen de elegancia, ligereza y rapidez, convirtiéndose en una máquina renombrada.

[6] En 1895 contaba con 16.343 miembros, para pasar a 34.655 al siguiente año y acumular un total de 60.449 miembros para 1899». Ver Gray y Roderick 129.

[7] Entre los más conocidos se pueden nombrar *The League of American Wheelmen* (1880), el *Touring Club de France* (TCF) y especialmente el *Touring Club Ciclistico Italiano* (TCCI) fundado en 1894, y que en 1900 adoptaría la denominación de *Touring Club Italiano* (TCI).

[8] «El servicio de trenes en una insolencia, los trenes llegan y salen cuando se les antoja sin importárseles de las necesidades del público, para tomar un tren es necesario llenarse de polvo y exponerse a romperse una pierna, en aquel laberinto de pocitos, pozos, zanjas y piedras. La Junta Económico Administrativa, si no resuelve a hacer otra cosa debe establecer una oficina médica-quirúrgica.» *La Playa* [Montevideo], ene. 5, 1899.

[9] La policía que rondaba las calles montevideanas se vio un tanto atareada en 1891 debido a una «guerra» entablada contra los conductores de vehículos sin su correspondiente patente. En un solo domingo del mes de febrero ingresaron más de cincuenta carretas a la Comisaría 4.ª, con sus correspondientes conductores multados. Ver «Servizio tramvia», *Il Popolo Italiano*

[Montevideo], feb 17, 1891. Ocho años después se percibían esfuerzos constantes por registrar los vehículos en la capital, invitando en reiteradas veces a aquellos que tenían uno a inscribirlo en el Palacio Municipal. Ver «Patenti pei veicoli», *Il Pensiero Italiano* [Montevideo], nov 22, 1899. Para 1901 se fundaba La Protectora de vehículo, «una sociedad que tiene por principal objeto formar un fondo para indemnizar los perjuicios de toda clase que sufran los vehículos que sean guiados por los miembros de ella o pertenezcan a estos». En «La Protectora de vehículos», *La Razón* [Montevideo], oct. 7, 1901.

[10] *La Razón* [Montevideo], jul. 29, 1890.

[11] Algunos preferían aprender «sin que nadie lo supiera» para no pasar vergüenza. *Boletín mensual del Club Nacional de Velocipedistas* [Montevideo]. Set., 1907, p. 6. De ahora en más se referenciará a esta fuente como «*Boletín mensual*».

[12] A través del trabajo de Silvia Rodríguez Villamil se puede recoger una observación de fines de siglo de Carlos María Maeso (bajo el seudónimo de Máximo Torres) que señala su resistencia ante la adopción de las modas y el estilo de vida europeo: «Dicen ellos que vale más andar de ponchito terciado, golilla y chambergo con barbijo, haciendo sonar la chilena y cazando al vuelo, retrucando sobre el pucho las frases ingeniosas y juguetonas, que ir a hacer firuletes en un cotillón, jugando con cintitas y paragüitas entre las muchachas, mostrar los pelos de las piernas y brazos en el traje casi primitivo del cricket, o hacer el teru-teru con la cornetita del biciclo, expuesto a que cualquier mancarrón lo convierta en omelette-soufflé. Y pese al criollismo, el ciclismo cunde, y cundirá aún más.» Silvia Rodríguez Villamil, *Las mentalidades dominantes en Montevideo (1850-1900)*. (Montevideo: Banda Oriental, 2008, p. 49).

[13] Ver «La prima biciclettista», *L'Italiano* [Montevideo], 1.º dic 1894. «Gara biciclettista», *L'Italiano* [Montevideo], 6 dic. 1894.

[14] En la literatura de la época la bicicleta era llamada «corcel» o «caballo» de acero, a causa de la capacidad y flexibilidad que otorgaba para desplazarse individualmente en una posición similar a la del jinete.

[15] «Non tanto in fretta, signori velocipedisti», *L'Italiano* [Montevideo], 21 nov. 1894. Traducción propia.

[16] «Incontro di un cicliste con un cavallo», *L'Italiano* [Montevideo], 23 dic. 1894.

[17] «El juego de los inocentes», *La Playa* [Montevideo], 1.º ene. 1899, «Feliz año nuevo», *La Playa* [Montevideo], 1.º ene. 1899.

[18] Aparte del Club Nacional de Velocipedistas, a finales del siglo XIX se fundaron la Escuela y Sociedad Velocipedista del Uruguay (1888), el Club Ciclista Uruguayo (1898), el Veloz Club Español (1898), y la Unión Velocipédica Uruguayo (1898), el *Firefly Club* (1899).

[19] Con la fundación de los primeros clubes ciclistas las carreras se multiplicaron y rápidamente se establecieron dos modalidades: en espacios libres (en parques y calles de la ciudad) y en espacios diseñados y construidos especialmente para alojarlas como los velódromos. La extensión de este artículo no me permite desarrollar el tema de estos espacios deportivos y sociales. Pero vale la pena mencionar que existieron al menos cuatro velódromos en Montevideo entre 1894 y 1903: el «Velódromo de la Aguada», construido en 1895 tras secar una laguna, en la calle Miguelete, entre Justicia y Buen Pastor. Tenía una pista de 500 metros y fue administrado por el Club Nacional de Velocipedistas, el Velódromo Platense, construido en torno a 1895, en la zona de Punta Carretas, en el predio del actual Club de Golf, el Velódromo Uruguayo, construido en 1898 en la zona del actual Hospital Italiano, cercano al cruce de Br. Artigas y 18 de julio, y el Velódromo de Arroyo Seco o Velódromo Nacional, construido en 1901 en la calle Agraciada entre San Fructuoso y Entre Ríos. Era de madera y tenía una pista de 333,33 m. (medida profesional). Para 1903, tres de estos cuatro velódromos habían sido demolidos, perdurando en registros el Velódromo Platense (al menos hasta 1916). Por referencias de planos sobre el segundo, tercer y cuarto velódromo: Plano del Velódromo ubicado en Br. Artigas y 18 de Julio. Archivo Gráfico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Montevideo, carpeta n.º 442. Proyecto, pliego de condiciones y memoria descriptiva de la construcción de la pista del Velódromo del Parque «José Batlle y

Ordóñez», Archivo del Cabildo, Montevideo, C. A. Dep. n.º 698. Plano del Velódromo «Arroyo Seco», 1901, Archivo del Cabildo, Montevideo, caja n.º 158 A. (1917). Archivo General de la Nación (agnuy), Caja n.º 176, carpeta n.º 1974.

[20] A partir de «*Comercio Exterior-Importación por artículos y procedencia máquinas, materiales y útiles para la industria.*» Instituto Nacional de Estadística (INE) *Anuarios estadísticos de la ROU* (1894-1908).

[21] Elaboración propia a partir de datos tomados de Benjamín Nahum (coord.). *Estadísticas históricas del Uruguay 1900-1950*. Tomo IV, Montevideo: Universidad de la República, 2007, p. 305. Cuadro 3.3.1. Importación de automóviles, 1903-1950», Cuadro 3.3.4. «Vehículos empadronados en la Montevideo según su fuente de energía, 1906-1932, porcentaje y números índice»). E Instituto Nacional de Estadística (INE). *Anuarios estadísticos de la rou (1894-1908)*, del rubro «*Comercio Exterior-Importación por artículos y procedencia máquinas, materiales y útiles para la industria.*». A pesar de la cantidad de automóviles registrada en las estadísticas de este entonces, cabe señalar que algunos eran de firmas que los ofrecían en alquiler, como fue el caso del Establecimiento mecánico y de electricidad de Boni y Flesch, en la calle Uruguay n.º 328-330.

[22] El batllismo fue un impulso reformista promovido y concretado luego de finalizado un ciclo de guerras civiles en 1904. La tarea de elaborar un proyecto de país fue conducida por un sector político encabezado por José Batlle y Ordóñez, perteneciente al Partido Colorado. Entre las dos presidencias de este (1903-1907 y 1911-1915) se definió un modelo reformista en lo social y económico. Como señala Jacob, a modo general, el batllismo promovió el mejoramiento de las condiciones de vida de la población. Entre las medidas se destacan la expansión de los servicios de educación, salud y esparcimiento, la nacionalización o estatización de actividades industriales y comerciales con el propósito de restringir la incidencia del capital británico y abaratar y expandir algunos servicios considerados prioritarios para el desarrollo del país. Como parte de este impulso reformista también se apostó por la tecnificación y transformación estructural del sector agropecuario para acrecentar, optimizar y diversificar la producción y redistribuir la riqueza, a la vez que por la industrialización del país con el fin de sustituir las importaciones, limitar la dependencia económica, y generar empleos. Elaborado a partir de Raúl Jacob. *Modelo batllista, ¿variación sobre un viejo tema?* Montevideo, Fimasa, 1988, pp. 9-10.

[23] Las bicicletas, así como sus accesorios, se importaban en mayor cantidad desde Inglaterra, Alemania y Estados Unidos; pero también desde Francia, Bélgica, Italia, Argentina, Brasil y España. INE, *Anuarios estadísticos de la ROU* (1894-1908). «*Comercio Exterior-Importación por artículos y procedencia máquinas, materiales y útiles para la industria.*».

[24] A partir de las fuentes revisadas se conoce que los socios fundadores de esta institución fueron Luis T. Pitzer, Conrado Pitzer, Enrique Langdon Urtubey, J. A. Álvarez, y Miguel Jaureguiberry. Para la fecha en que se edita el primer número del boletín solamente los Pitzer integrarían la Comisión Directiva, siendo el primero de los nombrados su presidente y el segundo el secretario.

[25] «Estatutos del Club Nacional de Velocipedistas». Montevideo: Establecimiento Tipográfico L'Italia al Plata, 1904.

[26] *Boletín mensual*, abr. 1904. pp. 4-5. Destacado propio.

[27] *Boletín mensual*, ene. 1905.

[28] *Boletín mensual*, ago. 1904.

[29] Fue el fundador del balneario Jauriguiberry, ubicado próximo a la desembocadura del arroyo Solís Grande en el Río de la Plata, en el sureste del departamento de Canelones en Uruguay. En una comunicación con Silos Piedra Cueva Azpiroz (autor de *Tierras vírgenes. Desafío para el impulso sin frenos. Estampas de la vida de Miguel Jaureguiberry Recayte*) se pudo confirmar la afición que Jaureguiberry habría tenido por la bicicleta.

[30] También el club contaba en sus filas con Alejandro Sacchetti, un italiano que había tenido su bicicletería en Montevideo pero que en 1899 volvería a Modena para radicarse y que para 1907 sería cónsul del CNV. En aquella ciudad abrió otra casa de reparaciones de

bicicletas. Luego adquirió conocimientos sobre automovilismo, y expandió el establecimiento, fabricando bicicletas y motocicletas, y reparando automóviles. Logró tener la representación de la motocicleta «Zédel». Con sus bicicletas se obtuvieron campeonatos y records en la provincia en la primera década del siglo XX.

[31] A partir de las apreciaciones de Álvarez Ferretjans sobre el tiraje del diario de *El Día* a finales del siglo XIX y el diario *La Razón* en la segunda década del siglo XX, se estima que el tiraje de este boletín era muy bajo para la época. Ver Daniel Álvarez Ferretjans. *Historia de la prensa en el Uruguay*, Montevideo, Fin de Siglo, 2008, pp. 348, 461. No obstante, y a partir de los ficheros de la Biblioteca Nacional (Uruguay) convivió con pocos títulos deportivos, que fueron *La semana rural y deportiva*. Revista mensual [1902-1904] y *Sportsman* [1908].

[32] *Boletín mensual*, mar. 1904.

[33] *Boletín mensual*, mar. 1904.

[34] *Boletín mensual*, set. 1904. El resaltado en cursiva es de mi autoría.

[35] Dentro de los primeros se encontraban el ex ciclero Manuel Hugaud en Santiago de Chile, cumpliendo su función desde febrero de 1904 hasta que el CNV cambió su nombre. Asimismo en Argentina actuó Silvio Moschini en Rosario, Numa Gau lo hacía en Tigre, y tanto Mauricio Bouxin como César Brambilla lo hacían desde Buenos Aires. Existían además cónsules en Estados Unidos y Europa. Estevan [sic] Pepe era el cónsul del CNV en Nueva York, y Ernesto Peyramale en París. Finalmente, Italia fue el país que, después de Uruguay, reunió mayor cantidad de cónsules: Americo Puccini y Aristides Maccolini estaban en Florencia, Alejandro Sacchetti, el recordado ciclero que residiera en Montevideo y creador de la bicicleta «La Nacional» ahora era cónsul en Modena, y Angel y Cesar Coelli, de Milán y Siradella respectivamente. Estos dos últimos eran parientes de Emilio Coelli, siendo el segundo su hermano que decidió volver a su tierra natal.

[36] En la lista de localidades en Uruguay representadas por cónsules del cnv se encontraba el Paso Molino, Peñarol, Pocitos, Villa Colón y la Unión. En las zonas cercanas a la ciudad de Montevideo se destaca la ciudad de San José donde supieron existir cinco representantes. También estuvieron cubiertas de Canelones, Las Piedras, Santa Lucía, La Paz, Pando, Florida, la Estación Sarandí, Isla Mala, Durazno, Minas, Trinidad, Salto, Paysandú, Fray Bentos, Mercedes, Colonia Suiza, Tacuarembó, Paso de los Toros, Rivera, Lascano (Rocha) y Rocha.

[37] *Boletín mensual*, abr. 1904, p. 3.

[38] *Boletín mensual*, ene. 1907, p. 3.

[39] «¿Qué medio mejor para huir de un acreedor o llevarse a una novia? Ni el exprés» En *Boletín Mensual*, nov. 1905, p. 20

[40] *Boletín Mensual*, abr. 1904, p. 3.

[41] *Boletín mensual*, mar. 1906, p. 23.

[42] *Boletín mensual*, feb. 1906, pp. 4-5.

[43] *Boletín mensual*, may. 1906, p. 8-11.

[44] He optado por no considerar la salida al Parque Urbano durante 31 de diciembre de 1905 como «excursión» dado que habría sido un paseo breve a modo de despedida del año por parte de algunos socios del CNV.

[45] En ocasiones los destinos también eran casas quintas, sobre todo de socios, como lo fueron una vez la del Sr. Durandeu, la de Paso de Mendoza del Sr. Oneto, la del Barrio Diego Lamas del Sr. Gau, o la del Sr. Mañé en Paso de la Arena.

[46] Esta fue organizada desde la otra orilla por el cónsul bonaerense Bouxin. La travesía fue el 21 de abril de 1907 y se rogó asistir con bicicleta: «es de esperarse que para el buen nombre de nuestra Institución, concurran numerosos socios, para demostrar a nuestros compañeros de allende el

Plata que el ciclismo uruguayo está unido y fuerte». *Boletín mensual*, mar. 1907. Las ambiciones de la Comisión Directiva sin embargo no se concretaron. En total concurren 57 personas y no todas con su bicicleta, hecho que dejó cierta disconformidad por «no tener relación con la mayor cantidad de socios» que para ese entonces ostentaba el club».

[47] El 18 de marzo fueron 52 excursionistas a La Paz, el 16 de setiembre asistieron 80 a la Quinta de Gau, el 27 del mismo mes el grupo que se dirigió a la Barra de Santa Lucía fue de «más de 70», y «más de 60» los que marcharon el 18 de octubre a Colón. El 12 de enero de 1907 se dirigieron 80 turistas a Florida. Cuatro menos lo harían para San José el 20 de enero, «más de 70» para la Barra de Santa Lucía el 27 de setiembre y «más de 60» hacia Colón el 16 de octubre.

[48] Sobre el paseo desde Montevideo a 25 de Agosto: «... seguimos por el camino tal cual la naturaleza y el tránsito lo habían preparado; hacía varios meses que no llovía y por lo mismo estaba en excelentes condiciones». *Boletín mensual*, mar. 1905, pp. 4-6.

[49] Se comenta sobre «las penurias del trayecto» que a pesar de que no hubiese llovido exigía marchar con cautela, y preferentemente «uno tras del otro, porque el camino no permite marchar en otro orden.» Aparte de ello debían estar preparados para vadear algún arroyo o río y cargar su transporte por encima de la cabeza (y después soportar las ropas húmedas por este cruce). Dada la carestía de servicios que ofrecían las «afueras» de Montevideo, el turista se veía en la forzosa situación de comer lo que ofrecían las «modestas pulperías», «solo [...] pan, queso, leche, caña y agua» pero «a precios modicísimos» *Boletín mensual*, dic. 1906, pp. 7-8.

[50] En una ocasión existió una excursión no desde sino hacia Montevideo que fue llevada a cabo por seis socios maragatos del cnv, quienes salieron a las 3:45 a.m. de aquella localidad. El tiempo en que este grupo logró cubrir ciertos tramos nos puede dar una pauta del grado de dificultad que se debía de afrontar en una excursión semejante. Los primeros 40 kilómetros hasta Santa Lucía los hicieron en tres horas, pero también le dedicaron igual tiempo a reparar las bicicletas que se habían descompuesto al llegar. El regreso se hizo por ferrocarril debido a que por «la marcha más el recorrido hecho en la ciudad, [el] ciclómetro marcaba 130 kilómetros» (*Boletín mensual*, feb. 1909, pp. 10-11).

[51] El préstamo de herramientas a los socios no tenía costo y los objetos que servían para reparación o cambios se concedían según una tarifa adjunta; el «paquete de medicamentos» se sugería utilizar con criterio y solo en casos de necesidad. Era obligatorio que el depositario de la caja (un socio del club en cuyo comercio u hogar se depositaban las cajas de herramientas) entregara mes a mes al tesorero del club lo que hubiese cobrado, y era el responsable del estado de conservación de las cajas.

[52] *Boletín mensual*, dic. 1905, p. 9.

[53] También fue elaborado un reglamento de placas indicadoras en donde se estipulaba que serían fabricadas en fierro esmaltado, con letras blancas sobre un fondo azul, con una dimensión de 60cm. por 40cm. Figuraría en ellas, junto a la señalización de distancias, el nombre de la institución y del donante, teniendo este el derecho a elegir la ubicación en la cual sería colocada siempre y cuando su contribución superase los cinco pesos. El club imaginaba que esta iniciativa encontraría «eco entre las personas pudientes aunque no sean ciclistas, contribuyendo con sus donaciones a difundir la importante innovación creada por nuestra comunidad, siendo esto de adelanto para el país mereciendo al mismo tiempo el aplauso del público, que verá grabado en dichas placas el nombre del donante». *Boletín mensual*, jul. 1906, p. 10.

[54] El método utilizado era la macadamización, que consistía en la implementación de una superficie de piedra que se machacaba y apisonaba hasta que quedara lisa y dura; era más duradera y con menos tendencia a embarrarse que los caminos de tierra. «Ante la imposibilidad de controlar las empresas británicas de ferrocarriles, el battlismo ensayó la construcción de una red vial para vehículos automotores, abriendo el mercado para el ingreso de la industria del automóvil y del portland, ambas estadounidenses.» En Ana Frega. *Historia del Uruguay en el siglo xx: (1890-2005)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 2008, p. 32).

[55] *Boletín mensual*, nov. 1905, p. 16.

[56] *Boletín mensual*, nov. 1905, p. 17.

[57] La Dirección General del TCI presentó por escrito a la «Giunta Provinciale Amministrativa di Milano» durante el invierno europeo de 1895 su parecer ante el recientemente sancionado derecho de circulación ciclística para aquella ciudad que involucraba matrículas e impuestos. Según la postura del *Touring* el gravamen a la circulación de las bicicletas por la ciudad y suburbios era inapropiado debido a que «ahora no se puede considerar más a la bicicleta como objeto de lujo y diversión» dado «los múltiples servicios de general utilidad que ha alcanzado rápidamente». La bicicleta se habría transformado para ellos en un «medio útil, necesario, perfectamente sensible a las exigencias de la actividad ordinaria, operando un radical cambio en la naturaleza y extensión de la aplicación ciclística» usado por «profesionales, empleados, operarios, repartidores, por servicios profesionales, comerciales, industriales». El Club no se mostraba en desacuerdo con el gravamen sino que pedía rebajarlo y que se tradujera en beneficios, más que nada de infraestructura, para todas las actividades nombradas en su comunicación. En *Rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano*, feb-mar 1895, pp. 35-36. Para el mes de julio de 1897 el TCI anunciaba que el resultado del recurso había sido «coronado con un importante éxito». En *Rivista mensile*..., jun.-jul. 1897. Traducción propia.

[58] *Boletín mensual*, jul. 1906, p. 12.

[59] *Boletín mensual*, jul. 1906, p. 12.

[60] D.S.C.R., 21 de jun. 1906.

[61] *Boletín mensual*, jun. 1906, p. 12.

[62] *Boletín mensual*, jun. 1906, p. 12.

[63] *Boletín mensual*, oct. 1906, p. 12. El proyecto incluía patentes fijas de veinticinco pesos para las «casas de compostura y alquiler de bicicletas» e iguales pero de automóviles. *Boletín mensual*, dic. 1908, p. 17.

[64] Según comenta la autora, la idea del *Estado providencia* se desprende como un rasgo del intervencionismo estatal del batllismo. Este concepto refiere a la capacidad de anticipación a los conflictos sociales y a un rol arbitral en las relaciones entre el capital y el trabajo.

[65] *Boletín mensual*, oct. 1907, p. 14.

[66] *Boletín mensual*, oct. 1907, p. 15.

[67] El resto de los integrantes: el vicepresidente Juan Estebenet, de L'Avenir, el secretario Rodolfo Sayagués Laso del Montevideo Rowing Club, el prosecretario Alfredo Le Bas del Montevideo Wandereres F. C., el tesorero Bernardino Ayala (hijo) del Jockey Club, el vocal F. G. Jackson del Montevideo Cricket Club, y luego con cargos que no hemos podido identificar se encontraban A. R. Roebuck del CURCC, A. O. Crocker, del Montevideo Lawn Tennis y Bat Fives Club, Rosendo Otero del Círculo de Armas, Juan P. Fabini del Club Nacional de Regatas, y Primo Gianotti del Sport Club Teutonia.

[68] Electo por Paysandú en las elecciones de 22 de enero de 1905.

[69] *Boletín mensual*, nov. 1906, p. 4. Destacado propio.

[70] *Boletín mensual*, dic. 1906, pp. 1-2.

[71] *Boletín mensual*, dic. 1906, pp. 1-2

[72] *Boletín mensual*, oct. 1908, p. 5.

[73] Si bien el término *profesionales* es manejado en el *Boletín*, este no debe entenderse en la concepción actual del término. Estos corredores no percibían una retribución económica por la práctica de este deporte, ni eran auspiciados por marcas comerciales. El término *profesionales* en este contexto hace alusión a aquellos corredores que ya habían participado de varias carreras y eran

considerados en el medio como corredores reconocidos, a la vez que tenían un entrenamiento físico claramente superior al resto de las personas.