



Boletín del Instituto de Historia Argentina y
Americana Dr. Emilio Ravignani
ISSN: 0524-9767
ISSN: 1850-2563
boletinravignani@gmail.com
Universidad de Buenos Aires
Argentina

Entre las casas de comercio y el hipódromo: las carreras de caballo en Paysandú (Uruguay) en las primeras décadas del siglo XX

Amgarten Quitzau, Evelise; Moraes e Silva, Marcelo

Entre las casas de comercio y el hipódromo: las carreras de caballo en Paysandú (Uruguay) en las primeras décadas del siglo XX

Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, núm. 57, 2022

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=379471707005>

DOI: <https://doi.org/10.34096/bol.rav.n57.11492>



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

Entre las casas de comercio y el hipódromo: las carreras de caballo en Paysandú (Uruguay) en las primeras décadas del siglo XX

Between trading houses and the racetrack: horseracing in Paysandú (Uruguay) in the first decades of the twentieth century

Evelise Amgarten Quitzau
 ISEF CENUR Litoral Norte, Uruguay
 equitzau@cup.edu.uy

DOI: <https://doi.org/10.34096/bol.rav.n57.11492>
 Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=379471707005>

Marcelo Moraes e Silva
 Departamento de Educação Física/Universidade Federal do
 Paraná, Brasil
 marcelomoraes@ufpr.br

Recepción: 05 Noviembre 2020
 Aprobación: 05 Mayo 2021

RESUMEN:

El objetivo de este artículo es comprender el lugar de las carreras de caballos en la ciudad de Paysandú en las primeras décadas del siglo XX, que constituyen parte del llamado período de modernización del Uruguay. En esta ciudad, cuya economía era impulsada por la ganadería y por los intercambios comerciales generados a partir de su puerto –el segundo de mayor movimiento del país en el período–, las carreras de caballos representaron una de las principales formas de divertimento de la población en las primeras décadas del siglo XX. Intensamente vinculadas a los grandes productores ganaderos, las carreras de caballos se realizaban simultáneamente en dos espacios: las casas de comercio y el hipódromo de la ciudad, construido en fines del siglo XIX. A partir de las fuentes, se puede percibir que, inicialmente, las casas de comercio no representaron una competencia directa a las actividades realizadas en el hipódromo, incluso atrayendo a los mismos dueños de caballos que participaban de la comisión directiva de dicha asociación. A su vez, se puede percibir una reducción en la vida social relacionada al hipódromo entre los años 1905 y 1907, cuando comienza un esfuerzo para restablecer las actividades y transformarlo en el principal centro de los encuentros ecuestres de la ciudad, adoptando una organización más próxima de las formas deportivizadas y demandando la exclusividad en la realización de las carreras de caballos.

PALABRAS CLAVE: Carreras de caballo, Paysandú, Historia del deporte.

ABSTRACT:

This paper aims to comprehend the place of horseracing in the city of Paysandú in the first decades of the twentieth century, known as Uruguay's modernization period. In this city, whose economy was boosted by cattle raising and commercial exchanges generated by its harbor (the second greatest of the country in this period), horseracing represented one of the principal amusements. Horseracing was strongly related to great cattle raisers and happened simultaneously in two spaces: trade houses and the city's racetrack, built at the end of the nineteenth century. Based on the sources, it can be noticed that, at first, trading houses did not represent direct competition to activities carried out in the racetrack. They even attracted the same horse owners who occupied positions in the board of directors of the racetrack. On the other hand, there is a perceptible decrease in the sociability related to the racetrack between 1905 and 1907, leading to an effort to reestablish the racetrack and turn it into the main stage for equestrian events in the city. To do so, they adopted an organization closer to sportized forms and demanded exclusivity in the organization of horseraces.

KEYWORDS: Horseracing, Paysandú, Sports history.

INTRODUCCIÓN

El deporte es un fenómeno típico de la modernidad y se desarrolló en el siglo XIX, primero en Inglaterra y luego en otras naciones occidentales, como lo señalaron Holt (1989) Elias y Dunning (1996), Vigarello

(1995; 2002; 2018), Vigarello y Holt (2005), Loudcher (2019) y Terret (2019). Los autores indican que las prácticas deportivas tenían una fuerte relación con el proceso de desarrollo de las ciudades y estaban estrechamente vinculadas con el proceso de industrialización y el surgimiento del sistema capitalista.

Holt (1989), Chandler (1991), Elias y Dunning (1996), Terret (2019) y Loudcher (2020), al explorar la génesis y la difusión del deporte en Inglaterra en los siglos XVIII y XIX, indican que su expansión tuvo lugar en medio de dos procesos distintos. Uno relacionado con los grandes propietarios ingleses y el segundo relacionado con la transformación de los juegos estudiantiles que se llevaban a cabo en las escuelas británicas. Terret (2019) argumenta que fue en las haciendas inglesas, desde finales del siglo XVIII, que los principios y códigos se insertaron gradualmente en actividades como el boxeo, la caza del zorro, el cricket, el golf y el turf. Prácticas que permitieron una gran afluencia de dinero en torno a las apuestas realizadas.

Con respecto a las acciones que tomaron las escuelas públicas, Holt (1989), Chandler (1991), Dunning y Sheard (2004), Terret (2019) y Loudcher (2020) señalan que están ubicadas entre los años 1820 y 1860, cuando los establecimientos escolares comenzaron a ofrecer ejercicios físicos para estudiantes británicos. Dunning y Sheard (2004) citan el famoso caso de Thomas Arnold, director del colegio de Rugby, quien creó un amplio código de reglas para la práctica de juegos de pelota que hasta entonces se consideraban muy violentos. Este hecho hizo posible la aparición de una noción de autocontrol, ya que solo las personas capaces de contener sus impulsos podían respetar las reglas y participar en competiciones deportivas. En este contexto, se formuló una pedagogía deportiva completa que se extendería a todas las escuelas británicas y luego a otras partes del mundo.

Esta expansión de los deportes tuvo una gran influencia del imperialismo británico, ya que, según Hobsbawm (1992), la nación europea era la principal potencia económica del siglo XIX. Terret (2019), al analizar este tema, destaca tres modelos de esta difusión imperialista en el ámbito deportivo. El primero se debió al gran imperio colonial británico existente en África y Asia. La empresa colonial existente en estos lugares permitió difundir el deporte en sus territorios. Después de todo, la moral deportiva estaba estrechamente vinculada al proyecto colonial de civilizar las costumbres de las poblaciones locales. El segundo modelo se desarrolló en colonias con poblaciones blancas como las de Sudáfrica, Australia, Canadá y Nueva Zelanda y principalmente en la antigua colonia de los Estados Unidos. En estos lugares, el deporte tenía una cierta autonomía que incluso contribuyó a la aparición de modalidades específicas para cada lugar, como el fútbol americano y el australiano. El tercer modelo, por otro lado, se produjo a través de un proceso de apropiación que se originó a partir de contactos comerciales y estudiantiles entre los británicos y los habitantes de otros países de Europa occidental, como Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Suiza, así como en países sudamericanos como Argentina, Brasil, Chile y Uruguay.

Los argumentos planteados por Jesús (1999), Lucena (2001) y Moraes e Silva, Medeiros, Quitzau y Levoratti (2020), relacionados con el contexto brasileño, Alabarces (2009), Archetti (2001; 2005) y Hêmeury (2009; 2014) sobre Argentina, y Reisch (2012) y Quitzau (2019) en Uruguay corroboran la división propuesta por Terret (2019), ya que los autores afirman que el deporte aterrizó en América del Sur a través de contactos comerciales y estudiantiles con los ingleses. Este conjunto de trabajos sobre el contexto sudamericano señala que no solo los productos de Inglaterra desembarcaron en los principales puertos de la región, sino también una serie de costumbres y comportamientos considerados más civilizados, entre ellos el deporte.

Uno de los deportes que aterrizó en tierras sudamericanas fue el turf. Roche (1993), Digard (2001) y Pereira (2014) sostienen que en el siglo XVIII las carreras de caballos ya formaban parte de la vida cotidiana de las principales ciudades europeas. En América Latina, Blay (1999), Lucena (2001), Moraes e Silva (2015), Xavier, Freitas y Rigo (2014), Pereira (2016) y Montenegro y Soares (2018) investigaron la inserción de la modalidad en Brasil, mientras Archetti (2001), Hora (2014a; 2014b) y Sazbón (2016) desarrollaron investigaciones sobre el tema en Argentina. En Uruguay, trabajos como los de Reisch (2012), Laborido (2019) y Quitzau (2019) solamente mencionan las carreras de caballos, sin profundizar en esta temática.

Moraes e Silva (2011) y Pereira (2016) señalan que el uso del caballo era de gran importancia en las sociedades del sur de Brasil, ya que ese animal era utilizado como medio de locomoción, trabajo y combate. Los trabajos de Garavaglia (2007), Hémery (2009), Hora (2014a; 2014b) y Szabón (2016) plantean puntos de vista similares a los estudios brasileños al analizar el contexto argentino. Como la estructura social de Uruguay es bastante similar a las del sur de Brasil y de Argentina (Caetano y Rilla, 1994; Souza, 2003), se puede decir que las carreras de caballos se han convertido en el primer “deporte” que se desarrolla de manera más sistemática en esta región. La valoración de las carreras de caballos en Argentina, Brasil y Uruguay se debió al hecho de que presentan simultáneamente vestigios de la sociedad tradicional y rural, y representan lo moderno y urbano.

En Uruguay, los registros de Montevideo indican que, en esta región, se creó el primer “circo hípico” en 1855, donde comenzaron a organizarse las llamadas “carreras inglesas”, es decir, las que tuvieron lugar en pistas ovales y sin obstáculos. Se fundó un segundo circo en los alrededores de Montevideo, con la inauguración de la Sociedad Hípica en 1864. En este espacio se disputaron tanto las “carreras inglesas” como las “nacionales”, es decir, aquellas en línea recta, sin reglas o preocupaciones muy bien establecidas con respecto al peso de los jinetes (Giucci, 2013). Esta sociedad se disolvería a mediados de la década de 1870, dando paso al tercer circo en Montevideo, conocido como “Circo de Maroñas”.

La creación del Hipódromo de Maroñas fue seguida por la institución de una serie de mecanismos que llevaron a la consolidación de las carreras de caballos con un formato más deportivo en Montevideo, como el Primer Reglamento de Carreras, sancionado por el gobierno el 14 de agosto de 1877, la creación de un establecimiento dedicado a la cría de caballos de carreras de pura sangre (1886) y la fundación del Jockey Club en 1888, administrado en sus primeros años por descendientes de ingleses (Giucci, 2013). Si, por un lado, en un contexto como el de Montevideo, las carreras de caballos comenzaron a tomar una forma con más reglas, desde finales del siglo XIX, ¿qué habría ocurrido en otros contextos del país, cuya economía se organizaba directamente en torno a la producción ganadera, y en los que los procesos de urbanización posteriores? En ese sentido, el objetivo de este artículo es comprender el lugar de las carreras de caballos en la ciudad de Paysandú en las primeras décadas del siglo XX, que constituyen parte del llamado período de modernización del Uruguay. Más específicamente, se puede decir que este artículo buscó: a) analizar el surgimiento y desarrollo de una práctica deportiva específica (el turf), en un contexto del interior del Uruguay, en diálogo con las transformaciones culturales y sociales más amplias generadas por el proceso de modernización del país; y b) discutir, a partir de este caso, las heterogeneidades de esta transformación en áreas que escapan la esfera de influencia directa de Montevideo. Para ello, se utilizan como fuentes los diarios publicados en la ciudad en el período elegido, especialmente los diarios *El Pueblo* y *El Telégrafo*.

A pesar de reconocer la existencia de otros periódicos publicados en Paysandú (Barrios Pintos, 1979) en el período elegido para esta investigación, el hecho de que estas fuentes se encuentren disponibles para consulta solamente de forma presencial en Montevideo hace que *El Pueblo* y *El Telégrafo* sean las únicas a las que se haya podido acceder hasta el momento. El diario *El Pueblo*, disponible para consulta en la Biblioteca Nacional de Montevideo, fue publicado entre los años 1881 y 1913, pero no hay información detallada sobre su producción. Tanto Barrios Pintos (1979) como Álvarez Ferretjans (2008) solo enumeran el periódico como una de las publicaciones que circularon en Paysandú durante el período, sin mencionar sus líneas editoriales o quiénes fueron sus fundadores. El trabajo con el periódico permitió establecer que, durante el período de esta investigación, tenía una frecuencia de publicación promedio de seis números semanales y que, desde marzo de 1911, el periódico duplicó su extensión, pasando de cuatro a ocho páginas por día. El periódico *El Telégrafo*, a su vez, fue fundado en 1910 por Miguel Baccaro y Ángel Carotini, y su principal reclamo era una mayor independencia de los departamentos en relación con la capital, Montevideo (Álvarez Ferretjans, 2008). Este periódico todavía está en circulación y su colección completa está disponible para consulta en su sede, en Paysandú.

La opción por la utilización de los diarios como fuentes en esta investigación se justifica por dos motivos complementarios. En primero lugar, la consolidación de los periódicos como fuentes en la historiografía en general (Zicman, 1985; Martins, 2003) y en la historiografía del deporte (Johnes, 2015) específicamente. Como “archivos del cotidiano” (Zicman, 1985), estos documentos permiten un acercamiento a diferentes aspectos del contexto analizado. Para el caso de una perspectiva local sobre el proceso de deportivización de las prácticas, la prensa se destaca porque “proporciona una rica vena de información factual y que medió, al menos parcialmente, la experiencia deportiva de la mayoría de las personas. La prensa, así, no solo relató, sino contribuyó con las percepciones y comprensiones locales de la cultura deportiva (Johnes, 2015: 1785). Sin embargo, en contextos marcados por la ausencia de archivos históricos públicos y/o privados con documentación específica sobre la cultura física (como es el caso de Paysandú), la prensa se convierte en la principal –para no decir la única– fuente que permite acercarse de contextos tan lejanos en el tiempo.

EL URUGUAY DE LA MODERNIZACIÓN Y LA CIVILIZACIÓN DE LAS COSTUMBRES

Las primeras décadas del siglo XX son parte del período reconocido por la historiografía como el de la modernización uruguaya (Oddonne, 1966; Panizza, 1989; Moraes, 1999; Souza, 2003; Padro; Pellegrino, 2014; Caetano, 2015). Según Moraes (1999: 5), el término “modernización” aparece en la literatura

Para denominar al conjunto de transformaciones asociadas a dos fenómenos: por un lado, la definitiva predominancia de las formas capitalistas de producción en el campo; por otro, la inserción de la economía uruguaya en el sistema comercial internacional del último cuarto del siglo XIX.

Según esta autora, desde un punto de vista económico, el período de la modernización está vinculado a procesos de innovación y a la adopción, en diferentes escalas, de una racionalidad empresarial capitalista de los productores, lo que tuvo importante influencia en las áreas del país dominadas por la producción ganadera, como era el caso del litoral norte, donde está ubicada la ciudad de Paysandú. Estas transformaciones obviamente no estuvieron limitadas al ámbito económico y al cambio de las formas de producción en el campo. El Uruguay del cambio de siglo era, como señala Caetano (2015: 22), un país en plena transformación social: “Aquel Uruguay de 1900 se mostraba más bien abierto para recibir e interpretar el impacto de los fenómenos típicos de la política moderna, desplegados con cierta comodidad en aquel país en gran medida nuevo y aluvional”.

Para Caetano (2015), la transformación del Estado uruguayo en una nación moderna fue un proceso estructurado a partir de seis grandes ejes de reformas: económica, social, rural, fiscal, moral y política. Todos estos ejes, a su vez, tuvieron su mayor impulso durante el llamado batllismo¹, identificado en la historiografía uruguaya como un gran período reformista del país. Como un proceso cuyos ejes atravesaban los ámbitos morales y sociales, la modernización uruguaya incluyó acciones y políticas que buscaban, conforme evidencia Barrán (2012), incidir directamente sobre los hábitos de la población, en movimientos con claros intentos de civilización de las costumbres y que involucró especialmente a políticos, médicos y pedagogos que, a través de sus áreas de acción, establecieron las formas de comportarse y actuar que serían las más adecuadas para esta nueva sociedad que intentaba alejarse de la “barbarie” y acercarse cada vez más a la “civilidad”.

Según Barrán (2012), en el Uruguay del inicio del siglo XX circulaba “un plan de moralización de las conductas” que buscaba alcanzar especialmente a los sectores más jóvenes y populares de la población, con un discurso cuyo objetivo era evitar los “excesos”. La llamada “sensibilidad civilizada” era una apreciación de la disciplina, en la que los excesos –sean los de la carne, la violencia o del ocio– deberían ser eliminados. En esta sociedad,

(...) maestros, curas, y médicos, cuando buscaban convencer o imponer conductas y sensibilidades acordes con el nuevo Uruguay burgués despreciador del ocio y adorador del trabajo, partían de la base de que esos valores eran indiscutibles, lugares comunes de toda y cualquier cultura y orden social, por lo que alumnos, fieles y enfermos, sólo debían descubrirlos en su

interior, es decir, internalizarlos para mejor respetarlos. Así la supervivencia del gesto, el juego o la sexualidad ‘bárbaros’ comenzó a vivirse con culpa, la derivada del convencimiento que habían logrado introducir esos agentes del nuevo orden en la conciencia del niño, el joven, el delincuente, el jugador, el holgazán, el ‘calavera’, y el impúdico de cuerpo y sentimientos (Barrán, 2012: 221).

El proceso de modernización del Estado y de la sociedad uruguaya, según Barrán (2012), se extendió por todo el país conforme avanzaron la consolidación estatal y la comunicación entre capital e interior a través del ferrocarril, teóricamente llevando a un proceso de “montevideanización” del país. Entre las ciudades del interior que también pasaron por un proceso de modernización importante en las primeras décadas del siglo XX estaba Paysandú.

UNA CIUDAD EN DESARROLLO: PAYSANDÚ EN EL INICIO DEL SIGLO XX

Ubicada en las orillas del río Uruguay, Paysandú es una ciudad portuaria que se desarrolló especialmente debido a su función mercantil (Jacob y Moraes, 2001). En la transición del siglo XIX al XX, pasaba por un importante proceso de crecimiento, impulsado especialmente por la ganadería y por las actividades comerciales en su puerto, que ocupaba el segundo lugar en términos de movimiento aduanero (Araújo, 1900) y ponía la ciudad en contacto no solo con las ciudades de la vecina Argentina, sino también con los estados brasileños de Mato Grosso y Rio Grande do Sul y con Paraguay (Jacob y Moraes, 2001), además de permitir la importación de mercancías oriundas de Europa y Norteamérica, que nutrían las demandas comerciales de la ciudad (Araújo, 1900: 579). Tal como expresan Jacob y Moraes (2001), su puerto fue la principal ruta de exportación de los saladeros del litoral norte uruguayo, y este control del comercio garantizó a Paysandú, así como a la vecina Salto, “una relativa autonomía y cierto poder, pues estaban situados a menor distancia fluvial de Buenos Aires que de Montevideo” (Jacob y Moraes, 2001: 4).

Según Barrios Pintos (1979), poco a poco se fueron sumando a este impulso económico algunas iniciativas en la esfera cultural para la modernización de la ciudad. Como afirma este autor, se puede observar en el último tercio del siglo XIX un movimiento importante en el sentido de garantizar el acceso a la educación a la población del departamento. En el año 1885, la ciudad de Paysandú tenía dos colegios religiosos y siete laicos con un total de personal docente que sumaba 43 personas, la mayoría mujeres. En estas escuelas estaban matriculados 984 estudiantes (Barrios Pintos, 1979: 163).

Este desarrollo no estaba limitado a la creación de instituciones escolares públicas y privadas. También el asociacionismo presentó una importante expansión en la ciudad desde los años 1870, con la constitución de entidades como: Sociedad Francesa “La Fraternité” y Sociedad Española de Socorros Mutuos (ambas de 1870); Sociedad Italiana Unione y Benevolenza (1874), Sociedad de Tiro Suizo, y Sociedad Científica Artística (1875); y la Sociedad Filarmónica Garibaldi² (1881), que a partir de 1883 pasaría a ser conocida como el Ateneo de Paysandú, probablemente el centro más importante para el desarrollo cultural de la ciudad en el período seleccionado para esta investigación. Este movimiento se seguiría por todo el fin de siglo XIX, con la fundación de asociaciones de obreros y principalmente de otras sociedades de socorros mutuos (Barrios Pintos, 1979), y en las primeras décadas del siglo XX pasaría a ser acompañado también por la creación de clubes y equipos deportivos (Quitau, 2019).

Esta efervescencia cultural fue notada, por ejemplo, por Orestes Araújo, que, en su *Diccionario Geográfico del Uruguay*, publicado en 1900, describió Paysandú como una ciudad de

(...) calles largas y anchas que se cruzan perpendicularmente, edificios públicos y particulares que la hermocean y dan idea de una población emprendedora, progresista y laboriosa en grado superlativo; plazas espaciosas, jardines y quintas, y al pie de este conjunto las aguas del Uruguay, siempre plácidas y tranquilas á esta altura del cauce del río, formando una abra abierta y desmantelada que, mediante poco trabajo, podría convertirse en cómodo y abrigado puerto (p. 913).

En una ciudad cuyo desarrollo era liderado por una economía esencialmente agropecuaria, basada en la ganadería y en la industria saladeril e impulsada por las actividades comerciales de un puerto bastante movido, el ambiente urbano y las formas de socialización y entretenimiento mencionadas compartían espacio con una práctica que todavía se mantenía más cerca del mundo rural que del escenario urbano: las carreras de caballos (Garavaglia, 2007; Hémeury, 2009; Moraes e Silva, 2011, 2015; Barrán, 2012; Hora, 2014a, 2014b; Pereira, 2016). Si, por un lado, la ciudad ya contaba con un hipódromo desde 1893 (Schulkin, 1958: 354), por otro, el protagonismo del hipódromo como local de los divertimientos hípicos fue compartido con otros espacios hasta la década de 1910.

¡OJO AFICIONADOS! 3 : LAS CARRERAS DE CABALLOS EN SUS DIFERENTES ESPACIOS

El día 26 de Mayo próximo tendrán lugar en la Estación Algorta, casa de comercio del Sr. Eugenio C. Zanoniani, unas interesante [sic] carreras, siendo de ellas la más importantes [sic] la concertada entre los renombrados parejeros propiedad de los Srs. Juan Moreira y Don Guillermo Stirling (hijo). El Sr. Moreira correrá con su caballo colorado de nombre *Remendado* y el Sr. Stirling con un caballo también colorado de nombre *Ciervo*, el tiro à correr son 600 metros y la parada por *quinientos pesos oro*.

La casa cuenta con comodidades aparentes para hospedaje, como también galpones para los que deseen concurrir con parejeros.

No faltar aficionados à esta gran fiesta hípica!! (Grandes e importantes carreras en Estación Algorta, 1901: 3, cursiva y negrita en el original).

En un país y una región en que había un “sobrante” de ganado (Cotelo, 1997; Barrán, 2012), donde todos tenían condiciones de poseer caballos, y el trabajo rural involucraba destreza y manejo del caballo y del lazo, las carreras de caballos constituyeron un divertimento bastante común en el siglo XIX (Garavaglia, 2007; Barrán, 2012). En Montevideo, por ejemplo, como ya fue mencionado en la introducción, la construcción del primer hipódromo tiene fecha de 1875. Este mismo hipódromo sería comprado por el Jockey Club en 1889, convirtiéndose en el principal escenario de las disputas hípicas del país (Giucci, 2013).

En el caso de Paysandú, la creación de un hipódromo ocurrió casi 20 años después del de la capital. Su fundación se dio en una reunión realizada el 4 de julio de 1893, contando con una mesa directiva conformada por: Pedro Etchebéhére (presidente), Clemente Aphoteloz (vicepresidente), José Horta (tesorero), Juan J. Megget (secretario), Luis Bares Cattá, Manuel Crovetto, Eugenio Sacarello, W. Vázquez, Domingo Asencio, Antonio Lassarga, Carlos Álvarez, Domingo Mussio y Manuel Stirling como vocales (Schulkin, 1958: 354). Algunos de estos apellidos, como Horta, Megget, Vázquez y Stirling, seguirían apareciendo como integrantes de la comisión directiva de la Sociedad Hipódromo Paysandú durante los primeros años del siglo XX.⁴

La creación del hipódromo no significó el monopolio de la organización de las carreras de caballos en la ciudad. En realidad, las actividades del hipódromo compartían espacio en los diarios sanduceros con las carreras organizadas en otras localidades, como es el caso de la casa de comercio del señor Zanoniani, ubicada en Estación Algorta, en la frontera de los departamentos de Paysandú y Río Negro, y que, en 1901, por ejemplo, anunciaba la “importante carrera” entre el Remendado, propiedad del Sr. Moreira, y Ciervo, de Guillermo Stirling (hijo).

En los primeros años del siglo XX, la casa de comercio del señor Eugenio C. Zanoniani era uno de los principales espacios en que se conducían carreras de caballos. En general, las disputas en Estación Algorta eran carreras de “camino recto” con distancias cortas, entre 400 y 800 metros, disputadas solamente por dos caballos a la vez. Los valores apostados en este espacio, a su vez, llegaban a cifras como 100 libras esterlinas, indicando que estos eran espacios en los que, aunque cualquiera pudiera acompañar la carrera como espectador, no todos podían ser parte del palco principal.

Las carreras en Estación Algorta, así como en otras casas de comercio, como las de don Teodoro Guichón en Parada Guichón (Carreras! Carreras!, 1901: 3), del señor Antonio Bandera en Quebracho (Carrera importante, 1901: 2), del señor Manuel H. Agesta en Piedras del río Queguay (Carreras, 1901: 2) o de los

señores Devotto y Cia en Merinos (Las carreras en el Paso del Parque, 1907: 2), más allá de generar sumas de dinero para aquellos que apostaban en las carreras y para los propietarios de los caballos, descentralizaban las carreras y llevaban a los aficionados muchas veces a pueblos ubicados en la frontera del departamento. En este sentido, eran eventos que duraban todo un día incluso con otras actividades “para mayor animación de los concurrentes”, como “corrida de sortija, palo jabonado, corrida de embolsados, etc. etc.” (Carreras! Carreras!, 1901: 3).

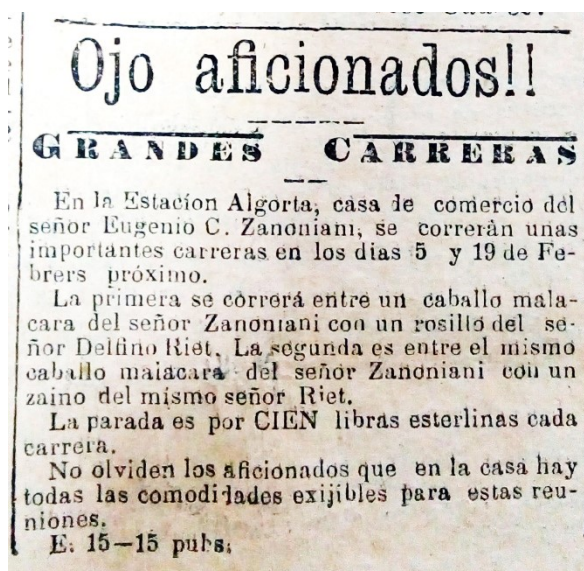


Imagen 1

Anuncio de carreras en Estación Algorta. (*El Pueblo*, 29 de enero de 1900, p. 3).

La oferta de entretenimiento era completada con la garantía de que “la casa comercial donde tienen lugar las carreras tienen grandes comodidades para los viajeros y servicio esmerado de comidas, etc.” (Carreras! Carreras!, 1901: 3), “cuenta con comodidades aparentes para hospedaje, como también galpones para los que deseen concurrir con parejeros” (Grandes e importantes carreras en Estación Algorta, 1901: 3), un “restaurant, con todas las comodidades” (Las carreras en Merinos, 1907: 2), y en algunos casos incluso servicios de tren con pasajes a precios especiales sin “distinción de 1ª y 2ª clase, pero se reservará comodidad para las familias” (Las carreras en Merinos, 1907: 2). En este sentido, las carreras de caballos eran un importante atractivo para casas de comercio ubicadas afuera de los centros urbanos, transformándose en uno de los impulsores de las actividades comerciales en estos locales. A su vez, también es interesante observar cómo esta forma de organización de las carreras de caballos –a partir de iniciativas privadas, en las que muchas veces eran los propios dueños los que montaban los caballos, y los valores que se pagaba como premios eran comúnmente proporcionados por las suscripciones de los participantes y por el pago de entradas– se acerca mucho más a la lógica de las primeras carreras de caballos que se organizaban en Inglaterra en inicios del siglo XIX (Huggins, 2019), que a la lógica deportivizada de estas carreras, como ya se observaba en este mismo período no solo en Europa, sino también en Argentina (Hora, 2014a, 2014b), Brasil (Lucena, 2001; Moraes e Silva, 2015; Xavier, Freitas y Rigo, 2014; Pereira, 2016; Montenegro y Soares, 2018) y en el área de Montevideo (Giucci, 2013).

A pesar de que el protagonismo en la organización de las carreras fue compartido entre las casas de comercio y el hipódromo, uno no parece haber representado un peligro para el otro. En realidad, algunos de los propietarios mencionados en las carreras organizadas en las casas de comercio –Stirling, Núñez, Vázquez, Riet– también estaban vinculados al hipódromo, en muchos casos incluso como miembros de su comisión directiva. La principal diferencia entre ellas, y que ayuda a comprender esta coexistencia de los dos espacios, está relacionada con el formato y la organización que estos desafíos presentaban, porque estaban un poco

más cerca del modelo institucionalizado, como indica Moraes e Silva (2011). Si en las casas de comercio ocurrían desafíos de camino recto de corta distancia, casi siempre limitados a dos caballos, en el hipódromo las competencias adquirirían una organización distinta, con distancias más largas y en pista ovalada. Es decir, mientras las casas de comercio ofrecían carreras más similares a las carreras criollas o nacionales, el hipódromo se acercaba de las llamadas “carreras inglesas”.

Las carreras del hipódromo presentaban, desde el inicio del siglo XX, características un poco más organizadas –quizás más institucionalizadas– que las carreras organizadas en las casas de comercio. Los programas de sus “fiestas hípicas”, como se referían a los encuentros organizados en estos espacios, ocupaban toda la tarde del domingo, llegando a indicar la realización de hasta seis carreras en una misma tarde, con distancias entre 450m y 1750m, frecuentemente disputadas por los mismos caballos. Nombres como Atorrante, Guerrillero, Caburé, Cartucho, Chaira aparecían con cierta frecuencia en estos programas. A su vez, algunos de estos competidores, como el Atorrante, eran encontrados frecuentemente tanto en el hipódromo como en las carreras de las casas de comercio.

Los anuncios de las carreras en el hipódromo hacían un énfasis más fuerte en los caballos que los anuncios de las casas de comercio. Si en las casas de comercio el nombre del dueño aparecía con más frecuencia, en el programa de las carreras del hipódromo la centralidad estaba casi completamente direccionada a los caballos, característica que se repetía en otros contextos, como apuntan los estudios de Hora (2014a, 2014b) y Szabón (2016) en Argentina y de Lucena (2001), Moraes e Silva (2011, 2015), Pereira (2016) y Montenegro y Soares (2018) en Brasil. A su vez, los programas del hipódromo también apuntaban con más detalles el valor de la entrada (que variaban entre 1 y 30 libras), del *forfait* (en general, mitad del valor de la entrada) y del premio de cada una de las carreras, que normalmente correspondía al sumatorio de las entradas.

Así como las casas de comercio, el hipódromo también direccionaba sus notas a los “aficionados á este género de diversiones” (Carreras y reunión, 1900: 2), que aparentemente respondían con frecuencia a estos llamados, ya sea para eventos en el propio hipódromo o en fiestas organizadas en la ciudad vecina de Salto. En junio de 1903, por ejemplo, cuando se organizó en el hipódromo salteño “unas interesantes carreras en las que tomará parte uno de los caballos de más renombre de nuestro departamento” (Carreras en el Salto, 1903a: 3), la empresa de ferrocarril Midland dispuso un servicio especial de tren expreso para llevar a los “aficionados” sanduceros interesados en asistir a las carreras. El domingo 14 de junio, cerca de 500 personas fueron a Salto en el tren que salió temprano de Paysandú, a pesar de que las carreras programadas para aquella fecha fueron suspendidas debido a las malas condiciones de la pista, derivadas de las lluvias de las horas anteriores. Aunque gran parte de los sanduceros regresaron el mismo día, varios se quedaron en Salto para acompañar las carreras el día siguiente (Paseo al Salto, 1903). Al final, la carrera entre el Atorrante, caballo del sanducero Sr. Megget, y el Guaraguazú, “de uno de los *sportman* [sic] salteños, que tanto interés ha despertado, habiéndose cruzado apuestas de mucha importancia” (Carreras en el Salto, 1903b; destacado nuestro), solo pudo ocurrir el domingo siguiente, 21 de junio, cuando los aficionados nuevamente pudieron contar con los servicios especiales de la empresa de ferrocarril.

No hay registros sobre el resultado de la carrera en Salto, solo anuncios de que ella se realizaría otra vez en Paysandú, el día 18 de julio. De hecho, en la programación de las fiestas organizadas por el Hipódromo de Paysandú para celebrar la Jura de la Constitución, la segunda carrera es la de 1000 metros disputada entre Atorrante y Guaraguazú, con un valor de entrada de 300 pesos. Los caballos deberían ser guiados por corredores de 62 kilos, y el vencedor llevaría como premio justamente las entradas (Hipódromo Paysandú, 1903). La disputa se configuró como el gran destaque de las fiestas del 18 de julio, organizada anualmente por el hipódromo para celebrar el día de la Jura de la Constitución, y el diario apuntaba que:

entre los aficionados hay gran interés por esas carreras. Sobre todo la carrera entre los caballos “Atorrante” y “Garaguazú” es la que mayor interés ha despertado al punto de hacerse apuestas de consideración á uno y otro caballo. Sabemos que numerosas familias de nuestra sociedad asistirán a esa fiesta hípica. Del Salto llegará mañana un tren expreso con más de doscientas personas que vienen à participar de la fiesta (Las carreras en el hipódromo, 1903a: 2).

Según datos publicados en las fuentes, se estima que hayan sido vendidas cerca de 900 entradas al palco y al *paddock* para las fiestas del 18 de julio (Las carreras en el Hipódromo, 1903b). La carrera entre Atorrante y Guaraguazú fue “la nota atrayente de la fiesta”, siendo clasificada como una de las pocas “que despertara tanto entusiasmo á la vez que tantas dudas acerca de su resultado”:

La carrera fue reñidísima, viniendo los caballos juntos en casi todo el tiro de 1000 metros recorrido. En el recodo antes de llegar al triunfo, el “Atorrante” llevó momentáneamente la delantera, pero el “Guaraguazú” le hizo una entrada espléndida arrancando el triunfo á su contrario por apenas un pescuezo de caballo. *Sport*, 1.70. (Las carreras en el Hipódromo, 1903b: 2; destacados nuestros).

Las disputas entre sanduceros y salteños se llevaban a cabo con cierta frecuencia en el Hipódromo de Paysandú. En 1901, por ejemplo, las carreras organizadas para el domingo 13 de enero fueron previamente acompañadas de un remate organizado en la Confeitería del Telégrafo y llamó la atención por la cantidad de aficionados del Salto y de la campaña que habían llegado a la ciudad (*Sport*, 1901). Como el hipódromo quedaba alejado de la ciudad, la compañía de ferrocarril Midland ofreció un servicio de trenes especial que salió a las 13 horas rumbo al local, y ya el caballo Atorrante se destacaba como una de las grandes estrellas del mundo hípico sanducero. En esta ocasión, el caballo no corrió, pues:

El corredor del caballo Atorrante, à causa de una mala interpretación en la bajada de la bandera, sujetó el caballo quedando este parado.

Sport § 3.15.

En esta carrera hubo protestas por parte de corredor del caballo “Atorrante” e incidentes entre algunos partidarios de este.

La verdad es que fue una lástima que “Atorrante” que había triunfado en el Salto, no corriera ayer (En el hipódromo, 1901: 2; destacados nuestros).

Las carreras de 1901 fueron las de mayor proporción encontradas en las fuentes hasta el momento, con una organización previa noticiada con frecuencia en la semana anterior al evento. Al mismo tiempo, a pesar de toda la preparación, fueron las que generaron más conflicto respecto al pago de las papeletas de los remates, lo que provocó la necesidad de consultar “á persona de verdadera autoridad” de Montevideo que evacuó las dudas de los interesados según las reglas que regían “los *Sport* en Buenos Aires” (Hipódromo Paysandú, 1901), el gran centro de las competiciones hípicas en el período (Hora, 2014a, 2014b).

Un aspecto importante para observar en las noticias sobre las carreras de caballos es que, especialmente aquellas organizadas en el ámbito del hipódromo están acompañadas, muchas veces, por los primeros registros de los términos *sport* y *sportsman* en los diarios sanduceros. Por lo menos desde enero de 1900 la palabra *sport* aparece en anuncios y notas de las carreras organizadas en el hipódromo. Entretanto, hay una incertidumbre respecto a los sentidos atribuidos a estos términos. En el caso de *sportsmen*, su uso parece hacer referencia a un tipo muy específico de persona: los propietarios de los caballos. En este sentido, en la sociedad sanducera se ve una lógica muy similar a la observada por Roy Hora en Argentina, donde el término *sportsman* era utilizado siempre como forma de referirse a los dueños de los caballos (Hora, 2014a, 2014b). En este sentido, se puede observar que las notas sobre las carreras de caballo en Paysandú estaban dirigidas a dos públicos principales: los *sportsmen*, propietarios de las grandes estrellas de las disputas, y los aficionados, aquellos que iban a mirar al espectáculo y, cuando era posible, también probar la suerte a través de las apuestas.

En el caso del término *sports*, uno de los usos que se identifica es como título de notas y anuncios vinculados a las carreras organizadas en el hipódromo. El otro es una coincidencia entre el término *sport* y apuestas, algo que se puede ver en las notas a partir de 1907, cuando se menciona claramente la venta de “boletos de sport” (Hipódromo Paysandú, 1907; Los boletos de carrera, 1908).

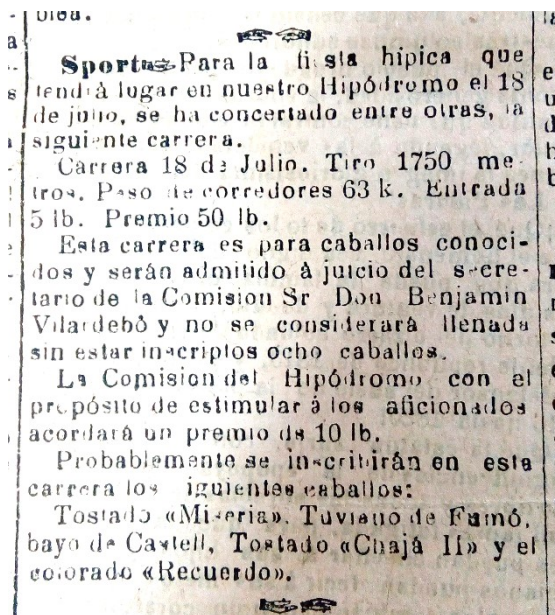


Imagen 2

El término *sport* titula una nota sobre el Hipódromo Paysandú. (*El Pueblo*, 26 de junio de 1900).

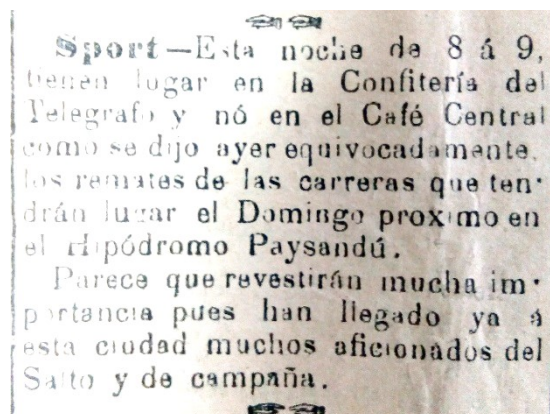


Imagen 3

El término *sport* titula una nota sobre el Hipódromo Paysandú. (*El Pueblo*, 11 de enero 1901).

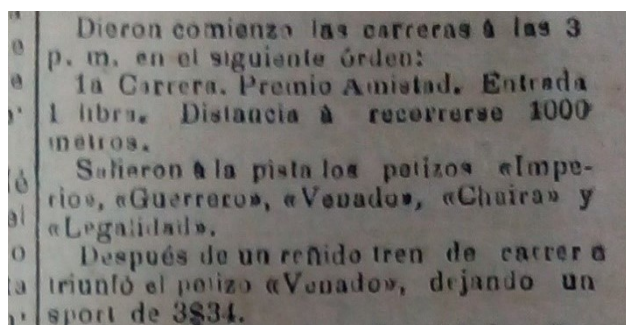


Imagen 4

El término *sport* como sinónimo de apuesta (*El Pueblo*, 08 de enero de 1900).

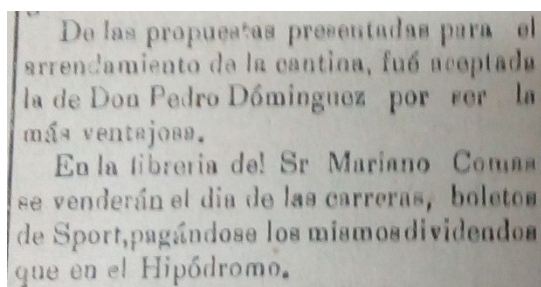


Imagen 5

El término *sport* como sinónimo de apuesta (*El Pueblo*, 30 de diciembre de 1907).

Es importante observar que esta vinculación entre *sport* y apuestas ocurre en un período identificado por la historiografía uruguaya, especialmente a partir de las investigaciones de Barrán (2012), como el de transición de una “sensibilidad bárbara” a una “sensibilidad civilizada”. Como se mencionó anteriormente, estas décadas son parte de un período de modernización de la sociedad uruguaya, momento en que la moralización de las costumbres pasaba directamente por el disciplinamiento de los individuos. Modernizar y, principalmente, civilizar a la sociedad uruguaya significaba, por tanto, generar dispositivos que reglamentasen diferentes aspectos de la vida de la población, como aquellos relacionados a las diversiones. En un período en que aspectos de la vida como el trabajo, orden y ahorro aparecieron como “nuevos dioses” esenciales para la civilización de las costumbres, en que “el mundo del dinero y el trabajo se presentó como incompatible con el mundo de la risa y el juego” (Barrán, 2012: 412), las carreras de caballos, este divertimento que tiene en la apuesta un aspecto central, desafió, en cierta medida, este proceso de modernización de las costumbres. El uso del término *sport* como apuesta en las carreras de caballo demuestra que, en esta Paysandú de la primera década del siglo XX, el *sport* –posteriormente *deporte*– se encontraba en una zona de penumbra, en la frontera entre sus usos vinculados a una sensibilidad bárbara y su futura adopción como práctica reglamentada que adquiriría funciones y valores disciplinarios y educativos como forma adecuada de divertimento⁵.

Si las apuestas eran parte fundamental de las carreras de caballo, esta forma de diversión estaba ajena a los ideales de disciplina y ahorro que caracterizaban a la sociedad moderna y civilizada según los planteos de Barrán (2012). En fin, las apuestas, conforme señala Vigarello (1999), al analizar el contexto francés, fueron objeto de numerosas preguntas en el contexto europeo del siglo XIX, ya que agregaron a los cuerpos una serie de problemas morales y malos hábitos que podrían dañar a la sociedad. Pero la apuesta también mantenía las carreras de caballos en cierta medida ajenas a la lógica deportiva que, en este momento, entendía a la apuesta y a la ganancia como un símbolo de prácticas anticuadas y una “corrupción degradante” de la competición (Vigarello, 1995, 1999; Vigarello y Holt, 2005; Moraes e Silva, 2011; Terret, 2019; Huggins, 2019), y que también comenzaba a adentrar la sociedad sanducera (Quitzaú, 2019). Tal vez por eso, se puede percibir a partir de 1907 un cambio en la estructuración de las carreras realizadas en el hipódromo.

¿UNA ELITIZACIÓN DE LAS CARRERAS? – GUERRA CIVIL, STOCK CABALLAR Y LA LEGITIMACIÓN DEL HIPÓDROMO COMO LUGAR DE LAS CARRERAS

A partir de 1905 se nota en las fuentes una reducción en las noticias y anuncios sobre las carreras de caballos y en 1906 los pocos anuncios que aparecen son aquellos de las carreras organizadas en casas de comercio. La desaparición del hipódromo en los periódicos puede ser resultado del cierre de esta institución en 1905, según indica el *Álbum de El Diario* publicado en 1933 (El deporte en Paysandú, 1933).

Otro elemento que puede haber influenciado la casi inactividad del hipódromo en este período fue la guerra civil de 1904, que de hecho marca un silenciamiento en las fuentes sanduceras sobre divertimentos y prácticas deportivas, con la total ausencia de notas sobre carreras de caballos. También conocida como Revolución de

1904, la guerra civil fue el último gran conflicto armado en Uruguay, poniendo a las fuerzas lideradas por el caudillo blanco Aparicio Saravia en oposición directa al gobierno de Batlle y Ordóñez, del Partido Colorado (Oddone, 1966; Lindahl, 1971; Hierro, 1977; Vanger, 1987; Souza, 2003; Nahum, 2011; Caetano, 2015). Oddone (1966) incluso indica que esta guerra fue una lucha entre dos países diferentes que habitaban las mismas fronteras. Un país blanco y otro colorado. En ese sentido, líder del Partido Nacional, Saravia tenía un gran control sobre los departamentos fronterizos con Brasil (Rivera, Cerro Largo y Treinta y Tres), y había construido relaciones con los brasileños que, para los miembros del Partido Colorado, representaban una amenaza a la integridad nacional (Méndez Vives, 1975; Dobke y Padoin, 2013). Las acciones del gobierno para intentar garantizar el dominio de estas regiones, sumadas a un incidente fronterizo en Rivera, sirvieron como disparadores para que, el 1° de enero de 1904, Saravia lanzara la “revolución”, iniciando un conflicto que se extendería por nueve meses (Méndez Vives, 1975; Souza, 2003).

Conforme afirman Barrán y Nahum (1977: 4), el fin del conflicto con la firma de la Paz de Aceguá, en setiembre de 1904, puso fin a la “estructura bicéfala” que caracterizaba al poder político uruguayo del período y “fue una segunda fundación del Estado moderno y del principio de autoridad”. Entre las principales consecuencias de la victoria oficialista están la consolidación de la unidad del Estado uruguayo, unificando el país política y administrativamente (Nahum, 2011), que a su vez permitió el avance de las políticas económicas y sociales del batllismo. En la campaña, se retomó la producción ganadera y ovina, pero no la de caballos, que en la década anterior había sido bastante exitosa –especialmente en relación a la cría y venta de caballos de carrera– (Barrán y Nahum, 1973).

Para Barrán y Nahum, el descenso del stock caballar no es un resultado menor, visto que desde 1905 las caballadas

[...] estaban desapareciendo por distintas causas. Los hacendados descuidaron deliberadamente la cría de equinos por dos razones hermanadas: una, económica: los caballos no tenían mercado de colocación interno ni externo y comían demasiado pasto en campos cada vez más caros [...]; otra, política: una forma de suprimir los levantamientos rurales era quitarles lo que los hacía fuertes: su pasmosa movilidad que llegaba a convertirse en manos de un caudillo diestro casi en el don de la ubicuidad (Barrán y Nahum, 1977: 16).

La guerra, por lo tanto, afectó directamente la disponibilidad del elemento central del espectáculo hípico: el caballo. Si a fines del siglo XIX existía en el país incluso un interés en la cría de caballos de carrera (Barrán y Nahum, 1973), la conversión del caballo en un producto caro y potencialmente peligroso representó un cambio profundo en este escenario, incluso respecto a las prácticas ecuestres. El descenso en los stocks de caballo respondió, por lo tanto, a cuestiones económicas, y también a cuestiones políticas –y morales–. Como afirman Barrán y Nahum (1977: 19), “eliminar el exceso de las caballadas –característica esencial del viejo Uruguay criollo– fue como decretar de una nueva forma la muerte oficial de éste”.

Este escenario más amplio seguramente afectó al desarrollo de las prácticas hípicas en Paysandú. Después del fin de la guerra, tanto las carreras en el hipódromo como aquellas organizadas por las casas de comercio vuelven a aparecer en los diarios en el inicio de 1905, entretanto, se puede percibir algunos cambios en este proceso, representados por intentos de transformación del hipódromo en el lugar por excelencia para la organización de las carreras de caballos y una gradual disminución de aquellas disputas organizadas en otros espacios. En 17 de mayo 1905, por ejemplo, se publica el programa de carreras para el 25 de agosto, donde se afirma que “entre algunos aficionados a las fiestas hípicas, se trata de reorganizar debidamente el Hipódromo ‘Paysandú’, dándole la vida activa que necesita para que lleve los propósitos que se tuvieron en cuenta al fundarlo” (Hipódromo Paysandú, 1905: 2). Entretanto, al contrario de las casas de comercio, que siguen anunciando sus carreras con cierta frecuencia, el hipódromo poco a poco desaparece de las páginas del diario, regresando solamente en 1907, cuando informa que:

Como en los buenos tiempos, ayer hubo una reunión hípica muy interesante en el Hipódromo “Paysandú” tan injustamente olvidado por los aficionados. La concurrencia que asistió fue numerosísima, encontrándose entre ella varias familias conocidas. (...) Las carreras de ayer han tenido gran éxito y es de esperarse que ellas despierten entusiasmo entre los

aficionados, haciendo posible el resurgimiento a la vida de nuestro centro hípico, que tan buenas y agradables fiestas nos ha ofrecido en otros tiempos (Las carreras de ayer, 1907: 1-2).

Los esfuerzos de reorganización de las actividades en el hipódromo son relatados especialmente en diciembre de 1907, cuando se realizan una serie de reuniones cuyo objetivo era hacer revivir esta institución. Estos esfuerzos resultan en acciones concretas de revitalización del hipódromo, como reformas en el palco, el *paddock* y la pista. Entretanto, también se reflejan en algunas actitudes respecto al funcionamiento de la institución. Más allá del restablecimiento de servicios de tren a precios especiales para los días de carreras, se puede percibir una mayor organización de los programas y un intento de mayor control del hipódromo sobre las actividades hípicas, por ejemplo, explicitando por primera vez que “los corredores deberán vestir de jockey y los caballos llevarán montura de carrera” (En el hipódromo, 1907: 2) y la necesidad de que “todos los propietarios concurren al local con sus respectivas parejas a fin de revisar si están en condiciones exigidas por el reglamento” (Hipódromo Paysandú, 1908: 2).

Si en años anteriores el hipódromo y las casas de comercio coexistieron como espacios de organización de las carreras, una de las medidas tomadas por la nueva comisión directiva fue solicitar al jefe político de Paysandú la prohibición de carreras afuera del hipódromo, dentro de un radio de 25 kilómetros, y la jefatura, de hecho, atiende la solicitud. Se propone el arrendamiento de la cantina, así como la venta de “boletos de sport” en un espacio autorizado, además del hipódromo, aumentando el control sobre las apuestas. En realidad, las menciones explícitas a las apuestas y sus valores aparecen solamente en los anuncios de carreras de caballos realizadas en casas de comercio (Carreras en Algorta, 1908; Carreras en campaña, 1909; Carreras de caballo, 1910). Lo recaudado con la venta de boletos a partir de ese momento es entregado

á las comisiones de beneficencia de esas zonas de la República, el 10% de las utilidades durante los primeros años, el 20% en los ocho siguientes y la totalidad del producido, después de los diez años de otorgada la concesión. El Jockey Club tiene actualmente facultad para entregar utilidades á la Caridad de Montevideo, quedando excluidos de ese beneficio los departamentos de campaña. Es por ese motivo que los interesados han considerado que Paysandú y Salto tienen igual derecho que Montevideo á gozar del beneficio que acuerda la ley de 1890, y al efecto, acaban de formular la propuesta que someramente apuntamos (Los boletos de carrera, 1908: 1).

El hecho de financiar obras de caridad con lo recaudado con los boletos, más allá de representar una adecuación del hábito de las apuestas a formas aceptables por una nueva “sensibilidad civilizada” también significaba un cambio en la forma de premiación de los ganadores en las carreras del hipódromo. Si anteriormente ellas eran derivadas del valor pago por los participantes de la competición, ahora tenían valores fijados previamente, que variaban entre 20 y 100 pesos, y que podrían, incluso, ser una medalla de oro y un objeto de arte, en el caso de carreras que involucraban a jóvenes caballeros, como lo fue la llamada *Gentleman Riders*, de 1908.

La *Gentleman Riders* fue una de las carreras de la programación de las fiestas de 19 de abril, en conmemoración al Desembarco de los Treinta y Tres Orientales. Considerada el principal atractivo de la fiesta, fue disputada por “distinguidos jóvenes que harán gala de sus aptitudes sobresalientes para la equitación” (Hermosa fiesta, 1908). Una “comisión de señoritas” fue nombrada específicamente para entregar los premios a los ganadores: una medalla de oro con inscripción alusiva a la carrera y una copa de plata con altorrelieves, también alusivos a carreras de caballos, y que estuvieron en exposición durante días antes de la carrera en la casa de comercio de Pereira, Gardil y Cia. La fiesta además contaría con un *lunch* encargado al Café Central, para las “principales familias” que habían ya confirmado su asistencia a las fiestas: Cazeo Irigoyen, Coronel, Mandivil, Vázquez Varela, Santa María, Serralta, Bergallo, Willat, Pérez Montebruno, Mazzoni, Millot, Megget, Aires, Martínez, Planel, García, Requena, Meir, Fontans, Roldán, Taboas, Núñez Ribeiro, Majó, Silva, Fuentes y Larraurí. Casi veinte años después de la fundación del hipódromo, a pesar de la aparición de algunos nuevos apellidos, el hipódromo seguía vinculado a algunas de las familias fundadoras. La *Gentleman Riders* representaba no solo un reinicio de las actividades en el hipódromo, sino el hecho de que,

en Paysandú, como “en todas partes del mundo las fiestas hípcas son las fiestas eminentemente aristocráticas y es el hipódromo el punto de cita de lo más distinguido y culto” (Hermosa fiesta, 1908).

Además de pasar a expresar claramente su deseo de ser el lugar de encuentro de la élite local –y quizá principalmente por eso–, con su reapertura el Hipódromo de Paysandú pasaba finalmente a adoptar características más próximas de la lógica deportiva, incluso con comentarios sobre la manera cómo los jockeys condujeron sus caballos o sobre la “falta de entrenamiento inteligente” cuando el caballo presentaba un desempeño menor que el esperado (Las carreras de ayer, 1909). En los anuncios de carreras de caballos, aunque las informaciones sobre las carreras que componen el programa permanezcan prácticamente las mismas (caballos inscriptos; peso del jinete; distancia de la carrera), comienza a aparecer también la mención a la comisión de carreras, así como a los comisarios de las competencias y el bandera oficial, personajes que anteriormente no estaban presentes en los programas hípcos organizados por el hipódromo; y el establecimiento de la presencia de un mínimo de los corredores inscriptos para la realización de la carrera programada y el pago de los premios anunciados (En el hipódromo, 1909; Carreras en el hipódromo, 1909; Hípcas, 1909), indicando mayor control sobre los participantes y mayor preocupación con el espectáculo a ser ofrecido al público presente. En definitiva, los espacios físicos delimitados, como el hipódromo, podrían ayudar a educar a las personas, dentro de los principios de una ciudad civilizada, tratando de borrar del cotidiano las “carreras nacionales”.

CONCLUSIONES

El objetivo de este artículo era comprender el lugar de las carreras de caballos en la ciudad de Paysandú, analizando cómo su desarrollo dialoga con procesos culturales y sociales más amplios que ocurrían en un marco de modernización del país, discutiendo, así, heterogeneidades de este proceso en áreas que escapan la esfera de influencia directa de Montevideo. En el contexto seleccionado, se puede afirmar que la creación del hipódromo, y especialmente su reformulación a partir de 1907, buscó insertar las carreras de caballos en una lógica institucionalizada y más cercana a un modelo moderno que la ciudad de Paysandú deseaba alcanzar. Los parámetros para la instalación de este nuevo orden ya habían sido introducidos en Uruguay en fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, cobrando más fuerza después de la guerra civil de 1904. En este movimiento, las carreras realizadas en el hipódromo fueron ganando destaque y gradualmente dejando en segundo plano a aquellas organizadas en otros espacios, como las casas de comercio. Este hecho marca un acercamiento de las competiciones realizadas en el ambiente institucional al formato del turf y a las lógicas del deporte moderno.

Este período señala, por tanto, un movimiento de transición, en el que las carreras de caballo simbolizaban, al mismo tiempo, aquella sociedad considerada como “bárbara” y los impulsos de modernización de las prácticas. Ellas eran, por tanto, una zona gris que, en cierto nivel, representaban esta sociedad en transición entre lo tradicional y lo moderno. En cierta medida, este proceso también señala una elitización de las carreras de caballos en la ciudad. Si inicialmente el hipódromo era solamente un espacio más donde se organizaban estas carreras, factores como los descensos en los stocks caballar del país después de la guerra de 1904, con la consecuente transformación del caballo en un artículo costoso, y la incorporación de códigos deportivizados en la organización y realización de las carreras contribuyeron para transformar las carreras en una actividad dominada por la élite local. así, “civilizar” y “modernizar” las carreras de caballos significó transformarla en un espacio de distinción.

A su vez, la transposición de las carreras hacia el hipódromo ayudó a introducir lentamente en la ciudad un lenguaje deportivo, que contribuyó a una mayor búsqueda de la performance en las carreras. Este sentimiento se estableció en Paysandú a través de un proceso de transformación de las carreras de caballos de simples divertimentos y pasatiempos a un fenómeno más racionalizado y sistematizado, por tanto, más cercano a las lógicas del deporte moderno, que incluso coincide con la introducción e institucionalización de otras

prácticas en la ciudad, como el remo y el fútbol. Sin embargo, estos procesos de inserción y consolidación del deporte moderno en esta ciudad del interior uruguayo corresponden a escenas para próximos capítulos...

REFERENCIAS

- Alabarces, P. (2009). El deporte en América Latina. *Razón y palabra*, 14(69), pp. 1-19.
- Aljanati, D., Benedetto, M. y Perdomo, W. (ed.) (1970). *Los departamentos*. 11 - Paysandú. Montevideo: Editorial Nueva Tierra.
- Álvarez Ferretjans, D. (2008). *Historia de la prensa en el Uruguay*. Montevideo: Editorial Fin de Siglo.
- Araújo, O. (1900). *Diccionario geográfico del Uruguay*. Montevideo: Imprenta Artística de Dornaleche y Reyes.
- Archetti, E. P. (2001). *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*. Buenos Aires: FCE.
- Archetti, E. P. (2005). El deporte en Argentina (1914-1983). *Trabajo y sociedad*, 6(7), pp. 1-30.
- Barrán, J. P. (1995). *Medicina y sociedad en el Uruguay del Novecientos. Tomo 3 - La invención del cuerpo*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Barrán, J. P. (2012). *Historia de la sensibilidad en el Uruguay*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Barrán, J. P. y Nahum, B. (1973). *Historia rural del Uruguay moderno. Tomo III - Recuperación y dependencia, 1895-1904*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Barrán, J. P. y Nahum, B. (1977). *Historia rural del Uruguay moderno. Tomo V - La prosperidad frágil, 1905-1914*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Barrios Pintos, A. (1979). *Paysandú en escorzo histórico*. Paysandú: Intendencia Municipal de Paysandú, Dirección de Cultura.
- Blay, J-P. (1999). Les élites urbaines et le monde hippique dans la ville de Rio de Janeiro (1848-1932). *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 46(3), pp. 514-531.
- Caetano, G. y Rilla, J. (1994). *Historia contemporánea del Uruguay. De la Colonia al Mercosur*. Montevideo: Editorial Fin de Siglo.
- Caetano, G. (2015). *La República Batllista*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Carrera importante. (26 de junio de 1901). *El Pueblo*, p. 2.
- Carreras. (27 de diciembre de 1901). *El Pueblo*, p. 2.
- Carreras. (03 de mayo de 1907). *El Pueblo*, p. 1.
- Carreras de caballo. (08 de diciembre de 1910). *El Telégrafo*, p. 3.
- Carreras en Algorta. (04 de agosto de 1908). *El Pueblo*, p. 2.
- Carreras en campaña. (04 de febrero de 1909). *El Pueblo*, p. 3.
- Carreras en el hipódromo. (20 de marzo de 1909). *El Pueblo*, p. 3.
- Carreras en el Salto. (10 de junio de 1903a). *El Pueblo*, p. 3.
- Carreras en el Salto. (20 de junio de 1903b). *El Pueblo*, p. 2.
- Carreras en Merinos. (02 de abril de 1907). *El Pueblo*, p. 2.
- Carreras y reunión. (07 de abril de 1900). *El Pueblo*, p. 2.
- Carreras! Carreras! (05 de enero de 1901). *El Pueblo*, p. 3.
- Chandler, T. J.L. (1991). Games at Oxbridge and the public schools, 1830-80: the diffusion of an innovation. *The International Journal of the History of Sport*, 8(2), pp. 171-204.
- Cotelo, R. (1997). Velas blancas en el Atlántico Sur. En J. P. Barrán, G. Caetano y T. Porzecanski (ed.), *Historias de la vida privada en el Uruguay. Entre la honra y el desorden 1780-1870*. Montevideo: Taurus.
- Digard, J-P. (2001). Les courses de chevaux en France. Un jeu/spectacle à géographie variable. *Études rurales*, n. 157-158, pp. 95-106.

- Dobke, P. y Padoin, M. M. (2013). O Uruguai branco: a divisão política uruguaia e a autonomia do Partido Nacional frente ao governo de Montevideú (1902-1904). *Revista Digital Estudos Históricos*, (11), p. 15.
- Dogliotti, P. (2014). Acerca de la “Cultura Física” en la revista Uruguay-Sport: Archivos de la cnef, Uruguay (1918-1926). *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, 36(3), pp. 608-616.
- Dogliotti, P. (2015). *Educación del cuerpo y discursividades en torno a la formación en Educación Física en Uruguay (1874-1948)*. Montevideo: Ediciones Universitarias.
- Dunning, E. y Sheard, K. (2004). *Barbarians, gentlemen and players. A sociological study of the development of rugby football*. London: Routledge.
- El deporte en Paysandú. (1933). En *Album de El Diario*, pp. 241-250. Paysandú.
- Elias, N. y Dunning, E. (1996). *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. México: Fondo de Cultura Económica.
- En el hipódromo. (14 de enero de 1901). *El Pueblo*, p. 2.
- En el hipódromo. (12 de diciembre de 1907). *El Pueblo*, p. 2.
- En el hipódromo. (04 de marzo de 1909). *El Pueblo*, p. 3.
- Garavaglia, J. C. (2007). *Construir el Estado, inventar la nación: El Río de la Plata, siglos XVIII-XIX*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Giucci, G. (2013). *Palco a la memoria. Hipódromo Nacional de Maroñas*. Montevideo: Zona Editorial.
- Grandes e importantes carreras en Estación Algorta. (20.04.1901), *El Pueblo*, p. 3.
- Hémeury, L. (2009). Le polo argentin, 1919-1939: entre le gaucho et le gentleman sportif. *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, (1), pp. 63-70.
- Hémeury, L. (2014). Entre tribunes et terrain. Les cultures sportives des chefs d'État argentins des années 1880 aux années 1990. *Histoire@Politique*, (2), pp. 97-122.
- Hermosa fiesta. (18 de abril de 1908). *El Pueblo*, p. 2.
- Hierro, L. A. (1977). *Batlle: Democracia y reforma del Estado*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1977.
- Hípicas. (08 de enero de 1900). *El Pueblo*, p. 2.
- Hípicas. (10 de setiembre de 1909). *El Pueblo*, p. 2.
- Hipódromo Paysandú. (21 de enero de 1901). *El Pueblo*, p. 2.
- Hipódromo Paysandú. (15 de julio de 1903). *El Pueblo*, p. 2.
- Hipódromo Paysandú. (17 de mayo de 1905). *El Pueblo*, p. 2.
- Hipódromo Paysandú. (30 de diciembre de 1907). *El Pueblo*, p. 2.
- Hipódromo Paysandú. (24 de marzo de 1908). *El Pueblo*, p. 2.
- Holt, R. (1989). *Sport and the British. a modern history*. Oxford University Press.
- Hora, R. (2014a). El turf como arena de disputa social. Jockeys y propietarios en el hipódromo argentino de fines del siglo XIX. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas - Anuario de Historia de América Latina*, 51(1), pp. 303-328.
- Hora, R. (2014b). *Historia del turf argentino*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Huggins, M. (2019). Cultural Transfer, Circulation, and Diffusion between Britain and Europe from the 1770s to the 1870s: The Case of Thoroughbred Horse-Racing and Breeding. *The International Journal of the History of Sport*, 36:17-18, pp. 1510-1530. <https://doi.org/10.1080/09523367.2020.1724964>
- Jacob, R. y Moraes, M. I. (2001). El Litoral Norte uruguayo: región, frontera, país. *IV Congresso Brasileiro de História Econômica e 5ª Conferência Internacional de História das Empresas*. São Paulo.
- Jesús, G. M. (1999). Construindo a cidade moderna: a introdução dos esportes na vida urbana do Rio de Janeiro. *Revista Estudos Históricos*, 13(23), pp. 17-40.
- Johnes, M. (2015). Archives and Historians of Sport. *International Journal of the History of Sport*. 32(15), pp. 1784-1798
- Laborido, G. (2019). Origen del fútbol en Montevideo y la construcción de su espacio en la prensa. *Recorde: Revista de História do Esporte*, 12(1).

- Las carreras de ayer. (14 de octubre de 1907). *El Pueblo*, pp. 1-2.
- Las carreras de ayer. (04 de octubre de 1909). *El Pueblo*, p. 3.
- Las carreras en el hipódromo. (17 de julio de 1903). *El Pueblo*, p. 2.
- Las carreras en el hipódromo. (20 de julio de 1903). *El Pueblo*, p. 2.
- Las carreras en el Paso del Parque. (02 de agosto de 1907). *El Pueblo*, p. 2.
- Las carreras en Merinos. (06 de abril de 1907). *El Pueblo*, p. 2.
- Lindahl, G. G. (1971). *Batlle, fundador de la democracia en el Uruguay*. Montevideo: Arca.
- Los boletos de carrera. (28 de marzo de 1908). *El Pueblo*, p. 1.
- Loudcher, J-F. (2019). Spécificités socio-politiques et culturelles de la destinée d'un jeu de balle traditionnel rural français: la non-sportivisation de la soule (choule). *Sport History Review*, 50(2), pp. 205-224.
- Loudcher, J-F. (2020). Processo civilizador e transformacões sociais: uma análise das teorias elisianas em relações científicas sociais do esporte. *História: Questões & Debates*, 68(2), pp. 14-36.
- Lucena, R. F. (2001). *O esporte na cidade: aspectos do esforço civilizador brasileiro*. Campinas: Autores Associados.
- Martins, A. L. (2003). Da fantasia à História: folheando páginas revisteiras. *História*, 22(1), pp. 59-79.
- Méndez Vives, E. (1975). *El Uruguay de la modernización 1876-1904*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Montenegro, N. R. y Soares, C. L. (2018). Corridas de cavalos em Campinas: das ruas e dos quilombos ao hipódromo (1870-1898). *Pensar a Prática*, 21(2), pp. 418-432.
- Moraes e Silva, M. (2011). *Novos modos de olhar outras maneiras de se portar: a emergência do dispositivo esportivo da cidade de Curitiba*. Tese de doutorado - Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, Brasil.
- Moraes e Silva, M. (2015). Comportamentos urbanos e esportes: contribuições para a esportivização do turfê e da pelota basca em Curitiba (1899-1905). *Licere*, (18), pp. 86-115.
- Moraes e Silva, M., Medeiros, D. C. C., Quitzau, E. A. y Levoratti, A. (2020). Similitudes y diferencias en la historiografía del deporte en Brasil y Francia: un diálogo con "Histoire du sport" de Thierry Terret. *Anuario de la Escuela de Historia*, (33), p. 8.
- Moraes, M. I. (1999). Dos versiones sobre las transformaciones económicas y sociales del medio rural uruguayo entre 1860-1914. *Anales - II Jornadas de Historia Económica de la Asociación Uruguaya de Historia Económica*. Montevideo, pp. 1-22.
- Nahum, B. (2011). *La época batllista 1905-1929*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Oddone, J. A. (1966). *La formación del Uruguay moderno*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- Panizza, F. (1989). El liberalismo y sus otros. La construcción del imaginario liberal en el Uruguay (1850-1930). *Cuadernos del Claeh*, (50), pp. 31-43.
- Paseo al Salto. (15 de junio de 1903). *El Pueblo*, p. 2.
- Pereira, C. H. (2014). *Le monde des courses de chevaux*. París: Editions L'Harmattan.
- Pereira, E. L. (2016). *Configurações sociohistóricas da equitação no Rio Grande do Sul: uma investigação das redes de interdependência nas práticas esportivas equestres*. (Tesis de doctorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil.
- Quitzeau, E. A. (2019). Sport in Uruguay at the Beginning of the Twentieth Century: a Perspective from the Countryside. *The International Journal of the History of Sport*, 36(11), pp. 982-997. <https://doi.org/10.1080/09523367.2019.1687452>
- Reisch, M. (2012). Movimiento clubista y desarrollo deportivo en Uruguay. *Cuad Hist*, 8, pp. 19-33.
- Roche, D. (1993). *La gloire et le jeu, des hommes et des chevaux, 1766-1866*. París: Fayard.
- Rodríguez, R. (2012). *Saber del cuerpo: una exploración entre normalismo y universidad en ocasión de la educación física (Uruguay, 1876-1939)*. (Tesis de maestría). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.

- Rodríguez, R. y Scarlato García, I. (2015). Historia del deporte en Uruguay: consideraciones sobre un campo incipiente. En V. A. de Melo, *O esporte no cenário Ibero-Americano* (pp. 147-58). Rio de Janeiro: Viveiros de Castro.
- Rodríguez, R. y Seré, C. (2015). De la preocupación por el cuerpo a la educación física, el deporte y la recreación. Singularidades de la modernidad en el Uruguay. En V. A. de Melo, *O esporte no cenário Ibero-Americano* (pp. 39-51). Rio de Janeiro: Viveiros de Castro.
- Ruggiano, G. (2016). *Ser un cuerpo educado. urbanidades en el Uruguay (1875-1918)*. (Tesis de doctorado). Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, Brasil.
- Sazbón, D. (2016). ¿Por qué le habrán puesto caballos? Acerca de una historia del turf. *Apuntes de Investigación del Cecyp*, (28), pp. 213-218.
- Scarlato García, I. (2015). *Corpo e tempo livre: as plazas vecinales de cultura física em Montevideú (1911-1915)*. (Tesis de maestría). Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil.
- Schulkin, A. I. (1958). *Historia de Paysandú. Diccionario biográfico*. (Tomo II). Buenos Aires: Editorial Von Roosen.
- Souza, M. A. (2003). *A cultura política do "batllismo" no Uruguai, 1903-1958*. São Paulo: Annablume.
- Sport. (11 de enero de 1901). *El Pueblo*, p. 2.
- Sports. (26 de junio de 1900). *El Pueblo*, p. 2.
- Terret, T. (2019). *Histoire du Sport*. París: Presses Universitaires de France.
- Vanger, M. (1987). Tres décadas con Batlle y el "país modelo". *Cuadernos del Claeh*, (41), pp. 41-50.
- Vigarello, G. (1995). Le temps du sport. En A. Corbin, *L'avènement des loisirs (1850-1960)* (pp. 251-290). París: Aubier.
- Vigarello, G. (1999). *Histoire des pratiques de santé. le sain et le malsain depuis le Moyen Age*. París: Seuil.
- Vigarello, G. (2002). *Du jeu ancien au show sportif: la naissance d'un mythe*. París: Éditions Seuil.
- Vigarello, G. (2018). *Histoire*. París: Le Pommier.
- Vigarello, G. y Holt, R. (2005). El cuerpo cultivado: gimnastas y deportistas en el siglo XIX. En A. Corbin, *Historia del cuerpo. Volumen 2 - De la Revolución Francesa a la Gran Guerra* (pp. 295-354). Madrid: Taurus.
- Xavier, J. F. S., Freitas, G. S. y Rigo, L. C. (2014). Dos Aplausos às Ruínas: uma construção das memórias do turfê no hipódromo da cidade do Rio Grande/RS. *Licere*, 17(2), pp. 165-191.
- Zicman, R.B. (1985). História através da imprensa – algumas considerações metodológicas. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, 4, pp. 89-102.

NOTAS

- 1 El batllismo fue una corriente dentro del Partido Colorado, predominante en la política uruguaya durante el primer tercio del siglo XX. Su mayor representante, José Batlle y Ordóñez, fue presidente del país en dos períodos (1903-1907 y 1911-1915), durante los cuales se buscó implementar en el país una pauta de reformas modernizadoras. Coinciden con este período, por ejemplo, la separación definitiva entre Estado e iglesia, la expansión de la enseñanza pública a partir de la apertura de liceos departamentales en el interior del país, las discusiones vinculadas a una pauta feminista que ponían en tela de juicio temas como el divorcio y el sufragio universal (Lindahl, 1971; Hierro, 1977; Vanger, 1987; Souza, 2003; Nahum, 2011), así como acciones de difusión de la cultura física en el país, como la creación de la Comisión Nacional de Educación Física (cnef) (Dogliotti, 2014).
- 2 Durante el siglo xix y las primeras décadas del siglo xx, Paysandú recibió inmigrantes británicos, brasileños, españoles, italianos y suizos, entre otros orígenes étnicos (Aljanati, Benedetto y Perdomo, 1970). Si bien este flujo migratorio no fue tan masivo como el recibido por Montevideo, la cantidad de sociedades culturales y recreativas que hacen mención a estos grupos es un importante indicativo de su influencia en el desarrollo cultural de la ciudad.
- 3 Expresión frecuentemente utilizada en los anuncios de carreras de caballos encontrados en las fuentes.
- 4 Estos individuos eran, en gran parte, importantes productores ganaderos de la región de Paysandú, involucrados, por ejemplo, en la creación y organización de la Sociedad Rural Exposición FERIA de Paysandú (1899) y en la política local (Schulkin, 1958; Barrán y Nahum, 1973).

- 5 El uso del deporte y, especialmente, de la gimnasia como dispositivo de disciplinamiento de la población en este período ha sido abordado por numerosas investigaciones en Uruguay, ya sea como tema central o aspecto secundario. Ver, por ejemplo: Barrán (1995); Rodríguez (2012); Dogliotti (2014; 2015); Scarlato (2015); Rodríguez y Seré (2015); Rodríguez y Scarlato (2015).