

De la Turul României la Balcaniada de Ciclism. Documente din arhiva Federației Române de Ciclism

Ștefan PETRESCU

Keywords: *Vasile Canarache; Newspapers; Romanian Cycling Federation; Cycling Tour of Romania; Balkan Cycling Championships*

Întâlnirea cu Viorica Canarache m-a adus în casa socrului acesteia, Vasile Canarache (1896-1969), proprietar al faimoasei colecții de monede scitice, aflate astăzi în custodia Academiei Române. La parterul imobilului ridicat de Canarache pe strada Popa Tatu în anii care au urmat încheierii celui de-al Doilea Război Mondial funcționează și astăzi Societatea Numismatică Română.

Arhiva lui Vasile Canarache, păstrată zeci de ani în pivnița imobilului de pe Popa Tatu nr. 20, cuprinde și alte documente, precum acte de stare civilă, caiete și însemnări privitoare la ziarul *Adevărul*, diverse proiecte arheologice din perioada în care Canarache a lucrat ca cercetător la Institutul de istorie Nicolae Iorga și documente contabile referitoare la activitatea societății Tempo S. A. Articolul de față se bazează în mare parte pe actele oficiale și corespondența Federației Române de Ciclism. Acest fond cuprinde un dosar cu corespondență, un dosar cu procesele-verbale ale Congresului Uniunii Balcanice de Ciclism, raportul tehnic cu analiza rezultatelor primei Balcaniade de ciclism, precum și mai multe planuri și schițe care privesc construcția velodromului de pe șoseaua Olteniței. Informațiile din acest fond arhivistic au fost confruntate și completate cu articole din presa sportivă interbelică. Prin acest demers, ne propunem să punem în evidență contribuția lui Vasile Canarache la dezvoltarea ciclismului în România, un capitol cu desăvârșire necunoscut al istoriografiei sportului românesc.

Presă, sport și politică

Vasile Canarache, născut în 6 februarie 1896 la Galați, într-o familie modestă cu nouă copii, a absolvit școala primară și două clase ale Școlii Comerciale Elementare din Iași¹. Canarache a fost un autodidact, ajungând să fie un bun cunoscător nu numai al limbii române, ci și al limbilor franceză și rusă².

¹ Arhiva Canarache păstrează un certificat al școlii comerciale din Iași, semnat de directorul R. Ionașcu, eliberat în 1911, la solicitarea lui Leonida Canarache, tatăl lui Vasile. În arhivă am găsit copia unui extras al Oficiului Stării Civile al comunei București, datată 1899. Căsătoria dintre Leonida V. Canarache și Eufrosina Mihail Hristu a fost oficiată în 19 februarie 1894.

² În arhiva Canarache am găsit o autobiografie datată 1 decembrie 1957 (Vasile Canarache, director al Muzeului Regional din Constanța). Viorica Canarache mi-a pus la dispoziție și dosarele socrului ei de la CNSAS. Vezi și Aurelia Lăpușan, *De la publicistică la arheologie – destinul unui căutător de certitudini. Vasile Canarache, în Elita culturală și Presa*, [București] 2013, p. 97-108. Autoarea face trimitere la *Autobiografia* lui Canarache, aflată în arhiva PCR de la Arhivele Județene

Referitor la originea etnică a familiei, Viorica Canarache își amintește faptul că Eufrosina Canarache, mama socrului ei, vorbea grecește. Dar Vasile Canarache pare să fi ignorat aceste rădăcini balcanice ale familiei sale. Într-o polemică cu redactorii ziarului *Capitala*, în 1936, el afirmă răspicat: “m-am născut din părinți și străbuni români”³.

Talentul literar s-a manifestat la 16 ani, când i-au fost publicate primele poezii⁴. În anii Primului Război Mondial, Canarache s-a angajat corector la ziarul *Minerva*⁵. În 1915, tânărul de numai 19 ani a editat timp de câteva luni la Constanța un ziar de două pagini, *Victoria*, ce conținea articole cu informații scurte și concise. Numele său în calitate de “proprietar-fondator” apare pe frontispiciul ziarului. Am răsfoit câteva numere ale acestui ziar, aflate în arhiva păstrată de Viorica Canarache.

În anii 1920, Vasile Canarache a fost secretar general al Uniunii Ziariștilor Profesioniști⁶. În 1931, Canarache, colaborator al ziarelor din trustul *Adevărul* (*Adevărul*, *Dimineața* și *Izbânda*), a fondat propriul organ de presă, *Tempo!*, împreună cu E. Kahane de la ziarul de limbă maghiară *Brassoi-Lapok*⁷. Canarache s-a căsătorit cu Ana, sora profesorului Alexandru Graur și a lui Constantin Graur, director al ziarului *Adevărul*.

Tempo! era un cotidian din așa-numita presă galbenă. Tirajul ajungea la 80.000 de exemplare zilnic⁸. Ca termen de comparație, precizăm că *Universul* avea 200.000, iar *Dimineața* 100.000, în timp ce ziarele de partid nu depășeau 20.000⁹. Prima pagină a ziarului *Tempo!* prezenta știri din diverse domenii, de la politică și afaceri oneroase până la sport, folosind formate îngroșate și fotografii. Ziarul apărea în format de patru pagini și costa un leu. Acest organ de presă oferea spațiu egal tuturor actorilor și partidelor politice, evitând a se identifica cu un anumit curent de opinie. De pildă, Cezar Giugiovanu, ziarist la *Tempo!*, era comunicator între redacție și mișcarea legionară¹⁰.

În toamna anului 1936, Eugen Titeanu, proprietar al ziarului *Capitala*¹¹, a pornit o campanie de presă împotriva lui Vasile Canarache, bazându-se pe mărturiile

Constanța. Textul a fost scris în vederea acceptării acestuia în Partidul Muncitoresc Român, în anul 1964 (p. 98).

³ D. V. Canarache, *directorul ziarului “Tempo”, dă lămuriri cititorilor pe care îi respectă, “Tempo!”*, 6 octombrie 1936, nr. 1005, p. 1.

⁴ Lucian Predescu, *Enciclopedia României. Cugetarea*, ediție anastatică, 1999 [prima ediție 1939], p. 160.

⁵ A. Lăpușan, *op.cit.*, p. 98.

⁶ *Ibidem*, p. 99.

⁷ Arhiva Vasile Canarache, Autobiografie, 1 decembrie 1957.

⁸ Arhiva Vasile Canarache, document al Ministerului de Interne, Subsecretariatul de Stat al Propagandei și Direcției Publicației, 27 mai 1939 : “cifra mijlocie a tirajului Tempo pe intervalul de la 15 iunie 1938-31 martie 1939 a fost de 73 879 exemplare zilnic”.

⁹ Ioan Scurtu, *Istoria României în anii 1918-1940. Evoluția regimului politic de la democrație la dictatură*, București 1996, p. 18.

¹⁰ Roland Clark, *Sfânta Tinerețe Legionară. Activismul fascist în România interbelică*, București 2015, p. 159-160.

¹¹ Eseul lui Pamfil Șeicaru, *Eugen Titeanu*, “Curierul Românesc”, 110, 1957, a se vedea Pamfil Șeicaru, *Scrieri din Exil. Portrete Politice, II* (ed. îngrijită de I. Opreșan), București 2002, p. 366.

lui Camil Ring (Heinerik Sufrin), un fost colaborator al ziarului *Tempo!*¹². *Capitala* titrează presupusa afirmație a unui alt fost redactor al ziarului lui Canarache: “Am învățat meseria de șantajist” la *Tempo!*¹³. În 6 octombrie 1936, ziarul *Tempo!* demontează una câte una toate acuzațiile la adresa lui Canarache. Chiar dacă doi ziariști, care lucraseră la redacția ziarului, fuseseră arestați pentru șantaj, nu existau dovezi incriminatorii la adresa proprietarului. Printre alte acuzații, citim că Vasile Canarache ar fi dezertat din armata română în Primul Război Mondial, deși acesta a fost decorat pentru faptele sale de vitejie în luptele de la Nămolosa și Mărășești. *Capitala* insinua faptul că “dezertorul” ar fi fugit în Rusia și apoi în Orient, unde ar fi întreținut afaceri suspecte cu bolșevicii, evreii și șeicii arabi. Canarache nu neagă faptul că directorul său ar fi întreprins călătorii la Odessa, iar de acolo la Tbilisi, Teheran și Bombai, și că ar fi avut legături cu o “damă voalată”, ba chiar că ar fi fost impresar al unei trupe de artiști. Dar dincolo de senzational nu exista nicio legătură logică între aceste călătorii aventuroase și gravitatea acuzațiilor ce îi erau aduse în paginile ziarului concurent¹⁴.

Canarache nu s-a lăsat angrenat în marile jocuri politice din timpul dictaturii regale, așa că în iunie 1940, a decis suspendarea ziarului¹⁵. Această neimplicare în politica de partid și legăturile sale constante cu cercul socialiștilor în perioada interbelică – fapt constatat în notele Siguranței, cuprinse în dosarul de urmărire de la Consiliul Național al Studierii Arhivelor Securității, l-au ajutat să supraviețuiască în perioada regimului comunist, ba chiar să aibă o carieră profesională de succes.

Colecționarul de monede scitice a fost fondator al muzeului de arheologie din Constanța. Dacă politica nu s-a numărat printre aspirațiile sale, sportul a fost marea sa pasiune. În epoca aceea, legăturile de afaceri între domeniul media și sport aduceau actorilor implicați profituri importante. Aproape toate publicațiile interbelice aveau câte o rubrică dedicată sportului¹⁶.

În primele luni ale anului 1934, Canarache a editat cotidianul *Sportul Zilnic*, care va avea însă o existență efemeră, fiind suspendat în primele zile ale anului următor. Scopul său nu era doar să facă concurență unei publicații emblematice, *Gazeta Sporturilor*, fondată în 1924, ci să se afirme ca factor care putea exercita influență în cadrul Uniunii Federațiilor Române de Sport. În 1934, Canarache a editat și *Anuarul General Sportiv al României*.

Sportul Zilnic s-a implicat în organizarea unor competiții sportive, suportând diverse cheltuieli, inclusiv transmiterea radiofonică a unor meciuri de fotbal. Fără îndoială, fotbalul era cel mai îndrăgit sport al perioadei interbelice.

Atenția lui Canarache s-a îndreptat spre ciclism, un sport insuficient valorificat în România la acea vreme, dar cu mari perspective de afirmare în viitor.

¹² *Cine e Vasile Canarache-Kahane*. “Capitala”, 4 octombrie 1936, nr. 200, p. 4.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ “Tempo!”, 6 octombrie 1936, nr. 1005, p. 1.

¹⁵ “Tempo!”, 21 iulie 1940, nr. 2139, p. 1 (anunț).

¹⁶ Despre presa sportivă interbelică, a se vedea Bogdan Popa, *Educație fizică, sport și societate în România interbelică*, Cluj-Napoca 2013, p. 288-305.

Primul tur de ciclism al României

În 1903, s-a organizat primul tur de ciclism al Franței, care s-a desfășurat timp de două săptămâni pe o distanță de 4.022 km, reunind în chip simbolic toate provinciile țării sub stindardul națiunii franceze¹⁷. În anii următori, modelul Turului Franței a fost importat și în Vechiul Regat. Între 1910 și 1912, s-au desfășurat trei ediții ale Circuitului Ciclist al Munteniei. După aceste prime încercări, până în 1934 nu s-a mai organizat niciun eveniment ciclist de mare anvergură¹⁸.

Potrivit *Gazetei Sporturilor*, cel mai longeviv ziar sportiv din România, în mai 1934 Eugen (Jenny) Dumitrescu, redactor al acestei publicații și al cotidianului *Universul*, ar fi lansat ideea organizării Turului României într-o întâlnire cu doi oficiali ai Federației Române de Ciclism, Gheorghe Iliescu și Cristea Nicolau¹⁹. Dar, pentru a avea succes un asemenea proiect, era nevoie ca un ziar să se ocupe de organizare, așa cum era obiceiul și în alte țări²⁰. Ideea a fost îmbrățișată imediat de Vasile Canarache, care a finanțat competiția prin *Sportul Zilnic*, lăsând Federației Române de Ciclism responsabilitatea tehnică și de jurizare²¹. În edițiile următoare din 1935 și 1936, organizarea a revenit în tandem ziarului *Tempo!* și Federației Române de Ciclism, ambele aflate sub conducerea lui Vasile Canarache.

Trăiască Prințul Sportului Românesc, titra *Sportul Zilei* din 27 iulie 1934 pe prima pagină, publicând telegrama prin care fratele regelui, Nicolae, primea patronajul Turului României²². Prințul Nicolae, patron al propriului club de ciclism, a patronat și următoarele două ediții din 1935 și 1936²³. Toate cele trei ediții ale Turului României au avut loc în lunile august și septembrie. Prima ediție a fost organizată între 5 și 12 august 1934.

Itinerariul Turului de Ciclism a inclus de la un an la altul tot mai multe localități, cu scopul de a atinge marginile estice și vestice ale României Mari. În toate cele trei ediții (1934, 1935, 1936) arcul carpatic a fost traversat de două sau chiar de patru ori, pentru a uni în mod simbolic cele trei provincii românești, Muntenia, Moldova și Transilvania. În 1936, Canarache a inclus și Bucovina în Turul României, iar pentru edițiile următoare se gândea să treacă prin Chișinău, în apropiere de granița estică a țării²⁴.

Regulamentul din 1935 prevedea că se puteau înscrie în competiție membrii cluburilor de ciclism afiliate comitetului central de la București, dar și sportivii

¹⁷ Sheldon Anderson, *The Politics and Culture of Modern Sports*, Londra 2015, p. 27.

¹⁸ I. Goga & Em. Iencec, *Așii pedalei. Un secol de ciclism*, București 1971, p. 64-78.

¹⁹ *Astăzi începe al treilea "Tur de Ciclism al României"*, "Gazeta Sporturilor", 30 august 1936, 2155, p. 1.

²⁰ I. Goga & Em. Iencec, *op. cit.*, p. 94.

²¹ *Regulamentul Turului de Ciclism al României*, "Sportul Zilnic", 24 iulie 1934, nr. 117, p. 2.

²² "Sportul Zilnic", 27 iulie 1934, nr. 120, p. 1.

²³ Dumitru Graur, rudă cu familia Canarache, a scris un articol despre Turul României din 1934, folosind fotografii și decupaje din *Gazeta Sporturilor* din arhiva lui Vasile Canarache, <http://www.sport-inromania.ro/articole/fost-odata-turul-ciclist-al-romaniei/>. Aceste fotografii nu le-am găsit în arhiva aflată în custodia Vioricăi Canarache.

²⁴ Această informație provine dintr-o adresă a lui Canarache către fabrica Ford România din anul 1938, a se vedea Arhiva Vasile Canarache.

independenți, după ce primeau avizul Federației Române de Ciclism. Taxa de participare era de 200 de lei. După vizita medicală a concurenților, urma verificarea tehnică a bicicletelor²⁵.

Dintre cei 60-90 de concurenți care porneau în cursă, mulți abandonau din cauza surmenajului și a accidentărilor²⁶. În dosarul cu corespondența lui Canarache, am găsit scrisoarea unui concurent, din 16 septembrie 1936. Lipsește ultima pagină a scrisorii, așa că expeditorul ne rămâne necunoscut. Sportivul se scuză față de Canarache că nu poate veni personal la Federație pentru a-i restitui acestuia suma de 1.000 de lei împrumutată la Cernăuți. După întoarcerea din cursă, concurentul, simțindu-se epuizat din punct de vedere fizic și psihic, nu a mai putut ieși din casă. În ultima etapă a circuitului, un răuvoitor a încercat să îl scoată din cursă, ascunzându-i bicicleta, așa că a pornit cu întârziere de la Brașov. Fiind foarte grăbit, temerarul sportiv nu a mai avut timp să mănânce, așa că pe stomacul gol, în ploaie și frig a trecut Carpații. Necazurile s-au ținut lanț pe toată durata cursei. Iată ce scrie: “Din cauza oficialilor care au stăruit pe lângă mine, în numele dumneavoastră, să ofer (de trei ori) bicicleta mea la Hapciuc, am fost batjocorit acum în urmă de gazetari, pentru că am fost nevoit să umblu și cu mașina fără să arăt motivul pentru care am mers cu mașina”²⁷.

Premiile acordate în cele trei ediții ale Turului României au fost numeroase, ajungând de la an la an la cote valorice din ce în ce mai atractive. La prima ediție, câștigătorul primea cel mult 2.000 de lei și o bicicletă²⁸. În 1935 premiul întâi se ridica la 30.000 de lei²⁹, iar valoarea totală a premiilor depășea 250.000 lei³⁰. În 1936 s-au pus în joc premii în bani și obiecte în valoare de aproape jumătate de milion³¹. Premiul cel mare, oferit de ziarul *Tempo!*, se ridica la 50.000 lei³². Cifra nu era exagerat de mare, dacă luăm în calcul faptul că salariul mediu al unui profesor era de 8.000 de lei și al unui ministru de 6-7 ori mai mare³³. Iar o bicicletă bună putea costa și 4.400 de lei³⁴.

În 5 august 1934, startul festiv a fost dat de Vasile Canarache în Piața Teatrului Național³⁵. În următoarele două ediții marea competiție a debutat în Piața I. C. Brătianu (Universitate), iar în 1935 ceremonia a fost radiodifuzată³⁶. În 1936,

²⁵ *Turul de Ciclism al României*, “Tempo!”, 21 iulie 1935, nr. 617, p. 2.

²⁶ *Turul României. Au mai rămas 30 din 95 concurenți*, “Tempo!”, 5 septembrie 1935, nr. 659, p. 1.

²⁷ A se vedea Arhiva Vasile Canarache.

²⁸ *Zi cu zi se înmulțesc premiile*, “Sportul Zilnic”, 7 iulie 1934, nr. 101, p. 3.

²⁹ *Turul României*, “Tempo!”, 21 iulie 1935, nr. 617, p. 2.

³⁰ *Turul României*, “Tempo!”, 24 august 1935, nr. 646, p. 1.

³¹ *Premii, premii, premii*, “Gazeta Sporturilor”, 29 august 1936, nr. 2154, p. 1.

³² *Ibidem*.

³³ I. Scurtu, *op. cit.*, p. 168-169.

³⁴ În fondul FRC (Arhiva Vasile Canarache) am găsit lista de prețuri de la Uzinele Ideal F. Shembro din Mediaș.

³⁵ *Directorul ziarului nostru dă plecarea în Turul României*, “Sportul Zilnic”, 6 august 1934, nr. 130, p. 1.

³⁶ *Astăzi începe al treilea “Tur Ciclism al României”*, “Gazeta Sporturilor”, 27 august 1936, nr. 2152, p. 2.

Gazeta Sporturilor i-a avut în teren pe redactorul Eugen Dumitrescu, pe ajutorul lui, Ligdopol, și pe reporterul fotograf, M. Vesa³⁷. Circuitul din 1935 a fost filmat de către reporterul C. Dona (Gheorghe Donev). Montajul a fost prelucrat de regizorul Jean Mihail în laboratorul lui Tudor Postmăntir³⁸.

În 1934, alături de români au concurat și bulgarii. Aceștia au fost însoțiți de un ziarist, Boris Alexiev, de la ziarul *Le Sport (Cnopm)*, cea mai importantă publicație sportivă bulgară, care a apărut la Sofia între anii 1920 și 1944. Într-un interviu dat ziarului *Sportul Zilnic*, corespondentul bulgar, care "vorbește franțuzește cu un accent foarte simpatic", își manifestă entuziasmul față de organizatori, pentru că au reușit să aducă competiția românească la cote înalte, situând-o alături de Turul Franței. Fiecare dintre cele șapte etape ale circuitului a depășit 100 km. Pentru că bulgarii nu se așteptau să pedaleze într-o singură etapă decât vreo 50-60 de km, au abandonat cursa rând pe rând. Doar Marin Nicolov, în vârstă de 35 de ani, campion al Bulgariei, a rămas în cursă și a izbândit. Alexiev se arată plăcut impresionat de felul în care a reacționat publicul românesc, care l-a ovaționat și l-a purtat în brațe pe sportivul bulgar³⁹. Următorul clasat a fost Zamfir Munteanu de la clubul de ciclism din Brăila⁴⁰. Printre primii zece a trecut linia de sosire și Ioan Bântea, care va fi mai apoi descalificat, pentru că fusese surprins mergând o parte din cursă ținut de un autobuz⁴¹.

În edițiile din 1935 și 1936 participarea internațională a fost mult mai numeroasă, înscriindu-se concurenți din Belgia, Franța, Elveția, Iugoslavia, Turcia și Bulgaria⁴². Au apărut și unele incidente care au dus la retrageri spectaculoase ale unor echipe naționale. În 1935, delegația iugoslavă a abandonat competiția după ce organizatorii au refuzat să îl penalizeze pe Constantin C. Tudose pentru că a bătut un sportiv iugoslav⁴³.

Turul României de Ciclism s-a bucurat pretutindeni de prezența a sute și mii de spectatori. În 1935 ziarele semnalează prezența a 20.000 de spectatori la ceremonia de sosire a cicliștilor, de la București⁴⁴.

Federația Română de Ciclism și ziarul *Tempo!*

Mai multe documente din arhiva lui Vasile Canarache scot în evidență activitatea acestuia la conducerea Federației Române de Ciclism. În 1935, *Sportul*

³⁷ *Serviciul de reportaj al Gazetei Sportului*, "Gazeta Sporturilor", 26 august 1936, nr. 2151, p. 2.

³⁸ *Turul a fost filmat*, "Tempo!", 7 septembrie 1935, nr. 653, p. 1. Despre Dona, a se vedea L. Predescu, *op. cit.*, p. 281.

³⁹ *Când vor avea puțină rutină, cicliștii români nu vor putea fi învinși nici de francezi*, "Sportul Zilnic", 14 august 1934, nr. 138, p. 3 (interviul a fost luat de G. Mircescu).

⁴⁰ *Clasamentul etapei a șaptea*, "Sportul Zilnic", 14 august 1934, nr. 138, p. 1.

⁴¹ *Deciziile Federației Române de Ciclism*, "Sportul Zilnic", 6 octombrie 1934, nr. 191, p. 3.

⁴² *Măine se va pleca în cel de al treilea "Tur cyclist al României"*, "Tempo!" 18 august 1935, nr. 641, p. 1 (*Turul de Ciclism al României*). În 1936 participă 83 de sportivi, "Gazeta Sporturilor", 29 august 1936, nr. 2154, p. 1.

⁴³ *Iugoslavii s-au retras din Turul României*, "Tempo!", 3 septembrie 1935, nr. 654, p. 2.

⁴⁴ *Turul României*. Doar 30 de sportivi din au trecut linia din 98, "Tempo!", 10 septembrie 1935, nr. 660, p. 1.

Zilnic a funcționat ca o supapă de refulare a nemulțumirilor față de politica Federației. Între acești patroni de cluburi nemulțumiți îl remarcăm pe industriașul Foti Valerianos, fondator în 1924 al primului club de ciclism din Brăila. Grație eforturilor sale, orașul Brăila a fost înzestrat în 1926 cu una dintre cele mai bune piste de ciclism din țară, unde s-au pregătit sportivi de mare valoare. Unul dintre cei mai apreciați cicliști ai clubului era Virgil Mormorocea⁴⁵. Valerianos, asociat al fabricii de panificație Lichiardopol-Valerianos, înființată în 1912, a avut o contribuție remarcabilă la înființarea Federației Române de Ciclism în 1931⁴⁶. Pentru o scurtă perioadă de timp, el a exercitat funcția de președinte, dar, așa cum afirmă într-o scrisoare către Canarache din 9 august 1934, s-a retras din cauza “dictatorului de la Federație”. Președintele Federației era la acea dată Anton Ionescu.

Într-o scrisoare către ziarul *Sportul Zilnic* din 10 august 1934, Nicolae P. Arabolul, președinte al secției de ciclism al CFR, a criticat faptul că Federația i-a refuzat lui Canarache dreptul de jurizare a Turului de Ciclism al României. În ședința din 22 septembrie 1934 Vasile Canarache a fost proclamat membru de onoare al Federației Române de Ciclism⁴⁷.

În perspectiva organizării celei de-a doua ediții a Turului României, Canarache a fost ales în fruntea Federației Române de Ciclism. Într-o scrisoare din 15 iulie 1936, Foti Valerianos îl felicită pe Canarache pentru alegerea sa ca președinte al Federației Române de Ciclism. Industriașul brăilean îi scrie cu convingerea că noul președinte va reuși să scoată acest sport din letargie.

Canarache s-a bucurat de sprijinul necondiționat al lui Foti Valerianos, care nu a ezitat nicio clipă a-i oferi sfaturi despre cum să se impună în fața patronilor de cluburi. În 10 februarie 1936, industriașul brăilean îi trimite printr-un amic o schiță de idei, menită a-i fi de folos lui Canarache în redactarea raportului de activitate. În memoriul prezentat în fața consiliului director, în februarie 1936, președintele puncta principalele realizări ale mandatului său, făcând propuneri pentru viitor. Nimeni nu îi putea tăgădui succesul realizat în organizarea circuitelor ciclisme din 1934 și 1935. În perspectivă, Canarache solicita, în primul rând, o nouă politică a Federației față de cluburi, pentru a le scoate din starea de neîncredere și neimplicare. În opinia sa, lipsa totală de comunicare dintre centru și cluburile din provincie era principala problemă, iar responsabilitatea revenea exclusiv secretarului general, Petre Georgescu. În al doilea rând, Memoriul semnalează o relație de incompatibilitate și un conflict de interese între calitatea de președinte de club și cea de oficial al federației, adică între a fi parte interesată și judecător în același timp. În încheiere, este înfierat comportamentul nesportiv al unor membri de cluburi în timpul desfășurării competițiilor. Au fost cazuri în care aceștia i-au apostrofat pe concurenți.

⁴⁵ *Clubul ciclist de la Brăila. 10 ani de muncă rodnică*, “Sportul Zilnic”, 18 septembrie 1934, nr. 172, p. 6.

⁴⁶ Pentru câteva informații despre Federația Română de Ciclism, a se vedea *Enciclopedia de Educație Fizică și a Sportului din România* (coord. Nicu Alexe), București 2002, I, p. 290, 291.

⁴⁷ Arhiva Vasile Canarache, 24 septembrie 1934, ședința din 22 septembrie. Semnează Anton Ionescu.

Memoriul lui Canarache nu a fost bine primit de către ceilalți membri ai comitetului de conducere. Într-o scrisoare din 27 martie 1936, Paul Komornicki îi comunică lui Canarache retragerea sprijinului de la conducerea Federației⁴⁸. Dar după câteva luni, Canarache va fi rechemat în fruntea Federației, pentru a organiza cea de-a treia ediție a Turului României. În 5 decembrie 1938, Canarache a fost reconfirmat în funcția de președinte al Federației Române a Societăților de Ciclism în conformitate cu legea de reorganizare a instituției Straja Țării, căreia îi era subordonată și Uniunea Federațiilor de Sport din România⁴⁹. Marele Străjer era regele Carol al II-lea, protector al sporturilor.

Canarache a rămas în fruntea ciclismului românesc până la sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial. În februarie 1945, el s-a retras strategic din Uniunea Federațiilor Sportive din România, protestând față de menținerea la putere a colaboratorilor regimului antonescian⁵⁰.

În calitate de președinte al Federației, Canarache s-a ocupat în mod special de relația cluburilor din țară cu Federația. Scopul era înființarea a cât mai multor cluburi de ciclism în țară și afilierea acestora la Federația Română de Ciclism. Într-o scrisoare către președintele Federației din 12 august 1936, păstrată în arhiva Canarache, ciclistul Gheorghe Mereuță din Buzău, participant la Turul României, arată neajunsurile prin care trecea acest sport în orașul său. Cicliștii buzoieni, în semn de recunoștință față de Canarache, au fost de acord ca nou înființatul club să îi poarte numele. Dar farmacistul Vincențiu Livovski, colonel în rezervă, și George Podgoreanu, director al ziarului *Vocea Buzăului*, au schimbat direcția clubului, refuzând să plătească cotizația și să se afilieze Federației.

În Turnu-Severin se remarcă ciclistul Victor Gogan. În 1939, Federația a aprobat fuziunea dintre clubul ciclist al lui Gogan și Societatea Sborul. În scrisoarea către Canarache din 13 februarie 1939, Gogan se plângea de faptul că Societatea Sborul intenționa să înființeze o secțiune ciclistă, care i-ar fi putut zădărnici influența. Dar cele două cluburi erau formate fără doar și poate cam din aceleași persoane, adică din "cei câțiva cicliști pe care i-am pregătit și care ascultă de mine", precizează Gogan⁵¹. Ciclistul din Turnu-Severin, deși nu a obținut rezultate notabile la circuitele României, voia să se antreneze pentru competiții internaționale. În acest scop, Gogan i-a cerut lui Canarache să îi elibereze o adeverință de membru al Federației, pentru a putea lua credit la bancă în vederea achiziționării unei biciclete performante de la fabrica Diamant din Franța.

Achiziționarea unei biciclete bune nu era la îndemâna oricui. Foti Valerianos, care avea magazin de articole sportive la Brăila, i-a trimis lui Canarache o bicicletă marca Oscar Erg., cu rugămintea de a i-o da lui C. C. Tudose, în vederea

⁴⁸ Arhiva Vasile Canarache. Documentul are ștampila FRC, semnăturile lui Komornicki și ale secretarului P. Georgescu. Sediul FRC era pe strada Voicu Diamandy nr. 7.

⁴⁹ B. Popa, *op. cit.*, p. 197.

⁵⁰ *O demisie cu tâlc din comisia interimară a U.F.S.R.*, "Gazeta Sporturilor", 16 februarie 1945, nr. 39, p. 1.

⁵¹ Arhiva Vasile Canarache.

participării acestuia la Turul Ungariei (scrisoare nedată). În 26 octombrie 1937, C. C. Tudose a primit de la Canarache bicicleta nouă cu titlu de împrumut (chitanță).

Federația Română de Ciclism s-a preocupat de achiziționarea echipamentului sportiv necesar pentru înzestrarea cluburilor. Aceste tranzacții se făceau prin intermediul societății Tempo S. A. În 27 mai 1937, Canarache îi cerea lui Titi (Dumitru?) Mociorniță, industriaș și finanțator al propriului club, să ofere Federației 60 de căști pentru bicicliști, pentru a nu se accidenta pe noile piste betonate. În opinia lui, în felul acesta s-ar face un “mic pas de civilizațiune”. Această donație către ziarul *Tempo!* urma a fi răsplătită prin acordarea unui spațiu generos de publicitate fabricii Mociornița, mai ales că tirajul ajungea la 80.000, după estimările lui Canarache. Unul dintre cicliștii clubului Mociornița era Ion Guguzan, care a participat la diferite competiții ale Federației.

Așa cum reiese din dosarele Federației Române de Ciclism, între anii 1937 și 1940, Canarache a făcut eforturi pentru a organiza cea de-a patra ediție a Turului României. În 1938, Canarache s-a adresat reprezentanței Ford România. În scrisoarea nedată este prezentat noul itinerar al Turului: București, Brăila, Vaslui, Chișinău, Cernăuți, Sighetul Marmăției, Oradea Nouă, Timișoara, Severin, Craiova, București. Cicliștii urma să parcurgă 2.235 km. Competiția la care își anunțaseră participarea echipe din 15 națiuni urma a se desfășura sub Înaltul Patronaj al Regelui. Canarache cerea fabricii Ford să îi dea 10 automobile și camioane care să formeze caravana Turului României. Pe una dintre camioane urma să fie amplasat un difuzor prin care publicul putea auzi reclama firmei.

La competițiile ciclisme organizate de Canarache, era prezentă întotdeauna ambulanța societății Salvarea, sub conducerea lui Aurel Gheorghiu. În 1936, într-o însemnare de pe cartea sa de vizită, Gheorghiu, se oferea să însoțească echipa României chiar și în Turul Franței, întrucât perioada competiției coincidea cu concediul său de odihnă.

În 1935, Canarache a obținut 150 de convorbiri gratuite de la Societatea de Telefonie pe perioada desfășurării Turului României⁵².

O altă competiție în care s-a afirmat spiritul de organizator al lui Vasile Canarache a fost Cupa Restaurației, înființată în 1936. În 1939, Președinte al comitetului de organizare al celei de-a treia ediții a Cupei Restaurației a fost numit generalul Gabriel Marinescu, președinte al federației de fotbal, un mare iubitor al sportului, dar și un influent personaj politic al regimului personal al regelui Carol al II-lea⁵³.

Startul în Cupa Restaurației era dat în Vadul Crișului, localitate în care a aterizat principele Carol în 1930, întors în țară pentru a-și revendica tronul. De aici, coloana se îndrepta spre Alba Iulia, Brașov, ajungând în cele din urmă la București. La a treia ediție a Cupei Restaurației, marcată în chip grandios în cadrul unor manifestări sportive de amploare, Canarache a fost decorat de regele Carol al II-lea⁵⁴. În țară se organizau și alte competiții de ciclism, precum Circuitul Principelui

⁵² *Turul României*, “Tempo!”, 8 august 1935, nr. 632, p. 2.

⁵³ *Cursa Restaurației a început!*, “Tempo!”, 7 iunie 1939, 1805, p. 2.

⁵⁴ *Imagini de la festivitățile de ieri*, “Tempo!”, 10 iunie 1939, 1807, p. 1.

Nicolae. În această cursă, concurenții pedaleau într-o singură etapă 256 km pe itinerariul București-Târgoviște-Sinaia-Ploiești-București⁵⁵.

Eforturile lui Canarache de a organiza a patra ediție a Turului României nu au dat roade. În 21 august 1937, ziarul *Sportul Capitalei*, condus de Eugen Titeanu, într-un nou atac la adresa președintelui Federației de ciclism, titrează pe prima pagină: "În sfârșit domnul Canarache recunoaște că a asasinat Turul României"⁵⁶. Pe scurt, generalul Barbu Pârâianu, șeful Jandarmeriei, i-ar fi propus lui Canarache o soluție pentru finanțarea competiției din acel an. Se pare însă că președintele Federației a ignorat propunerea prezentată de un oarecare colonel Pavlid, responsabil cu administrarea clubului de ciclism al Jandarmeriei. A existat probabil o dispută între potențialii organizatori ai Turului. Ziarul *Gazeta Sporturilor* ar fi dorit să organizeze circuitul ciclist, dar a fost scos din cărți, pentru că nu ar fi depus garanția cerută de Federație. Până la urmă, Federația a concesionat ziarului *Tempo!* pe șapte ani drepturile de organizator⁵⁷.

Balcaniada de ciclism

Participarea sportivilor români la competiții internaționale a fost încurajată în timpul mandatului lui Canarache în fruntea Federației. După ce trei francezi participaseră la cel de-al doilea tur de ciclism al României, în 1936 Henri Desgrande, directorul ziarului *L'Auto* și organizatorul Turului Franței, l-a trimis la București pe corespondentul său, Beillis⁵⁸, pentru a-l invita pe Canarache să participe cu patru sportivi la marea competiție franceză, la care urma să vină și alte echipe din țările Europei de Sud-Est⁵⁹. Federația Română de Ciclism i-a selecționat pentru Turul Franței pe Virgil Mormorocea, Constantin C. Tudose, Nicolae Ion Țapu și Gheorghe Hapciuc⁶⁰.

În 1940 funcționau 33 de secții de ciclism la nivelul României. După numărul de cluburi, acest sport se situează pe locul 9 din cele 21 de discipline ce sunt cuprinse în clasament. Pentru a putea estima amploarea fenomenului sportiv, precizăm că la nivelul întregii țări funcționau 456 de cluburi de fotbal⁶¹. În țară funcționau patru velodromuri, la Arad, Brăila, Galați și București. Primul velodrom din București a fost ridicat din lemn în 1886 pe cheltuiala lui Luigi Cazzavillan, fondatorului ziarului *Universul*, dar a fost demolat câțiva ani mai târziu și vândut ca lemn de foc⁶². Ulterior, a fost construit velodromul de pe șoseaua Ștefan cel Mare,

⁵⁵ *Circuitul Principelui Nicolae*, "Tempo!", 2 august 1935, 627, p. 2.

⁵⁶ Arhiva Canarache.

⁵⁷ *Ultima mârșevie a d-lui Canarache*, "Sportul Capitalei", 21 august 1937, nr. 174, p. 2. La p. 1 articolul D. Canarache recunoaște că a asasinat "Turul României".

⁵⁸ *Contractul pentru Turul Franței*, "Gazeta Sporturilor", 25 mai 1936, nr. 2058, p. 1.

⁵⁹ *Turul Franței*, "Gazeta Sporturilor", 16 mai 1936, nr. 2049, p. 1 și *Turul Franței*, 8 iulie 1936, nr. 2102, p. 2. A se vedea și I. Goga & Em. Iencec, *op. cit.*, p. 112.

⁶⁰ *Astăzi începe "Turul de Ciclism al Franței"*, "Gazeta Sporturilor", 8 iulie 1936, nr. 2102, p. 1.

⁶¹ B. Popa, *op. cit.*, p. 167.

⁶² *Ibidem*, p. 237-238.

folosit astăzi ca heliport pentru Smurd. În 1936, acest velodrom avea nevoie de ample lucrări de reabilitare, precum înălțarea pistei și betonarea ei la viraje⁶³.

Canarache își dorea să organizeze campionate internaționale la București, așa că un proiect prioritar a fost construirea unui velodrom modern de 10.000 de locuri. În arhiva Canarache găsim corespondența dintre el și doi celebri constructori francezi de velodromuri. În 6 martie 1937, într-o scrisoare către Canarache, inginerul Marcel Durand și arhitect Henry Ploquin se pronunță în legătură cu propunerea de a proiecta un velodrom la București, pe care le-o făcuse șeful Federației Române de Ciclism prin Pierre Gallien, câștigătorul Turului României din 1936. În această scrisoare, constructorii francezi refuză să ofere mai multe detalii, invitându-l pe Canarache la o discuție amplă și serioasă la Paris. Într-o altă scrisoare din 27 martie 1937, cei doi specialiști, care au executat lucrările de la Stade-Vélodrome din Marseille, îi propun lui Canarache construirea unui complex sportiv cu terenuri de volei, tenis și bazin de natație. Ei îi trimit planuri și fotografii cu lucrări executate de ei sau aflate în diferite stadii de execuție.

În primul tur de ciclism al României, Canarache a intenționat să instituie o cupă Balcanică, pentru a conferi evenimentului o anvergură internațională⁶⁴. În cele din urmă s-a decernat un așa numit "Premiu Internațional"⁶⁵.

Au existat diferite proiecte pentru înființarea unor uniuni ale federațiilor sportive la nivel regional. Cel mai interesant proiect la nivel regional a fost Balcaniada de atletism, organizată pentru prima dată la Atena în 1929⁶⁶. În 1935, Federația maghiară de ciclism propunea constituirea unei Federații a Europei Centrale care să funcționeze în cadrul Uniunii Cicliste Internaționale⁶⁷.

Relațiile Federației Române de Ciclism cu Uniunea Ciclistă a Bulgariei au fost întotdeauna cordiale. Deși la nivel politic, România și Bulgaria nu au putut găsi o formulă de cooperare în cadrul Antantei Balcanice, în domeniul sportiv situația era mult diferită. Canarache întreținea legături strânse cu federațiile de ciclism din alte țări, în special cu Bulgaria. În Bulgaria, la fel ca în România și alte țări, exista o relație de interferență între oficialii federațiilor și directorii de ziare sportive. De pildă, în arhiva Federației am găsit corespondența dintre Canarache și Ivan Selveliev, proprietarul ziarului *Sport*. Selveliev, boxer profesionist în tinerețe, iar mai apoi agent de asigurări, a pus bazele celui mai important ziar bulgar în domeniul sportului. În 31 martie 1937, Selveliev îl informează pe Canarache că a fost numit secretar al Uniunii Cicliste a Bulgariei, iar în această calitate își propunea ca, prin intermediul ziarului său, să dezvolte proiecte internaționale de mare anvergură. În perspectiva unei competiții de ciclism, care urma să aibă loc la Sofia în 27 iunie 1937, Selveliev îi adresează lui Canarache rugămintea de a-i trimite prin delegația sportivă două baxuri de țigări Ardeal a câte 25 de cutii fiecare.

⁶³ *Inaugurarea pistei de la Bellu*, "Gazeta Sporturilor", 28 mai 1936, nr. 2061, p. 2.

⁶⁴ *Turul României*, "Sportul Zilnic", 7 iulie 1934, nr. 101, p. 1.

⁶⁵ *Regulamentul Turului Ciclist al României*, "Sportul Zilnic", 24 iulie 1934, nr. 117, p. 3.

⁶⁶ Penelope Kissoudi, *The Balkan Games and Balkan Politics in the Interwar Years 1929-1939. Politicians in Pursuit of Peace*, Londra-New York, 2009, p. 1-3.

⁶⁷ *Propunerea Ungariei*, "Gazeta Sporturilor", 30 iulie 1935, nr. 624, p. 2.

În 14 și 15 ianuarie 1939 s-a desfășurat la Sofia Conferința pentru înființarea Uniunii Cicliste Balcanice, la care au participat delegați din Bulgaria, Grecia, Turcia, Iugoslavia și Albania. Președinte al Antantei cicliste balcanice a fost ales generalul Nicola Nedev, ministru de interne și președinte al Uniunii Cicliste a Bulgariei⁶⁸. În arhiva Canarache există mai multe fotografii de grup de la această întrunire. Printre temele discutate a fost organizarea unei competiții transfrontaliere între cele trei capitale balcanice, București, Belgrad și Sofia. Cursa urma să aibă 1.000 km pe itinerariul Belgrad-Niș-Sofia-Plevna-Târnovo-Rusciuk-Giurgiu-București⁶⁹. Uniunea Balcanică de Ciclism (*Union des Fédérations Cycliste Balcanique*), formată din cel puțin trei țări membre, va fi deschisă spre a primi inclusiv țări din Europa Centrală, precum Polonia, Ungaria și Cehoslovacia. Se dorea formarea unei Uniuni Carpat-Balcanice, care să dezvolte cooperarea sportivă la nivel regional, în pofida disensiunilor politice dintre națiuni. S-a stabilit ca Prima Balcaniadă de Ciclism să aibă loc la Sofia între 12 și 16 iulie 1939⁷⁰. În aprilie 1939, Bulgaria a comunicat oficial faptul că nu va mai organiza prima Balcaniadă ciclistă, iar România s-a angajat imediat să organizeze acest eveniment⁷¹.

Ambiția lui Canarache era ca Bucureștiul să fie gazda unei asemenea competiții. În acest scop, George Plagiano, președintele Uniunii Federațiilor Sportive din România între anii 1933 și 1940, a solicitat generalului Victor Dombrowski, primarul capitalei, investiții pentru amenajarea urgentă a unui velodrom modern pe șoseaua Olteniței⁷². Velodromul urma să fie construit pe amplasamentul Stadionului Voievodul Mihai, inaugurat în 1927, în vecinătatea cimitirului Pro-Patria. Acest stadion va fi demolat în 1965, în vederea lucrărilor de amenajare a Parcului Tineretului.

Arhiva Vasile Canarache păstrează planurile viitoarei construcții. În 15 noiembrie 1939, Canarache a cerut comitetului Federației Române de Ciclism să rezilieze contractul cu inginerul A. Kanner, care nu mai putea executa lucrările după ce fusese mobilizat în armată. Antreprenorul și ajutorul său, un oarecare Niculescu, ar fi primit 12% din valoarea materialului construit. Dar șantierul a fost neglijat, așa că Federația a suspendat plățile. Canarache a donat pentru acoperirea pierderilor 15.000 lei.

În toamna anului 1939 au fost încheiate lucrările la velodromul din șoseaua Olteniței. Construcția era mult mai modestă decât proiectul inițial. În orice caz, pista a fost betonată în întregime pe o lungime de 572 m și 7 m lățime. Pista avea virajele înălțate cu un metru. Au fost construite cabine de duș, toalete și balustrade⁷³. În jurul pistei au fost amplasate tribune solide din oțel, ce erau de regulă întrebuițate la

⁶⁸ *Constituirea Uniunii Inter-balcanice. Înființarea Balcaniadei Cicliste*, "Tempo!", 11 ianuarie 1939, nr. 1689, p. 2.

⁶⁹ *Congresul balcanic de la Sofia*, "Tempo!", 17 ianuarie 1939, nr. 1694, p. 2.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ "Tempo!", 6 aprilie 1939, nr. 1759, p. 2. Prima Balcaniadă ar fi trebuit să aibă loc la Sofia între 14 și 20 iulie 1939 (Ședința biroului Federației de Ciclism).

⁷² *Turul ciclist al Balcanilor*, "Tempo!", 13 ianuarie 1939, nr. 1691, p. 1.

⁷³ *În scurt timp velodromul de la Bellu va avea o pistă modernă în vederea Balcaniadei*, "Tempo!", 25 august 1939, nr. 1971, p. 2.

paradele de 10 Mai⁷⁴. Costurile totale ale lucrărilor s-au ridicat la 500.000 lei, dintre care 200.000 au constituit subvenția Primăriei Capitalei⁷⁵. La inaugurarea oficială au participat 10.000 de spectatori⁷⁶. Un articol din *Tempo!* apărut în 4 octombrie 1939 avea titlul *Ciclismul, inamicul public numărul 1 al fotbalului*. Pe noul velodrom puteau fi organizate competiții internaționale⁷⁷.

Prima Balcaniadă de Ciclism urma să aibă loc între 7 și 14 septembrie 1939, dar invadarea Poloniei de către Hitler a dat peste cap planurile organizatorilor. Însă programul campionatului fusese deja publicat. Evenimentul urma să se desfășoare sub înaltul patronaj al regelui Carol I. După ce delegații străini se înscriau în registrele Palatului Regal, plecau încolonați la mormântul soldatului necunoscut din parcul Carol I, pentru a depune coroane de flori⁷⁸. Această ceremonie avea loc la începutul oricărei competiții sportive din acele timpuri. De asemenea, intonarea imnurilor și arborarea drapelului națiunilor participante intra în protocolul oricărei manifestări sportive⁷⁹.

Prima Balcaniadă de Ciclism s-a desfășurat între 24 și 29 mai 1940. La eveniment au participat 38 de cicliști din patru națiuni. Au lipsit iugoslavii, dar și albanezii, a căror țară fusese deja ocupată de către italieni. Nicolae Bațaria, membru al comitetului Federației, a fost însărcinat să îi primească pe oaspeții turci și bulgari la Constanța, iar Gheorghe Iliescu pe bulgari în portul Ramadan de la Giurgiu⁸⁰.

Să aruncăm o privire asupra a două documente din Arhiva Canarache, Procesul verbal al Congresului de Ciclism Balcanic și Raportul tehnic al Balcaniadei. Congresul s-a întrunit înaintea începerii competițiilor la sediul Uniunii Federațiilor Sportive din România din strada Gogu Cantacuzino nr. 33 (azi Jean Louis Calderon). Participanții au propus ca *Union des Federations Cyclistes Balkaniques* (UFCB) să adere la *Union Cycliste Internationale* de la Paris. Au fost dezbătute proiecte pentru stimularea acestui sport în țările balcanice. S-a avansat ideea unui *triptyque balkanique*, prin care să fie simplificate formalitățile vamale pentru transportarea bicicletelor. Bațaria a cerut măsuri pentru încurajarea turismului pe bicicletă, prin adoptarea de tarife reduse pe tren, reduceri la hoteluri, așa cum se practica în Franța. Delegații au adoptat Statutul. Uniunea urma să aibă un singur salariat, pe secretarul permanent, Veronica Micznic, care va rezida la București, pe strada pictor Luchian nr. 12, la etaj 4. Turcia a propus ca următoarea Balcaniadă să aibă loc la Ankara, dar candidatura ei a fost respinsă, pentru că lucrările de construcție ale velodromului erau

⁷⁴ *Balcaniada de ciclism se va organiza într-un cadru occidental*, "Tempo!", 10 august 1939, nr. 1858, p. 2.

⁷⁵ *Ibidem* și *Personalitățile sportului românesc și alergătorii cei mai buni vor lua parte la sărbătoarea ciclismului românesc: inaugurarea pistei Bellu*, 15 septembrie 1939, nr. 1890, p. 2.

⁷⁶ *Inaugurarea velodromului de la Bellu*, "Tempo!", 19 septembrie 1939, nr. 1892, p. 2.

⁷⁷ *Ciclismul "inamicul public" nr. 1 al fotbalului*, "Tempo!", 4 octombrie 1939, nr. 1991, p. 2.

⁷⁸ *Primele campionate interbalcanice de ciclism*, București, 1939, p. 5-6.

⁷⁹ B. Popa, *op. cit.*, p. 307-308.

⁸⁰ *Comitetul Federal F.R.C. a ținut o ședință specială pentru Balcaniadă*, "Tempo!", 18 mai 1940, nr. 2085, p. 2.

mult întârziate. Următoarea ediție a Balcaniadei programată pentru vara anului 1941 la Sofia⁸¹ nu a mai avut loc din cauza războiului.

După încheierea Congresului, Canarache a predat președinția Bulgariei, și anume profesorului S. Belinov, care trebuia să se ocupe de organizarea următoarei competiții.

Raportul tehnic al Balcaniadei arată faptul că nivelul cheltuielilor de organizare a depășit 600.000 de lei. Organizatorii au vândut mai puține bilete decât se așteptau, pentru că au fost concuși de un meci de fotbal. Spectatorii s-au comportat exemplar, aclamând, dar și protestând ori de câte ori un concurent, care trecea linia de sosire, refuza să îi ofere unui alt concurent bicicleta lui pentru ca și acesta să poată încheia cursa. Cele mai rezistente biciclete s-au dovedit ale echipei bulgare, pentru simplu fapt că erau de fabricație italiană. Cursele au avut loc în velodrom și pe șosea. Marele premiu a revenit bulgarului Svetko Gheorghieff.

Concluzii

Vasile Canarache a fost o personalitate multivalentă, care s-a ocupat de-a lungul vieții cu jurnalismul, sportul și arheologia. Activitatea sa în calitate de președinte al Federației Române de Ciclism este foarte puțin cunoscută în istoriografia românească. În acest articol, folosind un bogat material documentar din arhiva Federației, aflată în custodia Vioricăi Canarache, nora lui Vasile Canarache, am încercat să surprindem câteva aspecte ale mandatului acestuia în fruntea ciclismului românesc între anii 1935 și 1940. Canarache a devenit faimos în lumea ciclismului în vara anului 1934, după ce a organizat cu succes primul tur al României. În 1940, cu o lună înainte de cedarea Basarabiei către sovietici, a fost organizată cu mult fast la București prima Balcaniadă de Ciclism. Canarache s-a folosit de propriile ziare, *Sportul Zilnic* și *Tempo!*, pentru a-și promova proiectele sportive.

From the Tour of Romania to the Balkan Cycling Championships. Documents from the Romanian Cycling Federation's Archive (abstract)

Vasile Canarache (1896-1969), a complex personality, was interested in journalism, sports and archaeology. The article deals with the activity of Canarache as president of the Romanian Cycling Federation between 1935 and 1945. Using documentary material from the newspapers and the Federation's archive, preserved in the custody of Viorica Canarache, the daughter-in-law of Vasile Canarache, this article fills a gap in the sport historiography. In 1934 the Tour of Romania was the first cycling race, set up and sponsored by Canarache, editor of the *Daily Sport*. In 1940 he organized in Bucharest the first Balkan Cycling Championships. The newspaper *Tempo!*, Canarache's property, and the Romanian Cycling Federation worked together to promote this sport in Romania.

⁸¹ *Bulgaria va organiza Balcaniada din 1941 în aprilie, mai sau iunie*, "Tempo!", 26 mai 1940, nr. 2091, p. 2.