

DE PASSATEMPO À PRÁTICA ESPORTIVA: O CICLISMO EM PORTO ALEGRE NA TRANSIÇÃO DO SÉCULO XIX PARA O SÉCULO XX

Recebido em: 15/01/2015

Aceito em: 10/09/2015

*Carolina Fernandes Silva*¹

*Eduardo Klein Carmona*²

*Janice Zarpellon Mazo*³

Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Porto Alegre – RS – Brasil

RESUMO: O ciclismo é uma prática evidenciada na capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, no final do século XIX. Contudo, no princípio, a prática era um passatempo que, ao longo dos anos, passou por um processo de esportivização, principalmente com a organização clubística do ciclismo, encetada em 1895, com a fundação da União Velocipédica de Amadores e no ano seguinte, em 1896, com a *Radfahrer Verein Blitz*. Em seguida, são promovidas disputas entre estes clubes pelas ruas da cidade de Porto Alegre. Esta pesquisa histórica tem como objetivo investigar como o processo de esportivização do ciclismo se desenvolveu na cidade de Porto Alegre na transição do século XIX para o século XX. O *corpus documental* privilegia jornais porto-alegrenses, os quais, após análise documental demonstraram que a fundação de clubes esportivos foi determinante para o aprimoramento, propagação e esportivização do ciclismo.

PALAVRAS CHAVE: História. Esportes. Ciclismo. Atividades de Lazer.

FROM HOBBY TO SPORT PRACTICE: THE CYCLING IN PORTO ALEGRE IN THE TRANSITION FROM THE 19th CENTURY TO THE 20th CENTURY

ABSTRACT: The practice of cycling was evidenced in Porto Alegre, capital of Rio Grande do Sul, in the end of 19th century. First it was seen as a hobby. However, over the years, cycling went through a process of sportivization, especially with the organization of clubs to develop the practice. In 1895 the club *União Velocipédica de Amadores* was founded, and, in the next year, the *Radfahrer Verein Blitz*. These institutions were responsible for promoting contests in the streets of Porto Alegre. This historical research aims to investigate how the sportivization process of cycling was

¹ Doutora em Ciências do Movimento Humano pela UFRGS. Membro do Núcleo de Estudos em História do Esporte e da Educação Física (NEHME) da UFRGS.

² Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano da UFRGS. Membro do Núcleo de Estudos em História do Esporte e da Educação Física (NEHME) da UFRGS.

³ Professora dos cursos de Licenciatura e de Bacharelado em Educação Física e do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano da UFRGS. Coordenadora do Núcleo de Estudos em História do Esporte e da Educação Física (NEHME) da UFRGS.

developed in Porto Alegre at the turn of the nineteenth century. Newspapers from Porto Alegre composed the *documental corpus* and a documental analysis indicated the creation of sports clubs as a decisive mark to the improvement, spreading and sportivization of cycling.

KEYWORDS: History. Sports. Bicycling. Leisure Activities.

Introdução

As primeiras manifestações de práticas ciclísticas ocorreram em Porto Alegre em meados do século XIX, principalmente como passatempo. Neste período, o uso da bicicleta estava em fase de aprendizado e aprimoramento da técnica de pedalar para a realização de passeios ou como meio de transporte. De acordo com registros (SILVA; CARMONA; MAZO, 2015), o primeiro ciclista do Rio Grande do Sul desfilava pelas ruas de São Leopoldo, na época região metropolitana de Porto Alegre. Assim, despertava a curiosidade daqueles que o viam pedalando, como os irmãos Mabilde oriundos de Santa Cruz do Sul, cidade localizada na região centro oriental do Estado, que, intrigados com o funcionamento do artefato, construíram de maneira artesanal suas próprias bicicletas. A novidade se difundiu e os irmãos Mabilde abriram uma oficina em Porto Alegre, onde produziam e consertavam bicicletas.

Com difusão das bicicletas entre os sul-rio-grandenses, os jornais dedicavam atenção para a novidade e, seguidamente, publicavam notícias sobre o assunto. Desde textos que abordavam os benefícios para a saúde, como fez o jornal *Gazetinha* em quatro diferentes edições do ano de 1898, além de reportagens que explicavam e incentivavam a prática (BICYCLETISMO, 1898a; BICYCLETISMO, 1898b; BICYCLETISMO, 1898c; BICYCLETISMO, 1898d). Outro jornal, *A Federação*, abordou como a técnica de pedalar deveria ser desenvolvida pelas pessoas (CYCLISTAS E BICYCLETA, 1899).

Estes são os vestígios das primeiras manifestações do ciclismo no Rio Grande do Sul, prática que se estabeleceu primeiro como passatempo, um jogo, e, gradualmente, como esporte. Para Huizinga (2000), os jogos são atividades estruturadas, praticadas com fins recreativos. Segundo este autor (2000), o jogo pode ser concebido, basicamente, com as seguintes características: limitado no tempo, não ter contato com qualquer realidade exterior a si mesmo e conter seu fim em sua própria realização. Além disso, distingui-se pela consciência de ser uma atividade agradável, que proporciona um alívio de tensões da vida cotidiana. Foi com esta perspectiva lúdica que os sul-riograndenses se apropriaram em um primeiro momento da prática do ciclismo.

Caillois (1986) avançou em relação às contribuições teóricas de Huizinga (2000) ao focar sobre o tipo de experiência que um jogo proporciona. Para este autor (1986), o jogo pode ser considerado essencialmente como uma atividade: livre, atraente e divertida, agradável; delimitada, com espaço e tempo específicos; incerta, com um pouco de liberdade para criar; improdutiva, por ter fim em si mesmo; regulada, com regras específicas; e fictícia, ou seja, diferente da vida real. Todavia, Suits (2005, p. 41) afirma que jogo e jogar um jogo são acontecimentos diferentes. Jogar um jogo é a tentativa voluntária de superar obstáculos desnecessários. Assim, no princípio, diferente do formato esportivo, o passatempo andar de bicicleta estava mais voltado para a superação de obstáculos pessoais e o desafio era dominar a máquina de maneira eficiente. Para além do domínio da bicicleta, posteriormente, a busca é ser mais veloz que um concorrente.

Neste formato, o ciclismo já era uma prática com possibilidades de se transformar em esporte devido ao seu secularismo e por proporcionar uma tensão controlada (ELIAS; DUNNING, 1992). No fim do século XIX, os esportes passaram a

ser vistos como práticas diferenciadas de jogos e passatempos. Para Elias e Dunning (1992), o esporte possui tempo e espaço próprios para a sua prática, bem como é “uma atividade de grupo organizada, centrada no confronto de pelo menos duas partes. Exige certo tipo específico de esforço físico. Realiza-se de acordo com regras conhecidas, que definem os limites da violência que são autorizados” (ELIAS; DUNNING, 1992, p. 230). Allen Guttmann (1978) desenvolve este conceito ao arquitetar sete características diferenciadoras do esporte moderno com relação a esportes antigos e primitivos: secularização, especialização, igualdade, racionalização, burocratização, quantificação e a busca por recordes.

No caso de Porto Alegre, quando o ciclismo tornou-se conhecido, a prática da ginástica, do turfe e do remo já estavam institucionalizadas (MAZO, *et al.*, 2012; PEREIRA, 2012; SILVA, 2011)⁴. Assim, na cidade já existia um imaginário em torno da estruturação das práticas esportivas, o que tornava o ambiente propício para que a prática do ciclismo conquistasse elementos esportivos (GUTTMANN, 1978). Tais elementos, como a especialização e a racionalização, incidiram quando houve a importação de bicicletas mais leves e firmes desenvolvidas especialmente para a prática, a instituição de espaços específicos para o ciclismo, e a adesão crescente às técnicas internacionais de aprendizagem e treinamento. Ainda, com a fundação dos primeiros clubes, a partir de 1895, instalou-se o processo de burocratização na prática do ciclismo. Outros elementos de esportivização, como a quantificação e o recorde, se inseriram na prática por meio das competições promovidas pelos clubes.

⁴ Para mais informações sobre a história do cenário esportivo porto-alegrense, acessar: https://www.facebook.com/NEHME.RS?ref=br_tf.

Diante deste cenário, o presente estudo tem como objetivo investigar como o processo de esportivização do ciclismo se desenvolveu na cidade de Porto Alegre na transição do século XIX para o século XX.

O *corpus documental* desta pesquisa histórica foi composto pelos seguintes jornais porto-alegrenses: A Federação, Folha Esportiva, Gazetinha, Jornal do Comércio e Jornal Correio do Povo. Além destas fontes documentais, também foram coletadas informações no “Catálogo do Esporte e da Educação Física na Revista do Globo, 1929 a 1967” (MAZO, 2004) e no livro “Associações esportivas no Rio Grande do Sul: lugares e memórias” (MAZO *et al.*, 2012). Já a revisão bibliográfica foi elaborada a partir da leitura de livros, artigos, dissertações e teses. Para a análise dos dados coletados, as informações obtidas foram submetidas à análise documental.

A Prática do Ciclismo Antes dos Clubes

No Rio Grande do Sul, o primeiro registro sobre um ciclista é datado do ano de 1869, cujo nome é Alfredo Dillon, filho de um comerciante e importador de objetos americanos. Alfredo Dillon fazia demonstrações com a bicicleta na cidade onde residia, São Leopoldo, e seu pai as vendia lá e também em Porto Alegre. Como o valor dos equipamentos importados era muito caro, novas versões de bicicletas foram produzidas com materiais rudimentares por Adolpho Mabilde e Emilio Mabilde (LICHT, 2002), na cidade de Santa Cruz do Sul. Tais artesãos introduziram a prática no seu cotidiano e, assim, contribuíram para a difusão do ciclismo como meio de transporte e passatempo.

Em uma carta publicada na coluna “*Sport e Reminiscências*” do Jornal Correio do Povo, no dia oito de dezembro de 1907, evidenciou-se como o fenômeno da bicicleta impactou os sul-rio-grandenses. Tal carta foi enviada por Adolpho Mabilde à Breno

Caldas, diretor do jornal *Correio do Povo* na época, relatando como foi seu primeiro contato visual com a bicicleta. Adolpho Mabilde, justamente, observou Alfredo Dillon manejando uma bicicleta na cidade de São Leopoldo, em 1869, e ficou espantado com o fato e com os boatos: “este homem (o ciclista), tinha parte com o diabo, porque corria numa máquina em que não se via ‘ninguém puxar a frente ou empurrar atrás’, e que corria ligeiro como o raio, e o pior de tudo era ter somente duas rodas, uma atrás da outra” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2).

A demonstração de utilização da bicicleta despertou grande curiosidade em Adolpho Mabilde que, após o espetáculo, decidiu seguir Alfredo Dillon até o Porto, onde embarcaria no navio vapor rumo a Porto Alegre. Antes da partida, Adolpho Mabilde abordou Alfredo Dillon, que esclareceu as dúvidas e exibiu a bicicleta. A bicicleta foi apelidada de “Cavallo de Ferro” por Adolpho Mabilde, que fez anotações em um caderninho para futuramente construir uma similar na sua cidade (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907). Segundo depoimento de Adolpho Mabilde na reportagem: “[...] eram estes, sem dúvida, o primeiro velocípede e ciclista [...], e, se não me engano, fui eu o segundo, e meu irmão o terceiro” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2).

Quando retornou a cidade de Santa Cruz do Sul, Adolpho Mabilde, juntamente com seu irmão, construiu duas bicicletas na oficina na qual eram sócios. Em depoimento Adolpho Mabilde exclama: “Mas que velocípede...! Uma verdadeira máquina infernal!” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2). Todavia, de acordo com o jornalista, o artefato era bastante rústico: as rodas eram muito grossas, pois utilizaram a madeira angico vermelho, bem como tinham diferentes tamanhos, a da frente tinha 85 cm e a posterior 80 cm de diâmetro. “A viga era também de angico e

reta. As ferragens eram, em geral, muito pesadas. Em lugar de sella, servia lombilho velho, etc” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2).

A bicicleta foi descrita da seguinte forma, quando colocada em movimento por Emílio Mabilde, irmão de Adolpho: “[...] a coisa [a bicicleta] bamboleava, fazendo coleios como as cobras, isto é, quando a roda da frente pendia para a direita, a de trás pendia para a esquerda, e vice-versa, mudando de posições bruscamente” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2). Emílio Mabilde, aprendeu a pedalar na bicicleta que passou a ser utilizada, inclusive, em viagens, mas, para tal precisava ser preparada: “[...] até que por fim era preciso pô-lo de molho na véspera do dia que devia de servir, com o fim de fazer inchar as madeiras e firmar, assim as juntas” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2).

Anos mais tarde, em 1873, os irmãos mudaram-se para Porto Alegre, onde adquiriram a bicicleta de Alfredo Dillon, um dos poucos objetos salvos de um incêndio. Na cidade continuaram com a fabricação das bicicletas, porém aperfeiçoadas⁵, as quais circularam até o ano de 1896. “Estas, porém, abandonamos, também naquele ano, porque as novas que tinham vindo da Europa, já em 1895, eram mais leves e muito mais perfeitas” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2). A importação de bicicletas, talvez fosse motivada pela fundação do primeiro clube sul-rio-grandense destinado ao ciclismo, a União Velocipédica de Amadores, situada na cidade de Porto Alegre, no ano de 1895.

⁵ Foi encontrado um registro do que seria o primeiro clube destinado ao ciclismo na cidade de Porto Alegre, no ano de 1886. Trata-se do *Bycycle Club*. No entanto, essa informação foi localizada em uma única edição do jornal *A Federação*, o que dificulta qualquer tipo de análise mais aprofundada sobre as origens do clube. O texto foi publicado em formato de nota, trazendo as deliberações de uma assembleia geral. É possível interpretar que a associação possuía caráter lúdico nos seus objetivos, já que conforme o texto, além da prática do ciclismo, a entidade objetivava realizar corridas a pé e corridas do saco (BYCICLE CLUB, 1886, p. 3). Provavelmente, este clube tenha utilizado as bicicletas dos irmãos Mabilde, em razão de apenas em 1895 chegarem as bicicletas da Europa.

O estabelecimento do segundo clube, a *Radfahrer Verein Blitz*, no ano seguinte, também pode ter contribuído para os irmãos Mabilde abandonarem a fabricação de bicicletas em 1896. Ambos os clubes foram instaurados com a finalidade de estimular a prática esportiva e, para tanto se tornou necessário utilizar bicicletas apropriadas às competições. Todavia, com o advento das bicicletas europeias, os artefatos necessitavam de manutenção frequente. Tal situação, provavelmente, foi dos motivos que impulsionou a inauguração da *Officina Encyclopedica*, pela iniciativa de Emilio Mabilde, em 27 de maio de 1896. Além do conserto de bicicletas, em tal oficina localizada no centro de Porto Alegre na Rua Andrade Neves, também eram “[...] realizados consertos de máquinas, fogareiros, lampiões, etc.” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 08/12/1907, p. 2). As informações supracitadas, bem como, evidências identificadas na carta redigida por Adolpho Mabilde revelam que os irmãos Mabilde contribuíram para a disseminação do ciclismo não apenas na capital, mas em outras cidades do Rio Grande do Sul.

Em Pelotas, na região sul do Estado, os primeiros registros sobre o uso da bicicleta ocorreram no ano de 1886, conforme reportagem do jornal “A Discussão”, que aludiu ao encontro de alguns jovens para andar de bicicleta, a qual foi denominada pelo jornal de velocípede. Nesta mesma reportagem consta que este encontro resultou na inauguração de um Clube de Velocipedistas na cidade (CORREIO DO DIA - DIVERSÕES, 1886). Depois de 11 anos, em 1897, ocorreu a instauração de um segundo clube, *Bicyclette Club Pelotense*, que perpetuou a prática do ciclismo enquanto passatempo. A reportagem do jornal “A Opinião Pública” trazia os nomes dos fundadores: Carino Souza, Myrtil Frank e Perret Filho (BICYCLETTE CLUB PELOTENSE, 1897). No final do ano de 1897, o *Bicyclette Club Pelotense*, que tinha

como presidente eleito João Simões de Lopes Netto⁶, já organizava passeios ciclísticos para os sócios e admiradores da prática (CLUBE CICLISTA, 1897).

Conforme estudo de Kilpp; Mazo e Lyra (2010), no ano de 1888, já existiam bicicletas na cidade de Estrela, situada na mesorregião centro oriental do Estado (IBGE, 2015). O ciclismo era praticado no Prado, pois nesta cidade de forte presença de teuto-brasileiros não foram organizados clubes e construídos velódromos. Então, na pista elíptica do Prado, além das disputas de turfe também ocorria a prática do ciclismo.

Na cidade de Rio Grande, também localizada no sul do estado, o Clube *Cyclista* foi pioneiro na realização de passeios e disputas ciclísticas no início do ano de 1899. Os passeios foram organizados um ano após a fundação do clube, em outubro de 1898 (SEGUNDO ANIVERSARIO, 1900). Tais passeios atraíam grande número de pessoas, pois reuniam mais de 800 interessados na prática (CLUB CYCLISTA DE RIO GRANDE, 1899). Já as competições eram disputadas no velódromo situado na Rua Sete de Setembro, em três diferentes tipos de corridas, de 10, 20 e 50 voltas, conforme reportagem datada de julho de 1899. O clube também buscava inovar e seguir uma tendência europeia, por meio da importação de bicicletas de modelo Tandem (bicicleta para duas pessoas, com pedal duplo) (TORNEIO DE ENSAIO, 1899).

O Clube *Cyclista* para além de competições locais, no ano seguinte, em 1900, promoveu uma competição intermunicipal denominada “Páreo Rio Grande - Pelotas - Porto Alegre”, a qual reuniu ciclistas das três cidades (PÁREO RIO GRANDE, 1900). Esta competição ciclística foi muito significativa, pois o esporte cruzou as fronteiras municipais e proporcionou comunicações culturais entre cidades. Em razão da realização da competição intermunicipal e, justificando a necessidade de mais segurança

⁶ Escritor gaúcho, autor dos livros: “Contos Gauchescos” e “Lendas do Sul”.

e controle dos frequentadores do velódromo, os integrantes do Clube *Cyclista* realizaram o fechamento do local com grades de ferro. Tal fato pode ter motivado a construção de uma identidade para o clube, pois em setembro do mesmo ano chegavam à Rio Grande, importados de Paris, os uniformes da associação, que tinha as cores preta e vermelha (UNIFORMES – CLUB CYCLISTA, 1900).

Além de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, a cidade de Santa Maria introduziu a bicicleta na sua cultura. De acordo com as fontes consultadas, em agosto de 1899, passeios ciclísticos eram organizados pela União *Cyclistica* Santa Mariense (SANTA MARIA, 1899). Neste mesmo ano foi noticiada a pioneira utilização da bicicleta pelas mulheres, que romperam com uma tradição da prática exclusiva pelos homens em Santa Maria (SPORT – VELOCIPEDIA, 1899). No ano seguinte, em 1900, a prefeitura de Santa Maria, ao perceber o crescente número ciclistas circulando pelas ruas, doou um terreno para a construção do velódromo. Enquanto isso, a União *Cyclistica* buscava arrecadar dinheiro para a execução das obras do velódromo (UNIÃO CYCLISTICA – VELÓDROMO, 1900).

O crescimento do ciclismo em Santa Maria, possivelmente, foi um dos fatores que entusiasmou a prática em Cachoeira do Sul, cidade com localização próxima de Santa Maria. A associação de ciclistas, denominada *Gremio Cyclista*, foi constituída em 1899 com a participação de 40 sócios no ano de fundação. Os associados planejavam construir um velódromo, mas enquanto o plano não se concretizava as corridas ocorriam nas ruas da cidade. Além disso, os ciclistas realizavam excursões em direção à cidade de Rio Pardo, percorrendo uma distância de aproximadamente 65 quilômetros (GRÊMIO CICLISTA EM CACHOEIRA, 1899).

Em Cachoeira do Sul, além do *Gremio Cyclista*, a *Union Cachoeirense Bürger Verein* (Sociedade Cívica União Cachoeirense) implantou o departamento de ciclismo no ano de 1901. Esta sociedade foi organizada no final do século XIX, pela iniciativa de teuto-brasileiros, vinculados na sua maioria à primeira indústria de grande porte da cidade, bem como a primeira charqueada a ser instalada na região central do Rio Grande do Sul (MUSEU MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL, 2015). No início do século XX introduziram a prática do ciclismo por meio da realização de um passeio inaugural, com a participação de duas mulheres, partindo de Cachoeira do Sul em direção a localidade de Charqueadas do Paredão (UNION CACHOEIRENSE BÜRGER – VEREIN, 1901).

Apesar de o ciclismo estar presente em diversas cidades do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre se evidenciou a configuração de uma prática esportiva, com clubes que promoviam competições. Além disso, o esporte conquistou certo destaque na imprensa local. Todavia, nas cidades do interior do estado, a prática delineou-se por meio de suas próprias configurações, rompendo com o movimento da capital para o interior.

A transição do século XIX para o século XX assinala um período significativo para o ciclismo sul-rio-grandense, pois esta prática ganha vulto e se difunde pelo Estado. No entanto, na primeira década do século XX, os ciclistas aventuram-se para além das fronteiras estaduais, conforme depoimento dos irmãos Mabilde ao jornal. “Noto, porém, que não andamos seguido todo este tempo de bicicleta em Porto Alegre, por termos andado, muitas vezes de viagem fora do estado, etc.” (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907, p. 2).

A atitude inovadora dos irmãos Mabilde e de outros ciclistas sul-rio-grandenses, que percorriam trajetos entre cidades e estados brasileiros, revela que a bicicleta se

constituiu em um artefato simbólico do moderno, o qual permitia romper com as barreiras sociais. Os passeios ciclísticos que congregavam homens e mulheres, elas em número reduzido, se conformaram como uma forma de passatempo, mas também de disseminação da prática. É provável que tais práticas tenham contribuído à incorporação da prática por clubes, a criação de departamentos exclusivos para o ciclismo, e até mesmo a instauração de clubes de ciclismo.

Os Clubes Ciclísticos: Um Novo Cenário

O estabelecimento do primeiro clube direcionado para a prática do ciclismo, a União Velocipédica de Amadores, ocorreu em um período que bicicletas novas e mais leves chegaram da Europa. Conforme reportagem do Jornal do Comércio (LICHT, 2002), a criação do clube de ciclistas é organizado com a finalidade de preencher os anseios da comunidade local, que estava preocupada em reproduzir os hábitos da sociedade europeia, considerados modernos: “Alguns cyclists desta capital, tendo deliberado crear uma sociedade em que, com mais cohesão e methodo, fosse cultivado o modernissimo genero de sport, que tão largo de importante papel está desempenhando na Europa – o cyclismo,” (LICHT, 2002, p. 17-18).

Percebeu-se que a primeira diretoria provisória do clube teve como presidente um militar, o Tenente Jonathas do Rego Monteiro e como vice-presidente, João Rosa (JORNAL DO COMMERCIO, 1895). Para sua estreia, o clube organizou o primeiro passeio ciclístico no dia 17 de março, com a partida no Parque da Redenção em direção ao Bairro Belém Velho (CLUB VELOCIPEDICO – A FEDERAÇÃO, 1895), rota com aproximadamente 10 quilômetros. Além do ciclismo, os dirigentes da União Velocipédica demonstraram interesse em oferecer aos associados à prática de corridas a

pé e atividades ginásticas, conforme reportagem datada do mês de dezembro do Jornal Correio do Povo (DIVERSAS – UNIÃO VELOCIPEDICA, 1895).

A despeito de este clube ser cosmopolita, com associados teuto-brasileiros, luso-brasileiros e ítalo-brasileiros, as corridas a pé e as atividades ginásticas eram mais praticadas pela comunidade teuto-brasileira. De acordo com Silva (1997), os clubes organizados pelos teuto-brasileiros ofereciam jogos, caminhadas, teatro, coral e ginástica. Provavelmente, existia a pretensão de possibilitar o acesso de outras identidades culturais a estas práticas.

Todavia, as novas práticas não foram oferecidas, pois houve mudanças com a eleição da nova diretoria. Em dezembro assumiu a presidência do clube, o luso-brasileiro Pedro Casimiro Porto e para vice-presidente, foi eleito Plínio Freitas, com o registro em fotografia oficial nas instalações do Prado Boa Vista (REUNIDOS – PRADO BOA VISTA, 1895). O termo “prado”, de acordo com Pereira, Silva e Mazo (2014), tem sua origem em razão das amplas áreas verdes onde eram construídos os hipódromos com o novo formato (circular/elíptico) no estado do Rio Grande do Sul. Em função disto, os frequentadores começaram a denominar estes locais de prados, já que todos eles se situavam em meio a campinas planas, cobertas de pastagens. Por serem grandes espaços com pita em terrenos planos, eram adaptáveis à prática do ciclismo.

Os ciclistas da União Velocipédica de Amadores adotaram como uniforme uma camiseta listrada nas cores azul e branca e, no escudo do clube anotou-se as letras “U” e “V” entrelaçadas, em referência ao nome da equipe. Após um ano de fundação da União Velocipédica de Amadores, no ano de 1896, foi criada a *Radfahrer Verein Blitz*, sociedade exclusiva de teuto-brasileiros. Um dos aspectos que pode ter favorecido a criação da *Radfahrer Verein Blitz* foi o interesse da elite porto-alegrense de organizar

novos espaços de socialização e preservação de sua identidade cultural (FUNDAÇÃO DA RADFAHRER- VEREIN BLITZ, 1896). Todavia, o surgimento de outro clube estimularia a prática do esporte e incrementaria as competições.

Neste tempo, a União Velocipédica elegeu sua nova diretoria, a qual visava à construção de um velódromo, local específico para as competições ciclísticas de velocidade. Na ocasião também ficou acordado a primeira disputa entre a União Velocipédica de Amadores e a *Radfahrer Verein Blitz* (REPUBLICA, 1896), a qual ocorreu em 10 de janeiro de 1897. Este evento teve a participação de seis ciclistas, sendo três para cada equipe, disputando o trajeto com cerca de sete mil metros. O vencedor foi João Alves (União Velocipédica), com Oscar Schaitza (*Blitz*) em segundo e Luiz Rist (União Velocipédica) em terceiro (TORNEIO VELOCIPEDICO, 1897). Este resultado, com dois ciclistas da União Velocipédica de Amadores entre os primeiros colocados na prova despertou a rivalidade que se prolongaria por anos nas competições entre os dois clubes.

A União Velocipédica de Amadores começou o nivelamento de um terreno, localizado no Prado Independência, visando a construção de uma pista para corridas, no mês de fevereiro de 1897. O Prado Independência, destinado às práticas equestres, estava localizado no Bairro Moinhos de Vento, onde atualmente situa-se o Parque Moinhos de Vento, também conhecido como Parcão. Após oito meses, em outubro, a pista de ciclismo, situada nas adjacências do prado, ficou pronta e os sócios do clube foram convocados para testar a nova pista (PISTA PARA CORRIDAS, 1897; EXPERIÊNCIA DA PISTA, 1897).

A inauguração oficial da pista ocorreu no início do ano de 1898. Alguns jornais consideravam o espaço como um velódromo, no entanto, era uma pista simples. Na

inauguração ocorreram sete provas distintas, abrangendo diversas distâncias, contando com a participação de mais de 70 ciclistas, dentre os quais duas mulheres. Uma das disputas ocorreu com as bicicletas modelo Tandem (VELODROMO – INAUGURAÇÃO, 1898). Nessa mesma reportagem é possível perceber a repercussão da inauguração e a associação do continente europeu com um estilo de vida moderno. O trecho que segue exemplifica: “Tivemos, pois uma festa, muito concorrida e animada, fazendo prever o interesse que entre nós vae despertar esse genero de sport, já hoje aqui tão apreciado e que constitue no velho mundo uma das diversões mais finas, mais elegantes e mais uteis” (VELODROMO – INAUGURAÇÃO, 1898, s/p).

Na nova pista, a convite da *Blitz*, ocorreu mais um desafio entre os dois clubes, o qual marcaria o primeiro confronto de ambos em pista fechada. Mais uma vez, os ciclistas da União Velocipédica foram vencedores das provas realizadas (DESAFIO – VELODROMO, 1898). No mesmo ano são inseridas categorias nas competições, o que indica um movimento em direção da busca por igualdade entre os competidores (GUTTMANN, 1978). Na primeira disputa de jovens ciclistas, organizada pela União Velocipédica, eram utilizados os termos “Juniors” e “Filhotes” para denominar as disputas entre essas faixas etárias (CORRIDAS PARA JUNIORS, 1898).

Nesse período, a prática do ciclismo também estava crescendo em outras cidades do Rio Grande do Sul. No ano de 1898, era fundado o segundo clube destinado à prática do ciclismo em Pelotas, o *Club Cyclista* de Pelotas (COLUNA SPORT, 1898). Segundo os estatutos, aprovados em assembleia geral no dia 31 de julho de 1898, o clube, considerado uma sociedade recreativa, tinha como objetivo a organização de passeios e corridas. Desta forma, a prática continuava com a representação de passatempo, mas com a possibilidade de se tornar esporte. Ainda, os indícios encontrados no estatuto em

seu artigo 31º, que registra a previsão de construção de um velódromo para os sócios, (ESTATUTOS DO CLUB CYCLISTA DE PELOTAS, 1898), também denota a busca pela especialização da prática (GUTTMANN, 1978).

Da mesma forma identificou-se um indício do processo de especialização em Porto Alegre, quando em 1898, o jornal Correio do Povo publicou uma nota com a informação da cessão de um terreno por parte da prefeitura para a construção do velódromo da União Velocipédica. “Na sessão extraordinária do Conselho Municipal foi decidido o arrendamento à União Velocipédica do terreno necessário para a construção do velodromo. Projetada uma pista de 333,33 metros, toda cimentada” (SESSÃO EXTRAORDINÁRIA, 1898). Este terreno ficava localizado, onde hoje se situa o Colégio Parobé em Porto Alegre.

Outra evidência diz respeito a *Radfahrer Verein Blitz* que no mês de setembro de 1898, inaugurou o seu velódromo, que ficava situado na Rua Voluntários da Pátria, entre as Ruas Almirante Barroso e Álvaro Chaves, no Bairro Floresta. O terreno, no qual se construiu a pista de 400 metros, revestida de cimento e laje, foi emprestado por Luiz Englert para utilização da *Blitz* por um período de 10 anos. O clube importou da Europa um estandarte de seda e bordado a ouro, comemorando a inauguração do primeiro espaço exclusivo para a prática do ciclismo. Participaram da inauguração 55 ciclistas da *Blitz* e 63 da União Velocipédica (FESTA DE INAUGURAÇÃO, 1898). Neste local, o ciclismo adiciona novos contornos de esporte, com os elementos da especialização, da quantificação e do recorde estabelecidos (GUTTMANN, 1978).

Logo que os clubes são fundados e as bicicletas se propagaram pelas ruas de Porto Alegre, a crença de que quem as dirigia tinha parte com o diabo se diluiu (SPORT E REMINISCÊNCIAS, 1907) e deu lugar ao entendimento de havia uma técnica para

dominar a máquina. Orientações sobre como melhorar o desempenho do ciclista e como adquirir mais equilíbrio e alinhamento, eram alguns dos assuntos discutidos entre os ciclistas e os aspirantes a ciclistas. Atento quanto ao imaginário dos porto-alegrenses, o jornal A Federação publicou uma matéria especial sobre o assunto (CYCLISTA E BICYCLETA, 1899).

A primeira advertência da orientação era sobre cair, então o candidato à ciclista devia estar livre do medo da queda para aprender fácil e rapidamente. No entanto, o próprio autor do texto construiu estratégias para driblar esse temor sendo a primeira delas ministrar as lições iniciais em uma bicicleta muito baixinha e, a segunda, seria a inspiração advinda do professor de ciclismo (CYCLISTA E BICYCLETA, 1899). Todavia, tal inspiração deveria ser de acordo com as ideias do autor do texto, o qual afirma que o professor deve ter confiança em si mesmo, assim como passar confiança para o cliente. A escrita da nota jornalística expressa ideias preconceituosas, mas que circulavam no imaginário do fim do século XIX: “[...] evitem-se os professores effeminados que não tem a impressão de um sustentáculo solido” (CYCLISTA E BICYCLETA, 30/07/1899, p. 1).

O discurso ainda expõe que a bicicleta era um hábito que contagiava grande número de pessoas, mas que existiam alguns que se intimidavam com o desafio: “[...] os desanimados definitivamente são raros, mas o número dos que desanimam temporariamente está longe de ser insignificante” (CYCLISTA E BICYCLETA, 1899, p. 1). As lições seguem por ordem de ensinamento, assim a narrativa segue com alternância do conteúdo e da linguagem para dois tipos de leitores, em certos momentos, para quem quer aprender, em outros momentos, para as pessoas que ensinam a técnica. Nesta nota, a técnica está dividida em quatro lições: a primeira lição era sobre equilíbrio

e posição dos pés; a segunda, modo de segurar o guidon; a terceira, curvar (fazer curvas); a quarta, apear da máquina (descer da bicicleta) (CYCLISTA E BICYCLETA, 1899).

No imaginário porto-alegrense a bicicleta poderia ser uma versão maquinal do cavalo, pois os termos usados eram os mesmos da montaria, como “[...] montar e apear da machina” e o banco era chamado de “sella” (CYCLISTA E BICYCLETA, 1899, p. 1). Esta conexão entre o cavalo e a bicicleta, provavelmente, ocorreu devido à substituição de um pelo outro nas ruas da cidade, bem como nos esportes, onde as corridas nos prados deixaram de ser entre jóqueis (PEREIRA; SILVA; MAZO, 2014), mas sim entre ciclistas.

Considerações Finais

No Rio Grande do Sul, o contato com a bicicleta favoreceu a prática do ciclismo. Não apenas as poucas lojas que vendiam a bicicleta contribuíram para a difusão do artefato, mas também os irmãos Mabilde com a construção de bicicletas artesanais utilizadas para transporte e passatempo. A importação de bicicletas, também impulsionou a prática do ciclismo e, posteriormente as competições ciclísticas.

Com o passar dos anos, na cidade de Porto Alegre, as principais pretensões com o desenvolvimento do ciclismo estavam relacionadas com a própria prática esportiva, além de uma preocupação em adotar hábitos oriundos da continente europeu. Nesse sentido, a bicicleta foi um importante artefato cultural que representava as aspirações de desenvolvimento da cidade. A “máquina”, como a bicicleta era considerada rompia com uma forma de locomoção vigente. Alternava-se o animal cavalo por um veículo com rodas.

Os diferentes significados da bicicleta como meio de transporte e forma de passatempo são acrescidos pela prática esportiva por meio da fundação de clubes. O esporte clubístico é organizado em formato de competições, com espaços específicos, categorias de classificação, busca pelo melhoramento da *performance* e novas regras. A disseminação do ciclismo na cidade de Porto Alegre contou com diversos fatores, mas as doações e cessões de terrenos por parte do município e de pessoas físicas aos clubes ciclísticos para a construção dos seus velódromos foi decisivo para que essa prática esportiva se consolidasse na cidade.

Antes da construção de velódromos, os encontros e disputas entre os ciclistas ocorriam nos prados/hipódromos existentes desde a década de 1870 em Porto Alegre. As ruas também se tornaram locais de prática e competição, especialmente quando houve a pavimentação de vias. Outro local de prática do ciclismo foi o atual Parque Farroupilha, conhecido como Redenção, em Porto Alegre.

A bicicleta se estabeleceu no Rio Grande do Sul e mudou o cenário. Pelas ruas, os animais de quatro patas já não eram vistos com tanta frequência, em seu lugar um veículo de duas rodas movido por propulsão humana ganha cada vez mais espaço. A prática do ciclismo, com características de passatempo, não demorou em adquirir contornos esportivos. No estado, já existiam clubes dedicados a outros esportes como, por exemplo, o remo, a ginástica e o turfe, de tal modo que o movimento de esportivização repercutiu no desenvolvimento do ciclismo.

Com tal propagação, os jornais porto-alegrenses perceberam a necessidade de abordar cada vez mais o assunto, assim como atrair leitores interessados a se incorporar nesta faceta imaginária de modernização. No imaginário da cidade, locomover-se em uma máquina de duas rodas, passou de algo místico, “ter parte com o diabo”, à ciência

de como aplicar uma técnica. Deste modo, andar de bicicleta, uma atividade considerada complexa passou a ser vista como simples e, possível de ser ensinada até mesmo em notas de jornais.

A instauração de dois clubes ciclísticos em Porto Alegre foi basilar para a ascensão da prática esportiva, que no princípio era utilizada como forma de manter as tradições e hábitos de vida do país de origem. Enquanto, a *Blitz* era considerada uma sociedade bastante tradicional e destinada aos teuto-brasileiros, a União Velocipédica permitia o acesso a ciclistas de diferentes origens étnicas. Na União Velocipédica, ciclistas de origem ítalo-brasileira obtiveram destaque, sendo reconhecidos pelo seu desempenho arrojado nas disputas. Nas fontes consultadas, as informações sobre a *Radfahrer – Verein Blitz* sempre foram mais escassas do que as da União Velocipédica, especialmente nos anos iniciais de sua existência. Talvez esta dificuldade esta associada a documentação da *Blitz* ser redigida em idioma alemão e o seu extravio ou queima nos períodos da primeira e segunda guerra mundiais e do abasileiramento no Estado Novo.

REFERÊNCIAS

- BYCICLE Club. **A Federação**. Porto Alegre, 1886. p. 3.
- BICYCLETISMO. A Gazetinha. **A Federação**, Porto Alegre, 26 jun.1898a.
- BICYCLETISMO. A Gazetinha. **A Federação**. Porto Alegre, 06 jul. 1898b.
- BICYCLETISMO. A Gazetinha. **A Federação**. Porto Alegre, 13 jul.1898c.
- BICYCLETISMO. A Gazetinha. **A Federação**. Porto Alegre, 20 jul.1898d.
- BICYCLETTE Club Pelotense. **A Opinião Pública**. Pelotas, 06 ju. 1897, p. 2.
- CAILLOIS, Roger. **Los juegos y los hombres: la máscara y el vértigo**. México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- CYCLISTAS e bicycleta. **A Federação**, 30 jul.1899.

- CLUBE ciclista. **A Opinião Pública**. Pelotas, 16 nov. 1897, p. 1.
- CLUB Cyclista de Rio Grande. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 12 jan. 1899.
- CLUB Velocipedico. **A Federação**. Porto Alegre, 16 mar. 1895, p. 2.
- COLUNA Sport. **Correio Mercantil**. Pelotas, 14 abr.1898, p. 2.
- CORREIO do Dia – Diversões. **A Discussão**. Pelotas, 08 fev. 1886, p. 2.
- CORRIDAS para juniors. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 28 ago. 1898.
- DESAFIO – velodromo. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 08 maio 1898.
- DIVERSAS – união velocipedica. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 17 dez. 1895.
- ELIAS, N.; DUNNING, E. **A busca da excitação**. Lisboa: Difel; 1992.
- ESTATUTOS do club cyclista de pelotas**. Pelotas: Livraria Commercial, 1898.
- EXPERIÊNCIA da pista. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 31 out. 1987.
- FESTA de inauguração. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 04 set. 1898.
- FUNDAÇÃO da RADFAHRER - Verein Blitz. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 11 out. 1896.
- GRÊMIO ciclista em cachoeira. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 23 jul. 1899.
- GUTTMANN, A. **From ritual to Record: the nature of modern sports**. New York: Columbia University; 1978.
- HUIZINGA, J. **Homo Ludens**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Disponível em: <<https://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=430780&search=%7Cestrela>> . Acesso em: 20 abr. 2015.
- JORNAL do Commercio. **Jornal do Comércio**. Porto Alegre, 06 mar. 1895.
- KILPP, C.; MAZO, J.; LYRA, V. Um olhar histórico sobre a emergência dos primeiros clubes esportivos na cidade de Teutônia, no Rio Grande do Sul. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 13, n. 1, p.1-16, 2010.
- LICHT, H. **Ciclismo no Rio Grande do Sul 1869-1905**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2002.
- MAZO, J. **O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: Catálogo 1929-1967**. Porto Alegre: FEFID/PUCRS; EsEF/UFRGS, 2004, CD-ROM, 2004.

MAZO, J. Z. *et al.* **Associações Esportivas no Rio Grande do Sul: lugares e memórias.** Novo Hamburgo: Feevale, 2012.

MUSEU MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL. **Histórico do Município.** Disponível em: <<https://www.museucachoeira.com.br/index.php?area=municipio&id=17>>. Acesso em: 20 abr.2015.

PÁREO Rio Grande. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 11 jan. 1900.

PEREIRA, E. L. **As práticas equestres em Porto Alegre: percorrendo o processo da esportivização (1920-1940).** 2012. 147 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Movimento Humano) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

PEREIRA, E. L.; SILVA, C. F.; MAZO, J. Z. Os primeiros vestígios da esportivização das práticas equestres em Porto Alegre. **Revista Brasileira de Ciências e Movimento**, Brasília, v. 22, n. 2, 2014.

PISTA para corridas. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 09 fev. 1897.

REPUBLICA. **A Republica.** Porto Alegre, 21 dez. 1896.

REUNIDOS – Prado Boa Vista. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 31 dez 1895.

SANTA MARIA. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 13 ago. 1899.

SEGUNDO aniversario. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 02 nov. 1900.

SECÇÃO Judiciaria. **A Federação.** Porto Alegre, 30 set. 1910, p. 2.

SESSÃO Extraordinária. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 25 ago. 1898.

SILVA, H. **Sogipa: Uma trajetória de 130 anos.** Porto Alegre: Palloti, Editores Associados Ltda, 1997.

SILVA, C. F. **O Remo e a história de Porto Alegre, Rio Grande do Sul: mosaico de identidades culturais no longo do século XIX.** 2011. 151 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Movimento Humano) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

SILVA, C. F. da; CARMONA, E. K.; MAZO, J. Z. História do ciclismo em Porto Alegre: os altos e baixos de uma prática. **Cinergis**, v. 16, n. 1, p. 39-46, 2015.

SPORT – velocipedia. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 21 dez. 1899.

SPORT e reminiscências. **Correio do Povo**, 8 dez.1907.

SUITS, B. **The Grasshopper: Games, Life and Utopia.** Broadview Press, 2005.

TORNEIO de ensaio. **Correio do Povo.** Porto Alegre, 02 jul.1899.

TORNEIO velocipedico. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 12 jan.1897.

UNIÃO Cyclística – velódromo. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 17 mar. 1900.

UNIFORMES – Club Cyclista. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 01 set. 1900.

UNION CACHOEIRENSE BÜRGER – Verein. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 19 fev. 1901.

VELODROMO – inauguração. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 01 fev. 1898.

Endereço dos Autores:

Carolina Silva Fernandes
Av. Coronel Lucas de Oliveira, nº 1659/ apto.202
Bairro Petrópolis.
Porto Alegre – RS – 90.460-001
Endereço eletrônico: carol_ed.fis@hotmail.com

Eduardo Klein Carmona
Rua Gervasio da Rosa, nº 91.
Bairro Vila Nova
Porto Alegre – RS – 91.740-540
Endereço eletrônico: eduardok.carmona@hotmail.com

Janice Zarpellon Mazo
Av. Coronel Lucas de Oliveira, nº 2507/ apto.402
Bairro Petrópolis
Porto Alegre – RS – 90.460-001
Endereço eletrônico: janice.mazo@ufrgs.br