

## VESTÍGIOS DAS PRÁTICAS NÁUTICAS NO RIO GRANDE DO SUL: AS PRIMEIRAS COMPETIÇÕES DE REMO

**Recebido em:** 28/03/2016

**Aceito em:** 10/01/2017

*Carolina Fernandes da Silva*  
Universidade Federal de Santa Catarina  
Florianópolis - SC – Brasil

*Janice Zarpellon Mazo*  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
Porto Alegre – RS – Brasil

**RESUMO:** O presente estudo trata de como se desenvolveram as primeiras competições de esportes náuticos no Rio Grande do Sul, no início do século XIX. Na composição do *corpus* documental foram utilizados, principalmente, jornais que circulavam no período estabelecido nas cidades de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Estes foram analisados com o auxílio do *software* de análise qualitativa dos dados: ATLAS.ti 7.5.6. As primeiras manifestações de competições náuticas ocorreram nas cidades portuárias de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas. Com o advento de clubes, foram adotados os primeiros barcos do exterior especialmente para as regatas. Tais informações evidenciam que os clubes tiveram um papel preponderante para o estabelecimento das práticas náuticas no cenário sul-rio-grandense. Além disso, as competições esportivas foram traduzidas para a realidade sul-rio-grandense a partir do modelo europeu de regatas.

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

### TRACES OF NAUTICAL PRACTICES IN RIO GRANDE DO SUL: THE FIRST ROWING COMPETITIONS

**ABSTRACT:** This study is about the development of the first competition of nautical sports in Rio Grande do Sul, Brasil, in the early XIX century. To the documental corpus were used the mainly newspapers from that period, in the cities: Rio Grande, Porto Alegre and Pelotas. These newspapers were analyzed with the qualitative data analysis software: ATLAS.ti 7.5.6. The first manifestations of nautical competitions took place in the port cities Rio Grande, Porto Alegre and Pelotas. With the advent of clubs, were adopted the first sporting boats from abroad especially for the races. Such statements show that the clubs had a leading role for the establishment of nautical practices in the Rio Grande do Sul scenario. Furthermore, the competitions were translated to Rio Grande do Sul reality from regattas European model.

**KEYWORDS:** Leisure Activity. History. Sports.

## **Introdução**

No Rio Grande do Sul, as primeiras práticas esportivas chegaram em meados do século XIX, juntamente com os imigrantes que vieram de diversos países, principalmente da Europa (MAZO, 2003; PEREIRA, 2012; SILVA, 2015). Neste período, no estado, as cidades de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, devido as suas características hidrográficas e a existência de portos, congregaram condições para a entrada de mercadorias e novidades culturais. Estas cidades eram consideradas metrópoles no desenrolar do século XIX, destacando-se entre as demais pelo desenvolvimento da economia e política.

De acordo com Burke (2003), a metrópole é um importante local de troca, por existir o cruzamento de comércio e de cultura, “[...] onde pessoas de diferentes origens se encontram e interagem” (BURKE, 2003, p. 70). De tal modo, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre agregavam pessoas de diferentes origens e a presença de portos foi um dos elementos que colaborou para a existência de intenso contato cultural. Por meio da importação de produtos e contatos culturais, vieram as primeiras práticas esportivas destacando-se o remo.

O esporte, conforme Sebastien Darbon (2008), concebido no sentido mais amplo da palavra, tem como ponto de partida o processo de globalização, o qual emerge do sistema esportivo<sup>1</sup> na Inglaterra do século XIX e passa por um processo de difusão. No contexto de diáspora, segundo Hall (2003), acontecem às trocas culturais e traduções

---

<sup>1</sup> Cabe esclarecer que para fins deste estudo, sistema esportivo, é abordado conforme o entendimento de Bourdieu (1983). “A constituição do sistema de instituições e de agentes direta ou indiretamente ligados à existência de práticas e de consumos esportivos, desde os agrupamentos "esportivos", públicos ou privados, que têm como função assegurar a representação e a defesa dos interesses dos praticantes de um esporte determinado e, ao mesmo tempo, elaborar e aplicar as normas que regem estas práticas, até os

culturais, isto é, momentos em que os indivíduos vivenciam a adaptação às matrizes culturais de diferentes culturas. O advento prática do remo e das regatas nas referidas cidades sul-rio-grandenses é o estudo de caso histórico-documental abordado na presente pesquisa.

Como se desenvolveram as primeiras competições de esportes náuticos no Rio Grande do Sul é o objetivo central desta pesquisa. Tal indagação surge embasada em afirmação de Burke (2003), sobre a importância de estudos históricos que privilegiam a análise dos processos de encontro, contato, interação, troca e tradução cultural. De tal modo, considera-se que pesquisas históricas voltadas para o esporte podem contribuir no campo dos estudos socioculturais discorrendo sobre como as culturas se conectam por meio das práticas esportivas.

Os esportes náuticos, em particular, o remo no Rio Grande do Sul já foram objeto de outros estudos (SILVA, 2015, 2011; SILVA, MAZO, 2015; SILVA, PEREIRA, MAZO, 2014), contudo nesta pesquisa busca-se abordar esta prática esportiva e sua relação com os processos de tradução cultural. Novos indícios documentais assinalam o advento de costumes nas cidades portuárias como, por exemplo, os banhos de mar, além da prática do remo e difusão de regatas.

No espaço portuário das cidades de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre havia um cenário propício às disputas de remo, o que pode ter contribuído para a posterior instituição dos clubes náuticos. A primeira competição de barcos registrada no Rio Grande do Sul ocorreu na cidade de Rio Grande, sendo realizada com barcos que eram utilizados nas atividades laborais. Os barcos foram despidos da ideia singular de

---

produtores e vendedores de bens (equipamentos, instrumentos, vestimentas especiais, etc.) e de serviços necessários à prática do esporte (professores, instrutores, treinadores, médicos especialistas, jornalistas esportivos, etc.) e produtores e vendedores de espetáculos esportivos, e de bens associados (malhas, fotos dos campeões ou loterias esportivas, por exemplo)” (BOURDIEU, 1983, p. 136-137).

instrumentos de trabalho, sofreram adaptações e a atribuição de novas representações com o fim de divertimento.

Em busca de respostas para esta investigação histórica foram utilizadas fontes documentais, principalmente jornais que circulavam no estado do Rio Grande do Sul. As informações foram acessadas nos seguintes jornais: Diário do Rio Grande da cidade de Rio Grande; A Federação, O Imparcial e A Reforma, da cidade de Porto Alegre; Jornal do Commercio, Onze de Junho e Correio Mercantil, de Pelotas. Além destes, foram recolhidas informações em jornais das cidades do Rio de Janeiro (capital do Brasil no período do estudo), Desterro (atualmente cidade de Florianópolis/SC), e um jornal da cidade de Canterbury na Inglaterra. A seleção de notícias nos jornais ocorreu a partir dos termos: regata(s) e remo. Juntamente com a coleta de informações nestas fontes documentais, foi desenvolvida uma revisão bibliográfica em artigos, dissertações, teses e livros sobre o assunto. Os dados<sup>2</sup> foram interpretados a luz do referencial teórico, da revisão bibliográfica e das informações obtidas nas fontes.

Tendo em vista, os pressupostos teórico-metodológicos que nortearam a pesquisa, as categorias de análise utilizadas foram: a) Jogos (CAILLOIS, 1986; HUIZINGA, 1996); b) Esporte Moderno (GUTTMANN, 1978; ELIAS, DUNNING, 1992; MARTÍNKOVA; PARRY, 2011); e c) Contatos Culturais (BURKE, 2003). Nos tópicos que seguem são apresentados os resultados da análise documental.

### **As Primeiras Notícias de Regatas**

As primeiras demandas sul-rio-grandenses por regatas noticiadas em jornal ocorreram em Porto Alegre, conforme consta em uma anotação no jornal “O Imparcial”

---

<sup>2</sup> Para a análise de tal documentação foi utilizado o *software* de análise qualitativa dos dados, ATLAS.ti 7.5.6. Este *software* mostra conexões entre dados, além de permitir fazer um cruzamento com códigos, famílias de códigos e anotações sobre um tema específico.

(NADA CUSTAVA..., 29/01/1852). O registro jornalístico atribuía o dever de tal iniciativa aos oficiais da Marinha e solicitava que providenciassem uma competição entre barcos no Lago das Pedras Brancas, o qual estava localizado entre Porto Alegre e Pedras Brancas (atual cidade de Guaíba). Além disso, a anotação apresentava uma provocação proferindo que os oficiais deveriam dar o exemplo, contudo gostavam mais “[...] de andarem em terra e mesmo a cavallo do que em escaleres” (NADA CUSTAVA..., 29/01/1852, p. 2).

Esta reivindicação do jornal pode ter origem do contato com notícias do Rio de Janeiro, onde ocorreram as primeiras regatas em 1851 (AS REGATAS, 28/10/1851, p. 1; A REGATA, 31/10/1851, p. 1), ano em que também foi fundado o Grupo dos Mareantes, com a finalidade de estimular a prática do remo (LICHT, 2013). Na época, foi promulgado o Decreto-Lei n.º 2.116 de 11/03/1858, o qual incluiu práticas encaradas como de sobrevivência e de treinamento militar como, por exemplo, a esgrima e a natação, no quadro de disciplinas dos cursos de Infantaria e Cavalaria da Escola Militar (TUBINO, 2002).

No fim do século XIX, os clubes de remo estavam disseminados pelo estado do Rio de Janeiro. Com a multiplicação de clubes de remo surgiu o movimento para a organização da prática e das regatas, o qual originou a fundação da União de Regatas Fluminense, no ano de 1895. Após dois anos, em 1897, a entidade dirigente do remo mudou a sua denominação para Conselho Superior de Regatas (LICHT, 2013; REMO BRASIL, 17/05/2015). Neste período, no país, as práticas esportivas se aproximavam de uma configuração de jogo, com alguns elementos de esporte moderno (ELIAS, DUNNING, 1992; GUTTMANN, 1978).

No Rio Grande do Sul, as cidades de Rio Grande e Pelotas foram as primeiras a proporcionar disputas de barcos, em meados do século XIX. Neste período, estas cidades começavam a sobrepujar a cidade de Porto Alegre, em população e dinamismo econômico (MASCARENHAS, 2001). Porém, Porto Alegre, como capital do estado, dominava em caráter político.

Enquanto principal espaço portuário do estado, a cidade do Rio Grande, por meio da acumulação comercial derivada das atividades de importação e exportação, criou um parque fabril que se destacou no cenário nacional a partir do final do século XIX. Fundada em 1737, pelo brigadeiro José da Silva Paes, a atual cidade de Rio Grande recebeu o nome de Rio Grande de São Pedro, em razão de se considerar a área estuarina, onde as águas doces da Laguna dos Patos se mesclavam às águas salgadas do oceano Atlântico. A vila de Rio Grande de São Pedro servia de passagem às embarcações que se dirigiam a região centro-sul do Brasil para a Colônia do Sacramento, hoje em território uruguaio. Neste mesmo século, devido ao enriquecimento dos criadores de gado da campanha com a introdução das charqueadas, a vila tornou-se cidade em 1835, quando assume o posto de capital imperial do Estado na eclosão da Revolução Farroupilha (1835-1845).

Rio Grande destacou-se no cenário estadual, por sediar o único porto marítimo do Rio Grande do Sul, o que possibilitou uma expansão das atividades mercantis através do comércio de importação e exportação, principalmente pela iniciativa de imigrantes europeus e urbanos durante o século XIX (MARTINS; PIMENTA, 2004). Esta situação contribuiu para o incremento das sociabilidades e o desenvolvimento dos clubes esportivos na cidade. A cidade de Rio Grande foi pioneira nacionalmente na

implantação do *Sport Club* Rio Grande, em 1900, o primeiro clube de futebol do Brasil em atividade (MASCARENHAS, 2001).

Assim como no futebol, a cidade de Rio Grande foi vanguardista na realização das primeiras disputas de remo no estado. A regata precursora, ocorrida no dia 23 de setembro de 1860, foi comemorativa à Independência do Brasil (1822) e fez parte do encerramento de uma série de festividades realizadas no mês de setembro para relembrar a data histórica (REGATA EM..., 23/09/1860). A disputa foi chamada de “carreiras do mar” e atraiu considerável público da cidade de Rio Grande, o qual “[...] prestigiou e assistiu a regata, a primeira realizada no Rio Grande do Sul” (REGATAS, 24/09/1860, p. 2). Além destes, espectadores de outras cidades deslocaram-se até o local para assistir a regata. De Pelotas, cidade vizinha a Rio Grande, partiu o barco a vapor Mauá com mais de 200 espectadores para assistir a regata, destacando-se a presença do Comendador Vieira da Cunha, Delegado de Polícia, e do Capitão do Porto de Rio Grande (REGATAS, 24/09/1860). O Capitão do Porto de Rio Grande foi o principal responsável pela realização do evento.

O porto de Rio Grande faz parte da Marinha Brasileira, que tem a responsabilidade da emissão local sobre a segurança da navegação, ou seja, órgão de segurança nacional que trabalha com embarcações e tem contato direto com os navegadores de outros países que aportavam em Rio Grande. Para resolver a situação dos navegadores que desejavam atracar no porto, a organização da regata enviou, com dois dias de antecedência, uma nota para publicação no jornal Diário do Rio Grande solicitando aos comandantes dos navios e iates que ancorassem em uma linha Leste Oeste e, assim, possibilitassem acesso para espectadores (AS REGATAS, 22/09/1860).

Na regata, os remadores utilizaram diferentes barcos: escaleres, velas, canoas e

remos, (AS REGATAS..., 22/09/1860; REGATA EM..., 23/09/1860). No programa da regata, divulgado pelo jornal Diário do Rio Grande (REGATAS, 24/09/1860), se destacam os nomes e a tripulação dos barcos da primeira carreira, entre escaleres com quatro remadores. O primeiro escaler se chamava Onion Kack e foi tripulado por homens com nomes e/ou sobrenomes ingleses: Robinson, Lefevre, Mason, Auchterlonie e James Tipping. O segundo foi denominado de Arariba e os remadores tinham nomes e/ou sobrenomes brasileiros como, por exemplo, o timoneiro Antônio Pereira Bastos. O terceiro com o nome de Ijuhy tinha uma tripulação composta por nomes e/ou sobrenomes ingleses e brasileiros, mas o responsável pelo barco era o timoneiro Bond.

No caso dos demais barcos que não eram escaleres, a maioria dos nomes e/ou sobrenomes dos remadores eram brasileiros. Todavia, quando o jornal descreve o evento percebe-se que todos os participantes ingleses foram citados, enquanto que os nomes dos brasileiros foram obscurecidos, sendo referido apenas o nome do timoneiro, pois era o comandante do barco (REGATAS, 24/09/1860). Talvez isto seja um indício da valorização do que é estrangeiro, sendo tal representação um dos aspectos que contribuiu para a visibilidade e disseminação da prática esportiva no Rio Grande do Sul. Além disso, o registro de nomes “estrangeiros” revela que as regatas eram um campo de distinção social e de contato cultural.

Bourdieu (1983) determina a dimensão do campo enquanto um espaço composto no viés de uma história estrutural de alterações, a representação de um processo não linear, sem a segurança de códigos previamente determinados e nem tampouco um produto de um cálculo lógico dos agentes. No ambiente da regata havia distinção social não apenas entre os remadores ingleses e brasileiros, mas também entre espectadores e



praticantes. Conforme Bourdieu (1983), o esporte é uma das práticas capazes de distinguir socialmente os agentes conforme a sua participação.

As reportagens sobre este evento foram um dos principais assuntos veiculados pelo jornal Diário do Rio Grande, tanto que no dia 25 de setembro de 1860 foi publicada uma nota com diversos elogios à organização e à beleza do acontecimento. O registro jornalístico também revelou fragmentos de texto que valorizava representações culturais de uma identidade nacional: “[...] acabou a Regata como iniciou na Grande Grandeza Nacional” (O CÉU DA AMÉRICA..., 25/09/1860, p. 2). De tal modo, a prática do remo foi apropriada e adaptada ao espaço em que ocorreu, Rio Grande, cidade que ainda carregava representações de Capital Imperial do Estado e as mantinha ao rememorar o evento da Independência do Brasil.

No período, as regatas são práticas culturais que já apresentavam indícios de representações identitárias brasileiras, principalmente em datas comemorativas nacionais, embora com a presença marcante de nomes e sobrenomes de remadores identificados como “estrangeiros”. Nota-se, a coexistência de diferentes grupos sociais que compartilham a realização da mesma prática, caracterizando o remo enquanto um elemento híbrido, conhecido e aceito por diferentes culturas. Do mesmo modo, as regatas são disputas, mas também festividades exibidas em formatos diferentes.

Em similar formato as anteriores ocorreu em Porto Alegre outra regata comemorativa ao Dia da Independência do Brasil, em 1863, com competições entre canoas de quatro remadores. Os vencedores desta disputa, na sua maioria homens que atuavam como empregados no comércio foram prestigiados no baile público realizado em um tablado na Praça da Matriz, localizada na região central de Porto Alegre (LICHT, 2013). Isto mostra, de certa forma, que as festividades das regatas ainda não

estavam vinculadas a questões de distinção social. Naquele período, em Porto Alegre, os prados e hipódromos eram a principal atração do público interessado em competições (PEREIRA, 2012). Segundo Pereira, Silva e Mazo (2010), praticantes de turfe e o hipismo se distinguiram identificando-se da seguinte maneira: enquanto o primeiro representa um trabalho, uma forma de subsistência para quem o pratica (jóqueis), o segundo está mais fortemente relacionado aos momentos de lazer das elites. Essa concepção de esporte, onde havia praticantes, mas a maioria dos interessados era plateia, ligado a uma distinção social, possivelmente se transferiu para as regatas. Havia pequenos grupos de praticantes, majoritariamente homens que já trabalhavam com as embarcações, os quais eram referenciados como profissionais do remo diferenciando-se dos amadores (LICHT, 2013). Bourdieu (1989) concebe o espaço social como um campo de lutas no qual os atores (indivíduos e grupos) organizam táticas que permitem conservar ou melhorar sua posição social. As estratégias adotadas nas lutas de representações (CHARTIER, 2002) estão relacionadas com os diferentes tipos de capital. O capital econômico ocupa a primeira posição e a segunda mais importante expressão do capital, transportada pelos agentes sociais, abrange a variável educacional, no entanto não se limita a esta, pois envolve o capital cultural.

Vestígios de estratégias que atravessam as lutas de representações foram encontrados no evento denominado Regata Imperial<sup>3</sup>. Esta regata realizada no ano de 1865, em Rio Grande, foi idealizada em homenagem ao Imperador Dom Pedro II, que a assistiu a bordo do vapor “Gerente” juntamente com autoridades civis, militares e eclesiásticas (LICHT, 2013). A premiação, medalhas de ouro e finas faixas bordadas

---

<sup>3</sup> No primeiro centenário da Independência do Brasil no ano de 1965, a Federação Aquática do Rio Grande do Sul organizou uma regata comemorativa entre os clubes filiados e convidou familiares descendentes de remadores que participaram da regata imperial (II FESTA DO MAR, s/d). Além disso, foi distribuído o programa de competições com um breve histórico da regata imperial.

com fitas douradas com a inscrição “Regata Imperial”, foram recebidas das mãos de Dom Pedro II, o qual inspirou a denominação do evento (FRANCO; SILVA; SCHIDROWITZ, 1940). Esta foi considerada a primeira regata oficial disputada entre cidades do Rio Grande do Sul, com remadores oriundos de Rio Grande e Porto Alegre (HOFMEISTER, 1979).

A Regata Imperial, também foi um evento comemorativo a rendição de Uruguaiana, retomada pelas forças brasileiras, como parte da Guerra do Paraguai (1864-1870). No início da regata foi distribuído o programa de competições com um breve histórico da Regata Imperial, lembrando que, em 18 de setembro de 1865, a cidade de Uruguaiana então ocupada pelas forças paraguaias sob o comando do general Estigarribia “[...] rende-se sem derramamento de sangue” (II FESTA DO MAR, s/d, s/p).<sup>4</sup> Em seguida, a narrativa histórica do programa busca reavivar a memória abordando sobre a corte que acompanhou Dom Pedro II, referindo que o imperador se hospedou na residência do Barão de São José do Norte e, ainda registra os nomes dos remadores que disputaram as regatas realizadas naquela data. Competiram remadores de diversas nacionalidades: “[...] marujos tripulantes dos navios ancorados no estuário, pertencentes a diversas nações estrangeiras” (II FESTA DO MAR, s/d, s/p). No programa oficial da regata, a primeira competição era entre clubes das cidades de Pelotas, Rio Grande e Cachoeira do Sul; a segunda entre clubes de Porto Alegre e a final entre os dois primeiros vencedores das corridas anteriores (REGATA DA II FESTA DO MAR, 2/11/1965).

---

<sup>4</sup> A Guerra do Paraguai, também chamada de Tríplice Aliança, foi o maior conflito armado internacional ocorrido na América do Sul durante o século XIX. Rivalidades platinas e a formação de estados nacionais deflagraram o confronto, que destruiu a economia e a população paraguaias. Hobsbawn (1975) descreve esse período como “sob qualquer ponto de vista... uma década de sangue”, pois, além das sucessivas guerras civis dos Taipings na China, sobretudo a Guerra Civil dos Estados Unidos (1861-1865) e a guerra da Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai) contra o Paraguai (1865-1870). Para o autor (1975), esta guerra fazia parte do processo de expansão capitalista global, como uma das consequências da integração da Bacia do Rio da Prata na economia do mundo britânico.

A relação entre brasileiros e britânicos pode ser vista em uma das competições desta regata, onde o segundo lugar do Prêmio de Honra foi para a embarcação Eclipse, tripulada por remadores ingleses e a embarcação precedente foi o barco Imperador com remadores alemães, sendo todos integrantes do comércio local. Os vencedores das demais competições foram identificados como lusos (LICHT, 2013). Diferentes culturas interagiram neste evento com características de ter a intenção de reforçar as representações de identidade nacional brasileira.

Outra regata foi realizada, quando ocorreu o fim da Guerra do Paraguai: “[...] em 01 de maio 1870, aconteceu uma grande regata em Rio Grande comemorativa ao término da Guerra do Paraguai, com seis páreos para escaleres, canoas e botes a vela” (LICHT, 2013, p. 150). Nesta regata percebe-se uma modificação da premiação com relação às anteriores, pois os vencedores receberam prêmios em dinheiro (RESULTADOS DA GRANDE REGATA..., 2/05/1870). Desta forma o fim da prática estava para além da superação, e começava a apresentar características da profissionalização.

Os nomes e/ou sobrenomes dos juízes da regata sugeriam diversas nacionalidades como, por exemplo, Oscar Von Lind, Joaquim Guilherme Martins de Freitas e G. R. Aktins (RESULTADOS DA GRANDE REGATA..., 2/05/1870). Nesta competição destaca-se a presença, novamente, de um representante da marinha brasileira, o capitão de fragata José Pereira Pinto (RESULTADOS DA GRANDE REGATA..., 2/05/1870). Não apenas no nome dos juízes e do capitão da marinha que são reveladas identidades culturais diferenciadas, mas também no nome dos barcos.

A maioria dos barcos vencedores era batizada com nomes em língua portuguesa, entretanto, competiram o *Kosmopolite* e o *Bismarck*. Ambas as denominações dos

barcos estavam em idioma alemão, a primeira em uma tradução para o português significa cosmopolita, indício que poderia pertencer a remadores luso-brasileiros e teuto-brasileiros, e a última, além de pertencer a remadores majoritariamente teuto-brasileiros, foi em homenagem a Otto von Bismarck, símbolo da unificação alemã quando se tornou primeiro ministro da Prússia (1862-1890). Neste período ficou conhecido como “chanceler de ferro” no cargo de primeiro chanceler do Império Alemão (KILPP; MAZO; LYRA, 2010).

A região de Rio Grande e Pelotas não recebeu grande número de imigrantes alemães, se compararmos com outras do Rio Grande do Sul. No entanto, conforme Martins (2005), em áreas próximas a Pelotas existia pequenas localidades com marcante presença de imigrantes alemães. Em Rio Grande, se desenvolveram fábricas dirigidas pelos imigrantes alemães como, por exemplo, a Companhia União Fabril Rheingantz, idealizada pelo comerciante Carlos Rheingantz. Este complexo industrial foi inaugurado no ano de 1873, com a presença de operários procedentes da Alemanha, bem como, juntamente com as máquinas importadas (MARTINS, 2005; FERRARETO, 2012). Outro caso foi do imigrante alemão Gustavo Pooch, que fundou uma indústria de charutos em Rio Grande, denominada “Pooch & Cia. de Charutos”, no ano de 1891, a qual “[...] representava uma continuidade da fabricação deste gênero, o qual já vinha sendo feito por sua família na Alemanha” (MARTINS, 2005, p. 10).

Desta forma, os imigrantes alemães contribuíram para uma expansão econômica de Rio Grande, seguindo as diretrizes da “Era do Capital” (HOBSBAWM, 1975). No entanto, a atuação dos imigrantes alemães não se limitou apenas ao cenário econômico, mas também foram protagonistas no campo esportivo em muitas cidades do Rio Grande

do Sul, difundindo práticas esportivas e organizando clubes (MAZO, 2003). Na Alemanha, segundo Licht (2013), o remo já era uma prática disseminada pelos clubes.

### **As Regatas e o Estabelecimento de Clubes Náuticos**

De acordo com Torres (2008), existe evidência da fundação de um clube de regatas em Rio Grande, em 1872, ano subsequente à realização da regata comemorativa ao fim da Guerra do Paraguai. Todavia, o autor (2008) não menciona o nome do clube, apenas refere que estava em busca de “[...] recursos para a compra de um terreno na Ponta da Macega onde pudessem guardar as embarcações” (p. 14). No local denominado Ponta da Macega se encontrava um trapiche utilizado para o ancoradouro de barcos que transportavam pessoas (RESULTADOS DA GRANDE REGATA..., 2/05/1870). As escassas informações sugerem que houve a iniciativa de organização de um clube de remo, talvez motivados pela regata de 1871, mas a ação não se concretizou por razões desconhecidas.

A maioria das fontes consultadas indica que o primeiro clube de remo sul-riograndense que promoveu competições náuticas foi fundado em 1875, na cidade de Pelotas. Além deste, outros clubes esportivos foram estabelecidos em Pelotas no fim do século XIX: “[...] associações de regatas, ciclismo, esgrima, remo e tiro, a maioria associada a alemães” (LONER; GILL; MAGALHÃES, 2012, p. 83). Tais práticas esportivas também foram pioneiras em Porto Alegre na mesma época pela iniciativa dos teuto-brasileiros.

Na região sul do Rio Grande do Sul, um pequeno número de imigrantes alemães, na sua maioria artesãos, operários e mercenários para campanhas militares (conhecidos como *brummers*), se instalou nas zonas rural e urbana, em meados do século XIX.

Segundo Loner; Gill e Magalhães (2012, p. 12), “[...] os alemães formaram ainda, entre 1880 e 1900, algumas associações esportivas, como o Clube Germânia, o Club Alemão de Ginástica e o Club de Regatas Alemão”. Cabe referir que, provavelmente, o nome dos clubes citados pelos autores (2012) não é o original, pois o estudo de Mazo e colaboradores (2012) revela que os clubes fundados **por estes** imigrantes na sua maioria tinham nomes no idioma alemão, os quais foram abasileirados em decorrência dos acontecimentos da Primeira e Segunda Guerra Mundial, bem como, do Estado Novo no Brasil (1937-1945).

A notícia da fundação do *Club* de Regatas Pelotense foi publicada no Jornal do Commercio de Pelotas, com um convite aos moradores da cidade para uma reunião em um dos armazéns do porto (CLUB DE REGATAS, 4/08/1875). Os estatutos foram discutidos em diversas reuniões (CLUBE DE REGATAS, 19/08/1875; CLUBE DE REGATAS, 22/08/1875) e, posteriormente, ocorreu uma reunião para a eleição dos dirigentes (CLUBE DE REGATAS PELOTENSE, 2/09/1875). Após quatro anos de fundação, o clube realizou a primeira regata, em 1879 (CLUB DE REGATAS, 15/07/1879), porém não manteve suas atividades por muito tempo (LICHT, 2013; HOFMEISTER, 1979). Não foi localizado o ano de extinção do clube e nem os motivos do encerramento das atividades.

A expansão de clubes de remo tem relação direta com o porto de Pelotas, que começou a receber embarcações maiores a partir de 1876, em razão do funcionamento de uma empresa responsável pela drenagem do canal em 1868. Conforme Loner; Gill e Magalhães (2012, p. 219): “[...] a Praça do Comércio de Pelotas em comunicado ao comércio nacional e internacional, afirmava que, de julho de 1877 até 26 de dezembro de 1878, ele recebera cerca de 50 navios nacionais e estrangeiros, o que é um excelente

número para aqueles anos”. Esta movimentação do porto permitia maiores permutas culturais, assim como existiam mais barcos de trabalho a disposição, os escaleres.

A divulgação de novos clubes e de regatas era noticiada pelos jornais. O “Jornal do Comércio” anunciou na coluna Noticiário: “Consta-nos que n’esta cidade trata-se de organizar um club de regatas. Os amadores d’esta sorte de divertimento não devem perder a ocasião de concorrer para a sua realização” (CLUB DE REGATAS, 15/7/1879, p. 2). Anos depois da instalação, o clube realizou uma festa “em condições que possam aproveitá-la pobres e ricos” (CLUB DE REGATAS, 15/10/1882, p. 3), promovida pela “Cigarraria Oriental” (CIGARRIA ORIENTAL, 2/4/1882). A Cigarraria, de propriedade do uruguaio Luiz Perichon, situada na Praça Domingos Rodrigues, próximo do porto da cidade, desde sua inauguração em dois de junho de 1882 tornou-se o principal local de reuniões de associados do clube (CLUB DE REGATAS, 18/11/1882). Isto evidencia possíveis representações latinas no cenário do remo no Rio Grande do Sul, principalmente, nas cidades de Pelotas e Rio Grande por estarem próximas da fronteira com o Uruguai.

Conforme o referido jornal, na festa estava prevista a realização de uma regata entre escaleres, cedidos pelos iates Doca e Feliz Memoria, e tripulados por “cavalheiros amadores da cidade” (CLUB DE REGATAS, 15/10/1882, p. 3). A nota de jornal acrescenta que os interessados poderiam levar suas armas para fazer tiro ao alvo, o que demonstra que o clube buscava promover outras práticas esportivas. Todavia, a festa foi transferida, porque no dia do evento o vento soprou muito forte (EM CONSEQUENCIA..., 17/10/1882). Não foi possível confirmar a realização deste evento, devido à ausência de registros em jornais.



Com o mesmo nome do clube citado acima, *Club de Regatas*, porém dois anos mais tarde, em 1884, foi publicada a notícia que os moradores do porto e empregados das repartições fiscais pretendiam fundar um clube de regatas (CLUB DE REGATAS, 28/10/1884). A ausência de notícias sobre este clube no período, talvez indique que a primeira tentativa de fundação foi frustrada, mas não abandonada.

Além das notícias de fundação de clubes, os jornais também registravam outros eventos relacionados às práticas náuticas como, por exemplo, as comemorações da padroeira de Porto Alegre: Nossa Senhora dos Navegantes. Esta festividade, a partir de 1886, contou com disputas náuticas (LICHT, 2013; LICHT, 2007). O jornal *A Reforma* anunciou a regata, juntamente com o título da reportagem “Procissão no Mar e Regata”, mas não forneceu informações sobre a disputa (PROCISSÃO NO MAR e Regata, 31/01/1877). Todavia, no dia do evento anotou avisos específicos: “haverá uma Regata na Bahia em frente á Capella de N. S. dos Navegantes, [...], em cujo divertimento ocorrerão diversos botes e canoas, que hão de se apresentar na ocasião, seguindo os corredores as instrucções que no ato lhes forem dadas” (PROCISSÃO NO MAR e Regata, 2/02/1877, p. 2). Depois disso, com regras específicas para o momento, as regatas passaram a fazer parte desta festa anual porto-alegrense, que congregava pessoas de diferentes cidades do estado.

É possível que o pioneirismo de clubes de remo pelotenses e as regatas dos festejos de Nossa Senhora dos Navegantes impulsionaram a fundação do Clube de Regatas Porto-Alegrense (CLUB DE REGATAS, 11/07/1884). A diretoria deste clube foi composta por nomes com diferentes origens europeias: Ambrose Archer Júnior, vice-cônsul da Inglaterra, presidente (NO CAVOUR, 1/04/1885); Arthur New, negociante em Porto Alegre, diretor (SECRETARIA DA POLICIA, 12/04/1887; CLUB

DE REGATAS, A Federação, 11/07/1884); João da Matta Coelho, negociante em Porto Alegre, tesoureiro; e, José de Araujo Vieira e Luiz Clementino da Silva, cujas funções ocupadas na diretoria do clube não foram localizadas. As primeiras reuniões ocorriam no Clube Commercial de Porto Alegre, sendo marcadas por discórdias entre os dirigentes com relação à participação do clube em regatas. Talvez, isto explique a escassa participação do clube náutico em regatas.

No mesmo ano de inauguração do referido clube, que congregava anglo-brasileiros e luso-brasileiros, foi publicada uma reportagem no jornal sobre a travessia do Canal da Mancha por remadores da Universidade de Oxford (TRAVESSIA DA MANCHA, 12/09/1885). O texto destacava a resistência física exigida dos remadores e, comparava o seu desempenho com o de um barco a vapor. Verifica-se que ao fazer a comparação por meio do cálculo de espaço sobre tempo na direção de uma racionalização do resultado, a reportagem imprimia características a prática do remo na Inglaterra na perspectiva do esporte moderno (GUTTMANN, 1978).

Vale a ressalva que na Inglaterra a prática do remo avançava a passos largos na direção da esportivização, tanto que, em 1872, foi organizada a primeira assembleia geral dos delegados dos clubes universitários para votar um regulamento para as regatas. Segundo Licht (2013, p. 51), “[...] estas leis e regras ficaram conhecidas como *Laws of Boats Racing*, e passaram a ser seguidas nos demais países”. O jornal *Press*<sup>5</sup>, de Canterbury na Inglaterra, publicou as regras em agosto daquele ano e nas determinações constava o impedimento do contato entre barcos e pás de remo, assim como o empoderamento dos árbitros, responsáveis pela organização e respeito às regras (THE LAWS OF BOAT RACING, 31/08/1872). Diferentemente da Inglaterra, o estágio de

---

<sup>5</sup> *The Press* publicou a sua primeira edição semanal em 25 de maio de 1861, um documento de seis páginas, que circulava aos sábados.

desenvolvimento do remo no Rio Grande do Sul ainda era embrionário na mesma época. Entretanto, ao divulgar informações acerca do esporte na sociedade europeia, considerada moderna, o jornal contribuía para erigir outras representações culturais das práticas esportivas.

Enquanto se moldava, gradualmente, um novo imaginário do remo no estado, as regatas se multiplicavam e as notícias publicadas nos jornais operavam neste cenário. O Clube de Regatas Porto-Alegrense organizou a sua primeira regata em 1885, coincidindo com os festejos comemorativos do sétimo centenário de Dom Affonso Henriques (CLUBE DE REGATAS Porto-Alegrense, 14/11/1885), fundador da monarquia portuguesa (EM O PRÓXIMO domingo..., 4/12/1885). O jornal A Federação fez uma ampla divulgação do acontecimento e publicou com antecedência de quase 50 dias a programação do evento (CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, 17/10/1885; CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, 20/10/1885; CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, 30/10/1885). Para atualizar a memória sobre o evento, o jornal tornou a publicar informações sobre a regata em 14 de novembro e quatro de dezembro de 1885 (CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, 14/11/1885).

A estrutura da impressão do programa de regatas no jornal era similar às notícias sobre o turfe, prática mais disseminada entre os luso-brasileiros (PEREIRA, 2012). Da mesma forma que nas regatas, no turfe ofereciam prêmios em dinheiro para os primeiros classificados nas provas disputadas pelo homem e cavalo. No caso do remo, cada disputa era organizada conforme o modelo do barco: canoa tripulada por um remador, canoa tripulada por dois remadores a dois remos, canoa tripulada a quatro remos; bote a dois remos ou escaler a quatro remos (CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense,

14/11/1885). Além disso, nas regatas as inscrições eram abertas a quem interessasse participar das disputas.

Na supracitada regata são encontrados elementos do esporte moderno (GUTTMANN, 1978), pois o evento parecia buscar a igualdade de condições na competição e a racionalização das regras. As regras da regata foram publicadas no *Jornal do Commercio*: da mesma forma que no ato de inscrição, o representante da embarcação era o timoneiro e apenas ele poderia se dirigir aos juízes da disputa, a quem deveria respeitar, bem como ordenava aos remadores o respeito aos juízes (REGATA DAS FESTAS, 6/12/1885).

Outra característica a destacar é que na regata, assim como ocorre no turfe, além da premiação para os vencedores, adotou-se o sistema de apostas no barco vencedor da competição. Em razão disso, as inscrições foram abertas ao público no dia anterior, onde os espectadores/apostadores poderiam encontrar o risco impresso no jogo, ou seja, estar à mercê da própria sorte para tentar buscar um resultado previsto (CAILLOIS, 1986).

Evidenciou-se que a regata além de jogos de competição, assumiu características de jogos de azar, “[...] onde o jogador recebe, por fortuna ou por desgraça, sem nada poder fazer, a uma aptidão para tirar o melhor partido dos seus desiguais recursos” (CAILLOIS, 1986, p. 11). Desta forma, a competição englobava os remadores e timoneiros, e na *poule*, os espectadores. *Poule* ou *pule* é uma expressão própria da linguagem do turfe, usada popularmente para denominar o bilhete de apostas.

O termo *sport*, no fim do século XIX, era a palavra utilizada para definir práticas de competição física com regras específicas, nas quais ocorriam apostas. Como disse Olavo Bilac: “[...] não se compreendia um sport, uma escola prática de força, de

agilidade, de dextreza, de saúde, sem o condicionamento da poule” (MELO, 2006). Assim, para os espectadores, se tratava mais de vencer o destino do que um adversário (CAILLOIS, 1986).

No dia da regata, a fim de alertar os participantes, às 4 horas da manhã, houve uma salva de 21 tiros, mas a prova iniciaria apenas às 9 horas (REGATA DAS FESTAS, 6/12/1885). É provável que esta diferença de cinco horas entre o primeiro sinal e a largada da regata correspondesse ao tempo de deslocamento dos competidores ao local da disputa, pois teriam que transportar as embarcações em veículos de tração animal<sup>6</sup>.

Os jornais (REGATAS, 7/12/1885; AS FESTAS DE HONTEM, 7/12/1885), no dia seguinte noticiaram a regata destacando que foram assistidas pelo presidente da província (atualmente governador do estado), membros do corpo consular, representantes da imprensa e famílias da elite econômica porto-alegrense. A última competição teve mais apostas, sendo disputada entre barcos vindos de Rio Grande, o que demonstra que a tradição de regatas naquela cidade era conhecida regionalmente. A premiação para esta última competição foi entregue pelo presidente da província, Barão de Lucena (REGATAS, 07/12/1885; AS FESTAS DE HONTEM, 07/12/1885). À noite, o evento continuou com uma sessão literária, na qual o hino foi executado por cantoras e a *Philarmônica Porto-Alegrense* (AS FESTAS DE HONTEM, 07/12/1885). Deste modo, as regatas estavam oficialmente incluídas nos eventos culturais da cidade. Após

---

<sup>6</sup> A primeira via de tração animal em Porto Alegre, conforme Monteiro (1995) foi estabelecida em 1874. Contudo, Pimentel (1945) afirma que o primeiro bonde de tração animal circulou pela cidade um ano antes, em 1873: “o ato da inauguração desse serviço realizou-se a uma hora da tarde, sendo assistido por todas as altas autoridades da capital e grande massa de povo” (p. 248). O bonde partiu da estação Campos da Redenção (atual Parque Farroupilha) em direção à Praça da Alfândega, situada no Bairro Centro de Porto Alegre. Sanhudo (1979) relembra que naquele ano, “um esquisito carro escuro, puxado por um par de burros” (p. 279) atravessou toda a extensão do então Caminho Novo. Apenas no ano de 1903, o bonde elétrico chegou à Porto Alegre.

esse evento, de forma surpreendente, o Clube de Regatas Porto-Alegrense foi desativado.

### **Considerações Finais**

A presente pesquisa histórica investigou como se desenvolveram as primeiras disputas de remo no Rio Grande do Sul, por meio da análise de fontes documentais, com a utilização do *software* de análise qualitativa de dados ATLAS.ti 7.5.6.

As fontes analisadas revelaram que o fenômeno do associativismo teve uma contribuição significativa para os processos de implantação e estabelecimento da prática do remo no Rio Grande do Sul. A esportivização das práticas náuticas no Rio Grande do Sul sucedeu, paulatinamente, no final do século XIX no decorrer do estabelecimento de clubes. Apesar de o associativismo esportivo ter um importante papel na introdução dos esportes náuticos no estado, as primeiras manifestações de práticas esportivas ocorreram antes da organização dos clubes.

As cidades de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas foram os lugares onde aconteceram as primeiras regatas no estado. Nas disputas foram utilizados barcos utilitários, porém os indícios encontrados nas fontes indicam que estes jogos competitivos foram inspirados em regatas esportivas estruturadas, que ocorriam em países da Europa. Tais ideias de competições chegaram ao extremo sul do país pelos portos, impregnadas na cultura dos marinheiros, mercadores e imigrantes, ou seja, de tradutores culturais que compunham as embarcações estrangeiras. Todavia, possuíam formato mais aproximado de jogos competitivos e de azar.

As regatas apresentavam mais elementos de jogo do que de esporte moderno, principalmente por adotarem apenas algumas estruturas compartilhadas mundialmente,

mas não regras universais. Além disso, não existiam pessoas detentoras de conhecimento especializado nas práticas; os remadores não realizavam treinamento e, na organização das regatas, não priorizavam a igualdade de competição, pois utilizavam diferentes modelos de embarcações. De tal modo que, neste período, as práticas náuticas possuíam mais características de passatempo do que de esporte, ou seja, se adequavam ao formato de jogos competitivos e de azar, pois aceitavam e estimulavam as apostas, com uma estrutura semelhante ao turfe. Evidenciaram-se duas tentativas de instauração de associações esportivas, sendo uma em Pelotas e a outra em Porto Alegre, estruturadas para a organização de práticas de competição e apostas, no período entre as décadas de 1870 e 1880.

## REFERÊNCIAS

- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- BOURDIEU, Pierre. **Questões de Sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.
- BURKE, Peter. **Hibridismo Cultural**. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2003.
- CAILLOIS, Roger. **Los juegos y los hombres: la máscara y el vértigo**. México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Editora DIFEL 82: Portugal, 2002.
- CIGARRIA ORIENTAL, **Onze de Junho**, Pelotas, 2/4/1882.
- CLUB DE REGATAS, **Jornal do Commercio**, Pelotas, 4/08/1875.
- CLUBE DE REGATAS, **Correio Mercantil**, Pelotas, 19/08/1875.
- CLUBE DE REGATAS, **Correio Mercantil**, Pelotas, 22/08/1875.
- CLUB DE REGATAS, **Jornal do Commercio**, Pelotas, 15/7/1879.
- CLUB DE REGATAS, **Onze de Junho**, Pelotas, 15/10/1882.
- CLUB DE REGATAS, **Onze de Junho**, Pelotas, 18/11/1882.

CLUB DE REGATAS, **A Federação**, Porto Alegre, 11/07/1884.

CLUB DE REGATAS, **A Discussão**, Pelotas, 28/10/1884.

CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, **A Federação**, Porto Alegre, 17/10/1885.

CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, **A Federação**, Porto Alegre, 20/10/1885.

CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, **A Federação**, Porto Alegre, 30/10/1885.

CLUB DE REGATAS Porto-Alegrense, **A Federação**, Porto Alegre, 14/11/1885.

CLUBE DE REGATAS PELOTENSE, **Diário Popular**, Pelotas, 2/09/1875, p.1.

DARBON, Sébastien. **Diffusion des sports et impérialisme anglo-saxon**. De l'histoire événementielle à l'anthropologie, Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2008.

ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. **A Busca da Excitação**. Lisboa: Difel, 1992.

EM CONSEQUENCIA..., **Onze de Junho**, Pelotas, 17/10/1882.

EM O PRÓXIMO domingo..., **A Federação**, Porto Alegre, 4/12/1885.

FERRARETO, Maria Karina. **Fábrica Rheingantz: a empresa, o empresário e os acionistas, um estudo exploratório sobre a elite econômica de Rio Grande no final do Século XIX (1873-1895)**. Monografia. Departamento de História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012.

AS FESTAS DE HONTEM, **A Federação**, Porto Alegre, 07/12/1885.

FRANCO, A.; SILVA, M.; SCHIDROWITZ, J. (Org.). **Pôrto Alegre: biografia duma cidade. Livro comemorativo do Bicentenário da Fundação da Cidade**. Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1940.

GUTTMANN, Allen. **From ritual to Record: the nature of modern sports**. New York: Columbia University, 1978.

HALL, Stuart. **Da diáspora – identidades e mediações**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.

HOBSBAWM, Eric. **A era do capital (1848-1975)**. Paz e Terra: São Paulo, 1975.

HOFMEISTER, C. **Pequena História do Remo Gaúcho**. Porto Alegre: CORAG, 1979.

HUIZINGA, Johan. **Homo Ludens**, Edição: Perspectiva, 1996.

KILPP, Cecília; MAZO, Janice; LYRA, Vanessa. Um olhar histórico sobre a emergência dos primeiros clubes esportivos na cidade de Teutônia, no Rio Grande do Sul, **Pensar a Prática**, v. 13, n. 1, 2010.



THE LAWS OF BOAT RACING, Press, Canterbury, 31/08/1872.

LICHT, Henrique. **Nossa Senhora dos Navegantes**: Porto Alegre (1871-2006). Santa Maria: Pallotti, 2007.

LICHT, H. **O remo através dos tempos**. Porto Alegre: CORAG, 2013.

LONER, Beatriz; GILL, Lorena; MAGALHÃES, Mário (Org.). **Dicionário de História de Pelotas**. 2. ed. Pelotas: Editora da UFPel, 2012.

MARTÍNKOVA, I.; PARRY, J. The double Instrumentality of Sport. *Studies in Physical Culture and Tourism*, v. 18, n.1, 2011.

MARTINS, Solimar. O papel da cidade do Rio Grande (RS) na economia rio-grandense durante a industrialização dispersa (1873/1930). In: **Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 2005.

MARTINS, Solimar; PIMENTA, Margareth. A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais: o caso do município de Rio Grande (1874-1970). **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 6, n. 1, 2004.

MASCARENHAS, Gilmar. **A Bola das Redes e O Enredo do Lugar**: por uma Geografia do Futebol e de seu advento no Rio Grande do Sul. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

MAZO, Janice. **A emergência e a Expansão do Associativismo Desportivo em Porto Alegre (1867-1945)**: espaço de representação da identidade cultural brasileira. Tese (Doutorado em Ciências do Desporto). Universidade do Porto, Portugal, 2003.

MAZO, Janice Z. e Colaboradores. **Associações Esportivas no Rio Grande do Sul: Lugares e memórias**. Novo Hamburgo/RS: FEEVALE, 2012. Versão digital.

MELO, Victor. Remo, modernidade e Pereira Passos: primórdios das políticas públicas de esporte no Brasil. **Esporte e Sociedade**, n. 3, 2006.

MONTEIRO, C. **Porto Alegre**: urbanização e modernidade. A construção social do espaço urbano. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

NADA CUSTAVA organizar..., **O Imparcial**, Porto Alegre, 29/01/1852.

NO CAVOUR seguido hoje para Pelotas, **A Federação**, Porto Alegre, 1/04/1885.

O CÉU DA AMÉRICA, **Diário do Rio Grande**, Rio Grande, 25/09/1860.

PEREIRA, Ester Liberato. **As práticas equestres em Porto Alegre**: percorrendo o processo da esportivização. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano, UFRGS, 2012.

PEREIRA, Ester; SILVA, Carolina; MAZO, Janice. O turfe em Porto Alegre/Rio Grande do Sul: aspectos históricos de uma prática cultural esportiva. **Lecturas Educación Física y Deportes**, v. 150, p. 1-1, 2010.

PIMENTEL, F. **Aspectos Gerais de Porto Alegre**. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1945.

PROCISSÃO NO MAR e Regata, **A Reforma**, Porto Alegre, 31/01/1877.

PROCISSÃO NO MAR e Regata, **A Reforma**, Porto Alegre, 02/02/1877.

A REGATA, **Marmota na Corte**, Rio de Janeiro, 31/10/1851.

REGATA DA II Festa do Mar, **Federação aquática do Rio Grande do Sul**, folheto, 2/11/1965.

REGATA DAS FESTAS Commemorativas do 7º Centenário de D. Afonso Henriques, **Jornal do Commercio**, Rio Grande, 06/012/1885.

AS REGATAS, **Correio Mercantil**, Rio de Janeiro, 28/10/1851.

AS REGATAS do dia 07 de setembro, **Diário do Rio Grande**, 22/09/1860.

AS REGATAS em Rio Grande..., **Diário do Rio Grande**, 23/09/1860.

REGATAS, **Diário do Rio Grande**, **Rio Grande**, 24/09/1860.

REGATAS, **Jornal do Commercio**, **Rio Grande**, 07/012/1885.

REMO BRASIL, <http://www.remobrasil.com/institucional/historia>. Acesso em: 17/05/2015. REMO, **A Federação**, Porto Alegre, 09/09/1894.

RESULTADOS DA GRANDE REGATA..., **Diário de Rio Grande**, Rio Grande, 02/05/1870.

SANHUDO, A. V. **Porto Alegre**; Crônicas de Minha Cidade. 2. ed. Caxias do Sul: Editora da Universidade de Caxias do Sul, 1979.

SECRETARIA DA POLICIA, **A Federação**, Porto Alegre, 12/04/1887.

II FESTA DO MAR, **Programa de Regatas**, Rio Grande, s/d

SILVA, C. **O remo e a história de Porto Alegre, Rio Grande do Sul**: mosaico de identidades culturais no longo do século XIX. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano. Escola de Educação Física. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2011.

SILVA, C. F.; PEREIRA, E. L.; MAZO, J. Z. Grêmio de Regatas Almirante Tamandaré: uma ameaça ao império identitário teuto-brasileiro no cenário do remo porto-alegrense. **Movimento**, Porto Alegre. Online, v. 20, p. 59-69, 2014.

SILVA, C. F.; MAZO, J. Z. Associativismo esportivo porto-alegrense: uma história de manifestação da instrumentalidade do esporte. **Movimento**, Porto Alegre, v. 21, p. 377-389, 2015.

SILVA, C. **Esportes náuticos e aquáticos no Rio Grande do Sul, Brasil: a esportivização e contatos culturais nos clubes**. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano. Escola de Educação Física. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2015.

TORRES, Luiz Henrique. Cronologia Básica da História da cidade do Rio Grande (1737-1947). **Biblios**, Rio Grande, v. 22, n. 2, 2008.

TRAVESSIA DA MANCHA, **A Federação**, Porto Alegre, 12/09/1885.

TUBINO, Manoel. **500 anos de legislação esportiva brasileira do Brasil Colônia ao início do século XIX**. Rio de Janeiro. Editora Shape, 2002.

#### **Endereço das Autoras:**

Carolina Fernandes da Silva  
Departamento de Educação Física-DEF/CDS/UFSC  
Campus Universitário, Trindade  
Florianópolis – SC – 88.040-900  
Endereço Eletrônico: carol\_ed.fis@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