

ESCOLA DE HUMANIDADES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
MESTRADO EM HISTÓRIA

NATÁLIA DE NORONHA SANTUCCI

**O ELEGANTE SPORT: CONEXÕES ENTRE A MODA, A MODERNIDADE E O  
CICLISMO EM PORTO ALEGRE (1895-1905)**

Porto Alegre

2016

PÓS-GRADUAÇÃO - *STRICTO SENSU*



Pontifícia Universidade Católica  
do Rio Grande do Sul

NATÁLIA DE NORONHA SANTUCCI

**O ELEGANTE *SPORT*: CONEXÕES ENTRE A MODA, A MODERNIDADE E O  
CICLISMO EM PORTO ALEGRE (1895-1905)**

Dissertação apresentada como requisito parcial  
para a obtenção de grau de Mestre pelo  
Programa de Pós-Graduação em História da  
Escola de Humanidades da Pontifícia  
Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Maria Lúcia Bastos Kern

Porto Alegre  
2016

## Ficha Catalográfica

S237e Santucci, Natália de Noronha

O elegante sport : conexões entre a moda, a modernidade e o ciclismo em Porto Alegre (1895-1905) / Natália de Noronha Santucci . – 2016.

250 f.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, PUCRS.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Lúcia Bastos Kern.

1. Moda. 2. Ciclismo. 3. Porto Alegre. 4. Século XIX. 5. História.  
I. Kern, Maria Lúcia Bastos. II. Título.

NATÁLIA DE NORONHA SANTUCCI

**O ELEGANTE *SPORT*: CONEXÕES ENTRE A MODA, A MODERNIDADE E O  
CICLISMO EM PORTO ALEGRE (1895-1905)**

Dissertação apresentada como requisito parcial  
para a obtenção de grau de Mestre pelo  
Programa de Pós-Graduação em História da  
Escola de Humanidades da Pontifícia  
Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Aprovada em 26 de agosto de 2016.

BANCA EXAMINADORA

---

Professora Dra. Maria Lúcia Bastos Kern (orientadora) – PUCRS

---

Professor Dr. Charles Monteiro – PUCRS

---

Professora Dra. Joana Bosak de Figueiredo – UFRGS

## AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, à minha família, por apoiar minhas escolhas, mesmo as mais inusitadas e principalmente ao meu companheiro, Miguel Grazziotin, por acompanhar tão de perto e aguentar firme meus momentos de loucura e ausência, sempre me incentivando.

Aos professores Joana Bosak de Figueiredo e Rodrigo Vilalba Caniza, por todas as sementes que me ajudaram a plantar e possibilitaram que eu desse sequência à vida acadêmica.

À minha amiga e colega de aulas Jaqueline Oliveira, pelo incentivo impagável para que eu escrevesse o projeto e submetesse à seleção.

À professora Maria Lúcia Bastos Kern, por sua orientação, sua compreensão com minhas dúvidas e dificuldades, e por ter me mostrado novas perspectivas para o desenvolvimento das minhas ideias iniciais.

Aos demais professores do PPGH com quem tive o prazer de ter aulas, às equipes da secretaria e da Biblioteca Central por todo o conhecimento e suporte que, respectivamente, me proporcionaram.

À Capes pelo financiamento, que viabilizou minha dedicação exclusiva à pesquisa

Agradeço também aos colaboradores dos acervos e bibliotecas onde estive para coletar materiais, sem os quais este trabalho não seria possível, e aos colegas com quem pude compartilhar aflições, reflexões e cafés. É impossível listar todos aqui, mas sintam-se abraçados! Também devo agradecer imensamente aos colegas que tão atenciosamente compartilharam referências ótimas ou enviaram conteúdos sobre o meu tema conforme encontravam em meio às suas pesquisas, principalmente ao Júlio César Cascaes pelos materiais fantásticos que tantas vezes me enviou.

Por fim, aos amigos, que também tiveram que lidar com meus desaparecimentos, ausências, recusas para sair, mas ainda estão aí, para continuarmos dividindo nossas lutas, conquistas e angústias. <3

## RESUMO

Esta dissertação aborda os primórdios da prática do ciclismo em Porto Alegre (1895-1905) e o vestuário utilizado por seus adeptos, ambos sob a perspectiva de processos de moda. A moda, entendida como um fenômeno social sem conteúdo específico, se insere em diversos campos da vida coletiva. Embora as aparências pessoais sejam sua expressão mais clara, a moda contempla também os comportamentos. Busca-se contextualizar a chamada “moda do ciclismo”, que se espalhou pelo Ocidente no final do século XIX, desde os grandes centros europeus até as províncias. Nessa época, o desenvolvimento de novos modelos de bicicleta viabilizou o uso do veículo por indivíduos com perfis variados – como homens mais velhos e mulheres. A difusão da nova prática demandou roupas adequadas, uma vez que não era possível pedalar utilizando os trajes adequados para mostrar-se em público na época. Desta maneira, diversas propostas de vestuário foram apresentadas, causando reações diversas – o traje feminino composto por calças, por exemplo, gerou polêmica por aproximar-se de um desafio simbólico aos papéis de gênero, determinados rigidamente no período. A união de ciclistas em clubes estimulou, por sua vez, a adoção de uniformes. Em Porto Alegre, no decênio selecionado, houve duas associações importantes – a União Velocipedica de Amadores e a *Radfahrer Verein Blitz* – a partir das quais a moda será considerada em seu duplo aspecto – nos hábitos e na indumentária. Serão analisados os discursos sobre as roupas de ciclista presentes em periódicos brasileiros da época e seu uso pelos porto-alegrenses que partilhavam o gosto pela bicicleta, a partir de indícios fornecidos pela imprensa e pela fotografia. Em síntese, serão discutidas as conexões entre a moda, a modernidade e o ciclismo em Porto Alegre.

Palavras-chave: Moda. Ciclismo. Porto Alegre. Século XIX. História.

## ABSTRACT

This thesis covers the beginning of the cycling practice in Porto Alegre (1895-1905) and the clothes used by its adepts, both under the perspective of fashion. Fashion, understood here like a social phenomenon without specific content, is present in many fields of the social life. Even though personal looks are its clearer expression, fashion also covers behaviors. It seeks to contextualize the called "cycling fashion", which spreaded along the occident at the end of the XIX century, from the big European centers to the small provinces. In this time the development of new types of bikes made it possible for more people to use it - like older men and women. The new practice diffusion demanded appropriate clothing, since it wasn't possible to ride these bikes using the suitable clothes of the time. Because of this many proposals of new clothes were presented, causing different reactions - the female clothing, for instance, created controversy for being close to a symbolic challenge to the gender roles, strongly set by that time. The cyclists unions encouraged the adoption of uniforms. In Porto Alegre, on the selected 10 years timeframe, there were two important associations - the União Velocipedica de Amadores and the *Radfahrer Verein Blitz* - from where fashion will be considered on its two aspects - the habits and the clothing. This paper will analyze speeches about the cycling clothes present on Brazilian newspapers in that time and how it was used by the people from Porto Alegre that shared the love for bikes, from evidences provided by the press and photography. In short, it'll be discussed the connections between fashion, modernity and cycling in Porto Alegre.

Keywords: Fashion. Cycling. Porto Alegre. 19th century. History.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Sistematização do processo de moda .....	67
Figura 2 – O primeiro velocípede comercial de Michaux .....	96
Figura 3 – <i>Ordinary</i> padrão e uma versão feminina pouco vista .....	97
Figura 4 – Bicicleta de Lawson (1879) .....	98
Figura 5 – Dia movimentado no velódromo [da <i>Blitz</i> ?] .....	109
Figura 6 – Interior do <i>Radfahrerverein Blitz</i> .....	109
Figura 7 – Préstimo de ciclistas na Avenida Independência .....	110
Figura 8 – Panorâmica do velódromo da União Velocipedica .....	116
Figura 9 – Sede do velódromo da União Velocipedica .....	117
Figura 10 – Arquibancada do velódromo da União Velocipedica .....	117
Figura 11 – Pista do velódromo da União Velocipedica .....	118
Figura 12 – Programa das corridas de 25 de março de 1900 (capa) .....	120
Figura 13 – Programa das corridas de 25 de março de 1900 (interno) .....	121
Figura 14 – Anúncio de tandem Peugeot .....	123
Figura 15 – Curva de Rogers adaptada para o ciclismo em Porto Alegre .....	130
Figura 16 – Planta de Porto Alegre, com os velódromos em destaque .....	131
Figura 17 – Antigos IEDR e Seção de Meteorologia, início do século XX .....	133
Figura 18 – <i>Hobbyhorses</i> masculinos .....	136
Figura 19 – <i>Hobbyhorses</i> femininos .....	137
Figura 20 – Marie Devéria [em traje de montaria] .....	138
Figura 21 – O traje [de Amelia] Bloomer .....	142
Figura 22 – Traje de ginástica .....	143
Figura 23 – Traje de banho .....	144
Figura 24 – Abertura do 1º Gymnacyclidium de Nova Iorque para damas e cavalheiros .....	146
Figura 25 – Retrato de Blanche d'Antigny .....	146
Figura 26 – Oscar Wilde em Nova Iorque .....	148
Figura 27 – Trajes masculino e feminino para ciclismo de 1878-80 .....	149
Figura 28 – Clube de Regatas Almirante Tamandaré .....	153
Figura 29 – Moças trajadas para ginástica no <i>Turnerbund</i> .....	153
Figura 30 – Traje de viagem de 1898 .....	155
Figura 31 – Roupas originais para corrida de velocípedes em <i>Bordeaux</i> .....	156
Figura 32 – Trajes de equitação e ciclismo franceses .....	157

Figura 33 – Traje de ciclismo [com calças “turcas”]	160
Figura 34 – Senhora Porto da Rocha	168
Figura 35 – Ciclista anônima	169
Figura 36 – “A emancipada”	170
Figura 37 – Annie “Londonderry” com sua bicicleta Columbia, em Boston	171
Figura 38 – Um traje “smart” em Diepe, França	172
Figura 39 – “Chicotes para ciclistas em versões particularmente boas”	173
Figura 40 – Um triciclo ornamental participante de um cortejo esportivo	175
Figura 41 – Inauguração do velódromo da União	176
Figura 42 – <i>Cantinière</i> francesa durante a Guerra da Crimeia	180
Figura 43 – <i>Cantinière</i> e soldado da infantaria ligeira	180
Figura 44 – Trajes de banho	181
Figura 45 – Trajes de banho de mulheres e crianças	181
Figura 46 – Anúncio da W.B. Corsets	184
Figura 47 – Anúncio de corsets Madame Jacometti	185
Figura 48 – Membros da União Velocipédica	189
Figura 49 – Clube dos ciclistas	190
Figura 50 – Inauguração do velódromo da União, com ciclistas da <i>Blitz</i> na primeira fila	192
Figura 51 – Ciclista anônimo	193
Figura 52 – Eduardo Hirtz	194
Figura 53 – “A conhecida equipe do <i>Radfahrer-Clubs "Hannover"</i> de 1885”	196
Figura 54 – Possível retrato de Oscar Schaitza	197
Figura 55 – Carlos Bina, ciclista competidor da União	198
Figura 56 – Três ciclistas na pista da União	199
Figura 57 – Três ciclistas na pista da União	199
Figura 58 – Elegâncias mundanas de outrora	200

## LISTA DE SIGLAS

ESEF – Escola de Educação Física

GPA – Clube de Regatas Guaíba-Porto Alegre

Grêmio FBPA – Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense

IEDR – Instituto de Educação Doméstica e Rural

IFCH – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

IHGRGS – Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul

KDZ – *Koseritz' Deutsche Zeitung*

MCSHJC – Museu da Comunicação Social Hipólito José da Costa

MPAJF – Museu de Porto Alegre Joaquim José Felizardo

PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	12
<b>1 MODERNIDADE AO SUL DO BRASIL .....</b>	<b>19</b>
1.1 AGITAÇÕES DE ALÉM-MAR REPERCUTEM NO BRASIL .....	19
<b>1.1.1 Algumas considerações sobre a Modernidade .....</b>	<b>25</b>
<b>1.1.2 Higienizar, disciplinar e diferenciar .....</b>	<b>31</b>
<b>1.1.3 Nas teias da Civilização .....</b>	<b>38</b>
1.2 PANORAMA DE PORTO ALEGRE NO SÉCULO XIX .....	43
<b>1.2.1 Cidade Moderna e a Belle Époque .....</b>	<b>48</b>
<b>1.2.2 Híbridação .....</b>	<b>53</b>
<b>1.2.3 O Público e o privado: a fruição da cidade .....</b>	<b>55</b>
<b>2 A MODA DO CICLISMO .....</b>	<b>60</b>
2.1 A MODA E O ESPORTE COMO TEMAS .....	60
<b>2.1.1 Moda não é só sobre roupas .....</b>	<b>63</b>
<b>2.1.2 Quando a moda é sobre roupas .....</b>	<b>71</b>
<b>2.1.3 Elegância e distinção .....</b>	<b>72</b>
2.2 IMAGENS E NOVIDADES EM TRÂNSITO .....	77
<b>2.2.1 Ver, ser visto e ser lembrado – a fotografia em Porto Alegre .....</b>	<b>81</b>
2.3 ESPORTE, LAZER E RECREAÇÃO .....	90
<b>2.3.1 A bicicleta e o ciclismo: da Europa a Porto Alegre .....</b>	<b>94</b>
2.4 ANOS ÁUREOS DO <i>BICYCLETISMO</i> .....	101
<b>2.4.1 Primeiros movimentos .....</b>	<b>102</b>
<b>2.4.2 Sociabilidade: excursões, festas e velódromos .....</b>	<b>106</b>
<b>2.4.3 Declínio e posteridade .....</b>	<b>128</b>
<b>3 O ELEGANTE <i>SPORT</i> .....</b>	<b>134</b>
3.1 AS ALTERAÇÕES NO VESTUÁRIO E OS TRAJES ESPORTIVOS NO SÉCULO XIX .....	135
3.2 A POLÊMICA ROUPA FEMININA .....	154
<b>3.2.1 A calça bufante .....</b>	<b>178</b>
<b>3.2.2 O espartilho .....</b>	<b>182</b>

<b>3.3 UNIFORMES, BANDEIRAS E SÍMBOLOS .....</b>	<b>186</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>207</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>213</b>
<b>ANEXO A – Vestuário do cyclista. A Federação, 17 ago. 1899, p.2.....</b>	<b>232</b>
<b>ANEXO B – Imagens complementares.....</b>	<b>234</b>
<b>ANEXO C – Periódicos .....</b>	<b>239</b>
<b>ANEXO D – Imagens complementares .....</b>	<b>243</b>

## INTRODUÇÃO

Durante o século XIX profundas alterações ocorreram no mundo ocidental, consequência de aprimoramentos tecnológicos, oscilações políticas, novos arranjos sociais e mudanças de paradigmas científicos. Parte dessas transformações tiveram suas raízes ainda no século XVIII. O Brasil, inserido no curso dessas metamorfoses pela transferência da Corte Portuguesa para seu território, passou de uma colônia distante a sede da Coroa, logo para Império independente e, por fim, tornou-se República.

O Rio Grande do Sul, ainda que afastado do coração dessas mudanças, incorporou suas próprias agitações, que resultaram em mudanças sociais e econômicas – primeiro, em 1824, recebeu um contingente de imigrantes alemães para colonizar a região do Rio dos Sinos. Posteriormente, receberia um novo contingente de imigrantes europeus, de diversas classes sociais, principalmente alemães e italianos, que permaneceriam na capital.

Porto Alegre foi elevada à condição de *cidade* (1820), foi sitiada durante a Revolução Farroupilha (1835-1845), e testemunhou a sangrenta Revolução Federalista (1893-1895). Diante do processo de industrialização e reurbanização, dinamizado na década de 1890, a capital sul-rio-grandense vislumbrou sua reconfiguração nos anos seguintes, em consequência do desenvolvimento econômico e do aumento da população. De acordo com Charles Monteiro, a elite política, de orientação positivista, “e as novas elites econômicas ligadas ao comércio e à indústria deram impulso a novos padrões arquitetônicos e novas formas de sociabilidade, gerando uma nova cultura urbana”<sup>1</sup>, permeada pelo desejo de participar da afamada *modernidade*.

Parte dessa nova elite econômica era composta por imigrantes e seus descendentes, o que tornava a relação entre Porto Alegre e a Europa mais direta e próxima – assim, os hábitos e as modas mais atuais eram conhecidos e buscava-se adotá-los, condizendo com um esforço modernizador.

Na Europa do século XIX estava se consolidando uma nova percepção a respeito da higiene, da saúde e dos padrões de aparência socialmente aceitos. Nesse contexto, práticas corporais foram disseminadas e novos esportes conquistaram praticantes, por agrupar valores alinhados aos ideais de vitalidade e civilidade da época, à velocidade e à mensuração de desempenhos<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> MONTEIRO, Charles. Porto Alegre no século XX: crescimento urbano e mudanças sociais. In: DORNELLES, Beatriz Corrêa Pires (Org.). **Porto Alegre em destaque: história e cultura**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. p.51-74, p.52.

<sup>2</sup> VIGARELLO, Georges; HOLT, Richard. O corpo trabalhado: ginastas e esportistas no século XIX. In:

A invenção das *safety bicycles*<sup>3</sup> em meados da década de 1880, promoveu a popularização do veículo entre as classes médias e altas. Não tardou a atrair adeptos em terras brasileiras.

O primeiro velocípede em circulação no Rio Grande do Sul que se tem notícia foi de Alfredo Dillon, um bom tempo antes da “febre” das bicicletas. Em 1869 esse comerciante apareceu com seu veículo na região de São Leopoldo e inspirou os irmãos Mabilde a construírem versões para si, além de diversas outras, até a década de 1890, quando as novas bicicletas começaram a ser importadas da Europa<sup>4</sup>.

O ciclismo, entendido aqui como a prática de andar de bicicleta, começa então a ser institucionalizado em Porto Alegre, e este é o ponto de partida de nossa análise. Optamos pelo recorte temporal compreendido entre 1895 e 1905, iniciando com a fundação do primeiro clube de ciclismo da cidade, até o irreversível declínio apresentado em 1905. Entretanto, essa delimitação eventualmente será transposta, para que possamos abordar alguns tópicos específicos – como a origem da bicicleta e o encerramento da atividade dos clubes porto-alegrenses, por exemplo.

A escolha do tema e a pertinência acadêmica deste trabalho foram motivadas e reforçadas por alguns fatores. O primeiro deles foi a popularização do ciclismo e suas consequências no campo do vestuário – a dificuldade encontrada por seus entusiastas em utilizar as roupas elegantes da época estimulou a elaboração de alguns modelos de indumentária especializada para a prática. Entre as propostas estava o uso por mulheres de um tipo de calça, os *knickerbockers*<sup>5</sup>, o que até aquele momento era inaceitável em público. A controvérsia envolvendo esse traje bifurcado, principalmente nos Estados Unidos, é destacada<sup>6</sup> – contudo, a bibliografia de História da Moda geralmente não se aprofunda nas questões das roupas esportivas.

Alguns levantamentos indicam que as pesquisas na área de História da Indumentária,

---

CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, G. **História do Corpo 2: da Revolução à Grande Guerra**. Tradução João Batista Kreuch; Jaime Clasen. Revisão Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2008.

<sup>3</sup> *Bicicletas seguras*: Tinham um formato bem semelhante ao padrão que se utiliza até hoje, com as duas rodas no mesmo tamanho, diferente dos velocípedes com rodas em tamanhos diferentes que se fabricava até então.

<sup>4</sup> LICHT, Henrique Felipe Bonnet. **Ciclismo no Rio Grande do Sul: 1869-1905**. Porto Alegre: Centro de Memória do Esporte da Escola de Educação Física/UFRGS, 2002. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/79679>>. Acesso em 09 fev. 2015.

<sup>5</sup> “[...] palavra inglesa que designa um calção folgado, franzido abaixo do joelho e preso com um botão ou fivela. Usado pelos homens desde o século XVIII, passou a ser parte integrante dos trajes femininos na década de 1890 [...]”. – CALLAN, Georgina O’hara. **Enciclopédia da Moda: de 1840 à década de 90**. Verbetes brasileiros Cynthia Garcia. Tradução Gloria Maria de Mello Carvalho; Maria Ignez França. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p.183.

<sup>6</sup> CRANE, Diana. **A moda e seu papel social: Classe, Gênero e Identidade das Roupas**. Tradução Cristina Coimbra. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.

principalmente no Rio Grande do Sul, ainda não são muito numerosas, oferecendo incontáveis possibilidades de trabalho<sup>7</sup>. Os estudos que abordam a história do vestuário para práticas físicas no Brasil, tampouco são abundantes – localizamos apenas duas produções recentes: a dissertação de Luciana Bicalho da Cunha, *As roupas esportivas em Revista na cidade de Belo Horizonte (1929-1950): moldes, recortes e costuras* e a pesquisa de pós-doutorado de Carmen Lúcia Soares, publicada em livro com o título *As roupas nas práticas corporais e esportivas: a educação do corpo entre o conforto, a elegância e a eficiência (1920-1940)*<sup>8</sup>. Ambos os trabalhos, contudo, possuem um recorte temporal consideravelmente posterior ao nosso.

Para traçarmos um panorama dos antecedentes das roupas esportivas, e procurarmos compreender as questões próprias das roupas de ciclismo e sua relação com a moda, buscaremos amparo historiográfico em François Boucher e James Laver<sup>9</sup>, que eventualmente mencionam o que se utilizava para tais práticas. Buscaremos suporte em periódicos da época e nos relatos de cronistas, como Athos Damasceno Ferreira e Luís Edmundo<sup>10</sup>, para obtermos informações que complementem e nos permitam aproximar os cenários brasileiros do contexto dessas atividades físicas. Diana Crane e Gilles Lipovetsky<sup>11</sup> fornecerão alguns dos elementos mais importantes para embasar essa pesquisa – a socióloga por apresentar aspectos sobre a controvérsia do traje, o filósofo por sintetizar o conceito de Moda que nos permitirá refletir tanto sobre práticas quanto sobre aparências como modas.

O segundo fator foi a percepção de que em várias cidades brasileiras, como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, as bicicletas já estavam sendo utilizadas na mesma época em

<sup>7</sup> Um levantamento de Bonadio (2010) indica que apenas 4% das dissertações e 11% das teses no período 1926-2010 sobre Moda foram em História. Realizamos mais dois inventários, sobre São Paulo [2010-2014] (2015a) e sobre o Rio Grande do Sul [2005-2014] (2015b), nos quais vimos que a escrita da História da Moda/Indumentária no âmbito de pós-graduação brasileiro ainda apresentou números modestos nos últimos anos. As referências completas e os endereços virtuais das pesquisas supracitadas podem ser vistos na lista ao final deste trabalho.

<sup>8</sup> CUNHA, Luciana Bicalho da. **As roupas esportivas em Revista na cidade de Belo Horizonte (1929-1950): moldes, recortes e costuras**. 2011. 192f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2011. Disponível em:

<<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000838190&fd=y>>. Acesso em: 19 out. 2016;

SOARES, Carmen Lúcia. **As roupas nas práticas corporais e esportivas: a educação do corpo entre o conforto, a elegância e a eficiência (1920-1940)**. Campinas: Autores Associados, 2011.

<sup>9</sup> BOUCHER, François. **História do vestuário no Ocidente: das origens aos nossos dias**. Edição ampliada por Yvonne Deslandres. Tradução André Telles. São Paulo: Cosac Naify, 2010; LAYER, James. **A roupa e a moda: uma história concisa**. Capítulo final [por] Christina Probert. Tradução Glória Maria de Mello Carvalho. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

<sup>10</sup> EDMUNDO, Luís. **O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis: 1763-1808**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. (Coleção Brasil 500 Anos); \_\_\_\_\_. **O Rio de Janeiro do meu tempo**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. (Edições do Senado Federal; v.1); FERREIRA, Athos Damasceno. **Imagens Sentimentais da Cidade**. Porto Alegre: Editora Globo, 1940; \_\_\_\_\_. Apontamentos para o estudo da indumentária. In: FERREIRA, Athos Damasceno et al. **Fundamentos da Cultura Rio-Grandense 2**. série. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/UFRGS, 1957.

<sup>11</sup> CRANE, 2006; LIPOVETSKY, Gilles. **O império do efêmero: a moda e seu destino nas sociedades modernas**. Tradução Maria Lucia Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

que a “polêmica das calças” se desenrolava no hemisfério norte. A partir disso, nos interessamos em saber como esse uso se configurou no país, e se, como outros modismos, os trajes e as polêmicas também atravessaram o oceano.

A partir de algumas leituras iniciais, vimos que no início dos anos 1980 o historiador Francisco Riopardense de Macedo considerava o estudo do uso do tempo livre do porto-alegrense e o aprofundamento em atividades recreativas como o circo, a patinação e o ciclismo relevantes<sup>12</sup>. Sobre esse último, no Rio de Janeiro encontramos trabalhos de Victor Andrade de Melo e André Schetino, como o artigo *A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX*<sup>13</sup>. Quanto à prática em São Paulo, há um capítulo muito esclarecedor na tese de Wilson Gambeta<sup>14</sup>. Vinte anos depois do comentário de Macedo, foi publicada a compilação *História do Ciclismo no Rio Grande do Sul (1869-1905)*, na qual o médico Henrique Licht reuniu o conteúdo sobre o tema publicado em periódicos na virada do século, principalmente o *Correio do Povo*, sem, contudo, elaborar uma análise ou uma narrativa. Em 2011 ainda se acusava a “ausência de estudos históricos referentes à prática do ciclismo em Porto Alegre”<sup>15</sup>, e até 2015 pouco conteúdo específico havia sido publicado<sup>16</sup>, além de algumas menções feitas esporadicamente em textos sobre outros assuntos, principalmente reminiscências sobre a Porto Alegre de antigamente.

Outro aspecto que incentivou nossa busca foi o papel contemporâneo das bicicletas nas ruas. As questões de mobilidade urbana e humanização das cidades colocam o veículo em foco, e as discussões relacionadas já estão em pauta no Brasil há mais de meia década. Em fevereiro de 2011, com o atropelamento intencional de um grupo de ciclistas em Porto Alegre pelo condutor de um automóvel<sup>17</sup>, o debate entre adeptos e detratores da bicicleta foi aquecido. Esta,

<sup>12</sup> MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: Aspectos Culturais**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1982.

<sup>13</sup> MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p.111-134, 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-026X2009000100007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 31 jul. 2016.

<sup>14</sup> GAMBETA, Wilson Roberto. **A bola rolou: o velódromo paulista e os espetáculos de futebol (1895/1916)**. 2013. 408 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-01102014-162931/>>. Acesso em: 05 jul. 2016.

<sup>15</sup> FROSI, Tiago O. et al. A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre/RS. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 14, n. 3, p.1-18, 2011. Disponível em: <[www.revistas.ufg.br/feff/article/view/9755](http://www.revistas.ufg.br/feff/article/view/9755)>. Acesso em: 19 out. 2016, p.2

<sup>16</sup> Durante nossa pesquisa, após extensiva busca, localizamos apenas alguns artigos e breves menções em lembranças. Contudo, quando o trabalho já rumava para as etapas finais descobrimos uma dissertação – *O ciclismo nos clubes de Porto Alegre/RS: entre o passado e o presente*, de Ronaldo Dreissig de Moraes, defendida na ESEF/UFRGS. Datado de 2014, o trabalho foi incluído no repositório da universidade apenas no final de 2015. A partir desse texto, descobrimos outro trabalho oriundo da ESEF, a monografia de especialização de Berenice Machado Rolim, *Momentos do ciclismo: uma leitura histórica* (2003), também indisponível nas bases de consulta verificadas. Ambos adotam perspectivas diferentes da nossa e constam na lista final de referências.

<sup>17</sup> MOTORISTA que atropelou ciclistas responderá inquirido por tentativa de homicídio. **Zero Hora**, Porto

entre outras ocorrências graves, indica a importância de refletir sobre a situação e o uso das bicicletas atualmente, e talvez o conhecimento de sua história e sua presença no passado possa estimular novos olhares sobre a questão.

Isso posto, estabelecemos que em nosso estudo será utilizada uma perspectiva de *moda*, sendo esta compreendida como um dispositivo social sem conteúdo específico<sup>18</sup>, podendo desta forma ser trabalhada em um duplo aspecto – o ciclismo tido como “esporte da moda” e a entrada em voga de roupas específicas para sua prática.

A expressão “esporte da moda” é utilizada por diversos autores, sobre os mais variados tipos de atividade, e nos sugere que tenha sido essa “moda” um fator de incentivo ao interesse das elites porto-alegrenses pelo uso das bicicletas, assim como seu posterior desinteresse e o reinício do ciclo diante de outras novidades – ainda que estas não necessariamente tenham sido as causadoras do declínio do ciclismo. Somada a isso, a questão da especialização do vestuário, impulsionada no século XIX, nos conduz rumo à investigação da relação dos trajes presentes nesse contexto com a moda. Com a íntima ligação entre os processos de moda e o crescimento das cidades<sup>19</sup>, nos parece coerente que uma sociedade com pretensões de se modernizar, como em Porto Alegre nos anos 1890, esses processos fossem abrangentes o suficiente para permear esferas tão diversas quanto o urbanismo, a vida social, os hábitos e a vestimenta.

Observando a conjuntura descrita acima, formulamos a indagação norteadora desse trabalho da seguinte forma: quais eram as conexões estabelecidas entre o ciclismo e a indumentária de seus entusiastas com a moda e o desejo de modernização de Porto Alegre na virada para o século XX?

Cabe destacar que indumentária, de acordo com Roland Barthes<sup>20</sup>, corresponde a uma instituição coletiva, independente do indivíduo, e que seria propriamente o objeto da pesquisa histórica ou sociológica. A moda, por sua vez, estaria relacionada às maneiras que se alteram em intervalos breves, cujas manifestações mais claras são no domínio da indumentária e da aparência.

Para responder à questão proposta acima, estabelecemos como objetivo geral investigar como ocorreu a difusão da prática do ciclismo em Porto Alegre, quais reações provocou por meio de seus novos espaços de sociabilidade e como era composta a aparência de quem os

---

Alegre, 01 mar. 2011. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2011/03/motorista-que-atropelou-ciclistas-respondera-inquerito-por-tentativa-de-homicidio-3225387.html>>. Acesso em: 11 jul. 2016.

<sup>18</sup> LIPOVETSKY, 2009.

<sup>19</sup> FEIJÃO, Rosane. **Moda e modernidade na belle époque carioca**. S. Paulo: Estação das Letras e Cores, 2011.

<sup>20</sup> BARTHES, Roland. **Inéditos, vol.3: imagem e moda**. 1. ed. Tradução Ivone Castilho Benedetti. São Paulo: Martins Fontes, 2005. (Coleção Roland Barthes).

frequentava. Inicialmente, acreditamos que o entusiasmo pelo ciclismo na capital rio-grandense correspondeu a um fenômeno de moda, que teve sua difusão alinhada às expectativas de modernidade, vivências sociais cosmopolitas, saúde, entre outras – esteve em voga enquanto conseguiu sustentar o clima festivo de novidade, até enfraquecer e ceder espaço para outras práticas recém introduzidas. Por meio de notícias e anúncios feitos nos jornais *Correio do Povo*, *A Federação* e *Kosertiz' Deutsche Zeitung (KDZ)*, notamos que os velódromos<sup>21</sup> eram numerosamente frequentados, e os uniformes eram uma exigência para os sócios dos clubes, sobretudo nas ocasiões nas quais tomassem parte em nome do grupo, como competições e eventos sociais.

Foram estabelecidos também objetivos específicos, que pudessem auxiliar na contextualização e no desenvolvimento da análise. Por meio deles, buscamos pontuar os antecedentes sociais e culturais que possibilitaram a popularização das práticas físicas, e sua repercussão em províncias, como o Brasil em relação à Europa, ou mesmo Porto Alegre em relação ao Rio de Janeiro. É importante destacar que, devido à relevante presença dos citados imigrantes e descendentes na alta sociedade, a influência da cultura francesa não foi hegemônica como no Rio de Janeiro<sup>22</sup>, por exemplo, tornando-se parte de uma cultura híbrida. Também buscaremos compreender a dinâmica de processos civilizatórios e de moda, além de perpassar a composição das aparências pessoais do século XIX e seus processos de difusão. Esboçaremos ainda uma breve história dos clubes de ciclismo existentes em Porto Alegre entre 1895-1905, a União Velocipedica de Amadores<sup>23</sup> e a *Radfahrer Verein Blitz*, organizando suas trajetórias a partir da articulação entre as fontes. Outro aspecto importante é a observação dos efeitos da criação de espaços urbanos coletivos e das sociabilidades ao ar livre no vestir e, posteriormente, a análise da carga simbólica do vestuário e das aparências no contexto do ciclismo como lazer e esporte, notando as semelhanças e diferenças de Porto Alegre em comparação com alguns locais de referência.

Para a condução deste trabalho, transitamos entre as fontes primárias – fotografias e periódicos da época – e fontes bibliográficas, sobretudo para obter amparo teórico e para nos permitir contextualizar e analisar o surgimento e o desaparecimento do ciclismo em Porto Alegre, os trajes de seus praticantes e suas relações com os ideais de modernidade e civilidade

---

<sup>21</sup> *Velódromos*: Pistas para a realização de corridas de bicicletas, construídas pelos clubes. Serão comentadas no capítulo 2.

<sup>22</sup> DOBERSTEIN, Arnoldo Walter. **RS (1920-40)**: estatuária, catolicismo e gauchismo. 1999. 377 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

<sup>23</sup> Mantivemos a grafia do nome da associação e das citações diretas conforme os jornais da época.

propostos pelas elites. Segmentaremos os objetivos mencionados acima entre os capítulos, para viabilizar a abordagem dos conceitos necessários em seu devido tempo. Desta forma, no Capítulo 1 – Modernidade ao sul do Brasil – faremos um retrospecto ao final do século XVIII para observarmos os processos que tornaram possíveis o surgimento de novas práticas, novas indumentárias e o aceleração dos ciclos de moda. Veremos as alterações nos modos de pensar e viver oportunizadas pela *modernidade*, e comentaremos também a alteração na percepção de asseio e do próprio corpo, o papel da higiene e das atividades físicas. Também será necessário mencionar a inserção do Brasil no que chamamos de “teias da civilização”, a partir da ideia de *processo civilizador* de Elias<sup>24</sup>, que, em nossa percepção, também se relaciona à adoção de modas, uma vez que a adesão ao vestuário e às regras de etiqueta dos europeus, por exemplo, seria uma forma de garantir – ou simular – a participação do país em um estrato moderno e civilizado. Na segunda parte do capítulo, nosso foco será em Porto Alegre, nas relações estabelecidas pela alta sociedade com a fruição da cidade e as referências vindas do exterior. A partir dos estudos de Magda Gans e Arnaldo Doberstein, notamos que a relação dos porto-alegrenses com as referências europeias foi modulada significativamente pela presença dos alemães<sup>25</sup>.

No Capítulo 2 – A moda do ciclismo – veremos as particularidades de trabalhar com a moda e o esporte como temas. Em seguida, explicaremos a dupla acepção com a qual trabalhamos, abordando a “moda do ciclismo”, ou seja, a prática em voga durante o decênio que elegemos, e a relação do vestuário especializado para ciclistas com a moda, em seu sentido de aparência pessoal. Em seguida, abriremos um espaço para tentar definir o termo “elegância”, muito utilizado e com notável recorrência em nossas fontes primárias, mas pouco discutido. Abordaremos a circulação de periódicos e de imagens, além de apresentar as questões metodológicas de análises destas últimas – com base, sobretudo, na discussão do corpo na fotografia, feita por Alexandre Ricardo dos Santos<sup>26</sup> e do circuito social percorrido por essas imagens em Porto Alegre, discutido por Zita Possamai<sup>27</sup>. Percebemos também a importância de distinguir esporte, lazer e recreação que, embora possam parecer a mesma coisa quando tratados

---

<sup>24</sup> ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**: Volume II – Formação do Estado e Civilização. 2.ed. Tradução Ruy Jungman. Revisão e apresentação Renato Janine Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994.

<sup>25</sup> DOBERSTEIN, 1999; GANS, Magda Roswita. **Presença teuta em Porto Alegre no século XIX 1850-1889**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2004.

<sup>26</sup> SANTOS, Alexandre Ricardo dos. **A fotografia e as representações do corpo contido (Porto Alegre 1890-1920)**. 1997. 2 v. Dissertação (Mestrado em Artes Visuais) – Instituto de Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1997.

<sup>27</sup> POSSAMAI, Zita Rosane. O circuito social da fotografia em Porto Alegre (1922 e 1935). **Anais do Museu Paulista**, São Paulo. v. 14, n. 1, p.263-289, jun. 2006. Disponível em:

<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-47142006000100009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142006000100009&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 19 out. 2016.

com certo distanciamento, possuem fronteiras conceituais que cabem ser apresentadas. Em seguida, acompanharemos as múltiplas direções do desenvolvimento dos artefatos que deram origem à bicicleta, e a chegada do ciclismo ao Brasil. Em seguida, mais uma vez trataremos especificamente de Porto Alegre. Serão vistas as trajetórias dos dois clubes de ciclismo que existiram na capital entre 1895 e 1905 – os já referidos *Blitz* e *União*. Observaremos suas origens e estabeleceremos um diálogo entre suas atividades e os processos assinalados até então, colocando a prática do ciclismo sob a perspectiva de *moda*. Por fim, comentaremos o encerramento das atividades de ambos os clubes, e o destino de suas sedes – que, durante o que chamaremos aqui de “anos áureos”, foram relevantes espaços de sociabilidade para a elite de Porto Alegre.

No último capítulo – O elegante *sport* – percorreremos as alterações do vestuário durante o século XIX, buscando dialogar com as práticas físicas. Em seguida, trataremos os trajes femininos e masculinos de ciclismo, cruzando as imagens e notícias de Porto Alegre e analisando aproximações e distanciamentos entre a capital sul-rio-grandense e o que era utilizado em outras cidades, para tentar compreender os significados que essas indumentárias tiveram para os ciclistas da *Blitz* e da *União*. No caso das roupas femininas, nos deteremos em duas relevantes polêmicas da época – as calças e os espartilhos – com a intenção de desmistificar algumas simplificações inquietantes quanto ao papel do ciclismo diante dessas peças do vestuário. Em relação ao traje masculino, daremos destaque aos uniformes dos clubes, parte significativa de suas identidades sociais.

Por fim, levantaremos hipóteses de caminhos a se trilhar a partir desta pesquisa, tendo em vista que a continuidade em alguns sentidos pode enfrentar dificuldades devido à dispersão e ao desaparecimento de fontes primárias importantes, como os estatutos e a cultura material dos clubes, com potencial para contribuir fartamente com o reforço ou o abandono de algumas considerações realizadas aqui.

## **1 MODERNIDADE AO SUL DO BRASIL**

*A velha Paris não existe mais (a forma de uma cidade  
Muda mais rápido, ah! que o coração de um mortal)  
- Charles Baudelaire, “O Cisne”*

### **1.1 AGITAÇÕES DE ALÉM-MAR REPERCUTEM NO BRASIL**

Elegemos a cidade de Porto Alegre durante o decênio de 1895 a 1905 como recorte

espaço-temporal de nosso estudo. Contudo, é necessário estabelecer relações com outras localidades, buscar os antecedentes de hábitos e interesses vigentes nesse período, para que assim possamos realizar as conexões entre a modernidade, o ciclismo e a moda que procuramos fazer aqui. Desta forma, para a abertura deste trabalho buscaremos traçar o panorama de alguns aspectos relevantes para nossa discussão.

Não desejamos simplesmente arrolar acontecimentos que precedem nosso foco, mas buscar nessas ocorrências um diálogo com a sociedade da virada do século, além de tecer considerações sobre conceitos movediços com os quais nos deparamos ao longo da pesquisa, como *belle époque* e a própria noção de *modernidade*.

Retrocedemos, assim, a dois propulsores fundamentais das imensas mudanças que se desenrolaram pelo mundo ocidental durante o século XIX: a Revolução Industrial e a Revolução Francesa.

O termo *Revolução Industrial* data de 1827, cunhado pelo economista francês Adolphe Blanqui. Ele designa a revolução científico-tecnológica que alterou profundamente a organização social e a cultura a partir do século XVIII. Existem controvérsias quanto ao período a que se refere – alguns autores o situam entre 1760 e 1820, outros entre 1780 e 1840. Independente da precisão desses limites, esta, que hoje é conhecida como a Primeira Revolução Industrial, teve a Inglaterra como berço e foi impulsionada pela indústria algodoeira. A introdução de teares mecânicos na produção de tecidos e a nova tecnologia de produção siderúrgica possibilitaram todo o desenvolvimento industrial posterior. O termo “tecnologia” também era novidade no século XIX – foi introduzido nos Estados Unidos em 1828<sup>28</sup>.

A Revolução Industrial foi marcada por um conjunto de intervenções e inovações inter-relacionadas. Desta forma, oportunizou-se uma enorme aceleração na fabricação de bens, que garantiu o crescimento em um sentido que tornou a indústria independente da produção agrícola. Por outro lado, caracterizou um processo histórico complexo, que provocou mudanças decisivas comparáveis justamente à “invenção” da agricultura<sup>29</sup>. O período de expansão dessas transformações para outros países da Europa e para os Estados Unidos, entre a metade do século XIX e aproximadamente 1914, ficou conhecido como Segunda Revolução Industrial<sup>30</sup>. Aqui, exceto quando for especificado, o termo “Revolução Industrial” será utilizado para designar

---

<sup>28</sup> BRIGGS, Asa; BURKE, Peter. **Uma história social da mídia: de Gutenberg à Internet**. 2. ed. Tradução Maria Carmelita Pádua Dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006; DIAS, Reinaldo. **Introdução à sociologia**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.

<sup>29</sup> DIAS, 2005; CALANCA, Daniela. **História Social da Moda**. Tradução Renato Ambrósio. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

<sup>30</sup> DIAS, 2005.

ambas, a Primeira e a Segunda, em conjunto.

Com a introdução das fábricas, as formas de medição e divisão do tempo foram alteradas. A sazonalidade do calendário agrícola foi substituída pelos imperativos mecânicos do tempo industrial – assim, independente da época do ano os dias eram idênticos – e demarcou-se rigidamente a divisão entre o tempo de *trabalho* e o de *lazer*<sup>31</sup>.

Paralelamente às inovações tecnológicas, no fim do século XVIII ocorreu a Revolução Francesa (1789), intimamente ligada ao pensamento Iluminista. A irrupção desse levante e as consequências desencadeadas por ele nos âmbitos social e político tiveram impacto muito além das fronteiras francesas. A França do século XIX viveu sob certa instabilidade, alternando períodos de República, Império, restauração da monarquia e tomando parte em diversos conflitos internacionais. Apesar disso, tornou-se importadora de modelos de modernidade, civilidade e luxo para o resto do mundo ocidental.

Sennett discute a expressão *roupa revolucionária* indicando que, nos primeiros anos após a Revolução, as roupas deveriam tornar o corpo neutro, eram uniformes sem ornamentação para simbolizar a liberdade e a igualdade<sup>32</sup>. Já em 1795, primeiro ano do Termidor, essa maneira de vestir foi substituída por outra:

A liberdade não se expressava mais concretamente nos uniformes: aparecia então uma ideia de liberdade de vestir que **permitisse ao corpo movimentos livres**. [...]

A *merveilleuse*, mulher da moda, [...] usava um **tecido de musselina leve**<sup>33</sup>, que revelasse amplamente os seios, não cobrisse braços, nem pernas abaixo dos joelhos. [...]

A musselina não mostrava apenas a forma dos seios, como também, o mais importante, **o movimento dos outros membros do corpo** quando mudavam de posição<sup>34</sup>.

[A] contrapartida masculina da *merveilleuse*: o *incroyable* [vestia] [...] Calças muitíssimo apertadas, frequentemente confeccionadas com a mesma musselina dos *negligés* das mulheres, com vestes muito curtas por cima delas, terminando em altos e exagerados colarinhos, gravatas de cores berrantes, os cabelos em desalinho ou cortados bem curtos, à maneira dos escravos romanos. Esse conjunto pretendia ser uma paródia da elegância. [...] Os termidorianos acreditavam estar trazendo **a natureza para o domínio público**. O

<sup>31</sup> WILSON, Elizabeth. **Adorned in dreams**: Fashion and modernity. Londres/Nova Iorque: I. B. Tauris, 2003.

<sup>32</sup> SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. Tradução Lygia Araujo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

<sup>33</sup> *Musselina*: Também conhecida como mousseline e musseline. O tecido era fabricado originalmente na cidade de Mossul (hoje uma das maiores cidades do Iraque), em seda brocada de ouro, e já no século XVII exportado para a Europa. No século seguinte, a Inglaterra e a França produziam localmente sua musselina, e o termo aparentemente foi atribuído apenas a tecidos leves, primeiro de seda, depois de algodão. Com o aprimoramento da fição, a musselina de algodão entra em voga nos anos 1780. Durante o século XIX, sobretudo na primeira metade, o tecido teve grande popularidade, fosse liso ou decorado. – BOUCHER, 2010; CALLAN, 2007; PEZZOLO, Dinah Bueno. **Tecidos**: história, tramas, tipos e usos. São Paulo: Editora Senac, 2008.

<sup>34</sup> SENNETT, 1988, p.231.

**senso de natureza era físico [...]**<sup>35</sup>.

Os trechos em destaque nos trazem algumas questões interessantes para refletir: o amplo uso da musselina, a noção de natureza física que coloca o corpo em domínio público com roupas transparentes, justas e encurtadas, a diferenciação dos gêneros e a mobilidade do corpo nesses trajes.

Sennett acrescenta ainda que, com a exteriorização do corpo, os parisienses se tornam entusiastas da atividade física em público, chegando a ter mais de seiscentos salões de dança na cidade em 1796. Poderíamos pensar que os termidorianos não estariam muito distantes em clima social dos parisienses da década de 1920, com suas roupas mais maleáveis e gosto pela dança. Entretanto, nos mais de 120 anos que os separam, o corpo voltou a ser coberto e constricto por suas vestes, variando em termos de modas, mas permanecendo sob muitas camadas de tecidos e códigos sociais.

A ascensão de Napoleão Bonaparte aumentou consideravelmente o poder do país diante do restante da Europa. Algumas medidas tomadas sob seu comando foram particularmente relevantes para nossa pesquisa. Uma delas foi a proibição, em 1799, do uso de calças por mulheres<sup>36</sup>. Durante o período revolucionário feministas francesas haviam vestido a peça como parte de seus trajes de montaria, mas seu vestuário e sua visão política eram inaceitáveis para os líderes da Revolução<sup>37</sup>. Já coroado imperador, Bonaparte decretou o embargo comercial à Inglaterra e proibiu que os franceses importassem tecidos da Índia<sup>38</sup>. A Índia, que por muito tempo forneceu à Europa algodão, seda e especiarias, no início do século XIX se encontrava sob recente domínio inglês, o que seria um dos motivos para esse veto<sup>39</sup>. Conforme mencionado, os britânicos se fortaleciam economicamente com a produção têxtil, possuindo o aparato industrial e colônias nos Estados Unidos, de onde obtinham algodão. Posteriormente, converteriam também o país asiático de produtor têxtil a fornecedor de algodão e consumidor de tecidos das fábricas britânicas<sup>40</sup>. Com o impedimento, Bonaparte buscava viabilizar um

<sup>35</sup> SENNETT, 1988, p.232. Grifos nossos.

<sup>36</sup> Estranhamente essa lei esteve em vigor até 2013, conforme podemos verificar em notícias da época de sua revogação, como esta: França cassa lei arcaica que proibia mulheres de usar calças. **Terra**, São Paulo/Porto Alegre, 04 fev. 2013. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/mundo/europa/franca-cassa-lei-arcaica-que-proibia-mulheres-de-usar-calcas,e71240f2f45ac310VgnVCM4000009bceeb0aRCRD.html>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

<sup>37</sup> CRANE, 2006.

<sup>38</sup> BRAGA, João. **História da Moda**: uma narrativa. São Paulo: Editora Anhembi Morumbi, 2004.

<sup>39</sup> MONTELEONE, Joana de Moraes. **O circuito das roupas**: a corte, o consumo e a moda (Rio de Janeiro, 1840-1889). 2013. 352 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-11042014-112626/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

<sup>40</sup> MONTELEONE, 2013.

incremento à indústria têxtil francesa. O imperador também estabeleceu regras aos cortesãos, reintroduzindo o luxo de forma comparável à da corte do rei Luís XIV<sup>41</sup>, inclusive vetando às damas que repetissem seus vestidos em público<sup>42</sup>.

Mais adiante veremos como essa dinamização no processo de fabricação de tecidos e, subsequentemente, de roupas, acelerou e ampliou a difusão de modas de vestuário. O novo paradigma de medição de tempo também será retomado em seguida, pois foi um novo elemento adicionado às práticas físicas.

Entre o século XVIII e XIX o Brasil era uma distante colônia portuguesa, que talvez estivesse longe demais para se beneficiar com algum efeito dessas revoluções, embora sentisse em seu cotidiano algumas consequências. De acordo com Pezzolo, por volta da década de 1780 o Brasil apresentava indícios de um futuro promissor na produção de tecidos de algodão<sup>43</sup>. Entretanto, em 1785, a rainha D. Maria I proibiu a criação de manufaturas no país. Vale destacar que a proibição estava diretamente ligada ao setor têxtil – o decreto real estabelecia que apenas “fazendas grossas de algodão, que servem para o uso, e vestuário dos negros, para enfardar, e empacotar fazendas, e para outros ministérios semelhantes”<sup>44</sup> poderiam ser produzidas na colônia, para não enfraquecer a agricultura e extração de ouro e diamantes. Outro motivo seria, assim como os franceses, encorajar a produção nacional portuguesa e amenizar a exportação de tecidos ingleses para o Brasil, que se dava via Portugal<sup>45</sup>.

Porém, o afastamento geográfico pode ter parecido muito convidativo e seguro para que a Corte portuguesa se refugiasse das investidas napoleônicas nessas terras. Assim, a família real transferiu-se para um “pobre, beato e sujo Rio de Janeiro”<sup>46</sup>. Com a presença da realeza “mudanças expressivas ocorreram no espaço urbano e nos costumes dos habitantes”<sup>47</sup>.

Em 1808 a nova sede da Corte demandava diversas providências imediatas. Sendo assim, o Banco do Brasil foi criado, instituições de ensino superior começaram a surgir – como a Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro – os portos brasileiros foram abertos às nações

---

<sup>41</sup> Conhecido como o “Rei Sol”, governou a França entre 1643-1715. Foi sucedido por seu bisneto, Luís XV (1715-1774) e este, por sua vez, por seu neto, Luís XVI (1774-1792), que foi o rei deposto pela Revolução.

<sup>42</sup> BRAGA, 2004; XIMENES, Maria Alice. **Moda e arte na reinvenção do corpo feminino do século XIX**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Senac Rio, 2011.

<sup>43</sup> PEZZOLO, 2008.

<sup>44</sup> BRAGANÇA, Maria Francisca Isabel Josefa Antônia Gertrudes Rita Joana de (D. Maria I de Portugal). Alvará que proíbe as fábricas e manufaturas no Brasil. In: ARQUIVO NACIONAL (Brasil). **O Arquivo Nacional e a história luso-brasileira**. Não paginado. Disponível em: <[www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=978&sid=107](http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=978&sid=107)>. Acesso em 07 mar. 2016.

<sup>45</sup> PEZZOLO, 2008.

<sup>46</sup> EDMUNDO, 2000, p.20.

<sup>47</sup> RAINHO, Maria do Carmo Teixeira. **A cidade e a moda: novas pretensões, novas distinções**: Rio de Janeiro, século XIX. Brasília: Editora UNB, 2002, p.48.

amigas – o que resultou na extinção do monopólio português – e os decretos que proibiam a imprensa, a manufatura e as fábricas no país foram revogados<sup>48</sup>. A abertura dos portos beneficiou as relações comerciais do Brasil com a Inglaterra, e a falta de tradição na produção de tecidos finos e modas, desejados pelas figuras da nobreza e, em seguida, também pela “boa sociedade”, logo concentraria a comercialização desse tipo de artigo nas mãos de estrangeiros<sup>49</sup>. Em consequência, o Rio de Janeiro se tornaria “a porta de entrada da modernidade para o país”<sup>50</sup>.

Em um curto intervalo, o território brasileiro passou de colônia a integrante do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1815), em seguida tornou-se um Império independente do reino lusitano (1822), ainda que seu novo governante fosse D. Pedro I, filho de D. João VI.

Enquanto a França e o Brasil, entre o século XVIII e o início do XX podem ser vistos como dois exemplos de países que enfrentaram conflitos internos e alguma instabilidade política, a Grã-Bretanha permaneceu sob domínio da Casa de Hanover, vivenciando choques principalmente nas relações exteriores – por exemplo, nos enfrentamentos com o Império Napoleônico e com as rebeliões nas colônias. Esses conflitos são alguns exemplos de um período pontuado por rivalidades acirradas, guerras, revoluções e golpes.

Podemos supor que a rivalidade comercial entre franceses e britânicos tenha se expressado na realização das primeiras Exposições Universais. A edição fundadora foi realizada em Londres (1851). Quatro anos depois, Paris seria sua sede, retornando em 1862 para Londres. Após isso, o evento passou a ser realizado em outras cidades, de diversos países, retornando ainda a Paris em 1867, 1878, 1889 e 1900.

De acordo com Pesavento:

Essas exposições, vistas como espetáculos da modernidade oitocentista, foram responsáveis pela difusão, por exemplo, do que havia de mais atual no campo da indústria e das artes enquanto, por outro lado, apresentava também à “civilização” elementos de regiões distantes, considerados exóticos. O Brasil, já no Segundo Reinado, sob comando de D. Pedro II, pleiteando espaço entre os povos que julgava cultos, participou de algumas edições – entretanto, ainda era visto por esses como uma região agrária e exótica<sup>51</sup>.

---

<sup>48</sup> ARQUIVO NACIONAL (Brasil). No tempo das fábricas. In: \_\_\_\_\_. **O Arquivo Nacional e a história luso-brasileira: A Corte no Brasil**. Disponível em:

<<http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=106>>. Acesso em: 07 mar. 2016; PESAVENTO, Sandra Jatayh. **Exposições Universais: Espetáculos da modernidade do século XIX**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

<sup>49</sup> RAINHO, 2002.

<sup>50</sup> PESAVENTO, 1997, p.17.

<sup>51</sup> PESAVENTO, 1997, p.117.

A autora ainda menciona a presença de uma ambiguidade própria dessa modernidade, destacando a Exposição de 1855 – Napoleão III, detentor do trono do Segundo Império Francês, saudaria o *Palais de l'Industrie*, construído para sediar o evento, como o “templo da paz”. Porém, o país estava naquele momento envolvido na Guerra da Crimeia (1853-1856) e a Europa era “agitada por convulsões sociais e políticas”<sup>52</sup>.

Para a elite ilustrada da América Latina, a modernidade e a tecnologia haviam se tornado obsessões, no desenrolar do século XIX – era preciso “apanhar o trem da história”, “participar da rota do progresso” e desfazer a já citada imagem de exotismo tropical<sup>53</sup>.

Sublinhamos também a Exposição ocorrida em 1867 – o último grande evento do Segundo Império. Foi nela que Pierre Michaux e seus filhos apresentaram uma adaptação da antiga Draisiana<sup>54</sup>, com pedais na roda dianteira<sup>55</sup>. Essa inovação foi uma das que contribuíram para a popularização dos velocípedes.

Em síntese, apesar de todos os choques, o século XIX testemunhou a descoberta e a invenção de diversos recursos que impulsionaram ainda mais as alterações nos modos de vida. O cotidiano foi invadido por novos itens de higiene, novos tipos de motor, ferrovias, eletricidade, novos meios de comunicação, como o telégrafo e o telefone. Até as distrações se alteraram, pela invenção do fonógrafo, da fotografia, do cinematógrafo, de máquinas com finalidades variadas e, como não pode deixar de ser mencionado, diversos tipos de bicicletas – ou velocípedes, como foram chamadas por um tempo.

### 1.1.1 Algumas considerações sobre a Modernidade

Para Constantino “pensar a modernidade é apontar para formas de pensar e de viver”<sup>56</sup> – formas que, como mencionamos, sofreram expressivas alterações, sobretudo na segunda metade do século XIX, em maior ou menor intensidade conforme a localidade e o engajamento dos grupos no poder em promovê-las. Jürgen Habermas afirma que a Modernidade é um tema controvertido e multifacetado<sup>57</sup>, o que podemos notar pela diversidade de autores que já o discutiram – como Marx, Nietzsche e Simmel, que denunciavam o esvaziamento dos valores

<sup>52</sup> PESAVENTO, 1997, p.92.

<sup>53</sup> PESAVENTO, 1997, p.16.

<sup>54</sup> *Draisiana*: Veículo que precedeu as bicicletas. Retomaremos sua evolução tecnológica no capítulo 2.

<sup>55</sup> WHEATCROFT, Geoffrey. *Le Tour*: A history of Tour de France. Simon & Schuster UK, 2007.

<sup>56</sup> CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Modernidade, Noite e Poder: Porto Alegre na Virada para o Século XX. *Tempo* (UFF), Rio de Janeiro, v.2, n.4, p.49-64, 1997b. Disponível em:

<[http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/artg4-3.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg4-3.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016, p.51.

<sup>57</sup> HABERMAS, Jürgen. *O discurso filosófico da modernidade*: doze lições. Tradução Luiz Sérgio Repa; Rodnei Nascimento. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (Coleção tópicos).

como uma de suas características<sup>58</sup>.

Conforme Habermas, o processo de “desencantamento” ocorrido na Europa a partir do distanciamento da religiosidade, descrito por Weber sob o viés da “racionalização”, não resultou apenas na criação de uma cultura profana no Ocidente, mas, acima de tudo, no desenvolvimento das *sociedades* modernas. O autor completa que “à medida que o cotidiano foi tomado por essa racionalização cultural e social, dissolveram-se também as *formas de vida* tradicionais”<sup>59</sup>.

Podemos refletir sobre alguns aspectos envolvidos nessas novas configurações de pensamento e vida. Elizabeth Wilson<sup>60</sup> aponta, por exemplo, que a expansão econômica foi a base para a revolução nos costumes, crenças e experiências diárias. Anthony Giddens<sup>61</sup>, por sua vez, defende a existência de conexões íntimas entre a transformação do tempo e do espaço com a modernidade, tendo o relógio como expressão da dimensão uniforme do tempo – um tempo industrial, urbano, utilizado para medir desempenhos e distinguir turnos artificialmente, racionalizando o passar dos dias. Pesavento comenta que “a modernidade é marcada pela consciência da aceleração do presente e a expectativa da heterogeneidade do futuro”<sup>62</sup>.

O adjetivo *moderni* já era empregado em um sentido cronológico desde a Antiguidade tardia. Na Idade Média, o termo *moderno* se referia à noção de regularidade na renovação. No Renascimento, seria empregado em oposição a “fora de moda”. Em meados do século XIX foi substantivado no domínio das belas-artes, o que explicaria a conservação de um núcleo de significado estético<sup>63</sup>. Conforme Sevcenko, a palavra foi acumulando sucessivas camadas de conotações, ganhando assim força expressiva, intensificada pelos contextos da revolução tecnológica, da virada do século e do pós-guerra. “No plano mais imediato, dos hábitos cotidianos e do vestuário, a palavra *moderno* se torna a legenda classificatória que distingue tudo o que passa por ser a última moda vigente”<sup>64</sup>.

De acordo com Habermas, Hegel foi o primeiro filósofo a desenvolver uma concepção

---

<sup>58</sup> De acordo com nossas fontes, também podemos citar como estudiosos da modernidade: Martin Heidegger, Immanuel Kant, Jean-Paul Sartre, Fredric Jameson, Walter Benjamin e Zygmunt Bauman. Sobre os autores alemães, CF BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução Carlos Felipe Moisés; Ana Maria L. Ioratti. São Paulo: Cia das Letras, 1986 e TEDESCO, João Carlos. Georg Simmel e as ambiguidades da modernidade. **Revista Ciências Sociais Unisinos**, São Leopoldo, v. 43, n. 1, p.57-67, jan./abr. 2007. Disponível em: <[http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias\\_sociais/article/view/5648](http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias_sociais/article/view/5648)>. Acesso em: 11 mai. 2016.

<sup>59</sup> HABERMAS, 2000, p.1; p.4.

<sup>60</sup> WILSON, E., 2003.

<sup>61</sup> GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. Trad. Raul Fiker. S. Paulo: Editora UNESP, 1991.

<sup>62</sup> PESAVENTO, 1997, p.40.

<sup>63</sup> HABERMAS, 2000; LEFEBVRE, Henri. **Introdução à Modernidade: Prelúdios**. Tradução Jehovanira Chrysóstomo de Souza. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

<sup>64</sup> SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p.228.

clara de *modernidade*, empregando o termo como conceito de época – “os 'novos tempos' são os 'tempos modernos’”. Nesta perspectiva, “a descoberta do 'Novo Mundo' assim como o Renascimento e a Reforma, os três grandes acontecimentos por volta de 1500, constituem o limiar histórico entre a época moderna e a medieval”<sup>65</sup>. Berman atribui ao conceito um longo período – do início do século XVI até o século XX<sup>66</sup> – mas o subdivide em três fases: a primeira do século XVI ao XVIII, a segunda a partir da onda revolucionária de 1790 e a terceira a partir do século XX. O início da segunda fase, conforme a compreensão do estadunidense, dialoga com o recorte do “tempo presente” apontado por Hegel, representado pelo Iluminismo e pela Revolução Francesa. Ao mesmo tempo, o período apontado como a terceira fase está de acordo com a compreensão do termo por Sevcenko, ao relacioná-lo ao início do século XX.

Habermas também menciona que, no século XIX, a experiência estética e a experiência histórica se confundiam, baseado em Baudelaire, quando este afirma que “a modernidade é o transitório, o efêmero, o contingente, é a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável”<sup>67</sup>. Essa afirmação, aparentemente, é aceita quase como um consenso para a definição de *modernidade*. Com ela, Baudelaire nos sugere um aspecto significativo desse contexto – a combinação entre a fugacidade e o que permanece. Nesse sentido, podemos tomar como exemplo a própria moda do século XIX que, por um lado, teve os ciclos dinamizados pelo desenvolvimento tecnológico, enquanto mantinha uma divisão entre feminino e masculino presente desde a Idade Média, representada pelo uso corrente de peças inferiores bifurcadas<sup>68</sup>.

Para Elizabeth Wilson:

[...] a palavra “modernidade” tenta captar a essência tanto da experiência cultural quanto subjetiva da sociedade capitalista e todas as **contradições**. [...] “Modernidade” também parece ser útil como uma forma de indicar o **incansável desejo de mudança característico da vida cultural no capitalismo industrial**, o desejo de novidade que a moda expressa tão bem<sup>69</sup>.

A conexão entre *moda* e *modernidade* surge regularmente, sobretudo a partir das considerações de Baudelaire. Lefebvre comenta, por exemplo, que o termo *moda*

<sup>65</sup> HABERMAS, 2000, p.8-10.

<sup>66</sup> *All that is Solid Melts into Air* foi publicado originalmente em 1982. O autor coloca que a terceira fase compreende o século XX, mas não aponta uma data de término, o que nos faz supor que, em sua visão, no momento de sua escrita ainda estava inserido no contexto da modernidade.

<sup>67</sup> BAUDELAIRE, Charles. O pintor da vida moderna. In: \_\_\_\_\_. **Poesia e prosa**: volume único. Organização Ivo Barroso. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2006, p.859; HABERMAS, 2000.

<sup>68</sup> HOLLANDER, Anne. **O Sexo e as Roupas**: a evolução do traje moderno. Tradução Alexandre Tort; Revisão técnica Gilda Chataignier. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.

<sup>69</sup> WILSON, E., 2003, p.63. Tradução e grifo nossos.

[...] designa a flor do cotidiano, a novidade pela novidade nas suas manifestações mais passageiras, logo, as mais profundas, segundo Baudelaire. [...] Moda e moderno ligam-se no tempo e no instante, misteriosamente relegados ao eterno, imagens móveis da imobilidade eterna<sup>70</sup>.

Habermas, por sua vez, coloca que a compreensão de radicalização do tempo “justifica a afinidade entre a modernidade e a moda”<sup>71</sup>. Assim como *modernidade*, o termo *moda* conta também com uma multiplicidade de interpretações, que abordaremos no capítulo a seguir.

Voltando à experiência da modernidade, mencionada por Wilson, vemos que Berman a apresenta como uma

[...] experiência vital – de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida. [...] Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos<sup>72</sup>.

O autor lista as fontes que alimentam o que chama de “turbilhão da vida moderna”: descobertas nas ciências físicas, mudança da imagem do universo e do lugar que os sujeitos ocupam nele, industrialização, surgimento de novos ambientes humanos, aceleração do ritmo de vida, novas formas de poder, explosão demográfica, crescimento urbano, comunicação de massa, Estados nacionais, movimentos sociais e o estabelecimento do mercado capitalista mundial<sup>73</sup>. Vários desses aspectos podem ser facilmente associados à “cultura profana” referida por Habermas.

Observamos a conexão entre a moda e a modernidade, a alteração na percepção do tempo, na cultura e nos modos de vida. Cabe notar também que “um contraste com a tradição é inerente à ideia de modernidade”<sup>74</sup>. Contudo, não podemos esquecer daquilo que é *eterno*, de acordo com Baudelaire. Blumenberg comenta que:

Para a época moderna o problema está latente na pretensão de consumir, ou de poder consumir, uma **ruptura radical com a tradição e no equivoco que essa pretensão representa** em relação à realidade histórica, que nunca é capaz de recomeçar desde o princípio<sup>75</sup>.

<sup>70</sup> LEFEBVRE, 1969, p.200-201.

<sup>71</sup> HABERMAS, 2000.

<sup>72</sup> BERMAN, 1896, p.15.

<sup>73</sup> BERMAN, 1986, p.16.

<sup>74</sup> TEDESCO, 2007, p.43.

<sup>75</sup> BLUMENBERG, Hans. *Legitimität der Neuzeit*. Frankfurt am Main, 1966, p.72 apud Habermas, 2000, p.12. Grifos nossos.

Em concordância, Giddens coloca que “muitas combinações do moderno e do tradicional podem ser encontradas nos cenários sociais concretos” e que “a tradição não é inteiramente estática, porque ela tem que ser reinventada a cada nova geração conforme esta assume sua herança cultural dos precedentes”<sup>76</sup>. Esse aspecto nos é de particular interesse para refletir, mais adiante, sobre a questão das culturas híbridas que, no caso deste trabalho, dialogam com a presença dos teuto-brasileiros no ciclismo porto-alegrense e com hábitos cultivados dentro desse grupo étnico, que foram incorporadas por uma elite de origens plurais. Resumidamente, embora a *modernidade* tenha a intenção de *romper* com a tradição, não consegue se desvincular completamente desta, uma vez que as tradições são adaptadas no cotidiano e a realidade não pode ser reiniciada. Assim como Saballa, preferimos não “considerar a modernidade como ruptura, queremos estabelecer ligação com a ideia de *processo*, onde o passado convive com o presente”<sup>77</sup>. Nos interessa essa noção de *processo*, tanto para pensar a *modernidade* como para abordar as questões próprias do ciclismo e do vestuário – com frequência vemos textos que apresentam um ou outro também como “ruptura”. Contudo, acreditamos que, embora muitas vezes existam elementos novos, de fato, as práticas, assim como os modelos e os usos de determinadas roupas, não se afastam completamente das codificações sociais tradicionais, inclusive pela possibilidade de um distanciamento muito drástico provocar rejeição invés de entusiasmo.

Com isso, consideramos que, diferente da “perda de valores” denunciada, a *modernidade* agregava valores novos, relacionados à vida urbana, às máquinas, aos traços indelévels de tradição que permeavam as mais variadas atividades humanas desse período. A expansão econômica e a introdução de novos aspectos tecnológicos provocaram uma nova relação com o tempo e impactaram os estilos de vida, principalmente nas cidades. O processo de modernização, sobretudo na segunda metade do século XIX, ocorreu sob os valores da burguesia, que a partir de tantas possibilidades de vivências e de ascensão econômica, estimava a velocidade, a novidade e a fruição dos momentos de lazer. Ainda que o *moderno* fosse permeado pelo *imutável*, a racionalidade reorganizava os estilos de vida e as formas de trabalho – a cidade é um espaço propício para que se observe os efeitos disso, pois nela fica evidente a reordenação social e, conseqüentemente, a dos espaços. A cultura também foi alterada, com a adição de novos componentes, e as modas emergem como exemplo, por se mostrarem como

---

<sup>76</sup> GIDDENS, 1991, p.44.

<sup>77</sup> SABALLA, Viviane Adriana. **Indumentária, representação e narrativas visuais: a mulher como idealizadora de sua identidade na Porto Alegre de 1900-1920**. 2010. 245 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UFRGS, Porto Alegre, 2010, p.17.

uma expressão adequada da novidade como valor difundido no contexto.

Aqui nos aproximamos, então, do cenário brasileiro. Uma parcela significativa da elite intelectual acreditava que o progresso técnico deveria ser uma meta do Brasil, para que pudesse ser considerado *moderno*. Porém, para os lugares fora do centro irradiador da *modernidade* – a Europa Ocidental – a obtenção desse *status* dependeria das condições históricas objetivas locais e dos interesses de suas elites<sup>78</sup>. Observamos que:

Nesta busca do novo podem ocorrer nuances e adequações, conforme as situações e os personagens envolvidos com a mesma, de maneira que **nem sempre o novo será tão novo**, podendo vir **permeado de tradição** e ser integrado nas estruturas existentes, gerando mesmo uma inversão na atitude e valorização baudelarianas em que ganha espaço o gosto pelo eterno<sup>79</sup>.

Alguns dos hábitos adotados pelas elites brasileiras para que se sentissem incluídas na *modernidade* tinham essas interessantes características que grifamos no trecho acima – veremos mais adiante citações na imprensa em que a bicicleta e o ciclismo eram colocados como novidade no Brasil, mas destacando frequentemente características que o “mundo civilizado” atribuía a ambos e que não se via ainda no país. Além disso, notaremos também que as associações dedicadas a práticas físicas modernas eventualmente referenciavam aspectos bem tradicionais – a sociedade de ginástica de Porto Alegre, por exemplo, “ostentava nos seus estandartes as cores da bandeira do Império Alemão”<sup>80</sup>.

Assim, notamos uma das contradições dessa aspiração – embora o caminho a ser percorrido fosse o do progresso técnico, o Brasil ainda demonstrava subordinação a um modelo imperialista, com suas elites aderindo às práticas culturais e se tornando mercado consumidor para produtos fabricados nos grandes centros<sup>81</sup>. Alguns autores, como Giddens e Magalhães, falam ainda em *globalização*, a partir da intensificação das relações comerciais e sociais em escala mundial, e do fornecimento por países *globalizadores* de tecnologia e bens para as regiões em desenvolvimento<sup>82</sup>.

---

<sup>78</sup> PESAVENTO, 1997.

<sup>79</sup> MACHADO, Nara Helena Naumann. **Modernidade, arquitetura e urbanismo: O centro de Porto Alegre (1928-1945)**. 1998. 2v. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

<sup>80</sup> MAZO, Janice Zarpellon. **A emergência e a expansão do associativismo desportivo em Porto Alegre - Brasil (1867-1945): espaço de representações da identidade cultural teuto-brasileira**. 2003. 376 f. Dissertação (Doutorado em Ciência do Desporto) – Faculdade de Ciências do Desporto e de Educação Física, Universidade do Porto, Porto, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/18673>>. Acesso em: 03 mar. 2015, p.78.

<sup>81</sup> DIAS, 2005.

<sup>82</sup> Magalhães comenta que existiriam dois momentos distintos de globalização simples: de 1870 a 1914 e de 1970 em diante. O autor estuda a aplicabilidade da expressão “globalização complexa” para designar o processo econômico no século XXI. – MAGALHÃES, Diego Trindade d’Ávila. *Globalização Simples e Globalização*

Em suma, compreendemos neste trabalho que a *modernidade* se vincula principalmente à relação do indivíduo com o tempo, sua percepção de algo como novo, com a vontade de experimentar possibilidades diferentes, oferecidas pela “cultura profana”. Especificamente no final do século XIX, associa-se com a evolução tecnológica e o desenvolvimento econômico – elementos racionais, próximos também da noção de “progresso”. O Brasil, em posição provinciana, tencionava fazer parte do “mundo moderno”, o que levou suas elites a adaptarem pensamentos e modos de vida europeus, considerados modernos e civilizados, às suas condições objetivas. Com isso, veremos mais adiante a relação do ciclismo e sua indumentária com a busca pela modernização de Porto Alegre.

### 1.1.2 Higienizar, disciplinar e diferenciar

Acreditamos na importância de retroceder até os séculos XVII, XVIII e início do XIX para organizar uma linha de raciocínio sobre os processos sociais ativos no decênio do nosso recorte. Muitas das tecnologias e hábitos ocidentais da virada para o século XX, relevantes para nosso trabalho, são resultado de formas de pensar e viver originadas ainda no século XVIII, que foram lapidadas no decorrer do XIX e carregadas para regiões afastadas, como as colônias.

Dito isso, voltamos ao desfecho do século XVIII e início do XIX para falar de uma das mudanças de hábito que mais nos interessa, por permear os domínios do vestuário e das práticas físicas – a higiene. De acordo com Vigarello, uma nova concepção de limpeza foi legitimada pela ciência, e o discurso científico predominou no século XIX. Contemplaremos brevemente a rede de transformações que se constituiu a partir da renovação dos paradigmas de higiene pessoal, que percebemos como centro irradiador de alterações nas roupas, nos espaços privados, nas cidades e até mesmo nas práticas corporais que originaram o esporte moderno.

Alguns autores apontam como a noção de limpeza e as técnicas de asseio se modificaram, em função de diversos elementos. A palavra *propre*, que em francês significa tanto “limpo” quanto “próprio” ou “conveniente”, adquiriu nova conotação no século XVII – “É como se a palavra *limpa* bastasse para designar já de início uma **aparência** e uma **urbanidade** que não são as de todos. Ela marca uma conveniência, especial, notável. É diretamente

---

Complexa: o Império Britânico no século XIX e a China no século XXI. In: SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS INTERNACIONAIS (SEBREEI), 1., 2012, Porto Alegre. **Anais do Seminário Brasileiro de Estudos Estratégicos Internacionais** – SEBREEI: Integração Regional e Cooperação Sul-Sul no Século XXI. Porto Alegre, 2012. p.113-133. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/sebreei/2012/wp-content/uploads/2013/01/Diego-Trindade-Davila-Magalhaes.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2016.

**distintiva**<sup>83</sup>. Porém, é necessário destacar que nesse momento a água é abertamente temida e a limpeza está relacionada a outras coisas, como os adereços. Ou seja, para a sociedade de corte parisiense é uma questão de aparência e distinção, para a qual os adornos são indispensáveis e sua ausência é vista como falta de limpeza. Vigarello ilustra esse aspecto com o seguinte trecho, de uma revista de 1677: “Para a limpeza, a lei que se deve observar indispensavelmente é a moda, é a essa senhora absoluta que se deve dobrar a razão”<sup>84</sup>. O autor também pontua que “é preciso que se respeite a moda”, que se acrescente “a elegância ao asseio”<sup>85</sup>.

Contudo, na segunda metade do século XVIII o sentido da palavra *limpeza* é alterado novamente, vinculando-se a um conteúdo mais corporal. Verifica-se nessa época a emergência de uma oposição entre os “vigores” novos e a “moleza” aristocrática<sup>86</sup>.

Devemos discorrer ainda sobre dois termos que começaram a aparecer no título de obras, substituindo “cuidado” ou “conservação” da saúde – *higiene* e *higiene pública*. Esses termos foram vinculados à mudança do papel e do *status* dos médicos. Entre o fim do XVIII e início do XIX, o papel do médico se aproximou do papel do político, interferindo na disposição das cidades, dos lugares públicos, da vida cotidiana enfim. Nesse período foram inauguradas cátedras de higiene pública nas faculdades de medicina e os profissionais reivindicavam a afirmação de um saber integrado, de uma competência “científica”<sup>87</sup>.

Na visão de Sevcenko a “medicina moderna não se opõe simplesmente à medicina antiga por diversidades de princípios”<sup>88</sup>, mas por comportar tecnologias, conhecimentos, métodos e resultados que transcendem o conhecimento anterior sobre a vida e a morte. Quanto a isso, exemplificamos com a microbiologia pasteuriana, entre outras descobertas científicas importantes, que interferiu na percepção da limpeza mais uma vez, após a década de 1870. Com base em Pasteur, “limpar é atuar sobre agentes invisíveis”, pois a água eliminaria o micróbio – ou seja, a partir da medicina higiênica e da microbiologia, a limpeza não estaria mais relacionada à aparência, odor ou incômodo físico<sup>89</sup>.

Devemos levar em consideração essas correntes científicas distintas e, como mencionamos, suas relações com outras áreas. Encontramos, por um lado, o discurso positivista reforçado pela microbiologia no que tange às “verificações, cálculos, avaliações estatísticas de

---

<sup>83</sup> VIGARELLO, 1996, p.90. Grifos nossos.

<sup>84</sup> *LE MERCURE GALANT*, 1677 apud VIGARELLO, 1996, p.92.

<sup>85</sup> VIGARELLO, 1996, p.91.

<sup>86</sup> VIGARELLO, 1996.

<sup>87</sup> VIGARELLO, 1996.

<sup>88</sup> SEVCENKO, 1992, p.228.

<sup>89</sup> VIGARELLO, 1996, passim.

presença microbiana”<sup>90</sup>. Ao mesmo tempo:

O pensamento médico higienista [...] construiu um discurso normativo, disciplinador e moral. A ciência positivista e a moral burguesa estiveram na base de suas propostas de disciplinarização dos corpos, dos hábitos e da vida dos indivíduos, tudo em nome da SAÚDE, da paz e da harmonia social... em nome da civilização!<sup>91</sup>.

Ainda que o positivismo estabeleça relações com ambas, Vigarello comenta que os higienistas foram resistentes às conclusões sobre imunização, o que demonstra já uma certa discordância no âmbito dos profissionais da saúde, que veremos também, em seu tempo, em relação ao uso da bicicleta<sup>92</sup>.

Corbin comenta que entre o fim do Antigo Regime e a primeira metade do século XIX houve um processo de “desamontoamento dos corpos”, acelerado pela epidemia de cólera em Paris em 1832. Os “males do amontoamento e da promiscuidade” foram combatidos durante todo o XIX pelos médicos. De acordo com Carmen Lúcia Soares, o discurso higienista europeu propagava uma imagem “que as classes populares viviam mal por possuírem um espírito vicioso, uma vida imoral” – limpá-las constituiria em seu aval de moralidade e a garantia de uma “ordem”<sup>93</sup>.

Embora Paris, após as reformas de Haussmann, tenha se tornado o grande ícone de *cidade moderna*, adaptado por várias outras capitais no Ocidente, na década de 1830 a distribuição e evacuação das águas era mais avançada em Londres do que na capital francesa. Vigarello aposta na água como “um dos fatores mais importantes da reforma urbana”, e que os cuidados com o corpo demandaram “uma reestruturação total do mundo subterrâneo e do mundo aéreo das cidades”. Para o autor, “a *cidade moderna* se constitui com base nessas infraestruturas camufladas”, ou seja, nesses sistemas hidráulicos subterrâneos<sup>94</sup>.

Apesar dos problemas enfrentados, Paris só teria sua remodelação iniciada vinte anos após a epidemia, entre 1852 e 1870, e seriam necessários muitos anos ainda até que seu modelo fosse “copiado” pelas capitais brasileiras.

Entre os séculos XVIII e XIX as casas coloniais brasileiras “foram o tormento dos

<sup>90</sup> VIGARELLO, 1996, p.231.

<sup>91</sup> SOARES, Carmen Lúcia. **O pensamento médico higienista e a Educação Física no Brasil: 1850-1930**. 1990. 247 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1990. Disponível em: <<http://cev.org.br/biblioteca/o-pensamento-medico-higienista-e-educacao-fisica-brasil-1850-1930/>>. Acesso em: 19 out. 2016, p.133.

<sup>92</sup> VIGARELLO, 1996.

<sup>93</sup> CORBIN, Alain. Bastidores. In: PERROT, Michelle (Org.). **História da vida privada: da Revolução Francesa à Primeira Guerra**. v.4. Tradução Denise Bottmann (partes 1 e 2); Bernardo Joffily (partes 3 e 4). São Paulo: Companhia das Letras. 1991. cap. 4; SOARES, C.L., 1990; VIGARELLO, 1996.

<sup>94</sup> VIGARELLO, 1996, passim. Grifo nosso.

higienistas” pois suas “condições de higiene deixavam muito a desejar”<sup>95</sup>. As elites dirigentes do Brasil colonial começavam a esboçar preocupações com a saúde, a higiene e o corpo dos indivíduos – ao menos os da alta sociedade. O Rio de Janeiro na segunda metade da década de 1830, já sob controle do Primeiro Reinado, fornecia água à população por chafarizes e bicas, e em 1840 concedeu o direito de canalização privativa dos recursos hídricos<sup>96</sup>.

Carmen Soares menciona uma “moralidade sanitária” estabelecida no Brasil na segunda metade do século, dentro da qual

[...] está presente uma Educação Física **higiênica**, eugênica e moral, [e] teve um longo processo de desenvolvimento no Brasil até, de fato, instaurar-se com o advento da República, significando o “novo”, o “científico” e expressando, desse modo, os traços da **modernidade** que por ela são trazidos, suas origens, porém, são coloniais<sup>97</sup>.

Entre 1890 e 1920, surtos epidêmicos causavam enormes baixas na população das cidades brasileiras, atingindo particularmente os mais pobres, e evidenciando o desacordo das estruturas urbanas com as demandas do crescente número de habitantes<sup>98</sup>. O discurso do “desamontoamento” ressurge:

Conjuntamente com os projetos de remodelação urbanística [do Rio de Janeiro] e as demolições que dariam lugar à nova paisagem, os códigos sanitários elaborados nos inícios da República se voltam contra as formas coletivas de moradia, configuradas como centros irradiadores de epidemias, além de assegurar ao poder público o direito de intervenção no cotidiano de seus moradores e nos moldes de sua sobrevivência<sup>99</sup>.

Porto Alegre também teria seu quinhão de reformas urbanas, conforme veremos em breve. Por ora, a partir dos trechos destacados acima, é necessário sublinhar que a demanda por uma reestruturação das grandes cidades, somada a uma medicina que flertava com a política e a moral, e questionava a decência dos mais pobres, em nosso entender resultou em um processo de “higienismo social”. Por meio desse processo, determinava-se quais “tipos de pessoa” deveriam habitar cada espaço da cidade, geralmente removendo as camadas populares das áreas centrais ou renovadas, como é verificável na gestão de Pereira Passos no Rio de Janeiro e de

<sup>95</sup> OLIVEIRA, Neide Gomes de. História dos hábitos de higiene no Brasil dos séculos XVIII ao XX. **Revista Dimensões** (Revista de História da UFES), Vitória, n. 2, p.42-58, 1991, p.45. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/2171>>. Acesso em: 11 mai. 2016.

<sup>96</sup> SOARES, C.L., 1990; OLIVEIRA, 1991.

<sup>97</sup> SOARES, C.L., 1990, p.135. Grifos nossos.

<sup>98</sup> WISSENBACH Maria Cristina Cortez. Da escravidão à liberdade: dimensões de uma privacidade possível. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil: República: da Belle Époque à Era do Rádio**. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p.104-105.

<sup>99</sup> WISSENBACH, 1991, p.105.

seu contemporâneo em Porto Alegre, José Montauray<sup>100</sup>.

Nesse escopo da moralidade um último tópico merece especial atenção: a posição feminina dentro das concepções médicas e higiênicas recebeu uma carga normativa singular.

Os médicos do final do século XVIII produziram um discurso sobre a especificidade do sexo feminino, no qual atribuíam as formas corporais da mulher à vocação metafísica da maternidade – não seria efeito da anatomia nem da fisiologia, mas sim da alma feminina<sup>101</sup>. Se, por um lado, a erudição do século XIX se desvinculava dessa noção etérea, acercando-se da relação entre físico e moral, e procurava convencer que a prática do banho não prejudicava o pudor<sup>102</sup>, por outro a situação da mulher se manteve bem parecida.

Destacamos a excessiva preocupação com a sexualidade feminina – às moças púberes eram dedicados grossos manuais de higiene, o calor e a maciez da cama eram desaconselhados e os banhos quentes limitados – gerou-se uma ideia que a água teria relação com a esterilidade, além de imperar um temor quanto às práticas masturbatórias<sup>103</sup>. A equitação e até o uso da máquina de costura foram vistos com desconfiança, assim como posteriormente o ciclismo também o foi. Quanto a esse último “alguns médicos condenavam veementemente a prática, por questões anatômicas (causaria prejuízos físicos) e morais (criaria formas de excitação sexual)”<sup>104</sup>.

Existiu também uma tentativa de descorporificação, na qual as moças eram identificadas como anjos, o que não é realmente muito diferente do ideal de mulher concebido pelo positivismo – a “mãe dedicada”, “salvação do homem”, o “sexo afetivo” – confinado ao lar e sustentado por uma figura masculina<sup>105</sup>. Baudelaire comenta nos anos 1860, por exemplo, que para os artistas em geral “a mulher está perfeitamente em seu direito e cumpre até uma espécie de dever esforçando-se em parecer mágica e sobrenatural; é preciso que desperte e que fascine; ídolo, deve dourar-se para ser adorada”<sup>106</sup>.

Expandindo a relação entre medicina, higiene e moral para mais um campo, recuamos novamente a meados do século XVIII para demonstrar o vínculo com a indumentária. Daniel

---

<sup>100</sup> No final dos anos 1970 o geógrafo Neil Smith publicou o artigo *Toward a theory of gentrification a back to the city movement by capital, not people*, **Journal of the American Planning Association**, Chicago, v.45, n.4, p.538-548, 1979, considerado seminal no conceito de *gentrificação*, que designa “os processos de valorização imobiliária e expulsão dos moradores originais nas experiências de renovação de áreas centrais”. – ROLNIK, Raquel. **Morre Neil Smith...** Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/10/01/morre-neil-smith-grande-perda-para-os-estudos-urbanos/>>. Acesso em: 11 mai. 2016.

<sup>101</sup> CORBIN, 1991, p.437.

<sup>102</sup> CORBIN, 1991; VIGARELLO, 1996.

<sup>103</sup> CORBIN, 1991.

<sup>104</sup> MELO; SCHETINO, 2009, p.117.

<sup>105</sup> CORBIN, 1991; SOARES, C.L.,1990.

<sup>106</sup> BAUDELAIRE, 2006, p.875-876.

Roche<sup>107</sup> menciona os médicos que colaboraram com os verbetes sobre vestuário na *Encyclopédia*. Entre eles, Diderot e Chevalier de Jaucourt, que talvez

[...] tenham sido os que mais avançaram na análise da relação entre os tipos de roupa e o dano ao corpo causado pela transformação do vestuário. Percebem-se aí o indício de uma grande preocupação e o eco da cultura médica dos dois principais incentivadores do *dicionário racional*. A questão era fundamental para o debate no seio de uma medicina em processo de mudança e que se impunha por sua vontade de agir. A roupa tornou-se um modo importante para manifestar a visão médica nova e menos tradicional do corpo<sup>108</sup>.

Se no século XVII a limpeza tinha um sentido de aparência, que se confundia com o respeito ao cânone da moda, perto do século XIX os médicos tinham como objetivo a “liberação” do corpo<sup>109</sup>. Neste momento, “a roupa já não mais era apenas garantia de saúde, mas podia, a exemplo da sociedade que a produzia, provocar doenças”<sup>110</sup>.

Inicialmente, essa “liberação indumentária” teria um significado médico, conforme a citação acima exemplifica. Contudo, acabou em moralidade política – o cuidado com o “debaixo” da aparência abalaria a longa ligação mantida entre limpeza e adorno, e, com a roupa vista como indício de desordem moral, a medicina condenaria a moda e seus excessos, impondo novos paradigmas ao vestir<sup>111</sup>.

Entretanto, se os padrões Iluministas conduziram um olhar de reprovação à moda – o que, de acordo com o que já vimos anteriormente, pode ter se materializado nas roupas inspiradas nas da Antiguidade – notamos que, durante o século XIX, há uma restauração dos valores estéticos aristocráticos, além de uma nova ascensão do pudor nos anos 1840, mencionada por Vigarello<sup>112</sup>. Exemplificando, podemos assinalar a retomada do luxo na Corte Napoleônica e, posteriormente, a grande popularidade conquistada pela Rainha Vitória do Reino Unido<sup>113</sup>, ainda que mesclado gradualmente aos valores modernos da sociedade industrial. O anseio de “libertação do corpo” pelo afrouxamento das roupas não impediu a radicalização no sentido oposto. No curso do século XIX, observamos modas que ampliaram a ornamentação, o peso e a constrição – esta última também chegando ao visualmente despojado

<sup>107</sup> ROCHE, Daniel. **A cultura das aparências**: uma história da indumentária (séculos XVII-XVIII). Tradução Assef Kfoury. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

<sup>108</sup> ROCHE, D., 2007.

<sup>109</sup> ROCHE, D., 2007; VIGARELLO, 1996.

<sup>110</sup> ROCHE, D., 2007, p.466-467.

<sup>111</sup> ROCHE, D., 2007; VIGARELLO, 1996.

<sup>112</sup> VIGARELLO, 1996.

<sup>113</sup> Durante seu longo reinado, conhecido como Era Vitoriana (1837-1901), a rainha Vitória estabeleceu novas vogas, como a dos vestidos brancos para noivas, as peças que ficaram conhecidas como tartã e as roupas pretas de crepe para luto, e foi notável por sua rígida moralidade. – CALLAN, 2007.

vestuário masculino, pois os elegantes usavam sufocantes colarinhos, altos e engomados<sup>114</sup>. Esse processo de retomada da opulência cortesã pela alta burguesia, por sua vez, gerou seus próprios antagonistas, como a *Rational Dress Society* e o Movimento Estético. Algumas das reivindicações desses grupos do fim do século XIX encontraram na roupa feminina de ciclismo uma aliada incidental<sup>115</sup>.

A higiene corporal contou por muito tempo com um elemento importante, a roupa-branca<sup>116</sup>, mas seu uso declinou com as novas práticas de limpeza pessoal e privacidade. Com a promoção dos novos padrões, a mera troca dessa roupa de baixo já não era bastante, pois a lavagem se tornou importante tanto para a limpeza quanto para o fortalecimento. Sobre essas peças é interessante notar que aproximadamente desde o feudalismo até a Segunda Revolução Industrial, não se tolerava que tecidos coloridos tocassem diretamente no corpo nu, pela cor ser tida como impura e indecente. Entre os séculos XIX e XX os tecidos listrados e os tons pastel emergiram como mediadores do diálogo entre higiene e moral, simultaneamente alegrando o branco e purificando a cor<sup>117</sup>. Ao longo das décadas, as listras tomaram parte em elaborados códigos – no campo do esporte, especificamente, serão dotadas de um enorme valor simbólico para os grupos envolvidos, como veremos em detalhe no capítulo 3.

Os hábitos de higiene dos brasileiros não tiveram influência apenas dos europeus, ou do sanitarismo. Segundo Oliveira, “o hábito do banho é herança indígena”, e o cuidado do brasileiro com a limpeza do corpo chamava a atenção de viajantes e cronistas. A autora destaca uma particularidade – no século XIX o banho quente já era uma prática generalizada em Minas Gerais<sup>118</sup>.

De acordo com Vigarello, a temperatura da água do banho era diferente conforme o objetivo – morno para a higiene e limpeza, frio para dinamização e estimulação. É interessante notar que, na Europa, apesar das teorias médicas e sanitárias, a alteração em relação à ablução foi lenta e não hegemônica – ainda nos anos 1830, mesmo após a epidemia de cólera, Balzac temia os banhos e a água. Itens como o sabão e o sabonete, assim como o xampu, foram introduzidos gradualmente com o passar dos anos<sup>119</sup>.

A partir dos anos 1830, os banhos de mar foram considerados benéficos pelos franceses.

---

<sup>114</sup> FEIJÃO, 2011.

<sup>115</sup> Voltaremos a esse assunto mais detidamente no capítulo 3.

<sup>116</sup> A expressão *roupa-branca* designa a roupa íntima, geralmente uma longa camisa utilizada sob as outras roupas. De acordo com Lucy Magalhães, tradutora de Pastoureau, a persistência desse termo em português – e também seu correspondente francês – demonstra essa forte ligação branco-intimidade. – PASTOUREAU, 1993, p.87.

<sup>117</sup> PASTOUREAU, Michel. **O Pano do Diabo**: uma história das listras e dos tecidos listrados. Tradução Lucy Magalhães. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993; VIGARELLO, 1996.

<sup>118</sup> OLIVEIRA, 1991, passim.

<sup>119</sup> VIGARELLO, 1996.

Nos anos 1850, viajantes destacavam o entusiasmo dos moradores do Rio de Janeiro – os banhistas chegavam à praia antes do nascer do sol e partiam por volta das sete da manhã. Mais ou menos nessa mesma época, a natação, que já existia na primeira década do século XIX, se tornou comum no verão. Perto do fim do século XIX, a “medicina hidrológica” recomendava temporadas nas estações hidrominerais, como a de Poços de Caldas, e nos primeiros anos do século XX os banhos de mar se tornaram uma “moda elegante” para a juventude do Rio de Janeiro<sup>120</sup>.

O desenvolvimento dessa relação com a água e com as práticas ao ar livre se imbricam à educação física, às origens dos esportes modernos, assim como a higiene também dialoga com a prescrição dos trajes apropriados para cada uma dessas atividades. Reservamos os comentários especificamente sobre Porto Alegre para mais além, antecipando que a cidade não deixou de usufruir das águas que lhe tornaram porto.

Por fim, acreditamos não ser incorreto afirmar que muito do que foi recebido pelos brasileiros nesse sentido se vinculava, por um lado, aos anseios pela modernidade e, por outro, à adoção de maneiras civilizadas, que pudessem concretizar esse objetivo, percorrendo variados caminhos de difusão.

### 1.1.3 Nas teias da Civilização

Conforme Dias<sup>121</sup>, muitos textos utilizam as palavras *cultura* e *civilização* como sinônimos, mas há autores que as diferenciam. Norbert Elias<sup>122</sup> propõe que *civilização*, de fato, não significa a mesma coisa em diferentes países. De acordo com o autor, para os ingleses, por exemplo, o termo resume “seu orgulho pela importância de suas nações para o progresso do Ocidente e da humanidade”, enquanto para os alemães “significa algo de fato útil, mas [...] de segunda classe, compreendendo apenas a aparência externa dos seres humanos” – neste caso, o que expressaria o “o orgulho em suas próprias realizações e no próprio ser é [o termo] *Kultur*”<sup>123</sup>. Essas duas ideias se diferenciam de forma que, enquanto “civilização” remeteria a um processo ou seu resultado, relacionado a um incessante movimento para frente, *Kultur*

---

<sup>120</sup> OLIVEIRA, 1991; SCHAPOCHNIK, Nelson. Cartões-postais: álbuns de família e ícones da intimidade. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil: República: da Belle Époque à Era do Rádio**. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991; SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil: República: da Belle Époque à Era do Rádio**. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991b.; VIGARELLO, 1996; VIGARELLO; HOLT, 2008.

<sup>121</sup> DIAS, 2005.

<sup>122</sup> ELIAS, 1994.

<sup>123</sup> ELIAS, 1994, p.24.

delimitaria a produção humana que expressa a individualidade de um povo.

Guardando suas distinções, ambos os termos aludem a representações de autoimagens nacionais. Entretanto, sobretudo quanto ao termo *civilização*, designaria povos mais “evoluídos” – as nações da Europa Ocidental, por exemplo, que em um contexto colonialista e imperialista consideravam inquestionável que sua cultura, sua maneira de ver e julgar o mundo fossem superiores às outras, apresentando um forte traço de etnocentrismo<sup>124</sup>.

Em síntese:

[...] se examinamos o que realmente constitui a função geral do conceito de civilização, e que qualidade comum leva todas essas várias atitudes e atividades humanas a serem descritas como civilizadas, partimos de uma descoberta muito simples: este conceito expressa a consciência nacional. Ele resume tudo em que a sociedade ocidental dos últimos dois ou três séculos se julga superior a sociedades mais antigas ou a sociedades contemporâneas “mais primitivas”. Com essa palavra, a sociedade ocidental procura descrever o que lhe constitui o caráter especial e aquilo de que se orgulha: o nível de *sua* tecnologia, a natureza de *suas* maneiras, o desenvolvimento de *sua* cultura científica ou visão do mundo, e muito mais<sup>125</sup>.

Dias destaca que muitos autores se baseiam na existência de linguagem escrita para diferenciar um povo civilizado de um povo “primitivo”, o que por um lado não seria sinônimo de não possuírem cultura, mas, por outro, com certa discriminação social, contrapondo o “homem civilizado” a um suposto “selvagem”<sup>126</sup>.

Voltando ao mencionado contexto colonialista, Elias refere que uma característica significativa dos movimentos colonizadores é que tenham como mote a “civilização”<sup>127</sup>. Isso se justificaria pela necessidade não apenas de terras, mas de pessoas, que devem ser integradas à teia do país colonizador – essas pessoas devem assimilar os padrões de vida, ser integradas como trabalhadoras ou consumidoras, entre outras atitudes que as tornem “civilizadas”.

No século XIX o Brasil se conectou à teia da civilização. Podemos considerar a instalação da Corte no Rio de Janeiro como um grande marco, pelas adequações que promoveu, mas não gostaríamos de pensar em um processo evolutivo linear. Rainho destaca que a “europeização dos costumes” no Rio após a chegada da família real portuguesa de certa forma correspondeu ao processo discutido por Elias, e se relacionava a uma “sociabilidade baseada na adoção de valores estrangeiros”. A autora propõe que, nesse processo, os “cuidados com a higiene, a correção dos modos, as boas maneiras à mesa e a adequação e distinção no vestir

---

<sup>124</sup> DIAS, 2005; ELIAS, 1994.

<sup>125</sup> ELIAS, 1994, p.23.

<sup>126</sup> DIAS, 2005.

<sup>127</sup> ELIAS, 1994.

foram os elementos caracterizadores de uma etapa na qual a 'boa sociedade' se civilizava”<sup>128</sup>.

Porém, a nosso ver, a própria mudança na sociedade abriu espaço para que outras referências chegassem, ainda que da Europa, mas por outros caminhos que não necessariamente tinham o Rio de Janeiro como rota, uma vez que em dado momento se tornou comum aos jovens da dita “boa sociedade” irem para o velho continente estudar – e não apenas os que pertenciam à elite carioca.

Saballa comenta que, entre 1900 e 1920, nota-se uma preocupação com a modernização e a civilização em Porto Alegre<sup>129</sup>, mas notamos que não era uma ambição exclusiva desse período – desde antes da virada do século já havia se manifestado. No âmbito do ciclismo exemplificamos com dois trechos extraídos do jornal *Correio do Povo* em 1897 e 1898, respectivamente:

[...] Vencedora como meio commodo de rapida locomoção, a bicycléta entrou nos costumes actuaes e faz parte integrante do instrumental da **civilização moderna**, ao lado do telephone e da luz electrica.

A plena aceitação no Rio de Janeiro deste novo instrumento sportivo e de velocipedia é de recente data e muito posterior á sua introducção na Europa, onde constitue já um meio de locomoção aceita indistinctamente por todas as classes sociaes. [...]

Aqui não attingimos ainda um tal apuro. [...]

A bicycléta pneumatica ahi esta **plenamente aceita no mundo civilisado**; cidades inteiras ha hoje que vivem da fabricação dessas machinas, na Inglaterra, na Allemanha, na França e na America do Norte.

Eis ahi, portanto, um grande **elemento de progresso**. [...]

A sagacidade de alguns medicos europeus chegou a ponto de enxergar na bicycléta um **novo poder terapeutico**, desconhecido até então, recommendando-o como panacéa á varias molestias.

O pessimismo de outros relegou o novo systema de locomoção para o index de coisas nocivas e condemnada pela hygiene e pela medicina. [...]

[...] A bicyelette que conquistou o logar merecido nas **sociedades civilisadas** de todo o mundo, e que entre nós tão bem aceita tem sido por toda a **gente de bom gosto** e de espirito pratico, já está entrando como elemento poderoso no exercicio da clinica fluminense...[...]<sup>130 131</sup>.

Nas duas situações observamos algumas atribuições – ainda que já fosse conhecida há muito na Europa, é vinculada à bicicleta uma condição de novidade e “elemento do progresso”; o “mundo civilisado” e as “sociedades civilisadas” remetem basicamente aos países industrializados do hemisfério norte; o veículo teria sido bem acolhido por “gente de bom

<sup>128</sup> RAINHO, 2002, p.44.

<sup>129</sup> SABALLA, 2010.

<sup>130</sup> A primeira citação foi originalmente publicada em *O Paiz*; a segunda, na *Semana Sportiva*, ambos do Rio de Janeiro. As duas foram transcritas pelo *Correio do Povo*, respectivamente em dezembro de 1897 e junho de 1898 e integram a compilação de Henrique Licht sobre o ciclismo no Rio Grande do Sul. Optamos por distinguir nas referências quando a informação foi obtida neste livro e quando foi localizada diretamente nos periódicos.

<sup>131</sup> SEIDL (17 dez. 1897) apud LICHT, 2002, p.17-18; LICHT, 2002, p.27.

gosto”, ou seja, integrantes de uma elite “moderna” e médicos sagazes, enquanto os “pessimistas” a veriam como nociva. Aqui ainda não teríamos atingido o apuro da difusão desse moderno objeto, devido possivelmente ao nosso “processo civilizador” incompleto.

Elias discute que a reorganização dos relacionamentos humanos é acompanhada de mudanças nas maneiras e na estrutura de personalidade do homem, e que o resultado provisório disso é a conduta “civilizada”<sup>132</sup>. O autor aponta que a ampliação da rede de interdependência social tornou importante a sincronização dessa conduta, pois as ações dos indivíduos estariam integradas. O autocontrole teria se estabelecido firmemente. Com a formação do que o autor chama de “monopólio da força”, os espaços sociais foram pacificados e foram criados substitutos para os perigos e emoções em livros e pinturas – cabe pensar que também o esporte e a moda teriam seu papel nessas substituições. Da emergência de uma nova sensibilidade para a violência advém “regras novas às práticas do corpo: regulamento das violências, técnicas de ginástica, cálculo dos espaços e dos tempos”<sup>133</sup> – o que remete também ao que já mencionamos sobre as modernas percepções sobre tempo e espaço.

Quanto aos códigos de civilidade vigentes no século XIX, Rainho coloca que as alterações efetuadas desde o século XV em relação a normas de higiene e comportamento geral serviram para edificar barreiras e evidenciar traços de distinção do “homem civilizado”<sup>134</sup>. Essa afirmação é consoante com Vigarello quando o autor estabelece um sentido de distinção e diferença simbólica à aproximação entre higiene e limpeza, e como essa limpeza particularizava a antiga aristocracia, a burguesia em evidência e o pobre<sup>135</sup>.

Elias também propõe uma relação de desigualdade, na qual a sociedade europeia, como se fosse uma classe mais alta, disseminaria as condutas “civilizadas” nas áreas coloniais. Para o autor, esses padrões seriam assimilados principalmente por pequenos grupos dirigentes e pelas classes altas dessas nações<sup>136</sup>.

O desenvolvimento da moda e suas mudanças de estilo também estariam ligados ao “processo civilizador”, e na primeira metade do século XIX manuais de etiqueta, traduzidos ou adaptados de textos ingleses ou franceses, cumpriam o papel de orientar a “boa sociedade” para a vida na Corte. Estas publicações reproduziam regras de comportamento e roupas, espelhando o que seria desejado ou esperado dessa camada social – contudo, as roupas e a moda vigente nem sempre correspondiam ao que estava escrito, e nesse sentido os jornais teriam informações

---

<sup>132</sup> ELIAS, 1994.

<sup>133</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008, p.394.

<sup>134</sup> RAINHO, 2002.

<sup>135</sup> VIGARELLO, 1996.

<sup>136</sup> ELIAS, 1994.

mais realistas<sup>137</sup>.

Cabe mencionar que Rainho considera que a generalização dos comportamentos civilizados “não deve ser entendida como uma simples *difusão*, que atingiria progressivamente todo o corpo social a partir de uma elite que o domina”<sup>138</sup>.

Segundo Svendsen, na maioria das vezes as explicações sobre a difusão de moda são baseadas em várias versões da “teoria do gotejamento”, propostas por Adam Smith, Immanuel Kant, Herbert Spencer, Georg Simmel, e Gabriel de Tarde, por exemplo<sup>139</sup>. Conforme pontuamos anteriormente, não desejamos estabelecer uma linha evolutiva, mas sim pensar nesses processos de civilização e europeização como ramificados, ainda que se destaquem pontos emblemáticos. Svendsen aborda especificamente a moda de vestuário, mas ampliaremos essa noção de difusão de moda para um conceito mais amplo, alcançando também as modas de comportamento<sup>140</sup>.

O processo de difusão em “gotejamento” dependeria de uma desigualdade na economia simbólica, também relacionada inicialmente ao capital financeiro – “a inovação ocorre num nível mais alto e depois se espalha pelas camadas inferiores porque as classes mais baixas se esforçam para se elevar, o que as leva a estar sempre um passo atrás”<sup>141</sup>. Svendsen argumenta que:

[...] Tarde enfatiza que a sociedade moderna confere maior flexibilidade à imitação, de tal modo que as classes mais altas podem também imitar as inferiores [...]. Naquela altura [1890], a imitação das classes baixas pelas superiores já vinha ocorrendo há algum tempo<sup>142</sup>.

Como exemplo dessa imitação em sentido inverso, Svendsen propõe o terno, que se espalhou da classe média para a classe alta e, pensando nas listras que mencionamos anteriormente, poderíamos sugerir também a apropriação da padronagem dos uniformes dos marinheiros para os trajes de banho das elites, conforme apresentado por Pastoureau<sup>143</sup>.

Tal como Svendsen, Elias afirma que uma singularidade da sociedade ocidental é que “as características das classes baixas difundem-se por todas as outras [...] E constitui uma das peculiaridades mais importantes do processo civilizador”<sup>144</sup>.

<sup>137</sup> RAINHO, 2002.

<sup>138</sup> RAINHO, 2002, p.41. Grifo nosso.

<sup>139</sup> SVENDSEN, Lars. **Moda**: uma filosofia. Tradução Maria Luiza X. de A. Borges. R. de Janeiro: Zahar, 2010.

<sup>140</sup> Veremos mais detalhadamente no capítulo 2.

<sup>141</sup> SVENDSEN, 2010, p.42.

<sup>142</sup> SVENDSEN, 2010, p.46.

<sup>143</sup> PASTOUREAU, 1993.

<sup>144</sup> ELIAS, 1994, p.211.

Por fim, notamos nos discursos da imprensa brasileira, que elevava a Europa como o grande modelo de civilidade e cultura a ser seguido, esse sentido de “gotejamento”, entendido no viés espacial das relações civilizadoras de colonialismo e imperialismo, não entre classes de uma mesma região. Devemos, porém, considerar que as expectativas criadas até pelos grupos locais que desejavam se inserir nos moldes “modernos e civilizados” eram idealizações. Os exemplos europeus chegavam ao Brasil por meio de manuais e revistas, em alguma medida eram incorporados pelas classes altas, mas também se tornavam híbridos, na medida que questões próprias locais se mesclavam a essas normas – como nas questões da higiene que vimos há pouco. Ainda que enredado nas teias da civilização, o país permaneceria por muito tempo transmitindo uma imagem de exotismo para o mundo “civilizado” de fato<sup>145</sup>.

## 1.2 PANORAMA DE PORTO ALEGRE NO SÉCULO XIX

Em meio a todas as agitações do século XIX que perpassamos anteriormente, o Rio Grande do Sul vivenciou suas próprias modificações. Ainda que fosse uma região duplamente provinciana, em relação à “civilizada Europa” e ao grande centro que o Rio de Janeiro se tornou com a transferência da Corte, também recebeu famílias estrangeiras, aprimorou-se e foi cenário de levantes.

No fim do século XVIII, Porto Alegre já era a sede administrativa da Capitania do Rio Grande de São Pedro e estava se consolidando como seu centro econômico; em 1803 tinha apenas 3.927 habitantes, número que quase duplicou em cinco anos devido à expansão econômica promovida pelo comércio de trigo. Porém, apenas em 1820 seria elevada à categoria de cidade – época na qual a população chegava a cerca de 12 mil habitantes<sup>146</sup>.

Naquele momento, estrangeiros já circulavam pela cidade – o naturalista francês Saint-Hilaire esteve na região entre 1820 e 1821; o comerciante inglês Nicolau Dreys viveu na cidade de 1817 a 1825 – e por aquela época houve também a chegada dos primeiros imigrantes alemães.

A colônia alemã seria instalada na região onde funcionou a Feitoria do Linho-Cânhamo

---

<sup>145</sup> Em artigo de Débora K. Leitão notamos que, ainda no século XXI, não é raro aos franceses, por exemplo, uma percepção do Brasil como lugar exótico. É possível que essa distorção ainda leve um longo tempo para ser desfeita diante de tal olhar etnocêntrico. – LEITÃO, Débora Kruschke. Nós, os outros: Construção do exótico e consumo de moda brasileira na França. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, v. 13 n. 28, p.203-230, 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-71832007000200009](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832007000200009)>. Acesso em: 06 mar. 2016.

<sup>146</sup> SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira. **Espaço privado e vida material em Porto Alegre no século XIX**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998.

(1788-1824), posteriormente São Leopoldo, em congruência com um projeto articulado pelo Império. Contudo, os imigrantes tiveram que esperar em Porto Alegre pelo barco que os transportaria ao seu destino final, o que ocasionou a formação de um núcleo que não estava previsto, em uma área entre o porto e a foz do Rio dos Sinos – o Arraial dos Navegantes<sup>147</sup>.

Nos anos 1830 outro viajante francês, Arsène Isabelle, mencionou algumas lojas francesas estabelecidas na cidade, que obtinham seus artigos em Buenos Aires, Rio de Janeiro e Estados Unidos, além da própria França. O porto receberia um fluxo de embarcações de origem americana, italiana e até algumas inglesas<sup>148</sup>. Foi nessa mesma década que o Vereador Pinto de Souza propôs a criação de um parque na região conhecida como Várzea – onde hoje temos o Parque Farroupilha<sup>149</sup>. O lugar era uma “planície que fica atrás da cidade, com seus jardins, seus laranjais, suas bananeiras, palmeiras, cactos, tudo cercado de moitas espessas, quase sempre cobertas de mimosas amarelas, vermelhas, violetas ou brancas”<sup>150</sup> e teve um longo trajeto até se tornar, de fato, um parque.

Em 1835 houve um ponto de virada – a Revolução Farroupilha (1835-1845) sitiou a capital por cerca de cinco anos. Porto Alegre possuía desde finais dos anos 1770 uma linha de fortificações que protegia o povoado, e possibilitou a resistência da cidade quando os Farrapos atacaram.

Segundo Monteiro, “a Revolução Farroupilha iria modificar o ritmo e o sentido do crescimento de Porto Alegre”<sup>151</sup>, e um dos motivos é que durante o período de sítio “a cidade passou a ser abastecida por São Leopoldo, fator que permitiu o desenvolvimento da agricultura comercial nesta colônia alemã”<sup>152</sup>.

Uma das primeiras alterações após o fim da revolução foi a demolição das fortificações que cercavam a cidade. A população de 16 mil habitantes demandava uma expansão urbana, que primeiramente ocorreu no sentido das estradas, povoando os arredores e aumentando os arraiais, e melhoramentos significativos começaram a ser feitos na cidade<sup>153</sup>.

De acordo com Singer, “a partir de 1850, mais ou menos, as exportações de São Leopoldo reanimam o comércio porto-alegrense” e nos anos 1860 a pujança comercial da colônia foi muito favorável para a cidade, como escoadouro do que era produzido naquela

<sup>147</sup> GANS, 2004; MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre: urbanização e modernidade: a construção social do espaço urbano**, Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

<sup>148</sup> ISABELLE, Arsène. **Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul (1833-1843)**. Trad. e nota sobre o autor Teodemiro Tostes. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006. (Edições do Senado Federal; v.61).

<sup>149</sup> AXT, Gunter; SCLIAR, Moacyr. **Parque Farroupilha “Redenção”**. Porto Alegre: Paiol, 2011.

<sup>150</sup> ISABELLE, 2006, p.234-235.

<sup>151</sup> MONTEIRO, 1995, p.30.

<sup>152</sup> SYMANSKI, 1998, p.48-49.

<sup>153</sup> MONTEIRO, 1995; SYMANSKI, 1998.

região<sup>154</sup>. Ainda nesse período, houve o desenvolvimento de estabelecimentos fabris na capital, passando de 14 em 1853 para 38 em 1865. Gans comenta que “a Guerra do Paraguai foi um estímulo para o crescimento de Porto Alegre, quando a região estava livre de qualquer assédio e interrupção em suas linhas de tráfico”<sup>155</sup>. O Teatro São Pedro, inaugurado em 1858, foi convertido em dormitório para as tropas que seguiriam para a Guerra do Paraguai – por sediar os preparativos militares, a cidade vivenciou também um incremento no comércio entre o poder público e os fornecedores locais<sup>156</sup>.

Foi ainda sob o Império que Porto Alegre começou a oferecer alguns serviços. Gradualmente foram implementados o fornecimento de água encanada (1861), o transporte coletivo (a “maxambomba” em 1864, os bondes em 1873), a usina de gás para iluminação pública e, no mesmo ano, a primeira linha férrea, ligando a capital a São Leopoldo (1874), a coleta de lixo (1876), o início do saneamento (1878) e, na década seguinte, o serviço telefônico (1886). Ainda que fossem avanços tímidos, eram uma tentativa de solucionar os problemas urbanos, e concretizaram as mudanças que já tinham se iniciado nos modos de vida. Em 1864 foi iniciado o aterro de um trecho do Guaíba para a construção do novo mercado público, que se tornaria a maior obra arquitetônica da cidade, inaugurado em 1870<sup>157</sup>.

Porto Alegre contava mais de 42 mil habitantes no início dos anos 1870. Os arraiais se tornavam mais importantes, e destacamos dois deles por serem particularmente significativos para nossa pesquisa – o Menino Deus, que havia se tornado a primeira “zona residencial aristocrática”, e o de Navegantes, já mencionado<sup>158</sup>.

Joseph Hörmeyer foi outro viajante que descreveu Porto Alegre, conforme sua visita nos anos 1850. Por um lado, o autor alemão elogia a cidade como uma das mais bonitas do país, mas comenta que não havia muitas opções de lazer para a população, sendo o entrudo e as festas das igrejas os tipos de ocasião de destaque<sup>159</sup>. Aos poucos, no processo de transformação da cidade, surgiram novas formas e espaços de lazer para a burguesia, enquanto se buscava moralizar as diversões populares.

Foi ainda nos anos 1860 que começaram a surgir associações e locais públicos de

---

<sup>154</sup> SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977, p.161-162.

<sup>155</sup> GANS, 2004, p.22.

<sup>156</sup> FLORES, Moacyr. Porto Alegre no século XIX. In: DORNELLES, Beatriz Corrêa Pires (Org.). **Porto Alegre em destaque: história e cultura**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. p.11-24; GANS, 2004.

<sup>157</sup> MONTEIRO, 1995; PACHECO, Ricardo de Aguiar. **O cidadão está nas ruas: representações e práticas da cidadania republicana em Porto Alegre (1889-1991)**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2001; SYMANSKI, 1998.

<sup>158</sup> MONTEIRO, 1995; SYMANSKI, 1998.

<sup>159</sup> HÖRMEYER, Joseph. **O Rio Grande do Sul de 1850: descrição da Província do Rio Grande do Sul no Brasil meridional**. Tradução Henrich A. W. Bunse. Porto Alegre: D. C. Luzzatto/EDUNI-SUL, 1986.

sociabilidade, oportunizando vivências diversas. A *Deutscher Turnverein*<sup>160</sup>, fundada em 1867, foi a primeira sociedade de ginástica de Porto Alegre. No ano seguinte surgiu o Partenon Literário, que reunia os intelectuais da época em torno de temas sociais. Na Várzea aconteciam corridas de cavalo (1872) e touradas (1875). As práticas equestres mobilizavam tanto os porto-alegrenses que houve quatro hipódromos<sup>161</sup>.

Próximo aos anos 1880 surgiram também instituições que reuniam os republicanos. O movimento republicano no Brasil data de 1870, com a publicação de seu manifesto no Rio de Janeiro<sup>162</sup>. Flores comenta que um dos integrantes do Partenon Literário, Apolinário Porto Alegre, já estava engajado com essa ideologia desde a década de 1860, participando da fundação de três clubes relacionados a ela – o 20 de Setembro (1868), o Republicano (1878) e o Bento Gonçalves (1885)<sup>163</sup>. Em 1882 foi fundado “o Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), que ficou sob a liderança do radical positivista Júlio de Castilhos”<sup>164</sup> – a ideologia concebida por Augusto Comte, entretanto, não agradava a todos os republicanos. Desta forma, em 1892, após algumas mudanças de nome através dos anos, o clube fundado em 1885 e dissidentes do Partido Liberal fundaram o Partido Federalista do Rio Grande do Sul, que seriam opositores dos castilhistas<sup>165</sup>. Foi, portanto, da oposição entre federalistas e republicanos que emergiu a breve e sangrenta Revolução Federalista (1893-1895). Ao seu término, o PRR consolidou sua posição, mantendo o domínio político e econômico até o final dos anos 1920<sup>166</sup>.

A ideia de progresso é um dos pilares do positivismo comtiano, e assim também se desenhou o programa de governo castilhista – foram estabelecidas diretrizes de desenvolvimento capitalista, estímulo aos meios de transporte, diversificação econômica, incentivo ao imigrante e integração do proletário à sociedade. Mas esse suposto progresso não

<sup>160</sup> A *Deutscher Turnverein* (Sociedade [Alemã de] Ginástica), segundo Mazo (2003), se transformou na *Deutscher Turn und Schützverein* (Sociedade Alemã de Ginástica e Tiro) em 1869. Em 1876, houve a separação das duas práticas em duas associações distintas. Em 1887, a de ginástica se dividiu novamente, em *Deutscher Turnverein* e *Turnklub* (Clube de Ginástica). Em 1892 foi criado o *Turnerbund*, quando voltaram a se unir. Em 1942 o nome foi alterado para Sociedade Ginástica Porto Alegre 1867 (SOGIPA). A *Turnverein* seria a proprietária da primeira casa de banho de Porto Alegre, entre 1885 e 1916, onde funcionava o departamento de natação.

<sup>161</sup> FLORES, 2004; MACEDO, 1982; MAZO, 2003; PEREIRA, Ester Liberato. **As práticas equestres em Porto Alegre**: percorrendo o processo da esportivização. 2012. 156 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Movimento Humano) – Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/56768>>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>162</sup> ABREU, Alzira Alves de (Coord.). **Dicionário histórico-biográfico da Primeira República: 1889-1930**. São Paulo: Editora CPDOC/FGV, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>163</sup> FLORES, Moacyr. **Patrono da Cadeira 06**. Academia Rio-Grandense de Letras. Sem data. Disponível em: <<http://arl.org.br/index.php/patronos/57-apolin%C3%A1rio-porto-alegre>>. Acesso em: 01 mai. 2016.

<sup>164</sup> FLORES, 2004, p.47.

<sup>165</sup> FLORES, s.d.

<sup>166</sup> MACHADO, Nara Helena Naumann. **A exposição do Centenário Farroupilha**: ideologia e arquitetura. 1990. 330 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1990.

contemplava seus opositores, que foram reprimidos, nem as mulheres que, vistas como “rainhas do lar”, deveriam ficar confinadas ao espaço doméstico<sup>167</sup>.

Em um outro aspecto ainda, Baptista nos aponta o seguinte:

Os ideais positivistas não se restringiram às esferas da política e da religião, também influenciaram no plano cultural. Como consequência disso, inaugura-se o Teatro Polytheama (1898), o Arquivo do Estado (1906), e muitos outros estabelecimentos que mostravam o interesse do governo pelas diversas áreas da vida social e intelectual do Estado republicano<sup>168</sup>.

Somado a isso, “em 1897, surgia o primeiro curso superior: a Escola de Engenharia. Seguiram-se as Faculdades de Medicina (1898), Odontologia (1898) e Direito (1900)”<sup>169</sup>.

Voltando às transformações dos espaços urbanos e das formas de sociabilidade pública, Monteiro menciona que “as cidades brasileiras, a partir da consolidação da ordem republicana, passaram por um processo de reorganização espacial e social”<sup>170</sup>. O historiador nos indica que, por volta de 1880

[...] crescia a influência da presença alemã na cidade com a prática de esportes como o **ciclismo**, o remo e o tiro, valorizava-se o rio e os arraiais para passeios e piqueniques. Fundam-se uma série de sociedades e clubes congregando a comunidade imigrante. **Os alemães trouxeram esse novo componente da vida em sociedade para Porto Alegre.** [...]. Esta influência estava presente no estilo arquitetônico dos prédios, estabelecimentos comerciais, novas empresas e sociedades fundadas. Por volta de 1890, inicia-se uma nova fase do fenômeno urbano, caracterizada pela crescente complexidade da organização dos grupos sociais no espaço [...] abolição da escravidão [...] instalação da ordem republicana [...] crescimento das camadas médias urbanas [...] imigração maciça de trabalhadores livres [...] eram os novos elementos na equação urbana, por causa do dinamismo que imprimiram às relações sociais e à economia de Porto Alegre tornariam necessário realizar um reordenamento do espaço urbano. [...]<sup>171</sup>.

Este reordenamento foi iniciado na área central, para corresponder às expectativas de cidade e civilidade da elite, que defendia que “na cidade propriamente dita, só devem residir os que podem se sujeitar às regras e preceitos da burguesia”<sup>172</sup>. Entre os serviços que mencionamos anteriormente, a capital contou aos poucos com melhorias no calçamento, na segurança, no

<sup>167</sup> FLORES, 2004; MACHADO, 1990.

<sup>168</sup> BAPTISTA, Maria Teresa Paes Barreto. **José Lutzenberger no Rio Grande do Sul: Arquitetura, Ensino, Pintura (1920-1951)**. 2007. 51 f. Monografia (Bacharelado em História) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007. Disponível em: <<http://caioba.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/viewFile/4180/3175>>. Acesso em: 01 mai. 2016, p.10.

<sup>169</sup> MONTEIRO, 1995, p.35.

<sup>170</sup> GANS, 2004, p.52.

<sup>171</sup> MONTEIRO, 1995, p.33-34. Grifos nossos.

<sup>172</sup> GAZETINHA, 03 mar. 1896, apud MONTEIRO, 1995, p.34.

saneamento. Perto da virada do século o comércio exibiu vitrines iluminadas pela Cia Fiat Lux e a cidade ganhou espaços como parques, jardins, cafés decorados com espelhos, confeitarias, cinemas, teatros, bondes, junto ao hábito das diversas práticas esportivas<sup>173</sup>. Nesse contexto, despontou a importação dos novos modelos de bicicletas e foram fundados os dois clubes de ciclismo que focaremos mais adiante neste trabalho – a União Velocipedica de Amadores e a *Radfahrer Verein Blitz*, edificando suas respectivas pistas, os velódromos.

### 1.2.1 Cidade Moderna e a Belle Époque

Porto Alegre chegou a 1890 com mais de 54 mil habitantes, e na virada do século eram mais de 73 mil. Jean Roche comenta que a imigração para o Rio Grande do Sul entre 1890 e 1914 foi relativamente grande, com destaque para 1890 e 1891, o que pode justificar em parte esse expressivo crescimento populacional<sup>174</sup>. Nesse momento não eram só alemães que vinham residir na região – Constantino menciona que havia em Porto Alegre “cerca de seis mil italianos, em 1893, mais de 10% da população da cidade”<sup>175</sup>.

Alguns autores, como Pesavento e Schetino, defendem que as cidades são espaços privilegiados para pensar a modernidade. Notamos que, em algumas situações, há autores que tratam a modernidade sob uma perspectiva que parece se referir apenas ao seu aspecto urbanístico. Não necessariamente isso constitui uma falha – de acordo com Machado, “uma caracterização minimamente precisa do moderno exige que se diga de qual moderno se fala, tanto histórica quanto geograficamente”, e eventualmente as abordagens colocam em foco o anseio pela materialização da *cidade moderna*, que aproximaria o “sonho da modernidade” do cotidiano da elite porto-alegrense<sup>176</sup>.

Aqui, contudo, se por um lado vamos olhar para a transformação urbanística da cidade,

<sup>173</sup> CONSTANTINO, 1997b; MONTEIRO, 1995; PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Espetáculo da Rua**. Porto Alegre: UFRGS, 1992; SILVA, Carolina Fernandes da. Antes do futebol... a ginástica, o remo e o ciclismo. In: GOELLNER, Silvana Vilodre; MÜLLEN, Johanna Coelho von (Org.). **Memórias do esporte e do lazer no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: FUNDERGS, 2013.

<sup>174</sup> ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**, 2v. Tradução de Emery Ruas. Porto Alegre: Editora Globo, 1969.

<sup>175</sup> CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Italianidade(s): imigrantes em Porto Alegre. In: Encontro Anual da ANPOCS, 21., 1997a, Caxambu. **Anais do Encontro**. ST12. Não paginado. Disponível em: <[http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=5293&Itemid=360](http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=5293&Itemid=360)>. Acesso em: 11 mai. 2016.

<sup>176</sup> MACHADO, 1998, p.35; PESAVENTO, Sandra Jatahy. De como os alemães tornaram-se gaúchos pelos caminhos da modernização. In: MAUCH, Cláudia; VASCONCELOS, Naira. **Os alemães no sul do Brasil: cultura, etnicidade, história**. Canoas: Ed. ULBRA, 1994; SCHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicletas e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX**. 2007.119 f. Dissertação (Mestrado em História Comparada) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

por outro intentamos analisar as idealizações e comportamentos implicados. Se o “anseio pela modernidade edificatória ou urbana [...] é antigo, já podendo ser identificado concretamente pelo menos no século XVI”<sup>177</sup>, na Porto Alegre da virada do século XIX para o XX assume nuances de uma cultura híbrida, de uma busca não só pelo novo, mas pelo novo Europeu, e que em sua simbologia e seu uso se conectem às expectativas de progresso e civilização.

As elites sul-rio-grandense estavam há muito vinculadas ao latifúndio e à pecuária – desta forma, a burguesia urbana equivaleria a uma parcela não-hegemônica desse estrato social. A elite agrária foi influente na configuração da vida política, social e cultural, enquanto a elite empresarial seria portadora de uma nova ordem, relacionada à indústria, à cidade e ao progresso – seria também a propulsora das associações esportivas. Essas duas frações conflitavam em alguns aspectos, quanto à diversificação econômica proposta pelos republicanos, por exemplo, mas complementavam-se em outros, uma vez que partilhavam a posição de elite<sup>178</sup>. Essas contradições podem ser percebidas no campo simbólico por meio de um exemplo que observaremos mais de perto em seguida – o antagonismo entre o cavalo (rural, tradicional) e a bicicleta (uma máquina moderna), ao mesmo tempo que um hipódromo abrigaria um clube de ciclistas sem sede por um período razoável.

Ao clima de intensas mudanças políticas, culturais e tecnológicas que movimentaram o Ocidente na segunda metade do século XIX costuma-se atribuir o nome *Belle Époque*, mas as fronteiras temporais que definem essa “época” são flutuantes.

A *Belle Époque* se associa também ao processo de reestruturação de grandes cidades. As reformas empreendidas por Haussmann em Paris durante o Segundo Império (1852-1870), teriam tornado a cidade o “centro difusor desse processo de remodelação da fisionomia arquitetônica e urbanística das grandes cidades do mundo ocidental”<sup>179</sup>.

No Brasil, desde o período colonial, a França e a Inglaterra eram vistas como exemplos de “civilização”<sup>180</sup>. Nos primeiros anos da República, “os limites em termos da capacidade à acumulação capitalista local e, conseqüentemente, de uma mais profunda renovação urbana e tecnológica não impediram que Porto Alegre, assim como o País, vivesse o sonho das civilizadas cidades europeias”<sup>181</sup>.

Ao mesmo tempo, é importante avaliar em que proporção este modelo foi aplicado,

<sup>177</sup> MACHADO, 1998, p.35.

<sup>178</sup> MACHADO, 1998; PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A Burguesia Gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho (RS 1889-1930)**. Porto Alegre: Ed. Mercado Aberto, 1988.

<sup>179</sup> DOBERSTEIN, 1999, p.12.

<sup>180</sup> NEEDELL, Jeffrey. **Belle Époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. Tradução Celso Nogueira. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

<sup>181</sup> PESAVENTO, 1992, p.57.

sobretudo levando em consideração as matrizes culturais germânicas oriundas dos imigrantes, no caso de Porto Alegre, que era influente o bastante para que fosse chamada de “cidade dos alemães”<sup>182</sup>.

Quanto ao Rio de Janeiro, capital e principal cidade do Brasil nos anos 1890, temos as seguintes considerações – para Feijão, “não se pode precisar exatamente em que ano teria começado a *Belle Époque* carioca”. Já para Sevcenko “esse período abrangia grosso modo de 1900 a 1920 e assinala a introdução no País de novos padrões de consumo”, teria como marco final a ascensão de Getúlio Vargas à presidência. Para Needell “a *Belle Époque* carioca inicia-se com a subida de Campos Sales ao poder em 1898”<sup>183</sup>.

Conforme Cardozo “não podemos negligenciar que houve várias *Belles Époques* no Brasil, em que cada estado viveu seu período auge nos *aspectos políticos, econômicos e sociais*”. Sobre Porto Alegre, o autor propõe a delimitação 1900-1930<sup>184</sup>.

Observando estes exemplos, notamos as flutuações das marcações de início e término da “bela época”. No caso de Porto Alegre, considerando os tópicos destacados acima, acreditamos que os primeiros movimentos deste período foram feitos em 1895, com a vitória dos apoiadores de Júlio de Castilhos. Como vimos, os castilhistas se identificavam com o ideal positivista de “progresso”, muito pertinente ao “sonho de modernidade”. A partir de então, vemos a fundação de mais associações, das primeiras faculdades e o início da industrialização.

Segundo Pesavento, o primeiro intendente de Porto Alegre, Alfredo Augusto de Azevedo (1892-1896), entre 1893-1894 já trabalhava no sentido de suprir as demandas da cidade no campo da aparência e do saneamento, estabelecendo padrões para as novas construções, buscando um aspecto “civilizado” e “higiênico”, o que “emprendia um surto de construções modernas” e condenava os cortiços, “em consonância com a proposta de varrer os pobres do centro da cidade”<sup>185</sup>. Havia uma preocupação em controlar, moral e fisicamente, a população. Era necessária uma estratégia para “domesticação” das classes populares<sup>186</sup>, além

---

<sup>182</sup> SINGER, 1977.

<sup>183</sup> FEIJÃO, 2011, p.161; NEEDELL, 1993, p.39; SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: \_\_\_\_\_; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil: República: da Belle Époque à Era do Rádio**. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991a, p.37.

<sup>184</sup> CARDOZO, José Carlos da Silva. A influência da *Belle Époque* brasileira na criança porto-alegrense por meio dos processos de tutela do Juizado de Órfãos. **Revista de História** (UFBA), Salvador, v.1, n.2, p. 39-52, 2009, p.43. Grifo nosso. Disponível em: <[http://www.revistahistoria.ufba.br/2009\\_2/a03.pdf](http://www.revistahistoria.ufba.br/2009_2/a03.pdf)>. Acesso em: 12 jun. 2015.

<sup>185</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Imaginário da Cidade: representações do urbano** (Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre). Porto Alegre: Editora da Universidade, 2002, p.267.

<sup>186</sup> BAKOS, Margaret M. Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19. In: MAUCH, Cláudia et al. **Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1994; CONSTANTINO, 1997b.

da já mencionada “reserva” do centro aos “civilizados”.

Após Azevedo, José Montaury assumiria o cargo – o qual ocuparia por quase três décadas (1897-1924). Durante seu longo período de governo, alguns componentes podem ter ampliado as expectativas sobre o empenho do intendente em embelezar e modernizar a cidade – São Paulo vivenciou um acelerado processo de urbanização na virada do século, e Pereira Passos empreendeu a *Regeneração* do Rio de Janeiro. Ambos os processos foram contemporâneos a Montaury<sup>187</sup>. Contudo, ainda que essas reformas urbanas acontecessem geralmente sob a sombra de Paris, Doberstein coloca que isso não significa que todas elas tenham copiado a capital francesa<sup>188</sup>. Como exemplo disso, Pesavento e Doberstein se contrapõem a Günter Weimer, quando este autor afirma que as obras públicas tendiam ao estilo francês e a construção civil ao germânico – para os historiadores, não havia uma divisão tão rígida<sup>189</sup>.

Outro ponto é que se as matrizes ideológicas do castilhismo estavam vinculadas ao modelo positivista francês, e se o Rio de Janeiro era um forte exemplo local, por outro lado os germânicos tinham poder econômico e representatividade social. Esses alemães nas classes altas teriam condições de influir nas questões de gosto e de visualidade.

Consideremos também que, diante da escassez de recursos públicos – ou talvez um horror a mudanças, conforme Bakos – cautelosamente Montaury aproximava ou distanciava Porto Alegre das referências externas de modernidade, assinalando que as grandes obras aconteceriam no momento oportuno e que era errôneo comparar a capital com as outras cidades que se renovavam<sup>190</sup>.

Needell comenta que no Rio de Janeiro de 1898 “as condições para uma vida urbana elegante estavam de novo ao alcance da mão”<sup>191</sup>, enquanto em Porto Alegre “na proposta de progresso positivista, a *cidade moderna* configurava-se como uma das imagens simbólicas da modernidade almejada” e “a cidade colonial que se ensaiava burguesa e moderna, fornecia as condições para que se constituísse um projeto e se perseguisse um ideal”<sup>192</sup>.

Se não foi na década de 1890 que as duas capitais viram se materializar no urbanismo as mudanças que idealizavam, notamos que já se articulavam social e culturalmente. Conforme referimos, no Rio de Janeiro as reformas foram empreendidas durante a administração de

---

<sup>187</sup> MONTEIRO, 2004; PESAVENTO, 2002.

<sup>188</sup> DOBERSTEIN, 1999.

<sup>189</sup> DOBERSTEIN, 1999; PESAVENTO, 2002.

<sup>190</sup> BAKOS, 1994; PESAVENTO, 2002.

<sup>191</sup> NEEDELL, 1993, p.39.

<sup>192</sup> PESAVENTO, 2002, p.268

Pereira Passos, entre 1903-1906, e o “afrancesamento” das fachadas – muitas vezes não se modificava os interiores – se tornaram sinônimos da *belle époque* carioca<sup>193</sup>. Na reforma de São Paulo, embora o modelo também fosse o francês, os arquitetos eram principalmente italianos e alemães<sup>194</sup>. Em Porto Alegre, Montaury passou a atender mais sistematicamente os problemas municipais e também a ser pressionado pelo eco destas reformas que chegavam ao sul<sup>195</sup>. Entretanto, a alcunha de “reformador” foi atribuída a seu sucessor, Otávio Rocha (1924-1928), “considerado responsável pela mudança do perfil urbano da cidade, tirando-a do 'marasmo provincial' em que vivia”<sup>196</sup>.

Os velódromos dos clubes de ciclismo foram inaugurados entre 1898 e 1899, inseridos nesse contexto de transformações na cidade – sendo eles próprios parte disso, como estruturas completamente inéditas no local, diretamente relacionadas a uma prática considerada moderna, importada da Europa. Mais adiante nos debruçaremos sobre seus ciclos de vida e seus frequentadores.

Por enquanto, nos resta concluir algumas reflexões. Em primeiro lugar, apontar que nossa compreensão de *belle époque* a coloca temporalmente entre 1895, com a consolidação dos castilhistas no poder, e 1928, com o falecimento de Otávio Rocha, que empreendeu as reformas que de fato materializaram a alteração na fisionomia do centro da capital<sup>197</sup>. Ficaria assim duplamente antecipada às delimitações apresentadas por Sevcenko e Cardoso. Acreditamos que também não seria incorreto afirmar que *belle époque* seria uma designação seletiva, que suprime as tensões existentes nos diversos campos a que se refere. Um exemplo que podemos citar é que, se por um lado os intendentos de Porto Alegre buscavam atender os anseios de modernização e embelezamento da cidade, por outro uma das principais críticas a Montaury, por exemplo, é que nada fazia para minorar as condições de vida dos mais pobres, enquanto um número crescente de mendigos circulava pelas ruas e praças da cidade<sup>198</sup>. Por fim, se o ideal de *modernidade* era inspirado no modelo parisiense, nos parece que não foi aplicado diretamente ou em uma proporção tão ostensiva quanto no Rio de Janeiro. A alta sociedade porto-alegrense contava com numerosos indivíduos de origem teuto-brasileira. Várias dessas pessoas tinham uma ligação próxima com sua cultura ancestral, além de desempenharem papéis

---

<sup>193</sup> NEEDELL, 1993.

<sup>194</sup> DOBERSTEIN, 1999.

<sup>195</sup> PESAVENTO, 2002.

<sup>196</sup> MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre e suas escritas**: história e memórias da cidade. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006, p.128.

<sup>197</sup> Otávio Rocha foi substituído por seu vice, Alberto Bins, que na década de 1880 foi um dos precursores do remo em Porto Alegre.

<sup>198</sup> BAKOS, 1994.

de destaque nas importações e na nascente indústria local. No âmbito cultural, contribuíram não apenas na arquitetura, mas também promovendo hábitos, como o das práticas de esportes e da participação em associações.

Essa reflexão sobre a *belle époque* – ou talvez *schöne Epoche* – nos conduz a outra, sobre a hibridação cultural resultante desses processos.

### 1.2.2 Hibridação

Como vimos, para os alemães o conceito de *Kultur* tem relação com a especificidade de um povo<sup>199</sup>. De acordo com Dias para o senso comum a palavra “cultura” significa um acúmulo de saber. O autor aponta a definição de Edward B. Tylor (1871), considerada a mais importante: “cultura é aquele todo complexo que inclui conhecimento, crença, arte, moral, direito, costume e outras capacidades e hábitos adquiridos pelo homem como membro da sociedade”<sup>200</sup>. Dias afirma ainda que há um número enorme de definições, mas que acabam por convergir em três aspectos basilares: a cultura é transmitida pelo processo de socialização; compreende a totalidade das criações humanas, tanto material (como tipos de vestuário) ou imaterial (valores, crenças); é exclusiva das sociedades humanas. Por último, o sociólogo acrescenta que “podemos definir cultura, ainda, como toda conduta que é aprendida e os seus resultados, cujos elementos são compartilhados e transmitidos pelos homens que compõem uma determinada sociedade”<sup>201</sup>.

Ao observar em Porto Alegre a combinação de fatores como a chegada de imigrantes de várias classes e diversas origens – sobretudo alemã e italiana – a importação de artefatos e comportamentos, a valorização do *moderno* e a busca por *civilizar-se*, conforme os modelos de modernidade e civilização europeus, com destaque para a França e a Inglaterra, percebemos um processo de hibridação, ou hibridização. Esse processo diz respeito à maneira pela qual “modos culturais ou partes desses modos se separam de seus contextos de origem e se recombina com outros modos ou partes de modos de outra origem, configurando, no processo, novas práticas”<sup>202</sup>. Como já vimos, a elite local não era um grupo hegemônico, mas se reconhecia como estrato social. Acreditamos assim na criação de uma identidade híbrida, que flertava simultaneamente com o novo e o tradicional, a cultura ancestral e as modas.

---

<sup>199</sup> ELIAS, 1994.

<sup>200</sup> DIAS, 2005; TYLOR apud DIAS, 2005, p.51.

<sup>201</sup> DIAS, 2005, p.52

<sup>202</sup> COELHO, Teixeira. **Dicionário Crítico de Política Cultural**: Cultura e Imaginário. São Paulo: Editora Iluminuras, 1997, p.125.

Nossa crença resulta da observação de alguns aspectos. Em primeiro lugar, pelo caráter próprio da *modernidade*, que apresenta novidades a todo momento, mas, simultaneamente, não rompe totalmente com o passado – as novidades, assim como o exótico, aparentemente devem ter pontos de contato com o reconhecível para serem aceitas<sup>203</sup>. A dialética entre o moderno e o tradicional é tão constante quanto a própria mudança. Em seguida, podemos pensar também na fundação de associações, iniciada pelo grupo teuto-brasileiro, embora, posteriormente, fossem criadas também por outros sujeitos, sem necessariamente ter um caráter étnico. Gertz alerta para o risco da atribuição de um “caráter associacionista” inato entre alemães e descendentes. O historiador comenta que:

É necessário ter consciência de que o tema [do associativismo] é complexo, que certamente práticas trazidas da Alemanha tiveram papel importante para seu reaparecimento por aqui, mas as circunstâncias encontradas e vividas na nova pátria também podem ter tido influência sobre a intensidade do florescimento ou da forma de configuração das associações criadas e mantidas nas regiões de colonização alemã desse estado [Rio Grande do Sul]<sup>204</sup>.

Dito isso, acreditamos que esse traço cultural de fomentar sociedades, fossem recreativas ou de auxílio mútuo, embora não seja inerente ou exclusivo dos indivíduos de origem teuta, tenha sido adaptado em Porto Alegre, combinando origens e temporalidades. O tradicional se misturaria ao moderno por meio da estruturação de clubes para práticas que emergiram do pensamento *moderno*, como as novas atividades corporais. Em relação à combinação de origens, podemos mencionar a inclusão de festas carnavalescas na programação de sociedades predominantemente germânicas – como os *Maskenballen* (bailes de máscara) promovidos pela *Blitz* e suas contemporâneas – um modelo italiano de festa, que passa a ser comemorado em uma antiga colônia lusitana e que logo conquista adeptos teutos<sup>205</sup>. Podemos citar também que os fundadores do *Ruder Club Porto Alegre* “visavam desenvolver o remo como era praticado na Alemanha”, e para isso importaram dois barcos de lá. Enquanto isso, as mulheres “faziam parte da charmosa assistência das competições de remo, inspirando-se no padrão francês de 'bem vestir'”<sup>206</sup>.

Um trecho que exemplifica de maneira interessante essa hibridação é a apresentação de Jean Roche sobre o vestuário dos teutos que moravam no cenário urbano rio-grandense:

---

<sup>203</sup> LEITÃO, 2007.

<sup>204</sup> GERTZ, René Ernaini. O associativismo entre alemães e descendentes no Rio Grande do Sul. In: BASTOS, Maria Helena Camara; JACQUES, Alice Rigoni; ALMEIDA, Dóris Bittencourt (.). **Do Deutscher Hilfsverein ao Colégio Farrroupilha/RS: memórias e histórias (1858-2008)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013, p.29.

<sup>205</sup> GANS, 2004.

<sup>206</sup> MAZO, 2003, passim.

[...] vestem-se como os outros habitantes da mesma classe social; não seria por suas roupas que os reconheceríamos.

[...] as senhoras e moças acompanham a moda o mais exatamente e o mais rapidamente possível [...] os homens mostram um pouco mais de sobriedade [...] que os luso-brasileiros, na maneira de vestir-se. [...]

Por muito tempo, os tecidos de seda, a “lingerie” e os artigos de fantasia foram **comprados na Alemanha** pelas casas de armarinho e de modas de Porto Alegre, que, na maioria, são sempre de origem alemã, assim como grande número de alfaiates de renome. Finalmente, os industriais teuto-rio-grandenses desempenharam tal papel na confecção, que sua influência nesse setor não poderia ser esquecida<sup>207</sup>.

É interessante comentar também que a própria cultura esportiva se desenvolveu a partir de um modelo britânico, não exclusivamente em Porto Alegre, pois mesmo a França e a Alemanha importaram esse modelo.

A partir desses breves exemplos, notamos que os antecedentes culturais se combinaram fora de seus contextos geográficos originais, incorporaram modismos, e produziram um contexto específico na capital sul-rio-grandense que provavelmente não seria visto nas cidades europeias que serviam como referência, ao mesmo tempo que também se diferenciavam de outras regiões brasileiras onde processos semelhantes ocorriam na mesma época. Se na virada do século XIX para o XX ainda é cedo para se falar em cosmopolitismo nas grandes cidades brasileiras, o indivíduo híbrido que emerge do contato com tantas informações comporta, em certa medida, o potencial para isso.

Assim, o traço predominante da identidade da elite urbana era um híbrido resultante da dinâmica de uma modernidade provinciana.

### 1.2.3 O Público e o privado: a fruição da cidade

Conforme vimos, a Porto Alegre dos anos 1850 não tinha muitas opções de sociabilidade coletiva. Eram frequentados o entrudo, prática que antecedeu o carnaval, e as festas religiosas. Aos poucos, essa situação foi alterada. Saballa propõe que:

O grande impulso na vida social parece ter ocorrido mesmo no transcorrer da segunda metade do século XIX e início do XX: aumentaram as formas de distrações, a figura do estrangeiro se tornava mais presente, inclusive influenciando os costumes e hábitos do porto-alegrense. Se antes as atividades sociais se circunscreviam ao **ambiente privado**, agora a rua é o atrativo<sup>208</sup>.

<sup>207</sup> ROCHE, J., 1969, p.636.

<sup>208</sup> SABALLA, 2010, p.81. Grifo nosso.

A expressão destacada na citação acima é nosso fio condutor para pensar a respeito do diálogo entre o público e o privado, o sentido desses termos e das formas de sociabilidade que se desenvolveram em Porto Alegre entre o século XIX e o XX. Apresentar essas interações, ainda que brevemente, é importante para finalizar o panorama social no qual o interesse pelas bicicletas emergiu e se difundiu.

O termo “esfera pública” (*Öffentlichkeit*) surgiu em 1962, quando Habermas o definiu como uma arena burguesa onde aconteciam debates dos quais, inicialmente, todos poderiam participar. Em outro caminho, Sennett considera a história das palavras “público” e “privado” fundamental para a compreensão da transformação da cultura ocidental e remonta ao século XVI. Naquela época, em inglês, “havia-se acrescentado ao sentido de público aquilo que é manifesto e está aberto à observação geral”. O autor indica que no século seguinte a oposição entre “público” e “privado” ficou mais parecida com o uso atual – “Público' significava aberto à observação de qualquer pessoa, enquanto 'privado' significava uma região protegida da vida, definida pela família e pelos amigos”<sup>209</sup>. O uso do termo em francês era semelhante:

Na época em que a palavra “público” já havia adquirido seu significado moderno, portanto, ela significava não apenas uma região da vida social localizada em separado do âmbito da família e dos amigos íntimos, mas também que esse domínio público dos conhecidos e dos estranhos incluía uma diversidade relativamente grande de pessoas.

Há um termo logicamente associado a um público urbano diverso: “cosmopolita”<sup>210</sup>.

O termo “cosmopolita” em francês data de 1738, e define o homem público perfeito, que se movimenta despreocupadamente no mundo de estranhos constituído pela “cidade cosmopolita”, que se sente à vontade nesse ambiente e em situações desvinculadas ao que lhe é familiar, permeado por “boas maneiras e intercâmbios rituais com estranhos”<sup>211</sup>.

Perrot comenta que, sob o aspecto da divisão racional de papéis, tarefas e espaços, a Revolução Francesa fundou o espaço público contemporâneo. Nesse espaço, que equivaleria amplamente à cidade, homens e mulheres são colocados em duas extremidades em uma escala de valores – segundo a autora, “o lugar das mulheres no espaço público sempre foi problemático”<sup>212</sup>. O espaço público feminino se constituiria de lavanderias, magazines e salões de chá, enquanto os espaços políticos, judiciário, intelectual e esportivo seriam domínios

<sup>209</sup> BRIGGS; BURKE, 2006; SENNETT, 1988, p.30.

<sup>210</sup> SENNETT, 1988, p.31.

<sup>211</sup> SENNETT, 1988, p.16.

<sup>212</sup> PERROT, Michelle. **Mulheres públicas**. Tradução Roberto Leal Ferreira. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998, p.8.

masculinos praticamente proibidos, mas Perrot afirma ainda que as fronteiras entre os sexos vão aos poucos se deslocando. Em Porto Alegre esse padrão de segregação do “belo sexo” foi seguido em grande medida – com a emergência das associações, se por um lado as mulheres começam a tomar parte da convivência pública, por outro permaneceram em desigualdade com os homens, conforme vemos a seguir:

[...] É lida depois a proposta da modificação em vários pontos dos estatutos [da União Velocipedica de Amadores]. [...] foram estas aceitas pela quasi unanimidade dos sócios presentes.

Em virtude dessa deliberação, ficou resolvido, entre outras disposições, que [...] que sejam concedidos os títulos de sócias honorárias ás exmas. Esposa do sócio Hercules Limeira e joven d. Josephina Barth; a primeira pelos serviços valiosos que prestou à sociedade, encarregando-se de preparar as flôres, galhardetes e bandeiras para a ornamentação do velódromo, por ocasião das festas de inauguração; à segunda por ter confeccionado a luxuosa bandeira oferecida pelo sócio [José] Leite de Almeida<sup>213</sup>.

O trecho nos indica que a admissão dessas sócias honorárias era uma novidade. Retomando a divisão dos papéis por gênero, notamos aqui que as moças em questão receberam a consideração da União por contribuírem com a *ornamentação* da festa, e não por serem, de fato, ciclistas.

Sennett comenta o surgimento de clubes no século XVIII, que prenunciariam o fenômeno difundido no século XIX<sup>214</sup>. Esses grupos raramente possuíam sede própria, organizando as reuniões em torno de uma refeição comum. Nesse momento, seriam mais populares em Londres do que em Paris e dentro de um círculo pequeno.

Traçando um histórico da renovação da vida social em Porto Alegre, além das pioneiras *Gesellschaft Germânia* (Sociedade Germânia, 1855) e *Deutscher Hilfsverein* (Associação Beneficente Alemã, 1858), houve na década seguinte e fundação da Sociedade de Ginástica (1867), que permanece ativa hoje como SOGIPA, e da *Gesellschaft Leopoldina* (1863), voltada para convivência e manutenção das tradições germânicas.

Constantino comenta que na década de 1870 “apareceram as confeitarias que começaram a atrair prendadas senhoras e senhoritas, finos ornamentos da melhor sociedade” local<sup>215</sup>. Além disso, com a instalação da iluminação pública, serenatas e outras formas de diversão noturna despontam – a historiadora menciona que algumas sociedades alemãs organizavam *kerbs*<sup>216</sup>, que se estendiam pelo final de semana incluindo as noites.

<sup>213</sup> A FEDERAÇÃO, a.16, n.288, 18 dez. 1899, p.2.

<sup>214</sup> SENNETT, 1988.

<sup>215</sup> CONSTANTINO, 1997b, p.53.

<sup>216</sup> De acordo com Jean Roche (1969), *Kerb* é a abreviatura de *Kircheweihfest*. Inicialmente era a festa votiva da paróquia, mas foi perdendo seu caráter religioso e se tornou uma festa popular, com quermesse, dança e refeições.

Em 1873 surgiram as sociedades carnavalescas Esmeralda e Venezianos, que introduziram um novo modelo de carnaval, visando substituir o entrudo. De acordo com Leal, “a mudança para as sociedades carnavalescas e a intenção de extinção do entrudo era também uma forma de moralização do carnaval”<sup>217</sup>. A prática antecedente tinha origem ibérica, e incluía brincadeiras como molhar e sujar o adversário, enquanto a festa nos padrões de Veneza contava com préstitos, bailes e desfiles – estes últimos realizados pelos rapazes, enquanto as moças atiravam flores. Esses festejos enfraqueceriam na década seguinte, possivelmente por falta de contribuição financeira dos sócios, mas ressurgiriam em 1906<sup>218</sup>.

Outra atividade que despertou o interesse dos jovens foi a patinação. Um *skating rink* teria existido entre 1878 e 1883 na Praça da Harmonia, o antigo Largo da Força, tido como um lugar elegante da alta sociedade<sup>219</sup>.

Ainda na década de 1870 começaram a acontecer as já mencionadas touradas, que tiveram um “circo” próprio na Várzea até o início do século XX<sup>220</sup>. A popularidade das corridas de cavalo se materializou nas quatro pistas dos arrabaldes – o prado Boa Vista (1877) ocupava um amplo terreno entre as ruas Santana e São Luís, perto da Estrada do Mato Grosso (atual Bento Gonçalves); o Rio Grandense (1881), também conhecido como Menino Deus, ficava na rua 13 de Maio (atual Getúlio Vargas), perto da capela homônima ao arrabalde; o Navegantes (1891), depois da Avenida Sertório e da estrada de ferro; e o Independência (1894), construído perto da avenida homônima (onde atualmente fica o Parque Moinhos de Vento)<sup>221</sup>.

Outra prática que conquistou adeptos suficientes para que várias associações se formassem foi o remo – o pioneiro, *Ruder Club Porto Alegre*, foi criado em 1888. Em seguida surgiria, também na comunidade teuto-brasileira, o *Ruder Verein Germania* (1892) – do qual, alguns anos depois, se originaria a *Blitz*<sup>222</sup>. Antes de 1910 outros quatro clubes náuticos foram

<sup>217</sup> LEAL, Caroline Pereira. **Festas carnavalescas da elite de Porto Alegre**: Evas e Marias nas redes do poder (1906-1914). 2013. 245 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10923/3790>>. Acesso em: 19 out.2016, p.15.

<sup>218</sup> LEAL, 2013.

<sup>219</sup> SABALLA, 2010; PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Praça Brigadeiro Sampaio. Viva o Centro. Disponível em: <[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro/default.php?reg=14&p\\_secao=118](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro/default.php?reg=14&p_secao=118)>. Acesso em: 11 mai. 2016.

<sup>220</sup> Também designado como Praça de Touros; a descrição da localização e da data de fechamento variam conforme o texto consultado, mas observando imagens da Exposição de 1901, acreditamos que estivesse localizado defronte à esquina da atual Rua da República.

<sup>221</sup> Os quatro prados aparecem na planta de 1896, porém há fontes que informam que o Boa Vista fechou em 1880. Entre os diversos autores que consultamos há uma imprecisão não rara nas datas de origem e encerramento das entidades de Porto Alegre. Durante a pesquisa notamos essa ocorrência não só quanto aos clubes que estudamos, mas também outras instituições, como a Casa de Ópera, o Teatro Pedro II e os próprios hipódromos, que optamos aqui por informar apenas as datas de inauguração, sobre as quais parece haver um consenso.

<sup>222</sup> Após a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), os clubes foram pressionados a abandonar os nomes em alemão e utilizar nomes em português. As duas primeiras sociedades de remo da capital foram convertidas,

fundados – Almirante Tamandaré (1903); Almirante Barroso (1905); *Ruder Verein Freundschaft* (1906), atual Grêmio Náutico União; *Canottieri Ducca degli Abruzzi* (1908)<sup>223</sup>.

Acreditamos que essa movimentação estivesse surgindo predominantemente da nova burguesia urbana que almejando a afamada *modernidade* empenhou-se em adotar novos hábitos, condizentes com esse desejo. Assim, importavam-se as modas europeias originadas na França, na Inglaterra ou mesmo na Alemanha – entre elas, o vestuário e as práticas esportivas. De acordo com Pesavento, entre a elite intelectual havia os que refutavam com veemência o mito do progresso alardeado pelos positivistas<sup>224</sup>. Porém, como estes últimos eram detentores dos canais oficiais, seu “sonho de modernidade” foi a tônica predominante na virada do século.

A elite letrada – não necessariamente opositora ao PRR e sua visão de mundo – circulava por redações de jornais, cafés e livrarias, como a Universal e a Americana. O Chalé da Praça XV, bares, restaurantes, confeitarias, entre tantos outros espaços, faziam parte da agitada vida cultural da virada do século<sup>225</sup>.

As diversões em ambientes fechados incluíam saraus e atividades teatrais no São Pedro e no Polytheama. A projeção cinematográfica foi vista pela primeira vez em 1896, e já em 1910 o cinema se consolidaria na cidade<sup>226</sup>.

Apesar de haver uma marcada distinção entre espaços femininos e masculinos, as mulheres participavam de associações e do *footing*, prestigiado entre 1890 e 1920<sup>227</sup>, fugindo um pouco do “ambiente privado” que seria seu lugar, na visão comtista.

Com a evolução da noção de vilegiatura e férias durante a segunda metade do século XIX, o tempo novamente foi reestruturado – se antes pela padronização das horas, medidas pelos relógios, dividiu-se entre o “tempo do trabalho” e o “tempo das férias”<sup>228</sup>.

Os arrabaldes de Porto Alegre oportunizavam lazer, entretenimento e veraneio – fosse pelas corridas de cavalo, pelos banhos no Guaíba, ou ainda pela “moda dos piqueniques” trazida pelos alemães. O contato com a natureza era valorizado – a inauguração da linha Férrea do Riacho até a Tristeza aumentou a frequência desse arrabalde; a introdução das bicicletas entre

---

respectivamente, a Club de Regatas Porto Alegre e Club de Regatas Guahyba. Em 1936 se combinaram e formaram o Clube de Regatas Guaíba-Porto Alegre. O GPA manteve 1888 como data de fundação e permanece ativo até hoje, como o clube de remo mais antigo do Brasil. – GPA: Clube de Regatas Guaíba-Porto Alegre. Disponível em: <<http://www.gpa1888.com.br/>>. Acesso em: 11 mai. 2016; MAZO, 2003.

<sup>223</sup> LICHT, 2002; MAZO, 2003.

<sup>224</sup> PESAVENTO, 2002.

<sup>225</sup> PESAVENTO, 2002; SABALLA, 2010.

<sup>226</sup> SABALLA, 2010.

<sup>227</sup> SABALLA, 2010.

<sup>228</sup> MARTIN-FUGIER, Anne. Os ritos da vida privada burguesa. In: PERROT, Michelle (Org.). **História da vida privada: da Revolução Francesa à Primeira Guerra**. v.4. Tradução Denise Bottmann (partes 1 e 2); Bernardo Joffily (partes 3 e 4). São Paulo: Companhia das Letras. 1991. p.176-245.

os jovens deu início a excursões aos subúrbios que, mesmo durante os anos áureos e após o declínio das competições de pista, não deixaram de acontecer<sup>229</sup>.

As práticas corporais e o lazer ao ar livre, assim como a vida noturna, continuaram a conquistar adeptos, independente dos esforços de moralização<sup>230</sup>. Talvez com a impossibilidade de controlar alguns aspectos, eles fossem ressignificados ou, simplesmente, silenciados – tendo ainda a presença feminina na esfera pública como exemplo, especificamente no caso dos clubes que analisamos, enfatizava-se na imprensa o aspecto *familiar* dessas associações, talvez diante da impossibilidade de confrontar o interesse das moças por uma atividade moderna, que necessitava das ruas ou dos velódromos. Outro ponto é que, pelo tipo de material localizado e pelo discurso veiculado na imprensa, não parecia haver muita intenção de legitimar sua presença autônoma nesses ambientes. Temos retratos de mulheres em trajés de ciclismo, várias delas podem ser vistas pedalando em um registro da inauguração do velódromo da União, e até foram mencionadas eventualmente nos jornais – contudo, não encontramos imagens em que fossem fotografadas em grupo, por exemplo. Há apenas raros anúncios dirigidos especificamente a elas – encontramos, por exemplo, um convite publicado repetidamente pela *Radfahrer Verein Blitz* na *Koseritz' Deutsche Zeitung*, em 1899, incentivando as “mulheres com fôlego” a comparecer à sociedade para aprender a andar de bicicleta. Na mesma época, Madame Jacometti oferecia espartilhos para as ciclistas – talvez fosse o caso de equipará-las com as modernas europeias, ao invés de privá-las da vida comunitária.

## 2 A MODA DO CICLISMO

*Mover-se, você deve! Esse é o desejo de hoje  
Lei e moda atual.  
- Samuel Taylor Coleridge, “The Delinquent Travellers”*

### 2.1 A MODA E O ESPORTE COMO TEMAS

Empreender uma pesquisa interdisciplinar entre vestuário e práticas corporais tem algumas particularidades interessantes. Embora as atividades físicas e as modas de vestir pareçam fazer parte de universos tão distantes, ambas possuem o corpo como ponto em comum – corpo este que, como vimos no capítulo anterior, veio adquirido novas conotações e transitado por novos espaços nos últimos séculos, carregando consigo em certa medida a

<sup>229</sup> LICHT, 2002; ROCHE, J., 1969; SABALLA, 2010.

<sup>230</sup> CONSTANTINO, 1997b.

interdisciplinaridade com a qual procuramos trabalhar aqui. Vimos que os médicos iluministas já esboçavam preocupações quanto aos efeitos das roupas sobre os corpos, assim como os médicos higienistas recomendavam exercícios para dar-lhes vigor. Mas não é apenas nesse sentido que moda e esporte se aproximam.

Enquanto temas no campo das ciências humanas, tanto o vestir-se quanto o mover-se ocuparam posições marginais por um período considerável. Bueno comenta que no fim do século XIX cientistas sociais como Gabriel de Tarde, Georg Simmel e Thorstein Veblen atribuíram à moda uma relevância especial em seus estudos, mas ainda assim esta “adentrou o século XX estigmatizada pelos intelectuais”<sup>231</sup>. A socióloga acrescenta que “até o início dos anos 1970, os estudos de moda foram relegados ao ostracismo pelas ciências humanas, embora a importância social e econômica do setor tenha aumentado consideravelmente desde o final do século XIX”. Apesar disso, alguns trabalhos surgiram nesse intervalo<sup>232</sup>, e a complexificação do “mundo da moda” na transição para os anos 1980 “gerou uma demanda de pesquisas empíricas e históricas, promovendo um florescimento dos trabalhos acadêmicos na área”<sup>233</sup>. Rainho aponta que pelo menos desde essa época temas como “gênero e moda, entre outros, deixaram de ser encarados como assuntos distantes do universo dos historiadores, e, mais ainda, como assuntos frívolos”<sup>234</sup>. De acordo com Elizabeth Wilson, por ser a moda constantemente rebaixada, os estudos sérios sobre ela buscaram repetidamente justificar a si mesmos<sup>235</sup>.

Quanto ao esporte e ao lazer, a situação não foi muito diferente – conforme Schetino<sup>236</sup>, esses temas “foram por algum tempo considerados como 'assuntos de menor importância' ou 'secundários’” em detrimento dos “grandes temas”, “como as guerras, as revoluções, a economia, a religião e os meios de produção”. O autor completa afirmando que “no que se refere às pesquisas históricas, as práticas esportivas e de lazer ainda sofrem as tensões e dificuldades mais acirradas de um campo em construção”, mas que, diante de um levantamento realizado por Victor de Andrade Melo, em 2006 já se via um crescimento nos estudos em

---

<sup>231</sup> BUENO, Maria Lúcia. Prefácio à edição brasileira. In: CRANE, Diana. **A moda e seu papel social: Classe, Gênero e Identidade das Roupas**. Trad. Cristina Coimbra. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006, p.10-11.

<sup>232</sup> Rainho (2002) comenta o texto sobre moda de Edward Sapir para a *Encyclopedia of social Sciences* (1931), *The psychology of clothes* (1930), de J. C. Flügel e *Sociologie de la mode* (1969), de René König; podemos mencionar também a obra pioneira de Gilda de Mello e Souza, que em 1950 defendeu a tese *A moda no século XIX*, publicada em 1952 na Revista do Museu Paulista e, posteriormente, como o livro *O espírito das roupas: a moda no século XIX* (1987). – DEPARTAMENTO DE FILOSOFIA. **Gilda Rocha de Mello e Souza**. FFLCH, USP. Disponível em: <<http://filosofia.fflch.usp.br/docentes/gildarocha>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

<sup>233</sup> BUENO, 2006.

<sup>234</sup> RAINHO, 2002, p.09.

<sup>235</sup> WILSON, E., 2003, p.47.

<sup>236</sup> SCHETINO, 2007.

História do Esporte<sup>237</sup>.

Esse desprestígio de temas tão presentes no cotidiano talvez possa ser explicado pela noção de conflito entre alta cultura e cultura popular, abordada por Crane:

Mediante um processo de exclusão social baseado no uso da alta cultura como limite simbólico, as culturas urbanas voltadas para públicos locais pertencentes à classe baixa ou a grupos minoritários não são, em geral, definidas como alta cultura (por exemplo, o teatro negro ou o hispânico, o grafite e a pintura mural em guetos urbanos) e são ignoradas por críticos e historiadores. [...]

Para a maioria das pessoas, a alta cultura está associada a objetos culturais que foram consagrados no passado, geralmente nos séculos anteriores<sup>238</sup>.

A marginalização da moda como tema parece compreensível se pensarmos que era costumeiramente tida como um assunto feminino e as mulheres um segmento inferiorizado. Além disso, a ampliação da circulação das modas de vestuário em “redutos plebeus” a teria relegado ao “domínio do *kitsch* e da irracionalidade, ficando rotulada[s] como produto do ‘consumismo capitalista’”<sup>239</sup>. O esporte, no que lhe concerne, “não era previsto para atender aos ensejos de grandes contingentes populacionais”<sup>240</sup>. Contudo, diversas práticas esportivas foram convertidas em espetáculos de massa – destacadamente o futebol. Em resumo: como cultura popular, independente da presença e importância na vida das pessoas e até na economia, não seriam temas dignos de interesse e análise até que os paradigmas das ciências humanas e da historiografia fossem alterados.

Em termos de produtos, as roupas e as práticas físicas se aproximam, como veremos mais adiante, quando o advento da especialização do vestuário propõe trajes para banho e equitação, por exemplo. Até hoje o segmento de “moda esportiva” tem bastante importância, seja por meio de produtos de “moda *fitness*” oferecidos por lojas de departamentos ou pelos produtos oficiais de equipes profissionais, muitas vezes confeccionados por grandes marcas de alcance internacional, utilizando tecnologia de ponta.

Também chama nossa atenção uma expressão interessante, que retomaremos em detalhe em breve – “*sport* da moda” ou “esporte da moda”. Algumas das ocorrências mais antigas do uso do termo que pudemos localizar na imprensa nacional, por meio da Hemeroteca Digital<sup>241</sup>,

<sup>237</sup> MELO, Victor Andrade de. **Do local ao global**: por uma história comparada do esporte e das práticas de lazer. Rio de Janeiro, 2006, apud SCHETINO, 2007.

<sup>238</sup> CRANE, Diana. **Ensaios sobre moda, arte e globalização cultural**. Organização Maria Lucia Bueno. Tradução Camila Fialho; Carlos Szlak; Renata S. Laureano. São Paulo: Editora Senac, 2011, p.33; p.37.

<sup>239</sup> BUENO, 2006.

<sup>240</sup> DECCA, Edgar Salvadori de. Apresentação. In: LUCENA, Ricardo de Figueiredo. **O esporte na cidade**: aspectos do esforço civilizador brasileiro. Campinas: Editora Autores Associados, 2001.

<sup>241</sup> FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **Hemeroteca Digital Brasileira**. Recurso eletrônico.

foram em 1887, 1888 e 1893, mas uma rápida busca na internet nos mostra que ainda é utilizado<sup>242</sup>. Na bibliografia da História do Esporte também vemos a expressão vinculada às mais diversas modalidades – incluindo, claro, o ciclismo.

### 2.1.1 Moda não é só sobre roupas

Assim como vimos no capítulo 1 sobre a *modernidade*, também é complexa a definição de *moda*, de suas dinâmicas, de seu alcance, de sua data de nascimento, de quem e o que pode ser circunscrito aos seus domínios.

De acordo com Rainho<sup>243</sup>, se inicia no século XIX uma diversificada produção de discursos sobre moda, via periódicos especializados, colunas em jornais e algumas histórias do vestuário – de Jules-Étienne J. Quicherat, A. Racinet, Augustin Challamel – e estudos como o de Herbert Spencer, e dos já mencionados Tarde, Simmel e Veblen. Estavam presentes também na literatura, por meio de autores como Honoré Balzac, José de Alencar, Machado de Assis e, como também já referimos, Baudelaire. Elizabeth Wilson acrescenta que, pela metade do século XX, houve um período prolífico para investigação da moda e destaca Doris Langley Moore<sup>244</sup>. Esta última notaria um aspecto interessante – como a moda era frequentemente associada à mulher, escrever sobre uma era escrever sobre a outra, mas os autores eram quase exclusivamente homens e, dessa forma, prevaleceria uma atitude conservadora sobre o tema. E. Wilson complementa que Veblen, por exemplo, analisou a moda de forma hostil. É perceptível uma questão de gênero subjacente também em Simmel, bem sintetizada no resumo de seu clássico texto *Fashion* (1904):

Moda é uma forma de imitação e, portanto, de equalização social, mas, paradoxalmente, em mudança incessantemente, ela diferencia um momento de outro e um estrato social de outro. Ela une aqueles de uma classe social e os segrega de outras. A elite inicia uma moda e, quando a massa a imita num esforço para obliterar a distinção de classes externa, a elite abandona essa por uma nova moda – um processo

---

Disponível em: <<http://memoria.bn.br/>>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>242</sup> A primeira ocorrência foi vista no *Diário de Pernambuco* (22.10.1887, p.2), referindo corridas de galos como novidade em Paris, em substituição à moda das corridas de caracóis; a segunda em *A Ilustração* (editado em Paris, 20.11.1888, p.6) afirmava que “a corrida de balões é hoje o *sport* da moda”; a terceira era sobre uma polêmica envolvendo os frequentadores do Frontão Brasileiro e a venda de “poules” para jogos de péla (publicado em 21.08.1893 no *Jornal do Brasil* e em *O Paiz*). Um exemplo do uso na atualidade pode ser visto na manchete do site *Globo Esporte*: PALHARES, Patricia. *Stand up paddle*: esporte da moda nas praias e lagoas ganha mais adeptos. Globo Esporte, Rio de Janeiro, 2013. Eu Atleta. Disponível em: <<http://globoesporte.globo.com/eu-atleta/guia/stand-paddle-esporte-da-moda-nas-praias-e-lagoas-ganha-mais-adeptos.html>>. Acesso em: 04 jun. 2016.

<sup>243</sup> RAINHO, 2002.

<sup>244</sup> WILSON, E., 2003; Doris Langley Moore publicou *The Woman in Fashion* (1949), primeiro de seus trabalhos sobre moda.

que acelera com o aumento da renda. A moda não existe em sociedades tribais e sem classes. Trata-se de aparências e superficialidades, onde a irracionalidade não faz nenhum dano. **Ela sinaliza a falta de liberdade pessoal; portanto caracteriza o sexo feminino e a classe média, cujo aumento da liberdade social é acompanhado por uma intensa subjugação pessoal.** Algumas formas são intrinsecamente mais propensas à modificação da moda que outras: unidade própria das formas chamadas “clássicas” as torna imunes à mudança<sup>245</sup>.

Levando em consideração que a noção de “grande renúncia masculina”<sup>246</sup>, segundo a qual o homem do século XIX teria abandonado todas as pretensões de beleza, um pouco da mentalidade desses autores pode ser compreendida – contudo, E. Wilson aponta que essa ideia, junto com a de que a mulher continuaria a usar o vestuário como uma vitrine, seria um clichê que obscurece uma realidade mais complexa.

Até então, temos falado em moda quase como um sinônimo de roupas, e aqui julgamos importante marcar como de fato esse conceito é entendido neste trabalho.

De acordo com Lipovetsky, “a moda não pode ser identificada à simples manifestação das paixões vaidosas e distintivas; ela se torna uma instituição excepcional, altamente problemática, uma realidade sócio-histórica característica do Ocidente e da própria modernidade”. O autor critica a determinação do esquema de distinção como parâmetro absoluto de compreensão da moda, “tanto na esfera do vestuário como na dos objetos e da cultura moderna”<sup>247</sup>, pois colocaria “como origem o que é senão uma das funções sociais da moda”, e assim se tornaria um “obstáculo à compreensão histórica do fenômeno”.

Em outro momento, Lipovetsky comenta o posicionamento teórico de Tarde que, segundo o autor, foi “o primeiro a ter visto na moda uma forma geral de sociabilidade, a ter definido épocas e civilizações inteiras pelo próprio princípio da moda”. Desta forma, “a moda é uma lógica social independente dos conteúdos; todas as condutas, todas as instituições são suscetíveis de serem levadas pelo espírito de moda, pelo fascínio do novo e a atração dos modernos”<sup>248</sup>.

Podemos ainda pensar na definição de moda como “o fenômeno social da mudança cíclica dos costumes e dos hábitos, das escolhas e dos gostos, coletivamente validado e tornado quase obrigatório”<sup>249</sup> e que “ainda que estejam envolvidos diversos âmbitos da vida coletiva, historicamente, o modo de proceder da moda expressiu-se mais claramente na esfera das roupas

<sup>245</sup> SIMMEL, Georg. Fashion. *The American Journal of Sociology*, Chicago, v. 62, n. 6, p.541-558, mai. 1957. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/2773129>>. Acesso em: 19 out. 2016. Agradecemos a Miguel Grazziotin pela ajuda com a tradução.

<sup>246</sup> Retornaremos a este assunto no capítulo 3.

<sup>247</sup> LIPOVETSKY, 2009, p.11. Grifo nosso; no trecho seguinte, grifos do autor.

<sup>248</sup> LIPOVETSKY, 2009, p.311.

<sup>249</sup> VOLLI, U. *Contro la moda*. Milão: Feltrinelli, 1988, apud CALANCA, 2008, p.11.

e do modo de vestir”<sup>250</sup>.

Ainda nesse sentido, Sproles define a moda como “uma maneira de se comportar temporariamente adotada por uma porção discernível de membros de um grupo social, que escolheu um comportamento percebido como socialmente apropriado para o momento e a situação”<sup>251</sup> Também alinhada à concepção de Lipovetsky, Calanca afirma que:

[...] A moda conquistou todas as esferas da vida social, influenciando comportamentos, gostos, ideias, artes, móveis, roupas, objetos e linguagem. Em outras palavras, desde que ela surgiu no Ocidente, no final da Idade Média, não tem um conteúdo específico. É um dispositivo social definido por uma temporalidade muito breve e por mudanças rápidas, que envolvem diferentes setores da vida coletiva<sup>252</sup>.

Sendo assim, compreendemos aqui que a moda é um fenômeno que tem como ícone o vestuário, mas não está restrito apenas a roupas e itens de aparência, perpassando todas as esferas da vida social do Ocidente, dentro do contexto da modernidade – lembrando que Berman vinculou o nascimento desta última ao período do Renascimento e que o próprio Lipovetsky, seguido por diversos outros estudiosos da moda, situam a origem da Moda também nesse momento. A nosso ver, portanto, a moda seria um conjunto interligado de processos culturais de produção, difusão, adoção e rejeição, estimulado e sustentado sobretudo pelos valores atribuídos aos objetos pela interação social, tendo como uma importante característica a dualidade entre imitação e distinção, assim como a sedução das novidades para o indivíduo *moderno*, atravessada não raramente por profundas contradições – possivelmente por sua intrínseca relação com a também contraditória *modernidade*.

Tendo isso em vista, pensamos o entusiasmo pelo ciclismo em Porto Alegre como uma dessas movimentações de moda, ligado ao desejo de modernização da cidade e acompanhado por sua expressão indumentária ao contemplar o vestuário especializado. Antes de discutir essa questão especificamente, é importante explicitar as dinâmicas do processo de moda.

Feijão<sup>253</sup> coloca que “o processo de moda sempre esteve ligado ao crescimento das cidades”, ideia que pode ser reforçada se tomarmos como exemplo a situação de Paris no século XIX – enquanto na capital francesa, que era a vanguarda da modernidade, a demanda pelas modas de vestuário era muito alta, nas cidades provincianas, que se espelhavam nela, e nas

<sup>250</sup> CALANCA, 2008, p.16.

<sup>251</sup> SPROLES, George B. **Fashion: Consumer Behavior Toward Dress**. Minneapolis: Burgess, 1979, apud MILLER, Christopher M.; MCINTYRE, Shelby H.; MANTALA Murali K. Toward Formalizing Fashion Theory. **Journal of Marketing Research**, Chicago, v. 30, n. 2, p.142-157, mai. 1993. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/3172824>>. Acesso: 19 out. 2016; tradução nossa.

<sup>252</sup> CALANCA, 2008.

<sup>253</sup> FEIJÃO, 2011, p.23.

comunidades do interior predominava a tradição e um menor acesso a roupas novas<sup>254</sup>. Rainho demonstra que o Rio de Janeiro enquanto colônia guardava um traço forte de orientalidade, vinculado a uma herança recebida de Portugal<sup>255</sup>, mas se atualizou com as vogas francesas a partir da chegada da Corte. O mesmo podemos notar em Porto Alegre, especialmente nas últimas décadas do século XIX, com a normalização das novidades europeias como componentes da vida social. Notamos que as bicicletas, o vestuário e as fotografias – as mesmas que circulavam na capital sulista na virada do século e nos serviram como fontes de pesquisa – eram materializações da modernidade almejada pela nova elite, ainda que o sonho de “metrópole”, à semelhança de Paris, estivesse distante de realização.

É importante lembrar que, além de urbano, o processo de moda pode ser identificado como uma manifestação do processo civilizador, que apresentamos no capítulo anterior, o que incute uma impossibilidade de desvinculá-lo do elitismo<sup>256</sup>, pois eram as elites brasileiras que importavam as modas das elites europeias e, apesar de autores como Lipovetsky falarem em uma “democratização” da moda ao longo do século XIX, dificilmente classes mais baixas teriam condições econômicas de obter as novidades tão depressa quanto entravam e saiam de voga<sup>257</sup>. Como vimos, a noção de “gotejamento” também não seria incorreta, mas Svendsen, por exemplo, não acredita que forneça explicação suficiente. No mesmo sentido, Miller et al.<sup>258</sup> sistematizaram as teorias de moda existentes para compreender os possíveis trajetos de propagação. Os autores combinaram as construções que aparecem na literatura de moda referentes à motivação do processo de decisão em nível individual e apontam para os seguintes elementos: força da preferência *a priori*, influência seletiva, conformidade com o grupo, individualidade/diferenciação, desejo de ser atual e atitude em relação à mudança. Em seguida, refletem sobre o nível social – comentam que os indivíduos são heterogêneos a respeito dos parâmetros que adotam em seus processos decisórios, e que um mesmo estilo pode ter diferentes significados entre os indivíduos, conforme suas referências e influências.

---

<sup>254</sup> CRANE, 2006.

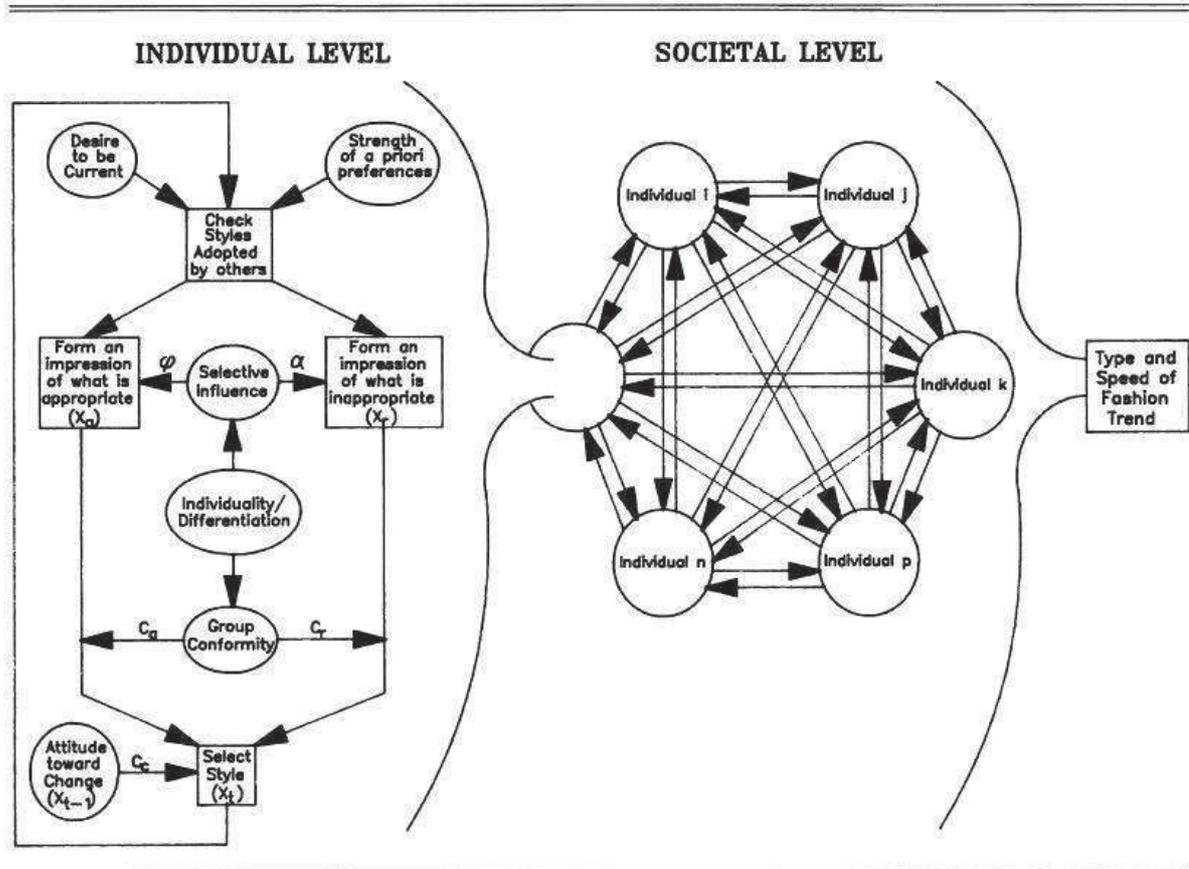
<sup>255</sup> RAINHO, 2002.

<sup>256</sup> WILSON, E., 2003.

<sup>257</sup> Crane (2006, p.32) questiona a probabilidade de membros da classe operária copiarem os amplos guarda-roupas da classe média. Podemos pensar também no interesse de se fazer isso, uma vez que as roupas de trabalho deveriam permitir que se movimentassem. Além disso, em dado momento se estabeleceram uniformes aos trabalhadores, e as formas de sociabilidade populares não necessariamente corresponderiam às das classes altas para que desejassem ter exatamente as mesmas coisas.

<sup>258</sup> MILLER et al., 1993.

Figura 1 – Sistematização do processo de moda



Fonte: MILLER et al. (1993, p.148).

Conseqüentemente, o indivíduo adotaria estilos que transmitem informações aos outros membros do sistema social – “desta forma, o processo de moda é a dinâmica, a adoção interdependente de itens por indivíduos dentro do contexto de uma sociedade”<sup>259</sup>.

Diante disso, observamos que os processos relacionados às modas não podem ser simplificados como um movimento unidirecional e passivo. Essa ideia pode ser reforçada ainda por Crane que, comentando Bourdieu, coloca que “em geral, à medida que as redes sociais do indivíduo se expandem, ou que seus contatos se tornam mais variados, ele é exposto a novas formas de cultura e torna-se propenso a adotá-las [...]”<sup>260</sup>.

Não devemos desconsiderar a influência seletiva, de qualquer forma – não necessariamente todos os modos de um grupo prestigiado serão incorporados por quem procura os imitar. Assim, aproveitamos para observar os comentários publicados pelo jornal *A Estação* sobre a “moda do ciclismo”:

Nossas leitoras encontrarão n'este numero costumes para velocipedistas e tudo quanto

<sup>259</sup> MILLER et al., 1993, p.148-149.

<sup>260</sup> CRANE, 2006, p.33.

fôr necessario para viajar em velocipede. Somos modernas de mais para não seguir o movimento, precedemos assim mesmo, quando trata-se de preconizar cousas uteis e graciosas para as senhóras. Porém as nossas contemporaneas, pondo de parte toda discrição sobre que o Senhor Prud'homme chamaria o cavallo de ferro, não pódemos senão inclinar-nós, e o jornal “A Estação”, cuja parte litteraria póde ser lida por qualquer menina e os annuncios, como esta parte litteraria, são separados do resto, podendo assim ser retirados á vontade. “A Estação”, moralista severa, já chegou a publicar vestuarios completos para velocipedistas (é necessario ajuntar senhóras, pois o nome nem tem feminino), deixando a escolha entre uma saia e umas calças. Este genero de “sport” póde ainda convir a uma menina de doze ou quatorze anos, porém para uma senhóra cazada mai de familia, que accompanha seus filhos? Francamente, não offende a moral?

[...]

A Parisiense procura antes de tudo a elegancia mas é difficil conserval-a como velocipedista, pois a mulher não foi creada para este “sport”<sup>261</sup>.

Como póde-se vêr pelos nossos modelos o costume “sport” têm uma certa importância no vestuário das jovens senhoras. O “sport” o mais nobre e direi mesmo o mais sábio é incontestavelmente a equitação, mais ou menos abandonada pela apparição da “bicyclette”, e que por esta mesma razão tornou a ser o “sport” verdadeiramente ultra elegante<sup>262</sup>.

Ambos os trechos são assinados por “Paula Candida”, que não pudemos apurar quem seria, ou mesmo se era um pseudônimo, nem quais motivos teria, além do declarado moralismo, para se opor seguidamente à “bicyclette”. De fato, apesar de sua oposição, veremos mais adiante que houve alguma adesão feminina ao ciclismo. Porém, vemos no *Correio do Povo* que não foi apenas quanto ao uso da bicicleta por mulheres que houve resistência, embora o jornal argumente em sentido contrário ao da folha carioca:

Muita gente ha que deseja andar de bicycleta, mas o receio de que, na sua idade e posição, não pareça bonito esse exercicio, afasta-a de entregar-se ao higienico Sport. Si este preconceito tivesse razão de ser, depois que, em nosso meio, as pessoas mais serias e mais distinctas não desdenham correr as estradas em bicycleta, poderíamos citar o nome do primeiro magistrado da nação, que diariamente reserva uma hora ao cyclismo, não querendo falar no estrangeiro, onde os homens mais respeitaveis e eminentes não o despresam.

Que importa, porém, perder alguma cousa dessa gravidade convencional, si gosamos, si ganhamos em força muscular, para nós e nossos filhos, o bastante para compensar o que perdemos na hypocrisia social.

Em pouco tempo de ciclysmo, o homem torna-se outro. A prudencia, a coragem e outros sentimentos de que faz um uso constante, desenvolvem-se e são bens de incontestavel valor.

Em geral, somos quasi sempre uns nervosos, e é por isso que se deve fazer a aprendizagem á madrugada ou á noite em logar ermo, longe de carros e bondes, que são o maior espantallo dos principiantes.

É verdade que muitos não tem resistido ás primeiras provas.

São estes uns fracalhões: si treinassem conseguiriam o mesmo resultado do que os outros. Quem começa póde e deve contar com desanimo a principio, mas depois adquire de tal fôrma força, que se admira de si proprio. [...]

O systema nervoso tonifica-se com vigor, e o neophito, que tremia ao menor perigo,

<sup>261</sup> CANDIDA, Paula. Correio da moda. *A Estação*, Rio de Janeiro, 30 jun. 1895, s.p.

<sup>262</sup> CANDIDA, Paula. Correio da moda. *A Estação*, Rio de Janeiro, 31 jul. 1895, s.p.

affronta-os todos, em breve, sem temor<sup>263</sup>.

Considerando a formação de diversos grupos de ciclistas no Rio Grande do Sul, em São Paulo e no Rio de Janeiro – entre possíveis outros pelo país, que não tivemos oportunidade neste momento de averiguar – e até da já mencionada participação de algumas mulheres, podemos retomar o esquema proposto por Miller et al.

Notamos a presença do desejo de ser atual, da constatação dos estilos usados pelos outros – no caso, da prática do ciclismo e do uso dos trajes específicos em voga na Europa – da influência seletiva, da percepção como apropriado ou inapropriado, da conformidade com o grupo... Além disso, em nível social, podemos considerar a influência individual dos participantes desses grupos entre seus conhecidos. Com a demonstração de aprovação por títulos importantes da imprensa local – *Correio do Povo*, *A Federação*, *Koseritz' Deutsche Zeitung* – que frequentemente listava os participantes das associações, também podemos pensar que esses indivíduos bem-sucedidos fossem bons exemplos para outros que aspiravam um *status* mais prestigioso.

Em uma cidade em busca da modernidade como a Porto Alegre dos anos 1890, nos parece coerente que os processos de moda fossem abrangentes o bastante para atingir esferas tão diversas quanto o urbanismo, a vida social, os hábitos e a vestimenta.

O uso do termo “da moda” não é raro. Localizamos em bibliografia sobre vestuário, mas também em textos com outros temas, mas neste segundo caso a expressão é colocada muitas vezes apenas para explicitar que determinada coisa estava “em evidência”. Ainda assim, nos dá um indício fundamental para buscar compreender o ciclo de vida de alguns hábitos. Em nossas leituras vimos que tocar piano, realizar projetos arquitetônicos com certas características e até mesmo beber café foram considerados modas<sup>264</sup>.

Observamos menções vários “esportes da moda”. Quanto a isso, Ricardo Santos Soares, que também identifica a moda como símbolo da modernidade, comenta:

[...] é importante lembrar que não são poucas as vezes em que encontramos nos periódicos a expressão “sports da moda”, para se referir ao *rowin*, *turf* ou ao *foot-ball*, principalmente. Porém, antes deste último tivemos o ciclismo como o principal esporte da moda. Esta troca de esportes passa a sensação de que qualquer novidade deveria ser absorvida, embora pudesse ser trocada, como acreditamos que aconteceu com o ciclismo e o futebol<sup>265</sup>.

<sup>263</sup> LICHT, (26 mar. 1899), 2002, p.36-37.

<sup>264</sup> CALANCA, 2008; MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: História e Vida da Cidade**. Porto Alegre: URGs, 1973; XIMENES, 2011.

<sup>265</sup> SOARES, Ricardo Santos. **O Foot-Ball de todos: Uma história social do futebol em Porto Alegre, 1903-1918**. 2014. 181 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia

Outra ocorrência da expressão entre as mais antigas que verificamos na Hemeroteca foi um comentário de Max Nordau sobre o aparelho planador inventado por Otto Lillienthal. Na notícia vemos que:

[...] Se a aviação se fizer, o *sport* da moda demoverá talvez os amadores do bicyclo, que ameaça tornar a terra inhabitavel a todos os que não são fanaticos pelo pedal. A voar pelos ares, estes senhores não incommodarão a ninguém, nem andarão a derrubar criancinhas<sup>266</sup>.

Justamente por sua objeção aos “bicyclos”, Nordau nos indica que em 1894, na Alemanha, as bicicletas estavam em alta o suficiente para ser um incômodo a seus detratores. Araújo comenta que, em 1897, em São Paulo, “o ciclismo era o esporte da moda e o seu maior campeão, o jovem corredor *Odarp* (pseudônimo de Antônio Prado Júnior)”<sup>267</sup>.

Dando um salto no tempo, veremos que em 1909 “pode-se assegurar que o *foot-ball* é o *sport* da moda, a diversão preferida da nossa elite”, e em 1910 “novamente, o nosso *sport* hippico está se tornando o *sport* da moda”<sup>268</sup>.

Enfim, todos esses exemplos foram apresentados para justificar o vínculo que estabelecemos aqui, ao afirmar que moda não é apenas sobre roupas, mas também sobre práticas, e que encontra na ascensão e queda do interesse pelo ciclismo uma clara expressão dessa ideia.

Como veremos em seguida, por alguns anos o ciclismo esteve na moda em Porto Alegre. O interesse pelas bicicletas começou timidamente, com a realização de passeios bucólicos, e atingiu o auge com a criação de dois clubes expressivos e a promoção de várias competições. Porém, gradualmente, cedeu espaço a novas práticas de esporte, lazer e sociabilidade, em um ciclo de ascensão e esquecimento, tão rápido quanto o que normalmente observamos ao estudar a sucessão de modas de vestuário entre os séculos XIX e XX.

Relacionamos a prática velocipédica duplamente à moda, tanto pelo salto de popularidade que a modalidade deu na década de 1890, em uma relevante demonstração de atualização com o que estava ocorrendo em países do hemisfério norte, quanto pela atenção que

---

Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10923/5754>>. Acesso em: 10 fev. 2015, p.155.

<sup>266</sup> NORDAU, Max. Carta da Allemanha. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 04 jun.1894, p.3. Republicada em *A Federação*, Porto Alegre, 20 jun.1894, p.1.

<sup>267</sup> ARAÚJO, Vicente de Paula. **Salões, circos e cinemas em São Paulo**. São Paulo: Perspectiva, 1981.

<sup>268</sup> FORTINI, Archymedes. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 13 abr. 1909 apud SOARES, p.70; *A Federação*, Porto Alegre, a.27, n.128, 04 jun.1910, p.1.

seus entusiastas demonstravam dar ao vestuário adequado, adotando uniformes e divulgando a importância de roupas adaptadas.

Algumas novidades são absorvidas pela cultura local em que são introduzidas – foi o caso do futebol no Brasil – outras permanecem no gosto de alguns nichos específicos. O ciclismo penetrou na cultura da França, enquanto no Brasil, após a febre dos anos iniciais de sua introdução, afastou-se de ser uma prática hegemônica. Em Porto Alegre, a despeito de toda a movimentação em torno do esporte velocipedico, dos trajes específicos e da construção de espaços apropriados para as corridas, esteve em voga temporariamente, no decênio de 1895-1905 e, ao ser retomado alguns anos depois, jamais ocupou novamente a posição notável que teve nesse período áureo.

### 2.1.2 Quando *moda* é sobre roupas

Conforme vimos anteriormente, a imbricação entre a *moda* e a *modernidade* vem de longa data, e também que *moda* não é só sobre roupas, mas que é no campo das aparências que suas metamorfoses se tornaram mais perceptíveis. Sobre este último termo, Calanca afirma que:

[...] não é uma palavra antiga: apesar de sua etimologia ser latina – vem de *modus* (modo, maneira) –, entra no italiano em meados do século XVII como empréstimo do termo francês “mode”. [...] o uso da palavra moda na Itália do século XVII é amplo e geral, e alude explicitamente ao caráter de mutabilidade e de **busca pela elegância** por parte de uma classe privilegiada. [...] [Entre os séculos XVII e XVIII, na França] com a palavra “moda” se designam duas coisas: de um lado, os **estilos de vida**, os hábitos, os usos consolidados, as técnicas; do outro, tudo o que **se transforma no espaço e no tempo**<sup>269</sup>.

Quanto à palavra inglesa *fashion*, tem origem por meio da palavra latina *factio*, que significa fabricar, fazer, que também originou a palavra “facção”, com seu sentido político, e também está relacionada ao vocábulo *facere*, que é também a origem etimológica de “fetiche”. “E pode bem ser que os itens de moda e indumentária sejam os produtos mais fetichizados entre os fabricados e consumidos pela sociedade capitalista”<sup>270</sup>.

Vemos em Barthes uma diferenciação entre indumentária e traje – o autor coloca a primeira como “uma realidade institucional, essencialmente social, independente do indivíduo”, enquanto o segundo corresponde a “uma realidade individual, verdadeiro ato de 'vestir-se', pelo qual o indivíduo atualiza em si a instituição geral da indumentária”. Em outras

<sup>269</sup> CALANCA, 2008, p.13-14. Grifos nossos.

<sup>270</sup> BARNARD, Malcolm. **Moda e comunicação**. Tradução Lúcia Olinto. Rio de Janeiro: Rocco, 2003, p.23.

palavras, “o traje constitui-se no modo pessoal, como um usuário adota (ou adota mal) a indumentária que lhe é proposta por seu grupo. [...] A indumentária é propriamente o objeto da pesquisa sociológica ou histórica”<sup>271</sup>.

Daniel Roche, por sua vez, comenta que a Enciclopédia registrava o termo “roupa” como “tudo o que serve para cobrir o corpo, para adorná-lo, ou para protegê-lo das injúrias do ar”, enquanto “costume”, palavra de origem italiana, seria muito ambígua por ter o sentido de “hábito” simultaneamente ao de “modo de vestir”, como no francês<sup>272</sup>.

Notamos, portanto, que os sentidos de “traje” e “roupa” teriam um sentido mais próximo, em nível individual, enquanto “indumentária” estaria num nível coletivo – ou no nível social, como visto no esquema de Miller et al.<sup>273</sup> – assim como “costume” e “moda”, que sugerem também uma coletividade, ainda que sejam termos flagrantemente ambíguos e, no caso deste último, vinculado imprescindivelmente a uma noção de mudança. Considerando todos os aspectos vistos acima, acreditamos poder sintetizar que nem toda moda é roupa, ao mesmo tempo que nem toda roupa é moda. Dessa forma, surgem alguns tópicos para reflexão: o traje considerado adequado para uma determinada prática física, por seu caráter funcional, teria que tipo de conexão com a moda? E os uniformes, imbuídos em valores simbólicos próprios de uma organização, estariam também sujeitos a mudanças sazonais? Ou ainda: o vestuário específico para uma prática “da moda” seria, por associação, também uma moda?

No capítulo 3 procuraremos responder a essas questões. Por enquanto, passaremos a outro termo importante para nossa análise – *elegância*.

### 2.1.3 Elegância e distinção

Agora que já apresentamos como o conceito de moda é visto neste trabalho, é necessário abordarmos as noções de *elegância* e *distinção*, ambas também importantes. A elegância por ser um adjetivo atribuído diversas vezes pela imprensa tanto ao ciclismo quanto aos velódromos e aos ciclistas. A distinção, como já vimos anteriormente, por ser um dos componentes simbólicos presentes nas questões de higiene, de modernidade, de moda e de gênero.

*Moda e modernidade*, como vimos, são termos amplamente discutidos, que se tornaram complexos por meio dos vários sentidos agregados a eles com o passar do tempo. Contudo, quanto à *elegância* encontramos poucas referências. Para esta reflexão, selecionamos o

---

<sup>271</sup> BARTHES, 2005, *passim*.

<sup>272</sup> ROCHE, D., 2007, p.20.

<sup>273</sup> MILLER et al., 1993.

“Tratado da Vida Elegante” de Balzac<sup>274</sup> e a busca de Mariana Rodrigues<sup>275</sup>, também por meio da literatura, pelo momento que “o sentido de elegância irrompe no nosso cenário histórico”. Elisabeth Murilho Silva pontua que:

A elegância é algo difícil de ser definido e, justamente por essa razão, objeto de manipulação dos ditos conhecedores da moda e da etiqueta. Como a moda é efêmera, também os padrões de elegância tendem a constantes mudanças, fazendo com que a necessidade de atualização aumente a importância dos especialistas em moda e estilo, tornando-os verdadeiros arautos do bom gosto<sup>276</sup>.

Explorando dicionários, vemos que a palavra tem origem no latim *elegantia*, e remete à distinção no porte, nas maneiras e no estilo, ao mesmo tempo que à gentileza, à delicadeza, à cortesia e à graça, mas também ao bom gosto, ao bem vestir e à simplicidade<sup>277</sup>.

Rodrigues examina a etimologia da palavra, observando que a *elegantia* tem raiz em *elegare* (escolher), que deriva por sua vez de *legere* (ler, juntar), que vem do grego *legein* (falar). Assim, a autora infere que, por suas raízes, a elegância pode ter sido inicialmente percebida como “escolhas para o ato de falar [...] depois abraçando outros significados, abrangendo todo um conjunto de denotações intrínsecas a uma aparência”<sup>278</sup>.

Analisando um conjunto de obras literárias, Rodrigues comenta que até o século XVIII a palavra aparentemente não era muito utilizada – cita como exemplo o romance “Ligações Perigosas” (Chardelos de Laclos, 1782) no qual em nenhum momento o termo *elegante* é utilizado, embora recorram outras palavras da ordem da aparência. Já em “Orgulho e Preconceito” (Jane Austen, escrito em 1797), é mencionada a “real elegância” das salas na propriedade de Mr. Darcy. Rodrigues atribui a disseminação do uso do termo na transição para o século XIX a George “Beau” Brummell (1778-1840), o primeiro dândi, tido como “o

<sup>274</sup> BALZAC, Honoré. Tratado da Vida Elegante. In: \_\_\_\_\_; BAUDELAIRE, Charles; D'AUREVILLY, Barbey. **Manual do dândi: a vida com estilo**. Organização, tradução e notas: Tomaz Tadeu. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009. (Coleção Mimo).

<sup>275</sup> RODRIGUES, Mariana Christina de Faria Tavares. O complexo da elegância. In: COLÓQUIO DE MODA, 7., 2011, Maringá. **Anais Colóquio de Moda**. Sem paginação. Disponível em: <[http://www.coloquiomoda.com.br/anais/anais/7-Coloquio-de-Moda\\_2011/GT08/Comunicacao-Oral/CO\\_898520\\_Complexo\\_da\\_Elegancia.pdf](http://www.coloquiomoda.com.br/anais/anais/7-Coloquio-de-Moda_2011/GT08/Comunicacao-Oral/CO_898520_Complexo_da_Elegancia.pdf)>. Acesso em: 29 mai. 2016.

<sup>276</sup> SILVA, Elisabeth Murilho. **As dez mais elegantes**: notas sobre a rigidez do comportamento feminino no Brasil dos anos dourados. In: COLÓQUIO DE MODA, 10., 2014, Caxias do Sul. **Anais Colóquio de Moda**. Sem paginação. Disponível em: <[http://coloquiomoda.com.br/anais/anais/10-coloquio-de-moda\\_2014/artigos-de-gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-6-as-dez-mais-elegantes.pdf](http://coloquiomoda.com.br/anais/anais/10-coloquio-de-moda_2014/artigos-de-gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-6-as-dez-mais-elegantes.pdf)>. Acesso em: 03 ago. 2016, p.1.

<sup>277</sup> ELEGÂNCIA. In: FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa. 3.ed. totalmente revista e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999, p.725; ELEGÂNCIA. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=eleg%C3%A2ncia>>. Acesso: 19 out. 2016.

<sup>278</sup> RODRIGUES, 2011, p.2.

expoente máximo da elegância em seu tempo”<sup>279</sup>. A autora comenta que a vida de Brummell foi analisada, por exemplo, por D'Auberville, Baudelaire e Balzac, na tentativa de compreender o que ela chamou de “complexo da elegância”.

Assim, chegamos ao tratado de Balzac – uma obra inconclusa, publicada em fragmentos na revista *La Mode*, em 1830, na qual o escritor aponta características e regras da elegância por meio de aforismos, intercalados com algumas narrativas, inclusive mencionando Brummell. Balzac propõe inicialmente que:

O alto funcionário, o prelado, o general, o grande proprietário, o ministro, o valete, os príncipes estão na categoria dos ociosos e pertencem à vida elegante. [...]  
 I. O objetivo da vida civilizada ou selvagem é o repouso.  
 II. O repouso absoluto produz o tédio.  
 III A vida elegante é, numa acepção ampla do termo, a arte de animar o repouso.  
 IV. O homem habituado ao trabalho não pode compreender a vida elegante<sup>280</sup>.

Mais adiante, o autor comenta que seria falho não definir a *vida elegante*, e então a sintetiza em mais alguns aforismos, dos quais destacamos:

[...] A vida elegante é a perfeição da vida exterior e material. [...] Mas talvez melhor ainda: o desenvolvimento da graça e do gosto em tudo aquilo que nos é próprio e nos rodeia. [...]

A vida elegante é, pois, essencialmente a ciência das maneiras. [...] Não basta ter se tornado ou nascido rico para levar uma vida elegante: é preciso ter o 'sentimento' disso. [...]

Só a completa compreensão do progresso social pode produzir o sentimento da 'vida elegante'. [...] <sup>281</sup>

Balzac então relaciona esse “sentimento” ao movimento revolucionário de 1789, que por um lado resultou em um progresso na ordem social, enquanto por outro teria recriado, sob novas formas, o abuso que constitui a desigualdade das fortunas – o que nos leva a compreender a vida elegante, que segundo o autor não existia até então, como uma dessas recriações.

Essa percepção da vida elegante como uma reformulação dos excessos que caracterizam a desigualdade, ao lado da definição dos dicionários, aproxima a noção da elegância da própria questão da distinção, o que nos leva a uma explanação dada por Bourdieu:

[...] o que comumente chamamos de distinção, uma certa qualidade, mais

<sup>279</sup> RODRIGUES, 2011, p.6.

<sup>280</sup> BALZAC, 2009, p.30.

<sup>281</sup> BALZAC, 2009, passim.

frequentemente considerada como inata (fala-se de “distinção natural”), de porte e de maneiras, é de fato *diferença*, separação, traço distintivo, resumindo, propriedade *relacional* que só existe em relação a outras propriedades<sup>282</sup>.

O que Balzac coloca para a vida elegante é que se trata da “ciência das maneiras”, enquanto Bourdieu comenta a “distinção de porte e de maneiras” e de “traço distintivo” – a nosso ver, portanto, a elegância se trata da adoção de maneiras adequadas para se diferenciar em relação aos outros. Contudo, não se trata de *qualquer* diferenciação, mas aquelas vinculadas à graça e ao bom gosto.

Bourdieu nos alerta, porém, quanto ao cuidado que se deve ter para não tomar como necessárias ou intrínsecas de um grupo “as propriedades que lhes cabem em um momento dado, a partir de sua posição em um espaço social determinado e em uma dada situação de *oferta* de bens e práticas possíveis”<sup>283</sup>. O autor exemplifica justamente com uma atividade física – o boxe – que no final do século XIX era praticado pelos aristocratas franceses, mas foi abandonado por esse grupo enquanto se espalhava pelas outras classes. Bourdieu pontua que o inverso também ocorre, com práticas populares sendo retomadas pelos nobres, o que se alinha com os trajetos de difusão que comentamos no item anterior.

Quanto ao espaço social, o sociólogo comenta que os agentes ou os grupos se distribuem por ele conforme o capital econômico e o capital cultural, dois princípios de diferenciação dos mais eficientes – “Os agentes têm tanto mais em comum quanto mais próximos estejam nessas duas dimensões”<sup>284</sup>. Assim, podemos retomar as figuras que Balzac coloca como integrantes da categoria dos ociosos, pertencentes à vida elegante – essencialmente membros das elites dos mais diversos segmentos da sociedade.

Dois aspectos ainda devem ser comentados sobre o conceito de *distinção* de Bourdieu: primeiramente, o autor faz uma ressalva quanto à hipótese de ter afirmado que a busca da distinção era o motor de todas as condutas humanas, mencionando que além de faltar sentido nessa declaração, seria muito parecido com o que Veblen já defendia em sua concepção de “consumo ostentatório”<sup>285</sup>. Isso nos parece razoável, sobretudo considerando a aproximação da ideia de distinção com a de graça e bom gosto, e de como as escolhas se processam em nível individual – e podem ter mais a intenção de provocar do que de harmonizar, por exemplo. O

<sup>282</sup> BOURDIEU, Pierre. **Razões Práticas**: sobre a teoria da ação. Tradução Mariza Corrêa. Campinas: Papyrus, 1996, p.18.

<sup>283</sup> BOURDIEU, 1996.

<sup>284</sup> BOURDIEU, 1996, p.19.

<sup>285</sup> Veblen é retomado por alguns autores, como Jean Baudrillard, que defendem sua ideia de que a moda é uma forma nociva de consumismo, e que os objetos são consumidos conforme o prestígio e a posição social que conferem. – LIPOVETSKY, 2009; RAINHO, 2002.

outro aspecto a ser visto é a ideia de *habitus*, que seriam “os princípios geradores de práticas distintas e distintivas” que “põem em prática princípios de diferenciação diferentes ou utilizam diferenciadamente os princípios de diferenciação comuns”<sup>286</sup>. O mais interessante em notar a existência de princípios diversos de distinção é perceber a possível falta de consenso quanto a eles, assim como também notamos sobre os padrões de elegância. Exemplificamos novamente com os posicionamentos quanto ao ciclismo veiculados na imprensa dos anos 1890:

Demos modelos de costume e aqui estou eu mesma tomando este assunto como thema de um dos Correios do severo jornal, A Estação. **Comtudo eu vos asseguro que as mulheres as mais bonitas fição muitissimo disgraciosas sobre a bicyclette.** [...] não posso habituar-me a ver pessoas distinctas praticarem este genero de locomoção. Emfim, como não posso mudar nada, vejamos o que pode-se fazer para tornar-se o menos feio possível<sup>287</sup>.

Decididamente é preciso derrocar o preconceito. Elle já o foi para o gentilissimo sexo máo grado a masculinisação do vestuario e da posição, sem offensas todavia da elegancia e graça femininas. **Uma senhora, montada em luzente machina é incomparavelmente mais graciosa do que empunhando as bridas do mais puro palafrem,** sobre o que assenta-se desairosamente, em contradicção manifesta a todas as leis do equilibrio<sup>288</sup>.

O intervalo de publicação entre os dois textos é de apenas três anos e, observando outras edições d’*A Estação*, notamos que Paula Candida permaneceu firme em sua aversão até 1901, quando pôde “confirmar a decadencia da voga da bicyclette”<sup>289</sup>, na coluna em que vimos pela última vez o tema ser abordado. Apresentamos estes exemplos pois cabem perfeitamente à declaração de Bourdieu que “o mesmo comportamento ou o mesmo bem pode parecer distinto para um, pretensioso ou ostentatório para outro e vulgar para um terceiro”.

A partir dessas observações, podemos sintetizar a ideia que elegância e distinção são noções muito próximas, embora talvez não sejam estritamente a mesma coisa. Aproximando de nosso objeto de pesquisa, compreendemos que a elegância era um valor, assim como a distinção, que era determinante para marcar a posição da burguesia em ascensão dentro do espaço social da cidade. A prática do ciclismo, um moderno gênero de esporte importado da Europa, a construção de velódromos, que eram também um tipo de espaço novo além-mar,

<sup>286</sup> BOURDIEU, 1996, p.22.

<sup>287</sup> CANDIDA, Paula. Correio da moda. *A Estação*, Rio de Janeiro, 31 ago. 1894, s.p.

<sup>288</sup> SEIDL, Carlos apud LICHT, 2002, p.17; Carlos Seidl, pelo que pudemos apurar, era um proeminente médico do Rio de Janeiro, que colaborava com o jornal *O Paiz*. A série de textos sobre a bicicleta, publicada no *Correio do Povo* e transcrita por Licht, originalmente saiu nas edições do jornal fluminense (que se definia como “a folha de maior tiragem e de maior circulação na América do Sul”). A primeira parte, de onde extraímos o trecho apresentado, saiu na capa, no dia 27.11.97, e foi reproduzida pelo *Correio do Povo* em 17.12.97; as seqüências datam de 29.11.97 (também na capa)/18.12.97; este segundo aparentemente foi dividido pelo periódico porto-alegrense que, conforme Licht, publicou a terceira parte em 29.12.97.

<sup>289</sup> CANDIDA, Paula. Correio da moda. *A Estação*, Rio de Janeiro, 31 ago. 1901, s.p.

podem ser vistos como traços de uma vida civilizada, elegante e distinta – inclusive no sentido de capital econômico, já que a compra de bicicletas e despesas relacionadas à sua posse demandavam poder aquisitivo.

Para finalizar, retomamos Rodrigues, quando a autora afirma que “a elegância incorpora a subjetividade e a aparência, a expressão do interior no exterior, comandada por um conjunto de valores culturais apreendidos pelo sujeito no decorrer de sua vida”<sup>290</sup>, mas cabendo discordar quando diz que “vai além da aparência ao expressar também aquilo que é *intrínseco* ao sujeito, a sua alma”, reafirmando nossa concordância com Bourdieu, quando aponta a diferenciação como uma *construção* a partir da relação entre posições sociais, *habitus* e *escolhas*.

## 2.2 IMAGENS E NOVIDADES EM TRÂNSITO

Os anos 1750 testemunharam o desenvolvimento de uma imprensa de moda, na França, que não era lida apenas dentro das fronteiras gálicas. De acordo com Daniel Roche, “os periódicos de moda tinham dupla função: de espelho no qual a sociedade se via e era vista; de fator precipitante, apressando uma evolução que produzia e reproduzia”<sup>291</sup>. Houve nos Setecentos as “bonecas de moda”, também conhecidas como Pandoras, que tinham as roupas trocadas conforme a estação, e eram enviadas mensalmente para toda a Europa, e até para o Novo Mundo, vestindo trajes completos da corte, para atualização da sociedade cortesã. Os periódicos, por sua vez, eram uma alternativa a essas bonecas, e em breve as substituíram<sup>292</sup>.

Gravuras de moda, oferecidas em coletâneas ou separadamente, logo se tornaram uma fonte essencial de informação. Texto e ilustração eram eficazmente combinados para popularizar as mudanças, quiçá as novidades imediatas.

[...] graças a seu custo menor, sua mobilidade e à capacidade de as prensas tipográficas se adaptarem e imprimirem grandes tiragens, o que permitia a veiculação das imagens para muito além dos círculos aristocráticos<sup>293</sup>.

Como parte do processo de Revolução Industrial, teria ocorrido também uma “revolução da comunicação”, na esteira de uma “revolução nos transportes”. Fala-se em uma “mania das ferrovias” nos anos 1840, que resultou em uma “literatura ferroviária” e no nascimento do turismo. Os navios a vapor e, posteriormente, os feitos em aço, também compuseram uma evolução expressiva – ao lado dos trens, transportavam pessoas, mercadorias e

<sup>290</sup> RODRIGUES, 2011, p.10.

<sup>291</sup> ROCHE, D., 2007, p.475.

<sup>292</sup> ROCHE, D., 2007.

<sup>293</sup> ROCHE, D., 2007, p.478.

correspondências<sup>294</sup>. Foi a partir dessa década que a imprensa de moda começou a ser desenvolvida fora da França – as revistas que surgiram na Espanha eram versões das francesas, mas na Alemanha e na Áustria apareceram periódicos dedicados a costureiras e modistas. Neste último país, uma novidade era a publicação de modelos de tricô. Em Portugal esses impressos também proliferaram, ressaltando as modas francesas. Nos Estados Unidos podem ser destacados o *Godey's Lady's Book* (1830–1878) e a *Harper's Bazar* (1867)<sup>295</sup> e, posteriormente, a *Vogue* (1892)<sup>296</sup>. No mundo anglófono, Rainho destaca que:

Uma inovação que fez aumentar incrivelmente a difusão da moda na Inglaterra foi a disseminação dos moldes de papel que, em pequena escala, eram vendidos desde o século XVIII e atingiram o apogeu a partir de 1875 [...]. Contudo, foi nos Estados Unidos que os moldes da companhia Butterick alcançaram maior sucesso<sup>297</sup>.

O jornalismo brasileiro nasceu oficialmente em 1808, a partir da revogação do decreto de D. Maria, com os precursores *O Correio Braziliense* e *A Gazeta do Rio de Janeiro*, e o primeiro jornal dedicado à moda, *O Espelho Diamantino*, foi editado no Rio de Janeiro entre 1827 e 1828. Em território nacional, assim como no Velho Continente, foi a partir dos anos 1840 que a imprensa do gênero, ou com colunas sobre moda, tiveram maior impulso. O *Jornal das Senhoras* (1852-1855) teve importância por ter sido totalmente editado e redigido por mulheres, defendendo sua emancipação e direito à educação. De maneira geral, a imprensa nacional dessa época era domínio masculino e usava o mínimo de imagens – devido a esse segundo aspecto, a *Semana Illustrada* (1860-1876) é que foi relevante, sendo pioneira ao publicar fotografias da Guerra do Paraguai<sup>298</sup>.

Em 1872, a livraria Lombaerts & Cia começou a produzir um suplemento em português para a revista francesa *La Saison* (1867-1909), que importava para comercializar no Brasil. Mais tarde, esse suplemento foi convertido no periódico *A Estação* (1879-1904), ao qual já nos referimos. Esse jornal, voltado para as mulheres de classe média, tinha edição luxuosa, com ilustrações e alguns moldes em miniatura, com conteúdo bem conservador. *La Saison*, por sua vez, derivava da revista alemã *Die Modenwelt* (1865-1904) – “que reproduzia as mesmas

<sup>294</sup> BRIGGS; BURKE, 2006.

<sup>295</sup> A revista começou a ser publicada em 1867, quinzenalmente. Após a virada do século, passou a ser mensal e, posteriormente, ganhou mais um “A” no título, tornando-se “Harper's Bazaar”.

<sup>296</sup> RAINHO, 2002; CALLAN, 2007.

<sup>297</sup> RAINHO, 2002, p.74.

<sup>298</sup> MOURA, Ranielle Leal. História das revistas brasileiras: informação e entretenimento. In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DA MÍDIA, 8., 2011, Porto Alegre. **Anais 8º Encontro – 2011**. Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/alcar/encontros-nacionais-1/8o-encontro-2011-1/artigos/Historia%20das%20Revistas%20brasileiras%202013%20informacao%20e%20entretenimento.pdf>>. Acesso em: 03 ago. 2016; RAINHO, 2002.

ilustrações, legendas, editoriais e moldes em treze línguas europeias diferentes”. A despeito do tempo de tradução até chegar às leitoras de *A Estação*, e das acusações “de ser uma publicação falsa, por apresentar moda francesa produzida entre Leipzig e Berlim”, eram padrões franceses de beleza e de vestuário que se difundiam por suas páginas<sup>299</sup>.

Ao lado do comércio internacional, a circulação de impressos estrangeiros no Brasil apresentava novidades lançadas pelas fábricas e inventores europeus, simultaneamente a novas ideias<sup>300 301</sup>.

Em Porto Alegre, além de eventuais anúncios e esparsos comentários sobre vestuário em jornais comuns, vemos livrarias da cidade divulgando a comercialização de periódicos femininos e jornais de moda. A Livraria Mazon, por exemplo, afirmava receber sempre assinaturas para jornais franceses, alemães e nacionais. Na Livraria Americana era possível assinar “*La Saison*, que como é sabido, é um dos melhores jornaes de modas”, e posteriormente *A Estação* e *La Moda Elegante* (Madri). A Livraria Universal, dos irmãos Echenique, também disponibilizou ao seu público *A Estação*, *Salon de la Mode*, *Printemps* e *La Moda Elegante*. Na casa de modas das irmãs Neves era possível consultar, além de algumas dessas já citadas, *La Mode Nationale* (Paris), *Wäsche Zeitung* (Berlim), *A Rainha da Moda*, *O Mundo Elegante* e *Chic Infantil*<sup>302</sup>.

Com essa menção à imprensa, sobretudo relacionada à moda, e observando a relevância das imagens, desejamos refletir brevemente sobre algumas questões. Uma delas é a clara difusão do modelo europeu, tanto por meio dos periódicos nacionais, quanto pelos importados. Outra, é que percebemos uma sutil diferença entre dois tipos de imagem – as *de moda* e as *para moda*. Souza comenta que

[...] se o estudo dos trajes sempre será possível através dos baixos-relevos, das iluminuras e tapeçarias medievais, dos desenhos e da pintura a partir do século XV, estas fontes de informação só podem ser aceitas com alguma reserva. Em qualquer

<sup>299</sup> BRASIL, Bruno. *A Estação – Jornal Ilustrado para a Família*. **Biblioteca Nacional Digital** (Brasil), 17 ago. 2015. Disponível em: <<https://bndigital.bn.br/artigos/a-estacao-jornal-illustrado-para-a-familia/>>. Acesso em: 02 jul. 2016; SILVA, Ana Cláudia Suriani da. *Moda e literatura: o caso da revista A Estação*. **IARA – revista de moda, cultura e arte**, São Paulo v. 2, n. 1, p.1-26, set./dez. 2009. Disponível em <[www1.sp.senac.br/hotsites/blogs/revistaiara/wp-content/uploads/2015/01/07\\_IARA\\_vol2\\_n1\\_Artigo.pdf](http://www1.sp.senac.br/hotsites/blogs/revistaiara/wp-content/uploads/2015/01/07_IARA_vol2_n1_Artigo.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016, p.1; p.11.

<sup>300</sup> FERRARI, Márcio. *Globalização no século XIX*. **Pesquisa FAPESP**, São Paulo, 240 ed., p.76-81, fev. 2016. Disponível em: <[http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2016/02/076-081\\_circula%C3%A7%C3%A3o-de-impressos\\_240.pdf?ddfa22](http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2016/02/076-081_circula%C3%A7%C3%A3o-de-impressos_240.pdf?ddfa22)>. Acesso em: 25 out. 2016; PESAVENTO, 1997.

<sup>301</sup> Desde 2011 está em andamento na UNICAMP o projeto temático *A circulação transatlântica dos impressos – A globalização da cultura no século XIX*, financiado pela FAPESP, coordenado por Márcia Azevedo de Abreu e Jean Yves-Mollier. Com previsão de término para agosto de 2016, os resultados e mais informações podem ser acessados em: <<http://www.circulacaodosimpressos.iel.unicamp.br/index.php?cd=0&lang=pt>>.

<sup>302</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 24 mar. 1885; 10 mar. 1887; 17 abr. 1894; 09 set. 1895; 09 nov. 1903.

dos casos teremos de levar em conta o temperamento do artista, que muitas vezes deforma a realidade, o efeito do tempo apagando as cores, a dificuldade de precisar as datas, que torna a identificação das épocas muito laboriosa, etc. Nem sempre a moda que o quadro estampa é a do período em que foi pintado. [...] o século XIX anula de certa forma todas essas dificuldades, fornecendo-nos a prancha colorida de modas e a fotografia. Pois se a primeira revela aos nossos olhos a estrutura básica do modelo e é um guia orientando a costureira, a segunda reflete a maneira por que o mesmo foi adotado e qual o aspecto que assumia sobre o corpo do portador. [...]. É verdade que o panorama que teremos sempre será um pouco estático, e para completá-lo seremos obrigados a lançar mão das observações do sociólogo, das crônicas do jornal e, principalmente, do testemunho dos romancistas, cuja sensibilidade aguda capta melhor que ninguém, nos meios elegantes, o acordo da matéria com a forma, da roupa com o movimento, enfim, a perfeita simbiose em que a mulher vive com a moda<sup>303</sup>.

Em um momento no qual não era comum a análise de imagens e fontes literárias, Souza inovou trazendo essa perspectiva. O trecho acima dialoga ainda com Burke, quando o autor afirma que “o valor de imagens como *evidência* para a história do vestuário é inquestionável. [...] para mudarmos o foco do item isolado para o conjunto, para saber o que se usava com o que, é necessário recorrer a pinturas e gravuras [...]”<sup>304</sup>. O historiador menciona ainda o valor das imagens no processo de reconstrução da cultura material do passado, sobretudo do que era feito de materiais efêmeros. Assim como Souza, Burke indica os perigos de utilizar esse tipo de fonte, pois seus criadores poderiam ter outras intenções que não a exata representação de seu objeto. Embora não possamos afirmar quais eram as intenções dos gravuristas de moda do século XIX, Boucher observa, por exemplo, que frequentemente os vestidos efetivamente usados na época, conservados até os dias de hoje, parecem ter formas bem mais simples do que as representadas nas gravuras<sup>305</sup>.

Burke alerta também para a “importância de se recolocar as imagens nos contextos originais para que não se faça uma interpretação errônea de suas mensagens”<sup>306</sup>, o que vai ao encontro à afirmação de Crane – “a utilidade de uma foto depende da disponibilidade de informações acerca da origem social, do ambiente e da história de seus sujeitos”<sup>307</sup>. Ou seja: se por um lado as imagens podem nos ensinar algumas coisas sobre as quais os textos são silenciosos, por outro lado é extremamente importante realizar um cruzamento de fotografias, obras de arte e até documentos históricos com outras fontes, para que se tornem confiáveis<sup>308</sup>.

Assim, chegamos à diferenciação das tipologias de imagens que consideramos há pouco

<sup>303</sup> SOUZA, Gilda de Mello. **O espírito das roupas**: a moda no século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p.24.

<sup>304</sup> BURKE, Peter. **Testemunha ocular**: história e imagem. Tradução Vera Maria Xavier dos Santos. Revisão técnica Daniel Aarão Reis Filho. Bauru: EDUCS, 2004, p.99, grifo nosso.

<sup>305</sup> BOUCHER, 2010; BURKE, 2004.

<sup>306</sup> BURKE, 2004, p.106.

<sup>307</sup> CRANE, 2006, p.57-58.

<sup>308</sup> BURKE, 2004; CRANE, 2009.

– as *imagens de moda*, a nosso ver, são as produzidas com a finalidade de percorrer um determinado circuito, onde seu sentido é dado por apresentar roupas, acessórios e outros aspectos da aparência pessoal, como as pranchas de moda (*fashion plates*), geralmente com a intenção de difusão. Já as *imagens para moda* são as que, produzidas com diversas finalidades, acabam por ser úteis aos estudos do vestuário. Essas imagens podem ser tanto as que foram produzidas em alguma época como anúncios de roupas, quanto retratos de família.

Em nosso estudo, lançaremos mão tanto de *imagens de moda*, que nos ajudam a exemplificar algumas das indumentárias das quais estamos falando, quanto de retratos e vistas – como os dos ciclistas e dos velódromos – que se apresentam aqui como nossas *imagens para moda*.

A coexistência das revistas de moda, da fotografia e das bicicletas em Porto Alegre dota esses artefatos de significados relacionados ao ideal de *modernidade*. Buscaremos compreender o sentido dessa materialização na sequência, cruzando as imagens, as notícias e o aporte teórico selecionado.

### 2.2.1 Ver, ser visto e ser lembrado – a fotografia em Porto Alegre

Nesse momento vamos nos deter às questões referentes à análise das imagens que utilizamos na construção de nosso trabalho. Em 1967, Roland Barthes publicou “O sistema da moda”, um de seus escritos mais famosos. O texto, idealizado como sua tese de doutorado – nunca defendida – é considerado por vários estudiosos como “indecifrável”. Nele, Barthes traça um paralelo entre a moda e a linguística, ao qual já havia se referido em ensaios anteriores<sup>309</sup>. Em 1959, por exemplo, afirmou que “[...] a moda impressa, semiologicamente falando, funciona como uma verdadeira mitologia do vestuário [...] que, parece-me, deve ser a primeira etapa de uma linguística indumentária”<sup>310</sup>. Contudo, em concordância com Schmitt, “não se deve aplicar o sentido da cultura letrada às imagens, reduzindo uma à outra”<sup>311</sup>. Dessa forma, acreditamos que a mesma noção deva ser aplicada às roupas e aparências pessoais que, por mais informações e “discursos” que carreguem, também não são texto – transitam pelo âmbito visual.

<sup>309</sup> DEBOM, Paulo. O vestuário e a moda enquanto fontes para o estudo da história. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO: Saberes e práticas científicas, 16., 2014, Rio de Janeiro. **Anais**. Rio de Janeiro: ANPUH-Rio, 2014. Sem paginação. Disponível em: <[www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400363061\\_ARQUIVO\\_OVestuarioeaModaenquantoFontesparaoEstudodaHistoria.pdf](http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400363061_ARQUIVO_OVestuarioeaModaenquantoFontesparaoEstudodaHistoria.pdf)>. Acesso: 03 jul. 2016.

<sup>310</sup> BARTHES, 2005, p.299.

<sup>311</sup> SCHMITT, Jean-Claude. **O corpo das imagens**: ensaios sobre a cultura visual na Idade Média. Tradução José Rivair Macedo. Bauru: EDUSC, 2007. (Coleção História), p.29.

Meneses explica que

[...] a *iconosfera*, isto é, o conjunto de imagens-guia de um grupo social ou de uma sociedade num dado momento e com o qual ela interage [...] trata-se, sim, de identificar as imagens de referência, recorrentes, catalisadoras, identitárias – ou aquelas que, em linguagem não técnica, são conhecidas como emblemáticas ou ícones [...]<sup>312</sup>.

Ou seja, as aparências se tornam emblemáticas de determinado período, e é importante buscarmos decifrá-las em sua especificidade não-textual. As mencionadas *imagens para moda* devem ser apreendidas no contexto cultural em que foram produzidas e ser analisadas por seus efeitos em seu meio – conduzindo à ideia de “circuito social” – e em espaços e tempos históricos distintos – remetendo ao percurso da imagem desde sua produção até a chegada em nossas mãos<sup>313</sup>. Nesse sentido, Monteiro aponta a importância de

Pensar o que ficou de fora do quadro fotográfico, a cidade invisível ou a cidade dos outros (mulheres, negros, operários, loucos, desviantes, etc.) e foi relegado ao esquecimento.

Mas também pensar acerca do que permitiu a sobrevivência de uma imagem do passado no caminho por ela percorrido até o presente até chegar ao museu ou às nossas mãos. Por que conservamos algumas imagens de família, de nossa cidade ou da nossa sociedade e descartamos outras? O que essa seleção de imagens do passado nos museus, nos álbuns comemorativos e nos livros de história tem a nos dizer sobre a forma como pensamos a nossa identidade ou nosso estranhamento com o passado e sobre a nossa concepção de história?<sup>314</sup>

Schmitt comenta que “nenhuma imagem se encontra completamente isolada”<sup>315</sup>, e destaca a importância de analisarmos as imagens em série – seja ela dada ou composta pelo historiador. Cabe, portanto, salientarmos que não foi possível localizar séries amplas de fotografias dos ciclistas de Porto Alegre, fosse nos álbuns e almanaques que tinham como premissa tratar as memórias do esporte na cidade, ou por imagens guardadas como recordação dos clubes. Na verdade, as memórias da *Blitz* e da União, pelo que pudemos notar, foram completamente fragmentadas e ocasionalmente misturadas. Localizamos alguns pequenos conjuntos em álbuns e reportagens voltados às reminiscências, frequentemente com

<sup>312</sup> MENESES, Ulpiano T. Bezerra. Rumo a uma “História Visual”. In: MARTINS, José de Souza; ECKERT, Cornélia; NOVAES, Sylvia Caiuby (Org.). **O imaginário e o poético nas ciências sociais**. Bauru, SP: Edusc, 2005, p.35.

<sup>313</sup> KERN, Maria Lúcia Bastos. Tradição e modernidade: a imagem e a questão da representação. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 31, n. 2, p.7-22, dez. 2005. Disponível em:

<revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/iberoamericana/article/view/1335>. Acesso em: 19 out. 2016, p.22

<sup>314</sup> MONTEIRO, 2006, p.19.

<sup>315</sup> SCHIMITT, p.39.

informações confusas de datação e a respeito dos retratados. Outras imagens apresentavam alguns problemas na identificação do local representado, ou mesmo sobre a autoria. Algumas fotografias tiveram informações distintas atribuídas, conforme o suporte de sua publicação, ou as catalogações feitas pelos acervos, baseadas nos dados – ou ausência deles – disponíveis no momento dessa inclusão. Todas essas pontas soltas nos impuseram um esforço no sentido de procurar tornar as informações mais coesas e, até onde fosse possível, mais completas. Sendo assim, procuramos cruzar as informações disponíveis dentro e fora do quadro fotográfico com notícias da época ou partindo do confronto entre as informações que visualizávamos em nosso conjunto fotográfico, lançando mão por vezes da observação de detalhes, ou indícios, que pudessem nos auxiliar nesse intento.

Os indícios, conforme proposto por Ginzburg, podem residir nos detalhes mais negligenciáveis, até imperceptíveis pela maioria. Esses elementos marginalizados poderiam conter pistas reveladoras<sup>316</sup>.

Em síntese, estabelecemos uma série agrupando as imagens disponíveis sob o tema “ciclismo em Porto Alegre na transição para o século XX”, da qual aproximamos imagens complementares. As adições foram feitas com a finalidade de nos servirem como pontos de referência para nossas reflexões, realizadas sob a perspectiva das *representações culturais* inscritas nos corpos dos retratados, aplicando essa percepção também às vistas. Somado a isso, consideramos as imagens como portadoras de *traços do real*, procurando por elementos “da cultura material que as pessoas na época teriam considerado como dados e deixado de mencionar em textos”<sup>317</sup>.

A fotografia também foi vinculada à modernidade, como veremos melhor a seguir. Naquele momento, tanto as bicicletas quanto as câmeras fotográficas, ou mesmo os retratos, geralmente estavam restritos aos círculos das classes médias e altas. Por vezes, ocorriam encontros, fosse pela presença de fotógrafos amadores entre os ciclistas, fosse pela contratação de profissionais para retratá-los. Aqui é importante abordarmos especificamente as questões da fotografia e seu circuito social em Porto Alegre no período de nossa investigação.

Na virada do século XIX para o século XX a fotografia manteve ligações estreitas com fenômenos emblemáticos da sociedade industrial, que “representa sua condição de

---

<sup>316</sup> GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais**: morfologia e história. Tradução Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

<sup>317</sup> BURKE, p.120. Saballa (2010) e Santos (2007) trabalham com a percepção da representação cultural invés de apresentação do real nas imagens. A autora acrescenta a abordagem como “traço do real”, que acreditamos dialogar com o que Burke propõe sobre a cultura material.

possibilidade, seu principal objeto e seu paradigma”<sup>318</sup>. A democracia e a nova percepção de tempo-espço promovida pelas grandes mudanças dos meios de comunicação são estes fenômenos, que sustentaram a modernidade e a legitimidade das funções documentais da fotografia, sendo ela o marco de “passagem da ferramenta para a máquina e a da oficina para o laboratório”<sup>319</sup>. A fotografia – ou ainda, a máquina-fotografia – estabeleceu novos protocolos para a produção de imagens, teve o papel de produzir a *visibilidade moderna*, adaptada à nova época e permitiu ver mais e enxergar coisas diferentes do que havia nos desenhos<sup>320</sup>.

Além disso, Rouillé também afirma que:

A fotografia é urbana primeiramente pela sua origem: surgida ao mesmo tempo que as grandes cidades modernas, desenvolveu-se nelas – mais nas grandes do que nas pequenas cidades. A fotografia é igualmente urbana pelos seus conteúdos – monumentos, retratos ou nus, clichês científicos ou de polícia, de canteiros de obra, ou de acontecimentos, etc – a maioria das imagens têm a cidade como cenário<sup>321</sup>.

A fotografia está presente em Porto Alegre desde o século XIX. Se na virada para o XX a capital ainda não apresentava os traços da modernidade urbana esperada, “as vistas dos Irmãos Ferrari e de Calegari [...] não deixam de ser lampejos da *representação* de uma cidade que ensaiava os primeiros passos em direção ao progresso almejado”<sup>322</sup>. Essas representações são estruturadas “por conceitos e pela acepção que o artista [no caso, o fotógrafo] tem do mundo, por suas intenções ou aquelas do encomendante da obra [ou do retrato] e pelo uso social da mesma”<sup>323</sup>. Cabe explicitar a diferenciação das categorias “paisagem” e “vista”, sendo a primeira reservada “às fotografias que se inscrevem no mundo da arte”, enquanto a segunda “descreve, propõe conhecimento, está destinada à publicação, ao arquivamento e depende do julgamento prático”<sup>324</sup>.

Dito isso, consideramos que as *vistas* produzidas em Porto Alegre, como as dos velódromos, estariam relacionadas a pelo menos duas funções da fotografia-documento – “arquivar”, ou seja, fazer um inventário desse progresso inicial da cidade, assim como dos clubes, no caso das fotos encomendadas pelos próprios – e “ordenar” o mundo, organizar as imagens da evolução conforme os ideais de elegância ou modernidade que se buscava.

<sup>318</sup> ROUILLÉ, André. **A fotografia**: entre documento e arte contemporânea. Tradução Constancia Egrejas. São Paulo: Editora Senac, 2009, p.30.

<sup>319</sup> ROUILLÉ, 2009, p.35.

<sup>320</sup> ROUILLÉ, 2009.

<sup>321</sup> ROUILLÉ, 2009, p.43.

<sup>322</sup> POSSAMAI, 2006, p.266. Grifo nosso.

<sup>323</sup> KERN, 2005, p.18.

<sup>324</sup> ROUILLÉ, 2009, p.112.

Entretanto, Rouillé pondera que “a despeito do que já foi bastante escrito ou dito, nem o exato nem o verdadeiro são inerentes à fotografia”<sup>325</sup> e, conforme Possamai e Santos, as imagens da época que abordamos estão carregadas de valores e representações sociais – seja nas vistas que representam a modernidade, seja nos corpos teatralizados nos retratos<sup>326</sup>.

Possamai comenta as alterações na arquitetura e no paisagismo porto-alegrense nos primeiros anos do século XX, e que “essas edificações foram elementos importantes na composição de uma *nova visualidade urbana*, da qual os fotógrafos tiraram proveito na elaboração de imagens fotográficas *em consonância com o ideal de modernidade* almejado<sup>327</sup>.

Assim, a arquitetura, as imagens da cidade e os retratos que comentaremos mais adiante, ao lado das representações de moda, faziam parte da já mencionada *iconosfera* da burguesia urbana em ascensão<sup>328</sup>, que demonstrava “o desejo de estar em sintonia com o que então era concebido como moderno”<sup>329</sup>, e representava diante das lentes dos fotógrafos papéis valorizados socialmente. Quanto a isso, Santos coloca que posar para essas fotografias implicava em assumir “papéis sociais, que investem os seus protagonistas em situações aceitas pelos códigos estabelecidos, fazendo passar por natural e universal aquilo que não passa de uma construção particular e convencional”<sup>330</sup>.

Vejamos então mais algumas questões. Possamai aponta que “o mapeamento do circuito social da fotografia constitui-se em etapa fundamental na investigação de imagens fotográficas”, circuito este que a autora compreende como “o processo de produção, circulação e consumo não apenas das imagens fotográficas enquanto imagens visíveis no documento fotográfico”, mas também como objetos integrantes da realidade social<sup>331</sup>.

Santos comenta que as fotografias analisadas em sua pesquisa contêm representações culturais e de uma organização de mundo dominadas pela *ótica masculina*. Meneses, por sua vez, coloca que entre os modelos e modalidades do olhar estão o *patriarcal*, o *masculino* e o *erótico*. Este autor ainda propõe que esses olhares são compreendidos pela *visão*, que é uma construção histórica, e que “não há universalidade e estabilidade na experiência de ver”<sup>332</sup>.

Possamai apresenta um panorama dos profissionais ativos na cidade no período que nos interessa – fundamentalmente homens de origem europeia. A autora coloca que a fotografia

---

<sup>325</sup> SANTOS, 1997, p.62.

<sup>326</sup> POSSAMAI, 2006; SANTOS, 1997.

<sup>327</sup> POSSAMAI, 2006, p.267. Grifos nossos.

<sup>328</sup> SANTOS, 1997.

<sup>329</sup> POSSAMAI, 2006.

<sup>330</sup> POSSAMAI, 2006, p.141.

<sup>331</sup> POSSAMAI, 2006, p.263-264.

<sup>332</sup> MENESES, 2005, p.38.

marcou presença pois certificava a atualização de Porto Alegre com as inovações técnicas europeias e demonstrava sua assimilação pela elite, para quem as imagens fotográficas eram objeto de consumo. Comenta ainda que no final do século XIX cinco estúdios fotográficos tinham destaque: João Antonio Iglesias, os Irmão Ferrari, que eram conhecidos principalmente pelas vistas, mas também possuíam um espaço luxuoso onde produziam retratos, e se associavam a pintores, pois sua freguesia apreciava fotografias retocadas. Havia também Otto Schönwald, que direcionava seu trabalho a uma clientela de origem alemã, moradores do Moinhos de Vento e arredores, os Irmãos Barbeitos nas imediações da Cidade Baixa e, por último, Virgílio Calegari, que junto com os Ferrari, tinha um dos estúdios mais valorizados. Calegari também realizou vistas da cidade e, de acordo com Santos, ganhou *status* de “fotógrafo oficial” das autoridades, além de realizar fotografias *in loco* dos fatos que deveriam repercutir na vida social e política – como a colocação da pedra fundamental do velódromo da União Velocipedica<sup>333</sup>. No panorama de Possamai consta ainda que os estúdios destes fotógrafos, com raras exceções, estavam localizados no centro e eram concorrentes<sup>334</sup>.

Nas imagens fotográficas a partir da metade do século XIX estavam inseridos valores correspondentes aos que transformavam a vida e a sensibilidade dos moradores das cidades industriais. Os grupos sociais formulavam representações para construção de identidades e hegemonias e, assim, os corpos fotografados carregavam em si esse conjunto de valores. Nos domínios do *visível* e do *invisível* – considerados por Meneses ingredientes da vida social – as questões de poder e controle, as determinações socioculturais e as normas quanto a ostentação e discrição são aspectos notáveis, tanto em relação ao que está preservado nas imagens quanto ao que está fora dela, ou seja, enquanto o retrato oportunizava *dar a ver* o indivíduo, a visibilidade valorizada dos estúdios localizados em espaços urbanos movimentados também tornava visível a entrada dos clientes nestes espaços, participando então do arranjo de *ver e ser visto*. Por fim, os corpos particulares tornados públicos em seus retratos obedeciam a uma regra corporal coletiva, constituindo sua representação diante de uma sociedade para a qual a visualidade era um componente essencial e invisibilizando na composição da pose aspectos tidos como inadequados ou vulgares<sup>335</sup>.

A alteração das atividades sociais e o desenvolvimento de novas tecnologias incluiu um novo elemento na fotografia da virada do século – a instantaneidade. De acordo com Rouillé,

---

<sup>333</sup> LICHT (12 mar. 1899), 2002. O *Correio do Povo* chama o fotógrafo de “artista”.

<sup>334</sup> POSSAMAI, 2006; SANTOS, 1997.

<sup>335</sup> MENESES, 2005; POSSAMAI, 2006; ROUILLÉ, 2009; SANTOS, 1997.

“o instantâneo impõe-se como uma dimensão essencial do *verdadeiro fotográfico*”<sup>336</sup>. Para a sociedade porto-alegrense da época o evento social era o palco para o exercício da cultura aparências e o culto à festa se tornou significativo<sup>337</sup>. Desta forma, o mundo dos acontecimentos ganhou destaque, se opondo à antiga verdade das poses dos retratos de estúdio e as fotografias eram feitas durante atividades lúdicas, no âmbito de práticas esportivas e de lazer<sup>338</sup>.

Possamai comenta a função e lugar social dos fotógrafos de estúdio em Porto Alegre com a disseminação de câmeras portáteis a partir desse período – esses profissionais continuaram a ser solicitados para elaborar “imagens de maior apuro artístico”, mas também “procuraram alternativas para continuar viabilizando economicamente o seu negócio”, passando a prestar serviços de reprodução, ampliação para fotógrafos amadores, entre outras estratégias. “Passaram a realizar seu trabalho a domicílio, atendendo a expectativa dos consumidores de terem *retratos artísticos produzidos em eventos esportivos*, casamentos, bailes, banquetes e toda sorte de acontecimentos sociais”<sup>339</sup>, assim como já mencionamos a atuação de Calegari *in loco*.

Contudo, o jornal ilustrado com fotografias estava longe de se tornar corrente<sup>340</sup> e as ocasiões que seriam fotografadas eram noticiadas, conforme vemos abaixo em algumas ocasiões formais da União Velocipedica:

[...] Domingo proximo, 29 do corrente, reunião no Prado Rio-Grandense, ás 8 horas da manhã, para effectuar-se a eleição de nosso directorio.  
Após a eleição tirar-se-á a **photographia em grupo** de todos os socios [...]

[...] Findo o processo da eleição, os socios da União Velocipedica foram **photographados em grupo**

[...] Colocação da pedra fundamental do velodromo da União Velocipedica. A’s 8hs. reunidos na Praça do Menino Deus cerca de 100 socios uniformisados e montados em bicycletas dirigiram-se até o Prado Rio Grandense onde foram **photographados pelo artista Calegari**. Dahi então prosseguiram para o local da festa. [...] <sup>341</sup>

Podemos formular algumas hipóteses a partir disso: uma delas é que, devido à importância social que ser retratado tinha, era conveniente estar pronto para representar diante dos observadores os valores adequados, ou seria ainda uma forma desta associação de mostrar

<sup>336</sup> ROUILLE, 2009, p.90. Grifo nosso.

<sup>337</sup> SANTOS, 1997.

<sup>338</sup> ROUILLE, 2009.

<sup>339</sup> POSSAMAI, 2006, p.274-275. Grifo nosso.

<sup>340</sup> SANTOS, 1997, p.53.

<sup>341</sup> LICHT, 2002, passim. Grifos nossos. A primeira notícia é do *Jornal do Commercio* (29 dez. 1895); a segunda do *Correio do Povo* (31 dez. 1895); a terceira também é do *Correio* (12 mar. 1899). Há ainda diversas outras menções, que optamos por não transcrever para não nos estendermos muito nos exemplos.

seu caráter moderno e distinto por meio da perpetuação dos momentos em fotografias. Outra coisa que podemos pensar é que, assim como a participação feminina “ainda causava estranhamento [...] a ponto de suas presenças serem relatadas à parte”<sup>342</sup>, o ato fotográfico talvez causasse algum impacto semelhante.

Possamai coloca que o novo hábito de ser fotografado ou ser visto fotografar eram certamente sinais distintivos nesse cenário da visualidade moderna e que mesmo nos anos 1920-1930 a máquina fotográfica estava presente de forma restrita nos lares da elite devido ao seu valor de comercialização. De acordo com Santos, já na virada do século emergiram duas vertentes de amadorismo fotográfico, uma vinculada com a produção caseira, outra com a *fotografia enquanto arte*, que em 1903 e 1904, respectivamente, deu origem aos dois primeiros fotoclubes locais<sup>343</sup>. Identificamos alguns desses fatores nos trechos a seguir, destacados de notícias relacionadas ao ciclismo,

[...] No velodromo do Prado da Independencia efetuaram-se as corridas em que a *Blitz* havia desafiado a União Velocipedica. As sete corridas foram **fotografadas pelo sr. Martim Echenique**<sup>344</sup>. Mesmo com a tarde fria e chuvosa, uma boa assistencia vibrou com as corridas. [...]

[...] Arreventou como uma bomba, entre os sportsmen rio-grandenses, a noticia de que não se realizará, durante a exposição, prova alguma sportivas das projectadas pela digna commissão de festas: nem torneio de gymnastica, nem de tiro, nem corrida de cyclistas, nem **concurso de photographya, nada de tudo isso que os nossos amadores pretendiam brilhar.**

[...] A excursão sportiva á Tristeza, realisada hontem por iniciativa do nosso amigo Tancredo de Albuquerque, director do mez da União Velocipedica, foi uma bela festa. Alem dos cyclistas socios da União e da *Blitz*, tomaram parte no passeio os remadores dos clubs Tamandaré, Germania e Porto Alegre, e **varios amadores de photographia**, que trouxeram bellas chapas reveladas com grupos e paisagens<sup>345</sup>.

Em suma, a produção destas imagens era realizada geralmente por profissionais para o grupo mais abastado ou por amadores também oriundos dessa elite. A produção fotográfica estava estreitamente ligada à representatividade social, fosse do fotógrafo ou do fotografado.

<sup>342</sup> MORAES, Ronaldo Dreissig de. **O início da prática do ciclismo em Porto Alegre e sua relação com o jornalismo**. 2012. 10 f. Trabalho de Conclusão (Especialização em Jornalismo Esportivo) – Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10183/93374>>. Acesso em 09 fev. 2015, p.8.

<sup>343</sup> SANTOS, 1997. Grifo do autor.

<sup>344</sup> O senhor Echenique em questão possivelmente é um dos sócios da Livraria Universal, da empresa pelotense Echenique & Irmão. Segundo Franco, uma loja foi aberta na Rua da Praia em 1893. – FRANCO, Sérgio da Costa. Livrarias da Rua da Praia. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, n. 147, p.143-148, 2013. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/revistaihgrgs/article/view/57551>>. Acesso em: 19 out. 2016, p.145.

<sup>345</sup> LICHT, 2002, passim. Aparentemente as três notícias são do *Correio do Povo*, a primeira de 08 mai. 1898, a segunda de 01 mar. 1901 e a última de 11 jan. 1904.

Quanto à circulação, observamos que as vitrines de estabelecimentos comerciais eram frequentemente utilizadas para expor trabalhos. Otto Schönwald, por exemplo, procurava exibir seus trabalhos mais importantes na loja Preço Fixo, no centro, e Virgílio Calegari realizou várias mostras desse tipo. Ele, assim como os Irmãos Ferrari, apresentou seus trabalhos até em eventos internacionais<sup>346</sup>. O trecho a seguir contempla alguns destes aspectos:

Como havíamos noticiado, a União Velocipedica **expos hontem, na grande vitrina** da casa commercial dos srs. Luiz Woelker & C., á rua dos Andradas, os objectos que aquella distincta associação sportiva vae remetter para a exposição de S. Luiz (Saint Louis – Estados Unidos).

São elles os seguintes:

[...]

**Um quadro com os retratos dos campeões da União, trabalho do atelier Calegari; Diversas vistas photographicas, tiradas, no dia da inauguração do velodromo, pelos amadores srs. Luiz Ramos e Glotz;**

**Outra vista, reactiva á fundação da sociedade, trabalho do amator sr. Victor Rist;**

[...]

**Um album, contendo o historico da União Velocipedica, trabalho do socio sr. Luiz Netto.**

A exposição desses objectos foi hontem **muito apreciada**, e serviu para pôr mais em relêvo o zelo e o ardor com que está desempenhando o seu mandato a actual directoria da União, cujo presidente, sr. Gustavo Maynard, não poupa esforços para dar vida e realce á symphatica associação sportiva<sup>347</sup>.

Algumas imagens dos ciclistas porto-alegrenses – ou, mais especificamente, dos principais nomes da União – circularam também no Rio de Janeiro, em algumas publicações esportivas, como *O Remo* e a *Semana Sportiva*<sup>348</sup>. Como vimos, as imagens também foram enviadas aos Estados Unidos, na exposição universal de Saint Louis, que ocorreu junto aos Jogos Olímpicos. De acordo com a *KDZ*:

*A Radfahrer-Verein "Blitz"* submeteu para a Exposição Universal em St. Louis três fotografias elegantemente emolduradas – a pista da *Blitz*, ciclistas na partida, fotografia do grupo de ciclistas ativos<sup>349</sup>.

Além de exposições e publicações, as imagens fotográficas também circulavam por meio da comercialização de retratos. Essas imagens poderiam ser encomendadas pelos próprios clubes, para homenagear os ciclistas, para decorar suas sedes ou ainda integrar álbuns de família, sendo exibidas para visitantes especiais. No caso das fotografias dos velódromos,

<sup>346</sup> POSSAMAI, 2006; SANTOS, 1997.

<sup>347</sup> LICHT, (21 jan. 1904), 2002, p.85-86.

<sup>348</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 17 abr. 1900; *Semana Sportiva*, Rio de Janeiro, 28 abr. 1900.

<sup>349</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 08 jan. 1904. Tradução nossa.

poderiam fazer parte de álbuns de vistas da cidade, ocasionalmente elaborados pelos fotógrafos<sup>350</sup>. De acordo com Possamai, “nesse caso, significava transpor para a representação visual aspectos urbanos que também obedecessem um ideal de progresso aspirado pelas elites e pelos republicanos no poder”<sup>351</sup>.

Infelizmente, apesar de termos várias menções às fotografias, não nos foi possível recuperar a maior parte delas. O percurso que fizeram até chegar em nossas mãos certamente teve diversos obstáculos, e acreditamos que boa parte do que pudemos acessar permanecesse preservado por alguns indivíduos que as valorizavam estética ou afetivamente, e tenham publicado apenas por conta de um renovado interesse no ciclismo, em meados da década de 1930. O lançamento de álbuns e revistas por volta desse período até metade dos anos 1940, contendo reminiscências esportivas, viabilizou a obtenção de grande parte das imagens aqui utilizadas.

### 2.3 ESPORTE, LAZER E RECREAÇÃO

Gomes e Elizalde comentam que o conhecimento produzido no mundo ocidental geralmente localiza as raízes do lazer em dois momentos bem distintos – a Grécia Antiga ou a Modernidade Europeia<sup>352</sup>. Expressam seu entendimento de lazer como uma dimensão cultural que se constitui na articulação da ludicidade, das manifestações culturais e do tempo/espaço social. Embora os autores questionem a atribuição do surgimento do lazer à Grécia Antiga ou à Modernidade Europeia, por acreditarem que reforça o mito da centralidade europeia, é inegável que atividades com essa finalidade ocorriam nessas regiões nas épocas mencionadas, assim como também podem ter aparecido em outros contextos e momentos. Por conta de nosso recorte temático e temporal, o lazer aqui abordado segue os exemplos europeus, sendo desnecessário aprofundar essa discussão levantada pelos autores. Gomes e Elizalde indicam como componentes de lazer algumas práticas sociais – festas, jogos, passeios, viagens, dança, vivências e expressões corporais, fotografia, teatro, atividades recreativas e esportivas – que em nosso contexto percebemos como adaptações e importações do Velho Continente. Os autores apontam também que essas práticas não podem ser reduzidas a divertimentos, mas podem ser amplamente vivenciadas como experiências de lazer.

---

<sup>350</sup> POSSAMAI, 2006; SANTOS, 1997.

<sup>351</sup> POSSAMAI, 2006, p.265.

<sup>352</sup> GOMES, Christianne L.; ELIZALDE, Rodrigo. **Horizontes latino-americanos do lazer**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

De acordo com Vigarello e Holt, até meados do século XIX o termo *esporte* era geralmente associado à ideia de competições ferozes<sup>353</sup>. Melo, por sua vez, propõe que:

[...] os primeiros esportes eram marcados pela presença e pelo uso de animais, principalmente do cavalo, o que estabelecia na cidade um elo com a tradição do campo<sup>354</sup>.

Barbanti, em outro momento, procura conceituar o termo da seguinte forma:

Esporte é uma atividade competitiva institucionalizada que envolve esforço físico vigoroso ou o uso de habilidades motoras relativamente complexas, por indivíduos, cuja participação é motivada por uma combinação de fatores intrínsecos e extrínsecos<sup>355</sup>.

O autor comenta que, embora essa definição possa excluir muito o que geralmente se entende por esporte, seria mais apropriado chamar certas atividades de *recreação*. Em seu ponto de vista, a recreação se aproxima mais da ideia de brincadeira, com o objetivo de se desvincular temporariamente das posições e responsabilidades cotidianas.

Quanto a isso, Gomes e Elizalde colocam que o conceito geralmente utilizado é que a “recreação refere-se às atividades realizadas durante o tempo livre, escolhidas voluntariamente para obter prazer ou satisfação<sup>356</sup>”. Os autores explicam que a sistematização e institucionalização do recreacionismo começou no final do século XIX, nos Estados Unidos, por meio de jogos e *playgrounds* voltados para crianças, mas gradualmente se estenderam em atividades para todas as idades. Gomes e Elizalde enfatizam que a diferença fundamental entre lazer e recreação, seja esta última institucionalizada ou não, é que o lazer pode incluir a recreação, mas o inverso não acontece. Os estudiosos justificam esse raciocínio explicando que o *lazer* é uma necessidade humana fundamental, e que a recreação pode ser uma das possibilidades para satisfazê-la.

A importância de buscarmos compreender esses conceitos reside no ponto em que o uso da bicicleta está relacionado a todos eles – do uso lúdico do veículo para passeios à criação de competições entre ciclistas, assim como a participação em desfiles e a disputa por quebras de

---

<sup>353</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008.

<sup>354</sup> MELO, Victor Andrade de. Corpos, bicicletas e automóveis: outros esportes na transição dos séculos XIX e XX. In: PRIORE Mary del; MELO, Victor Andrade de (Org.). **História do Esporte no Brasil: Do Império aos dias atuais**. São Paulo: Editora UNESP, 2009, p.72.

<sup>355</sup> BARBANTI, Valdir. O que é esporte? **Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde**, Pelotas, v. 11, n. 1, p.54-58, 2006. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/RBAFS/article/view/833/840>>. Acesso em: 01 jun. 2016, p.57.

<sup>356</sup> GOMES; ELIZALDE, 2012, p.68.

recordes.

De acordo com Vigarello e Holt, a Europa do século XVIII “ignorava a especialização e a regularidade do esporte moderno<sup>357</sup>”, embora nas escolas de elite já se praticassem jogos pelo menos desde o século XVI. Durante o século XIX, jogos tradicionais como o jogo da péla<sup>358</sup> e o boliche tiveram longa permanência no centro das práticas físicas, perpassados, porém, por novos olhares. Houve no geral uma mudança quanto à sensibilidade com a violência, somada a trabalhos físicos totalmente novos, propostos em ginásios de Londres, Paris, Berna e Berlim, que entre 1810 e 1820 sugeriam a completa renovação da visão do exercício e do corpo. Porém, o que os autores apontam como a verdadeira novidade nos Oitocentos era a análise do movimento – o cálculo das forças produzidas, das velocidades e dos tempos<sup>359</sup>.

Numa época de difusão de máquinas, tornaram-se frequentes as comparações entre a eficácia dos movimentos destas com os movimentos orgânicos. Vigarello e Holt comentam que na segunda metade do século “a exploração pedagógica do exercício é mais insistente”. Nessa época, “a elite social, que se tornou defensora dos esportes modernos, exaltava um corpo novo, um corpo que se qualificaria de atlético segundo normas neoclássicas, feitas de uma relação entre o tamanho, o peso, o desenvolvimento muscular e a mobilidade”<sup>360</sup>. De acordo com Melo:

[...] com a redução das injunções de natureza moral no que se refere à exposição corporal, cresce a popularidade daquelas práticas nas quais o movimento humano é o elemento central. Esses esportes estarão mais próximos do que hoje se concebe de forma generalizada para a prática esportiva: desafio, superação, higiene, saúde<sup>361</sup>.

Isso vai ao encontro do que Vigarello e Holt colocam:

Ao deixar de ser apenas um exercício para o prazer, o esporte correspondeu a objetivos morais, sociais e ideológicos [...] A saúde incluía agora a eficácia tanto física como mental [...] O esporte teve por meta permitir que [as classes médias] se recreassem, distendessem, remediassem pela pressão suscitada pelo estudo e pelo trabalho, aumentando ao mesmo tempo a sua capacidade geral para a competição. [...] operou-se na Grã-Bretanha vitoriana, uma aproximação entre a cultura da aristocracia e a da classe média. Se o princípio fundamental do esporte moderno era a meritocracia, o estilo e os valores do amadorismo eram, por sua vez, tomados emprestados da nobreza. O acento posto sobre a *elegância*, a dignidade e a honra

<sup>357</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008.

<sup>358</sup> *Jogo da péla*: O jogo de péla (*paume*, em francês) consistia em um “jogo em que se envia uma bola, com uma raquete ou um maço, num lugar disposto para esse fim”. – NT em VIGARELLO; HOLT, 2008, p.394.

<sup>359</sup> VIGARELLO, Georges; HOLT, Richard. O corpo trabalhado: Ginastas e esportistas no século XIX. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. **História do Corpo 2**: da Revolução à Grande Guerra. Tradução: João Batista Kreuch, Jaime Clasen; revisão da tradução: Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2008.

<sup>360</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008, p.419-420.

<sup>361</sup> MELO, 2009, p.72.

faziam parte de um movimento de reforma mais vasto da arte de viver aristocrática<sup>362</sup>.

Melo, na esteira de Bourdieu, propõe que o esporte moderno é mais claramente sistematizado no século XIX, nas *public schools*, frequentadas pela boa sociedade inglesa, e que se espalhou inicialmente pela França e pelos Estados Unidos como um desdobramento das relações internacionais impulsionadas pela Segunda Revolução Industrial.

Vigarelo e Holt mencionam que em 1880 os estudantes franceses eram apaixonados pelos “esportes ingleses”, e bem depressa abandonaram práticas de apostas – estas eram rejeitadas pelos novos princípios do amadorismo britânico, pois eram incompatíveis com a concepção dos ingleses do esporte como uma forma de educação moral. Porém, a intenção de dar uma “identidade francesa” às práticas inglesas fez ressurgir os decadentes esportes tradicionais da França. Por outro lado, o ciclismo logo foi apropriado pelos franceses, mas era um esporte novo na época. Isso demonstra que “o campo esportivo não se estruturou exatamente da mesma maneira nas muitas localidades nas quais desembarcou [...] dialogando com as peculiaridades culturais locais<sup>363</sup>”. Na Alemanha, por exemplo, tanto aristocratas quanto operários não viam “nenhuma razão em adotar os esportes ingleses”, enquanto a classe média se deixou seduzir<sup>364</sup>. Outro exemplo que observamos é o dos Estados Unidos, que procurava se distanciar do imperialismo cultural de seu antigo colonizador, e buscou se unir sob jogos e esportes nacionais.

Por último, cabe ressaltar, em linhas gerais, a posição feminina nessas práticas de esporte e lazer. Vigarello e Holt comentam que desde o século XVIII até a década de 1820 ainda era possível encontrar registros de mulheres competindo em corridas nas festas. Os autores indicam que essas personagens pertenciam geralmente às classes populares e participavam de provas que incluíam apostas ou premiavam com roupas. Com o declínio das festas tradicionais e a pressão da medicina vitoriana, que reforçava estereótipos de gênero, as mulheres foram marginalizadas ou excluídas para corresponder ao ideal de respeitabilidade feminina – ainda que dificilmente as de classe baixa pudessem ficar ociosas e circunscrita ao lar, necessitando trabalhar para garantir sua subsistência. No final do século, como veremos adiante, tanto a fragilidade atribuída às mulheres como sua reclusão doméstica serão postas em cheque, tanto pela movimentação feminista quanto pelo próprio anseio de diversão na esfera pública burguesa<sup>365</sup>.

---

<sup>362</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008, p.420.

<sup>363</sup> MELO, 2009, p.71-72.

<sup>364</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008, p.443.

<sup>365</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008.

O lazer opera modificações na esfera pública e inicia uma maior participação feminina em âmbitos que antes não estavam a seu alcance. Vigarello e Holt apontam que as mulheres das classes médias do final do século XIX se dedicavam a atividades como o tênis e o golfe, chegando a ser um quarto ou um terço dos membros de alguns clubes londrinos, inclusive participando de competições<sup>366</sup>. Contudo, a ideia de competições femininas ainda não seria amplamente difundida, e a própria prática do ciclismo nos demonstra isso, conforme veremos em seguida.

Martin-Fugier menciona que “a sociabilidade burguesa cria oportunidade de encontro entre os jovens”, destacando feiras de caridade, bailes e saraus dançantes, e atividades esportivas como a patinação e o tênis<sup>367</sup>. Em consonância, Vigarello e Holt apontam o tênis, eventualmente organizado em duplas mistas, como “um verdadeiro mercado matrimonial”<sup>368</sup>. Embora as moças competissem, ainda eram mais valorizadas por serem graciosas e sedutoras do que por seu desempenho no jogo. A preocupação da medicina da época prezava pela cultura física com a finalidade de contribuir com a saúde feminina, mas, acima de tudo, não deveria “ameaçar a sua identidade de reprodutora e de objeto decorativo”<sup>369</sup>.

### 2.3.1 A bicicleta e o ciclismo: da Europa a Porto Alegre

Observar o trajeto percorrido por um artefato pode nos ajudar a compreender não só o desenvolvimento tecnológico, mas também as relações sociais estabelecidas pelo objeto e seus usuários. Aqui desejamos fazer algumas considerações sobre os veículos que, sob diversas denominações, compõem o percurso de nossa velha conhecida bicicleta.

Um projeto atribuído a Leonardo da Vinci ou um de seus aprendizes foi divulgado em 1974, o que colocaria esse suposto precursor da bicicleta como a ocorrência mais antiga<sup>370</sup>. Contudo, o professor Hans-Erhard Lessing, da Universidade de Ulm (Alemanha), argumenta que seria uma falsificação<sup>371</sup>. Portanto, desconsiderando a “Bicicleta de da Vinci”, o início da

<sup>366</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008.

<sup>367</sup> MARTIN-FUGIER, 1991.

<sup>368</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008, p.456.

<sup>369</sup> VIGARELLO; HOLT, 2008, p. 455-457.

<sup>370</sup> Em 1974 foi publicado, postumamente, *The unknown Leonardo*, com três volumes organizados por Ladislao Reti (1901-1973), na época um dos maiores estudiosos de da Vinci. Augusto Marioni (1911-1997), outro especialista, se encontraria entre os colaboradores e teria incluído nos anexos um esboço, que estaria no *Codex Atlanticus*. De acordo com Lessing, Marioni não possuía qualquer confirmação de que o desenho fosse, de fato, contemporâneo a da Vinci. A informação de que se tratava de uma cópia de um desenho perdido de Leonardo, feita por um discípulo seu, seria, portanto, apenas especulação.

<sup>371</sup> LESSING, Hans-Erhard. The Evidence against “Leonardo’s Bicycle”. In: INTERNATIONAL CONFERENCE ON CYCLING HISTORY, 8., 1997, Glasgow. **Cycle Publishing**. São Francisco: Van der Plas

história dos *two-wheelers*<sup>372</sup> seria na Alemanha, em 1817, com a máquina do barão Karl von Drais de Mannheim<sup>373</sup>. Desde algumas colheitas ruins em 1812, von Drais estaria projetando veículos movidos por tração humana. Conforme Lessing, a escassez de cavalos no “ano sem verão” (1816) seria decisiva para o desenvolvimento do *two-wheeler* alemão, que possuía direção na roda dianteira e era impulsionado pelos pés<sup>374</sup>.

Nos anos seguintes, a Draisiana – como o veículo ficou conhecido – teve uma aceitação promissora, mas em 1821 já havia praticamente desaparecido. Alguns autores, como Thomas Stephens Davies (1837) colocam que foi suprimida pelas autoridades, enquanto John Pinkerton (2001) acha essa ideia exagerada. De acordo com este último, essa supressão seria pouco provável pois, por serem veículos utilizados quase exclusivamente por pessoas abastadas, que dificilmente seriam abordadas, o mais plausível é que fosse “simplesmente uma moda dos ricos, e modas vêm e vão em uma certa altura”<sup>375</sup>. Esta observação sobre um possível modismo envolvendo o uso da Draisiana nos chama a atenção por se aproximar da percepção que temos quanto à “febre” das bicicletas no Brasil nos anos 1890.

David Wilson aponta que a etapa seguinte no desenvolvimento da bicicleta também se tornou controversa. A adição de pedais à roda dianteira da Draisiana, geralmente é creditada a Pierre Michaux que, como vimos no capítulo 1, apresentou a inovação na Exposição Universal de 1867. Contudo, autores como David Herlihy apostam em outra versão, na qual Pierre Lallement, também francês, mas radicado na América – mais tarde acusado de copiar Michaux – teria concebido essa melhoria, patenteada nos EUA em 1866<sup>376</sup>. Independentemente de quem mereceria os créditos, Michaux produziu velocípedes com pedais em crescente número entre 1867 e 1869 e um “entusiasmo selvagem” pelo veículo se espalhou de Paris para a Bélgica, Holanda, Alemanha, Estados Unidos e Grã-Bretanha – “o primeiro boom real da bicicleta estava

---

Publications. Website. Disponível em:

<<http://www.cyclepublishing.com/history/leonardo%20da%20vinci%20bicycle.html>>. Acesso em: 03 jun. 2016.

<sup>372</sup> Utilizaremos alguns termos no original em inglês para evitar a repetição de palavras em português, uma vez que muitos deles não possuem um correspondente direto e agregam termos como “veículo” ou “bicicleta”.

<sup>373</sup> WILSON, David Gordon. **Bicycling science**. 3.ed. Contribuições de Jim Papadopoulos. Cambridge/Londres: The MIT Press, 2004, p.4.

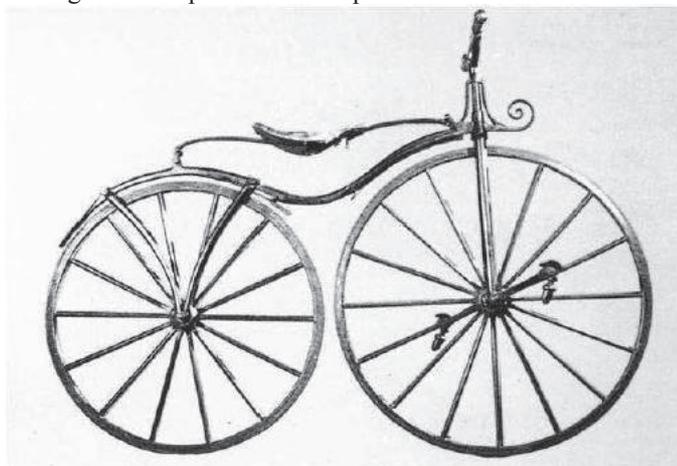
<sup>374</sup> “Em 1815 o vulcão indonésio Tambora explodiu, expelindo na atmosfera a maior massa de poeira conhecida (estimada em sete vezes a quantidade de Krakatoa em 1883 [outro vulcão indonésio]) e fazendo 1816 "o ano sem verão" na Europa central e nos estados da Nova Inglaterra. A morte por fome foi generalizada, e cavalos foram mortos por falta de forragem, o preço da aveia desempenhando o mesmo papel que o preço do petróleo hoje. Lessing considera que a conseqüente escassez de cavalos levou von Drais a desenvolver sua máquina *two-wheeled* com direção na roda dianteira”. WILSON, D., 2004, p.10. Tradução e adaptação nossa.

<sup>375</sup> WILSON, D., 2004, p.4 e p.11. O trecho que cita Pinkerton foi extraído de uma comunicação pessoal com Wilson, em 2001. Tradução nossa.

<sup>376</sup> HERLIHY, David V. *H. Cadot and his relevance to early bicycle history*. In: **Cycle history: proceedings of the 7th International Cycle History Conference**, Buffalo, set. 1996. São Francisco: Van der Plas, 1997 apud WILSON, D., 2004.

em andamento”<sup>377</sup>.

Figura 2 – O primeiro velocípede comercial de Michaux



Fonte: CLAYTON, Nick. **Early bicycles**. Princes Risborough: Shire, 1998 apud WILSON, D. (2004, p.15).

Esses diversos caminhos de desenvolvimento dos bicíclon nos faz pensar no modelo multidirecional proposto por Pinch e Bijker em uma nova teoria, em estágio inicial, que chamaram de “Construção Social da Tecnologia”, ou “sociologia da tecnologia”. Os autores elegem justamente os *two-wheelers* para demonstrar o processo de desenvolvimento de um artefato tecnológico como uma alternância de variação e seleção<sup>378</sup>.

David Wilson comenta que a roda dianteira aumentou progressivamente, dando origem à *high-wheeler*, também conhecida como *Penny Farthing* ou *Ordinary*. De acordo com o autor, a *Ordinary* dominou os anos 1870, conferindo uma liberdade inimaginável aos jovens homens ricos que pudessem desfrutá-la – foi promovida por clubes organizados e uniformizados, em estilo militar. A partir desse artefato Pinch e Bijker elaboraram suas considerações. Conforme os autores, “é apenas por distorção retrospectiva que o desenvolvimento *quasi-linear* emerge”, e argumentam que a bicicleta de Lawson (Figura 4), que em um modelo linear parece desempenhar um papel importante, provou ser um fracasso comercial<sup>379</sup>.

A partir da elaboração do modelo multidirecional, Pinch e Bijker questionam porque algumas variantes “morrem” enquanto outras “sobrevivem”. Os autores atribuem essa “seleção” à relação estabelecida entre os grupos sociais, o significado que dão aos artefatos e a

<sup>377</sup> WILSON, D., 2004, p.14-15.

<sup>378</sup> PINCH Trevor; BIJKER, Wiebe. The social construction of facts and artifacts: or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other. In: BIJKER, Wiebe, HUGHES, Thomas Parke, PINCH Trevor (Ed.). **The social construction of technological systems**: New Directions in the Sociology and History of Technology. Cambridge/Londres: The MIT Press, 2012, p.22, tradução nossa.

<sup>379</sup> PINCH;BIJKER, 2012, p.22; WILSON, D., 2004, p.4; p.25.

solução dos problemas percebidos por seus integrantes. Desta forma, colocam que os ciclistas que montavam as *high-wheelers* eram “jovens de meios e de nervos”, para quem o veículo tinha função esportiva. Essas bicicletas eram consideradas viris e de alta velocidade, mas para homens mais velhos e para mulheres se caracterizavam por sua falta de segurança. D. Wilson reafirma que essa percepção de risco e também os códigos de vestuário da época excluía outros usuários, mesmo que tivessem capital para adquirir o veículo. Aponta então os triciclos e quadriciclos como soluções propostas pelos Starley, também na segunda metade da década de 1870<sup>380</sup>.

Na imagem a seguir, vemos uma tentativa feita no sentido de adaptar a *Ordinary* para o uso feminino – a mulher parece estar montada lateralmente, como estaria sobre um cavalo<sup>381</sup>. Contudo, a escassez de registros análogos nos sugere que esta não foi a alternativa que permaneceu.

Figura 3 – *Ordinary* padrão e uma versão feminina pouco vista



Fonte: Museu de Ciências de Londres apud PINCH; BIJKER (2012, p.32).

De acordo com Pinch e Bijker, uma cadeia de soluções para o problema da segurança resultou na *safety bicycle* (1884), mas não um evento isolado. Um processo de dezenove anos teria procurando resolver o conflito (1879-1898), enquanto outros se configuravam –

<sup>380</sup> PINCH; BIJKER, 2012; WILSON, D., 2004, p.19-20.

<sup>381</sup> Ou seja, com as pernas fechadas de um dos lados do animal. CF Figura 32.

requerimentos técnicos (velocidade, segurança), soluções conflituosas para o mesmo problema (tipos diferentes de *safety*), conflitos morais (mulheres usando saias ou calças em rodas altas).

A bicicleta de Lawson e a *Xtraordinary*, ambas com rodas dianteiras reduzidas, selins movidos para trás e o garfos dianteiros menos verticais, apresentadas no fim dos anos 1870, foram tentativas de elucidar a questão do perigo.

Figura 4 – Bicicleta de Lawson (1879)



Fonte: Museu de Ciências de Londres apud PINCH; BIJKER (2012, p.33).

Com a redução das rodas, um problema de trepidação foi apresentado – o que teria conduzido à elaboração dos pneus de ar. Um primeiro tipo grosseiro de pneu foi patenteado em 1888 por John Dunlop; em 1891 foi a vez dos pneus removíveis de Michelin. Em um primeiro momento, os velocistas usuários de *high-wheelers* teriam rejeitado esse item, mas sua percepção teria mudado ao verem o incremento na velocidade<sup>382</sup>. Assim, na esteira do modelo proposto por Pinch e Bijker, vemos que a atribuição de diferentes significados pode converter-se em diferentes linhas de desenvolvimento.

Observando o formato da estrutura das bicicletas, conhecido como “quadro”, identificamos nesse caminho multidirecional uma relação interessante com a indumentária. Em 1885 a *Rover Safety Bicycle*, desenvolvida pelo sobrinho de James Starley junto com William Sutton, já apresentava um modelo semelhante ao quadro “diamante”, utilizado em grande parte das bicicletas até hoje<sup>383</sup>. Contudo, o tubo superior do quadro diamante – também chamado de “quadro fechado” – impedia que mulheres de saias montassem nas bicicletas. Assim, diversos

<sup>382</sup> HADLAND, Tony; LESSING, Hans-Erhard. **Bicycle design**: an illustrated history. Contribuições de Nick Clyton e Gary W. Sanderson. Cambridge/Londres: The MIT Press, 2014; PINCH; BIJKER, 2012; SCHETINO, 2007, p.69; WILSON, D., 2004, p.25-26.

<sup>383</sup> As bicicletas vistas nas figuras 51 e 52 possuem esse formato.

projetos foram elaborados no sentido de produzir quadros diferenciados, mas boa parte deles tornava a estrutura fraca. Apesar disso, alguns projetistas optaram por utilizar apenas o tubo inferior, e este formato continuou a ser produzido através do século XIX – os estudiosos citam como exemplo o modelo *Lady's Rover Safety*, de 1889<sup>384</sup>. Ou seja: para buscar uma solução para as mulheres que desejavam utilizar o veículo, foram propostas alternativas que não confrontassem, ou ao menos não muito, os códigos de vestuário do período. Entretanto, o surgimento de calças para mulheres ciclistas nos leva a crer que uma solução foi buscada por outro caminho, propondo justamente que as roupas fossem adaptadas à bicicleta, e não o contrário. No terceiro capítulo retomaremos esta reflexão.

Percebemos, enfim, que paralelamente às mudanças nos paradigmas em relação à higiene, ao corpo e às práticas corporais, o entusiasmo pelo progresso tecnológico se materializava em invenções das mais variadas naturezas, com múltiplas finalidades.

Portanto, em um sentido os veículos a propulsão humana, possivelmente criados para suprir a demanda por cavalos, foram convertidos em objetos de lazer e em artigos para competições esportivas. Alguns autores, como Briggs e Burke, colocam ainda que as bicicletas seriam o prelúdio dos automóveis<sup>385</sup>. Notamos que essas demandas não são excludentes e justificariam caminhos múltiplos de desenvolvimento e difusão. Não devemos perder de vista, de modo algum, que nesse momento falamos sobre um artefato elitizado, ao alcance apenas de classes médias e altas. Neste sentido, como vimos, em um primeiro momento sua difusão para lugares como o Brasil ocorreu por imitação das elites do hemisfério norte e sua febre por essas máquinas, por meio das quais as classes altas locais buscavam se assemelhar.

De acordo com Melo “desde o final da década de 1860, começaram a chegar no Brasil as primeiras bicicletas (ainda chamadas de velocípedes) e, a partir dos anos 1890, mesmo que ainda fossem caros objetos de luxo, passam a ser importadas em maior número”<sup>386</sup>. Schetino afirma que “para adquirir uma bicicleta nos tempos de Império era necessário ir até a Europa para comprá-la, o que encarecia ainda mais seu preço”<sup>387</sup>. Entretanto, em 1869, temos notícia de um importador de objetos americanos, que já fazia demonstrações de velocípedes em São Leopoldo – possivelmente eram os *boneshakers* de Lallement, que o sr. Dillon e seu filho ciclista negociavam nos arredores de Porto Alegre. Ao ver Alfredo Dillon em seu “cavallo de ferro” nas ruas de São Leopoldo, Adolpho Mabilde ficou muito impressionado. Abordou o rapaz

---

<sup>384</sup> HADLAND; LESSING, 2014, p.162-163; WILSON, D., 2004, p.25. Nas figuras 33 e 34 pode-se observar exemplos dessas adaptações.

<sup>385</sup> BRIGGS; BURKE, 2006, p.184.

<sup>386</sup> MELO, 2009, p.77.

<sup>387</sup> SCHETINO, 2007, p.76.

e tomou notas – proprietário de uma oficina mecânica em Santa Cruz, Mabilde e seu sócio, Pedro Petersen, no mesmo ano construíram seu próprio velocípede, que também causou admiração dos habitantes da colônia. Em suas reminiscências, Mabilde comenta que seu irmão Emilio logo aprendeu também a conduzir o veículo e passou a utilizá-lo em viagens<sup>388</sup>.

Em 1873 o senhor Dillon sofreu um revés, havendo um incêndio em sua casa de negócios do qual um dos poucos objetos salvos foi o velocípede, que os irmãos Mabilde adquiriram e utilizaram por muito tempo, enquanto construíam bicicletas melhoradas, que utilizaram até que as novas bicicletas europeias comesçassem a chegar em Porto Alegre, “mais leves e mais perfeitas”<sup>389</sup>.

Nos chama atenção a presença desse *two-wheeler* na região no mesmo ano em que as primeiras competições velocipédicas foram realizadas na França (1869)<sup>390</sup>. No Brasil, algumas das menções mais antigas a corridas datam de 1885, no Sport Club Villa Izabel e na Real Sociedade Club Gymnastico Portuguez e no Club Athletico Fluminense – os três no Rio de Janeiro, sendo que este último demonstrava regularidade na ocorrência dessas provas<sup>391</sup>.

O Club Athletico Fluminense continuou organizando corridas até 1887, quando faliu. Contudo, seus membros ligados ao ciclismo formaram o Veloce-Club, que seria o primeiro exclusivamente dedicado a essa atividade. Entre 1888 e 1891 as competições não apareciam nos jornais, retornando em 1892, exaltadas como novidade no Rio de Janeiro republicano. Neste ano foi fundada a primeira pista, o Bellodromo Nacional, “com todos os requisitos necessarios a esse genero de diversão [...] Não só como distracção, mas também como elemento de desenvolvimento physico em moços brasileiros”<sup>392</sup>. Em 1897 o Rio de Janeiro teria três velódromos funcionando simultaneamente – o Bellodromo Nacional, o Bellodromo Guanabara (na praia de Botafogo) e o Frontão Velocipedico Fluminense.

Localizamos um velocípede na lista de objetos disponíveis em um leilão, em Porto Alegre, na década de 1880, e menções a corridas na cidade em 1892, aparentemente um evento isolado. No anúncio de um prado provisório, que seria erguido no Campo da Redenção em 04 de setembro de 1892, quatro das seis corridas divulgadas eram em velocípedes, embora uma delas fosse em triciclos infantis e duas no que chamaram de “velocípede de 1 roda”. Nesta ocasião os competidores foram identificados por pseudônimos e por cores, possivelmente

---

<sup>388</sup> MABILDE, Adolpho Pompílio (08 dez. 1907) apud LICHT, 2002, p.7. Carta originalmente publicada na coluna *Sport em Reminiscências* do *Correio do Povo*.

<sup>389</sup> LICHT, 2002, p.7.

<sup>390</sup> SCHETINO, 2007.

<sup>391</sup> SCHETINO, 2007, p.83-84.

<sup>392</sup> BELLODROMO, *Revista Illustrada*, Rio de Janeiro, 1892, p.7; SCHETINO, 2007, p.86-87.

utilizadas em seus trajes ou em algum acessório<sup>393</sup>.

Foi também em 1892 que apareceu a primeira associação amadora de ciclismo em São Paulo – o Club Olympio Paulista, que durou pouco – embora os garotos da família Prado já possuíssem velocípedes pelo menos desde 1882. Dois anos depois um novo clube, com quase o mesmo nome surgiu – o Club Olympico Paulista – e realizou a primeira corrida da cidade, no Jardim da Aclimação. Em 1893 a família do conselheiro Prado havia se mudado para a chácara do Carvalho, local que possibilitou a seus filhos e um grupo de amigos desenvolver o hábito de excursionar em bicicletas e organizar disputas entre si. Este grupo se uniria ao Olympico, que seria rebatizado como Veloce Club Olympico Paulista. O primeiro velódromo da cidade foi construído em 1895, em outra propriedade dos Prado, junto à igreja de Nossa Senhora da Consolação, onde hoje se localiza a Praça Roosevelt e a rua Nestor Pestana<sup>394</sup>.

Em 1895 foi instituído, em Porto Alegre, o primeiro clube de ciclismo – a União Velocipedica de Amadores – no dia 03 de março. Na semana seguinte, o *Jornal do Commercio* e *A Federação* publicaram uma nota, na qual a diretoria provisória convidava todos os ciclistas da capital a comparecerem, no dia 10 de março, ao Restaurante da Estação, no arrabalde do Menino Deus, para a instalação definitiva da sociedade<sup>395</sup>.

## 2.4 ANOS ÁUREOS DO BICYCLETISMO

Estabeleceremos aqui uma narrativa cronológica do que consideramos os “anos áureos do *bicycletismo*” em Porto Alegre, com a finalidade de facilitar a condução do raciocínio e discutir gradualmente a relação estabelecida com as concepções apresentadas nos itens anteriores.

Devido à extinção prematura dos clubes nos quais nos focamos aqui e a consequente dispersão de seus documentos, nos valeremos da proposta de análise de Diana Crane, que recomenda que documentos históricos, fotos e obras de arte precisam ser cruzados com diferentes fontes para nos oferecer informações confiáveis. Desta forma, extrairemos informações de material jornalístico e as combinaremos com as imagens disponíveis, para buscar compreender os processos reunidos em torno do ciclismo na capital sul-rio-grandense nos primeiros anos da República e, posteriormente, analisar os trajes adotados por seus

---

<sup>393</sup> BONITO LEILÃO, *A Federação*, Porto Alegre, 14 ago. 1884, p.3; 27 ago. 1892, p.3. CF também PRADO AVENIDA. *A Federação*, Porto Alegre, 05 set. 1892, p.2.

<sup>394</sup> GAMBETA, 2013.

<sup>395</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 07 mar. 1895, p.2; LICHT (08 mar. 1895), 2002, p. 9.

praticantes<sup>396</sup>.

É necessário explicitar a definição dada ao termo *ciclismo* nesta pesquisa. Recorrendo ao dicionário, temos o sentido de “prática, ou esporte, que consiste em andar de bicicleta; biciclismo”. Schetino fala no “esporte das corridas de bicicleta”, mas optamos por manter a designação mais ampla, compreendendo o termo como “a prática de andar de bicicleta”, uma vez que observamos que o lazer e o esporte coexistiram nas agendas da União Velocipedica de Amadores e da *Radfahrer Verein Blitz*<sup>397</sup>.

#### 2.4.1 Primeiros movimentos

Março de 1895. Após um primeiro encontro, no qual se estabeleceu a diretoria provisória, e um segundo, no qual a sociedade foi instalada, no dia 17, às cinco horas da manhã, um passeio partindo do chafariz do Campo da Redenção ao Belém Velho seria o ato fundador da União Velocipedica de Amadores. Nos jornais do *Commercio*, *Mercantil* e *A Federação*, algumas notas e convites marcaram os primeiros passos – ou pedaladas – da nova associação. Na *KDZ*, poucas palavras: “Os velocipedistas da cidade uniram-se em um clube”<sup>398</sup>. A comunidade teuto-brasileira até essa época já havia se reunido em associações de ginástica e remo, entre outras, e talvez nesse momento não houvesse um interesse generalizado pela velocipedia, o que justificaria tão pouca atenção dada por esse periódico à iniciativa de cultivar o *modernissimo genero de sport*<sup>399</sup>. *A Federação*, por outro lado, já em 11 de março reproduziu na primeira página uma notícia do *Scientific American* intitulada “O ciclismo como meio de hygiene”. No dia seguinte, mais uma vez na capa, divulgou:

##### **União Velocipedica**

Está definitivamente organizada a sociedade cyclista sob o titulo acima.  
Em sessão de assembléia geral ficou ante-hontem constituída a seguinte directoria semestral:  
Presidente - Tenente Jonathas do Rego Monteiro  
Vice-presidente - Alberto Fahlauer  
Secretario - Alberto Ludwig  
Thesoureiro - Edgar Porto  
Zelador - João Alves  
Directores - Jorge Kaiser\*, Rodolpho Schoeller, Ricardo Heckmann, Victor Rosa,

<sup>396</sup> CRANE, 2006, p.57.

<sup>397</sup> CICLISMO. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=ciclismo>>. Acesso: 19 out. 2016; SCHETINO, 2007.

<sup>398</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 08 mar. 1895. Tradução nossa.

<sup>399</sup> LICHT (*Jornal do Commercio*, 06 mar. 1895), 2002. Verificamos nos periódicos da época diversas ocorrências de adjetivos que vinculam o ciclismo à modernidade.

João Rosa e Carlos Alves

É possível que a União se inaugure domingo proximo, com uma digressão em velocipedes a Belém Novo.

No mês de abril do mesmo ano, este mesmo jornal publicou um agradecimento por ter recebido um exemplar do estatuto do clube. No anúncio seguinte feito pela União n'*A Federação*, somos informados “que o passeio correspondente ao mez corrente” será para a Tristeza, “sendo o ponto da reunião o de costume”, e que o “director do mez” é “Ric. Scoeller\*”. Poucas linhas que nos dão muitas pistas, reiteradas nas publicações dos meses seguintes, sobre como a União se estruturou nesse primeiro momento – promovendo passeios mensais e revezando diretores. Notamos também uma recorrente incorreção na grafia dos nomes dos membros<sup>400</sup>.

Em julho, após a eleição semestral – novamente realizada no Restaurante da Estação – somos informados que “[...] A União Velocipedica vae adquirir uma propriedade que servirá de local para as suas reuniões. Para esse fim trata de comprar um terreno situado em suburbio”<sup>401</sup>.

Um anúncio em dezembro informava aos sócios que a União havia entrado em acordo com o Prado Rio-Grandense, para que a partir do dia 15 daquele mesmo mês pudessem utilizar suas dependências. Lá realizariam reuniões, corridas e exercícios nas tardes de domingo e feriados, exceto nos dias de corridas de cavalo<sup>402</sup>. O *Correio do Povo*, que a essa altura já havia surgido, reforça a ocorrência dessas reuniões no Prado Rio-Grandense, embora conste como Prado Boa Vista na notícia do dia 31 de dezembro<sup>403</sup>.

Durante 1896, a União permaneceu realizando seus passeios aos arraiais. De acordo com Macedo:

[...] Não havia, por certo, nenhuma intenção de competir, de emparelhar-se, de apostar corrida. Eram tranquilos e juvenis passeios dominicais que refrescavam o corpo e pacificavam o espírito do alegre porto-alegrense. Não competiam nem pretendiam se tornar grande sociedade, tanto que dois anos depois, apenas alcançavam cinquenta sócios<sup>404</sup>.

Embora não seja possível afirmarmos de fato quais eram as intenções dos sócios da

<sup>400</sup>[\*] Verificamos diversas ocorrências de nomes grafados incorretamente nos jornais. Devido a isso, desconfiamos que a gestão de abril de 1895 estava sob responsabilidade de *Rodolpho Schoeller*. Em outros momentos vemos Jorge *Keine*, *Kaise* e *Kaine*, possivelmente se referindo ao mesmo ciclista.

<sup>401</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 05 jul. 1895; 08 jul. 1895, p.2.

<sup>402</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 10 dez. 95.

<sup>403</sup> O *Correio do Povo* foi fundado em outubro de 1895. A primeira notícia desse novo jornal que aparece na coletânea de Licht é de 15 dez. 1895, e se torna sua fonte predominante daí para frente.

<sup>404</sup> MACEDO, 1982, p.62.

União, talvez inicialmente só desejassem realizar excursões e, eventualmente, alguma corrida recreativa – em quase dois anos, entre o material que pudemos explorar, não localizamos nenhuma formalização de disputas, nem mesmo internas. Porém, em outubro daquele ano, a *KDZ*, que desde a fundação da União nada havia manifestado sobre o ciclismo, além de alguns anúncios esparsos de velocípedes, publicou uma notícia e um convite, ambos informando que no dia 11 haveria uma reunião no Restaurante Schröder, no bairro Navegantes, com a finalidade de estabelecer uma associação de ciclismo. Conforme a *KDZ*, uma das questões mais importantes para este novo clube era conseguir uma boa pista, e havia uma expectativa que, por já existir a União, fosse possível organizar competições – um espetáculo inédito em Porto Alegre<sup>405</sup>.

Naquele domingo de outubro surgiu, então, o segundo clube de ciclismo de Porto Alegre – a *Radfahrer Verein Blitz*<sup>406</sup>. O primeiro passeio organizado pela *Blitz*, para Belém Velho, reuniu no mês seguinte sete sócios, e mais seis ciclistas da União, de passagem para Belém Novo<sup>407</sup>. Para Moraes e Silva, a *Blitz* possivelmente foi idealizada como uma forma de manutenção da identidade cultural alemã e, conforme Macedo, para desafiar a União Velocipedica<sup>408 409</sup>.

Conforme referimos, talvez em um primeiro momento a União não tivesse em seu horizonte a realização de competições. Entretanto, no fim de 1896 se noticia um “desejo ardente” dos sócios e de “diversas pessoas altamente collocadas no nosso meio social” pela construção de um velódromo e pela vulgarização deste “util e interessante genero da mais innocente distracção, tão festejada pelas famílias da culta Europa”<sup>410</sup>. Esta notícia, como outras no mesmo tom, nos sugerem a relação estabelecida entre a percepção da Europa como um modelo a ser replicado. Na mesma ocasião foi divulgado o convite – ou desafio – feito à União pela “congenere allemã”, a *Blitz*, para uma corrida no início de janeiro seguinte<sup>411</sup>. Assim, o ano de 1897 iniciou com a promessa de realização da disputa que ficou conhecida como “a

---

<sup>405</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 06 out. 1896.

<sup>406</sup> “Sociedade Ciclística Relâmpago” seria uma tradução possível. O nome da *Blitz* é referido incorretamente em diversos lugares, desde a imprensa até mesmo livros que consultamos. Talvez o desconhecimento do idioma alemão tenha permitido que escapasse a falta de sentido de algumas dessas nomenclaturas, eventualmente baseadas em transcrições de entrevistas ou incorreções publicadas na imprensa da época e reproduzidas sem uma investigação mais profunda.

<sup>407</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 10 nov. 1896.

<sup>408</sup> MACEDO, 1982; MORAES, 2012; SILVA, 2013.

<sup>409</sup> Aprofundaremos as considerações quanto às identidades no próximo capítulo, dialogando também com o gênero e os elementos simbólicos dos clubes.

<sup>410</sup> LICHT (20 dez. 1896), 2002, p.13.

<sup>411</sup> *Ibid.*; *KDZ*, Porto Alegre, 22 dez. 1896.

primeira corrida de bicicletas da história de Porto Alegre”<sup>412 413</sup>.

A disputa foi realizada no dia dez de janeiro, às cinco horas da manhã. Cada um dos clubes contou com três velocistas – João Alves, Luiz Rist e Antonio Mariante pela União, Oscar Schaitza, Theodoro Schaitza e Theodoro Weinheber pela *Blitz*. Deveriam partir do Hotel Europa, seguir pelo Caminho Novo até a casa de Angelo Ignacio de Barcellos, no bairro Navegantes, e voltar ao ponto de partida, percorrendo cerca de sete quilômetros no total. Perto da chegada, após a desistência de Weinheber e um tombo envolvendo Mariante, Alves e Theodoro Schaitza, Rist e Oscar Schaitza disputavam a vitória. Porém, diante de outros ciclistas e um grande número de curiosos que, segundo o *Correio do Povo*, prestigiavam o evento, João Alves causou surpresa a todos retomando a corrida, ultrapassando os que tinham permanecido e vencendo o páreo. Oscar Schaitza foi o segundo e Rist o terceiro. Os prêmios foram distribuídos pela senhora Luiza Schaitza, esposa de Oscar, e o jornal destacou que “[...] O interessante torneio correu na melhor ordem e com extraordinária animação, de modo a fazer crer que agora mais a miúdo se reproduzirão as agradáveis diversões desse genero”<sup>414</sup>. Luiza Schaitza foi a primeira mulher a ser mencionada no contexto destes clubes, sendo depois chamada pela *KDZ* de “primeira dama do ciclismo”. Reservaremos outro ponto para detalhar a posição feminina neste contexto, sem perder de vista que neste primeiro momento se reproduziu a mesma lógica de outros esportes, nos quais o envolvimento da mulher não se dava pela prática em si, mas como uma colaboradora do evento.

No mês seguinte, divulgou-se que a União tinha 47 novos membros, e já trabalhava no nivelamento do terreno no qual faria sua pista, com o custo de quatro contos de réis<sup>415</sup>. Os números da *Blitz*, não muito tempo depois, chegavam a 13 membros “ativos” e 31 “passivos”, o que entendemos por 13 ciclistas e 31 membros sem bicicleta. O clube ainda anunciava a importação de uma tandem da Alemanha<sup>416 417</sup>. Além dos passeios e das corridas, em 1897 também se noticiou a festa do primeiro aniversário da *Blitz* – a *KDZ* informou detalhes de um baile no *Turnhalle* (ginásio), que contou com performances ciclísticas, musicais e humorísticas,

---

<sup>412</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: Guia Histórico**, 3ª edição revista e ampliada. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1998, p.110.

<sup>413</sup> Como vimos, há menção a outras corridas, em 1892. Contudo, sem informações mais amplas, o que ficou marcado nas memórias do ciclismo porto-alegrense foi mesmo a primeira disputa entre a *Blitz* e a União.

<sup>414</sup> LICHT, 2002, p.15-16.

<sup>415</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 12 fev. 1897; LICHT (09 fev. 1897), 2002.

<sup>416</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 05 mar. 1897. Foi nessa mesma notícia que atribuíram o título de “primeira dama” a Luiza Schaitza.

<sup>417</sup> *Tandem*: Tipo de bicicleta com dois ou mais assentos, permitindo assim que vários ciclistas pedalem simultaneamente (CF Figura 14). Pelo que pudemos notar, as utilizadas nas corridas em Porto Alegre tinham apenas dois assentos.

e durou até o amanhecer<sup>418</sup>.

No final de 1897, conforme já citamos, o *Correio do Povo* reproduziu em três partes o texto *A bicicleta*, originalmente publicado em *O Paiz*, escrito pelo médico Carlos Seidl. Foram comentados aspectos quanto à modernidade da prática, seu poder terapêutico e, embora Seidl incentivasse do uso da bicicleta tanto para homens quanto para mulheres, fazia ressalvas quanto às especificidades destas últimas, destacando a época da puberdade. Como já abordamos, a vigilância quanto à sexualidade das moças conferia à bicicleta um papel delicado diante da moralidade. Seidl prescrevia o uso regulado do ciclismo como um “excellente exercicio hygienico”, que deveria ser iniciado por séries curtas, aumentando lenta e gradualmente sua duração, não excedendo os 15 ou 18 quilômetros por hora e o percurso máximo de 50 quilômetros por dia.

Nos três primeiros anos de velocipedia institucionalizada em Porto Alegre, percebemos o diálogo iniciado com o lazer, o esporte – por meio das primeiras competições – com a novidade e a saúde. Em pouco tempo, haveria o incremento na vida social ao redor da União e da *Blitz*, fomentado pelo estabelecimento de suas sedes.

#### 2.4.2 Sociabilidade: excursões, festas e velódromos

Janeiro de 1898. No fim do mês foi anunciada a inauguração da primeira pista da União – pavimentada com *macadam*, teria forma de elipse e cerca de 500 metros de comprimento. Foi inaugurada após uma chuva, mas, ainda assim, com “as archibancadas repletas de exmas. famílias” e “uma festa muito concorrida e animada”<sup>419</sup>. Sabemos que ficava no interior de um dos hipódromos, mas a localização é imprecisa. Vimos que a União surgiu no Menino Deus e havia feito um acordo anteriormente para dispor do Prado Rio-Grandense como local de concentração. Entretanto, o *Correio do Povo* e a *KDZ* indicam o Prado Independência como endereço desse velódromo rudimentar. Apesar disso, em outros momentos a União ainda convocaria reuniões e realizaria eventos no Rio-Grandense, inclusive utilizando o local como ponto de partida para o préstito de inauguração de seu velódromo na Redenção, em 1899. Nos causa estranhamento que, existindo essa boa relação, em dado momento os unionistas tivessem optado por refugiar-se no distante prado nos Moinhos de Vento. Ainda em 1898, o clube permanecia com a intenção de adquirir uma área própria, cogitando essa região, que teria sido considerada inadequada pelos sócios. Seria por antecipadamente constatarem a distância em

<sup>418</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 01 nov. 1897.

<sup>419</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 10 abr. 1900; LICHT (01 fev. 1898), 2002, p.23.

relação ao Menino Deus ou por terem experimentado as difíceis condições de acesso ao estabelecer sua primeira pista na região? Todavia, se já parece estranho que a imprensa se equivocasse tão seguidamente quanto ao endereço desse primeiro velódromo, complementa nossa perplexidade o fato da *KDZ* anunciar corridas internas da *Blitz* no velódromo da Independência. Nesse momento, contudo, não será possível desvendar essa questão com as fontes que dispomos. Permaneceremos, por ora, com a versão geralmente aceita, que a pista esteve localizada no Prado Independência, que mais tarde seria conhecido como Hipódromo Moinhos de Vento<sup>420</sup>, embora tenha sido uma existência efêmera:

O Velódromo, localizado nos círculos internos do Prado Independencia, deve, como ouvimos, ser abandonado; de qualquer forma, é devido ao pedido de alguns ciclistas, que, tal como relatado no número anterior, têm abordado a Intendência pela cessão de um terreno adequado<sup>421</sup>.

A diretoria da *Blitz* talvez não desejasse ver seu clube “ficando para trás” – a “ordem do dia” para a assembleia geral agendada para 23 de março daquele ano era sobre a construção de sua própria pista, um desejo que tinham desde sua fundação, e convidava os membros a comparecer numerosamente devido à importância do assunto<sup>422</sup>. Em setembro do mesmo ano:

[...] Nos salões da *Turner-Bund*, às 9 horas da manhã, **batismo do estandarte da *Blitz*** tendo como padrinhos a União Velocipedica e o *Turnen-Bund*.

**O estandarte feito na Europa era de seda e bordado a ouro.**

As 2 da tarde, reunidos na Praça Senador Florêncio, 63 ciclistas da União Velocipedica e 55 da *Blitz* seguiram em direção ao novo velodromo, **os da União com uniforme azul e branco, e os da *Blitz* amarelo e preto.**

O **velodromo construído com muito gosto** tinha a pista de 400 metros toda revestida de lage e cimento. **O terreno na rua Voluntários da Pátria foi cedido gratuitamente pelo Dr. Luiz Englert**, pelo prazo de 10 anos.

**O pavilhão estava repleto de famílias.**

O construtor Gustavo Koch fez uso da palavra e entregou à *Blitz* o seu velodromo.

[...]

No trecho acima destacamos vários aspectos que julgamos importantes. A valorização dos símbolos – estandarte e uniformes – será discutida no terceiro capítulo. A construção realizada com “muito gosto” remete à questão da elegância que discutimos anteriormente – adequando-se, neste caso, ao olhar de uma sociedade que se pretendia europeizada e moderna. Quanto ao terreno, ficava localizado na rua Voluntários da Pátria 485A, ao lado da Fábrica de

<sup>420</sup> FRANCO, 1998; MACEDO, 1982. Funcionou até a década de 1950, sendo transferido para o bairro Cristal, na zona sul da cidade, em 1959, onde funciona até hoje como sede do *Jockey Club* do Rio Grande do Sul.

<sup>421</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 23 ago. 1898.

<sup>422</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 18 mar. 1898.

Cerveja Christoffel<sup>423</sup>. Em uma notícia sobre a cervejaria, afirma-se que o terreno do velódromo teria sido cedido pela empresa – mas a informação que Englert foi seu diretor antes de se tornar professor na Escola de Engenharia (1908) parece esclarecer esse ponto<sup>424</sup>. A ênfase dada pela imprensa também ao comparecimento de famílias aos eventos velocipédicos era comum – possivelmente uma forma de reafirmar a respeitabilidade dos espaços e da prática, legitimando assim a presença da *selecta concorrentia*.

Nas duas imagens exibidas a seguir, a Figura 6 foi publicada pela *Revista Sportiva*, em uma época em que o ciclismo já havia decaído (1907). Contudo, é perceptível que o espaço era equipado com iluminação e algumas construções. O retângulo claro e cercado ao centro talvez fosse a quadra de tênis, que teria sido mais uma prática empreendida pela *Blitz*<sup>425</sup>. Na Figura 5, alguns elementos denunciam uma época anterior – as saias lisas e em formato triangular das mulheres, o uniforme dos ciclistas e o grande número de pessoas no local, que sugerem a popularidade do ciclismo naquele momento. Embora ainda sem a iluminação e com o espaço central desocupado, a laje e a largura da pista, a posição e a forma das edificações – considerado que as imagens foram tomadas de pontas opostas do clube – nos levam a crer que se trata do velódromo da *Blitz* antes de sua reforma, entre 1898 e 1900. Uma bandeira na lateral apresenta uma roda de bicicleta com asas. Infelizmente o bordado é ilegível na imagem e não encontramos este símbolo nos anúncios para remover qualquer sombra de dúvida sobre a identificação do local – por outro lado, podemos afirmar não se tratar da União Velocipedica, que seguidamente marcava seus anúncios com um logotipo bem diferente – também uma roda de bicicleta, mas apresentada frontalmente e com as letras UV sobrepostas em seu centro.

Se em um primeiro momento o ciclismo em Porto Alegre se apresentou como uma recreação institucionalizada, e as primeiras competições foram promovidas nas ruas, seu traço esportivo ganhou espaço com a inauguração das pistas – o que de forma alguma extinguiu os passeios de caráter lúdico, embora naquele momento não fossem mais a principal atividade dos

---

<sup>423</sup> A planta de 1906 situa o velódromo da *Blitz* entre a rua Sete de Abril e a rua do Parque. Pela numeração de hoje, estaria na rua Voluntários da Pátria, aproximadamente entre o número 2337 e 2385. Licht (2001) comenta que a Cervejaria ficava entre as ruas Álvaro Chaves e Almirante Tamandaré, enquanto Frosi et al. (2011) comentam que o campo do *Fußball*, que ficava atrás do velódromo, teria sido cortado por essa última. Cruzando essas informações com a observação da planta, considerando o trajeto da antiga Sete de Abril (hoje Cândia Gomes nesse trecho) e a distância da Rua do Parque, levantamos a possibilidade de que a rua em questão fosse na verdade a Álvaro Chaves, ou ainda que tanto a cervejaria quanto o velódromo estivessem no espaço que hoje fica entre as duas ruas em questão. – FROSI et al., 2011.

<sup>424</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 16 mar. 1904, p.1; FORTINI, Archymedes. **O passado através da fotografia**. Porto Alegre: Ed. Grafipel, 1959, p.38.

<sup>425</sup> Fazem menção a isso BALBINOTTI, Carlos. *O Ensino do Tênis: Novas Perspectivas de Aprendizagem* (2009); CARTA, Gianni; MARCHER, Roberto. *O Tênis no Brasil: de Maria Esther Bueno a Gustavo Kuerten* (2004) e GIFFONI, Edmundo. *Tênis Catarse Moderna* (1989).

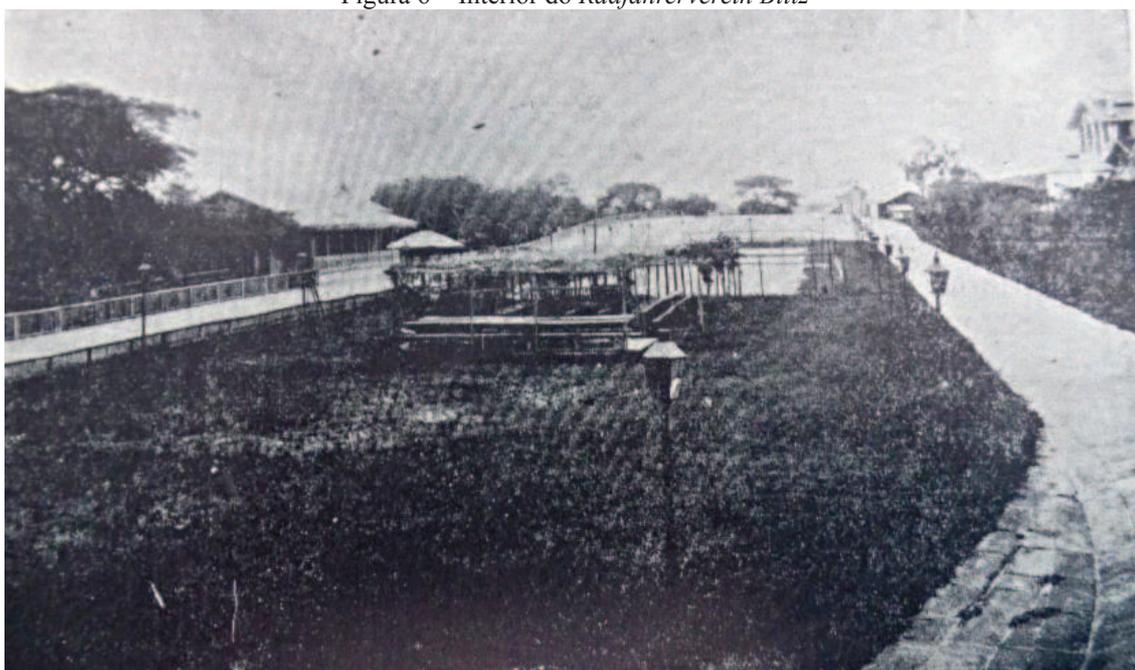
clubes. Tanto a *Blitz* quanto a União passaram a fazer parte, além do circuito vinculado à prática corporal, da vida pública da cidade, organizando eventos ou comparecendo a festas de outras associações.

Figura 5 – Dia movimentado no velódromo [da *Blitz*?]



Fonte: Autor desconhecido, [189-?] – Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz.

Figura 6 – Interior do *Radfahrerverein Blitz*



Fonte: Autor desconhecido, *REVISTA SPORTIVA*, 1907, p.23. Memorial Hermínio Bittencourt, Grêmio FBPA.

Figura 7 – Préstido de ciclistas na Avenida Independência



Fonte: Autor desconhecido, [189-?] – Acervo pessoal de André Prati.

A imagem acima seria de um desfile no final do século XIX. Não se pode afirmar se os ciclistas na imagem são da *Blitz*, da União ou de ambas, mas por estarem todos em camisas listradas deduzimos que não é anterior a 1898, pois foi neste ano que as menções aos uniformes dos clubes começaram a aparecer. Vemos várias pessoas ao longo da calçada assistindo à passagem dos ciclistas – um grupo uniformizado, pilotando as modernas máquinas de duas rodas devia compor um belo espetáculo, distinto do trânsito comum de carros movidos por tração animal e cavalos. Por estarem indo no sentido do bairro Moinhos de Vento, ao cruzarmos a imagem com as notícias podemos supor que fosse o desfile de inauguração do velódromo do

Prado (janeiro de 1898), do Derby Club (outubro de 1899), ou talvez até o da abertura do 5º torneio federal de atiradores (março, 1901) – embora pela descrição deste último, o cortejo da foto pareça consideravelmente menor<sup>426</sup>.

O ano de 1899 talvez tenha sido um dos mais movimentados na vida social dos entusiastas do ciclismo. Logo em janeiro se noticiou:

Assignado contracto de arrendamento de terreno no Campo da Redempção entre e Intendencia Municipal e a União Velocipedica.

A planta da pista e do pavilhão serão modificados pelos engenheiros Alfredo Leyraud e Lindolpho Silva [a partir do projeto de G. Koch].

A pista terá 333m33 de circunferencia, sendo calculada para a velocidade de 55 kilometros horarios.

Após a assignatura, o Presidente da União Velocipedica, Dionysio de Magalhães offereceu a seus companheiros uma taça de champagne no Hotel Lagache.

Na ultima semana ingressaram na União mais de cincoenta socios.<sup>427</sup>

O terreno cedido pelo intendente Montaury para a construção do velódromo da União estava localizado nas imediações da Escola de Engenharia. Pressionado para que tornasse Porto Alegre uma cidade moderna, seria razoável que o intendente tivesse considerado a parceria um passo nessa direção – uma nova edificação, de um tipo que havia surgido poucos anos antes na Europa, vinculada a um “*sport* moderno”, que estaria em um terreno municipal, embora tivesse a obra custeada pela iniciativa privada, eventualmente fosse uma boa propaganda.

A União, por sua vez, sob a presidência de Dyonisio Gomes Magalhães, parecia estar decidida a promover muitas novidades naquele ano. Talvez por esse empenho e toda a visibilidade que suas atividades alcançou, tenha passado de 1100 membros em novembro de 1899<sup>428</sup>. Para a comemoração de seu quarto aniversário, o clube introduziu uma modalidade inédita de corrida – a *Sur Route*, ou seja, o ciclismo de estrada. Segundo a notícia do *Correio do Povo*, que não poderia fugir ao gosto de ser “os primeiros a dar a grata nova”:

A corrida da União será da Capella [de Viamão] e de Belem, para seniors e juniors, respectivamente, sendo o ponto de chegada o Campo da Redempção, próximo ás escadas. [...]

**Os premios, que serão ali mesmo entregues, e constam de medalhas de prata** com dizeres commemorativos, serão conferidos aos que alcançarem as trez primeiras collocações.

Finda a cerimonia de entrega dos premios a sociedade, montando suas bicyclettas e tendo á frente a directoria e vencedores do grande torneio, **seguirá para o Menino Deus**, onde terminarão os festejos; ahi tambem irão ter os juizes de sahida de Capella e Belem, os quaes, **depois da partida dos ciclystas, percorrerão a estrada, em carros, para recolherem aquelles que tiverem suas machinas estragadas, ou que**

<sup>426</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 28 set. 1899, p.2; 04 mar. 1901, p.2.

<sup>427</sup> LICHT (28 jan. 1899), 2002, p.32.

<sup>428</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 21 nov. 1899, p.2.

**por outro motivo não possam continuar a corrida.** Do modo por que está idealizada, **promette ser a mais importante festa ciclysta até hoje entre nós realizada** e certamente atrairá a atenção de todo publico porto-alegrense. [...]

E, para terminar, lembramos aos ciclystas em geral que continúa, durante este mez, o **pagamento do imposto sobre BICYCLETTAS. É preciso que corram todos a cumprir o seu dever, pagando o que é tão justo e modico, ido assim ao encontro da boa vontade da autoridade, que tem sido solícita ao ciclysmo**, como dar caça aos cães vagabundos, esses terríveis e irreconciliáveis **inimigos da velocipedia**. Este serviço vale, por certo, mais do que os modestos dez mil réis que se tem de pagar<sup>429</sup>.

Mais uma vez destacamos alguns trechos particularmente interessantes da notícia – primeiramente, aqui vemos o destino final da confraternização ser o Menino Deus, o que remonta nossa dúvida sobre a frequência ao Prado da Independência. Outro ponto interessante é quanto à estrutura de suporte à corrida, bastante semelhante ao que se pratica até hoje com carros de apoio. A expectativa de realizar a “festa mais importante” nos dá indício de que se tencionava construir em torno dessas competições uma imagem grandiosa – fosse esse um intento da imprensa ou da própria associação, notamos aí uma valorização do ciclismo. Por fim, o incentivo ao pagamento do imposto sobre as bicicletas, assinalando que o poder municipal vinha sendo “solícito ao ciclismo”, combatendo os cães de rua que ameaçavam os ciclistas. Embora não seja mencionado no texto, essa “boa vontade” da intendência nos remete ainda ao terreno cedido para a edificação do velódromo e à nossa hipótese de que houvesse interesse em construir uma boa imagem estabelecendo esta relação. Quanto à possibilidade de existirem intenções políticas nesta relação com os clubes esportivos, podemos pensar também que Luiz Englert, benfeitor da *Blitz*, foi deputado estadual de 1891 a 1912<sup>430</sup>.

Gambeta assinala essa questão da vitrine política, comentando sobre o Velódromo Paulista:

Campos Salles foi um dos frequentadores da casa, às vezes acompanhado por toda a família, noutras só pelo seu *staff*. A mídia impressa tinha pouco alcance e as corridas de bicicletas eram boas oportunidade para apresentar uma imagem moderna e descontraída diante da elite eleitora<sup>431</sup>.

Essa informação chegou a Porto Alegre via *Correio do Povo*, comunicando que “o illustre presidente da Republica eleito, que aprendia a montar, e, segundo os mesmos collegas

<sup>429</sup> LICHT (05 fev. 1899), 2002, p.33.

<sup>430</sup> TRINDADE, Hélió; NOLL, Maria Izabel. **Subsídios para a história do parlamento gaúcho: 1890 a 1937**. Porto Alegre: CORAG, 2005. (Os 170 anos do Parlamento Gaúcho v. 2). Disponível em: <<http://www2.al.rs.gov.br/biblioteca/LinkClick.aspx?fileticket=vqfo5H4q-JM%3d&tabid=3101&language=pt-BR>>. Acesso em: 10 jun. 2016; *A Federação*, Porto Alegre, 08 nov. 1900, p.2.

<sup>431</sup> GAMBETA, 2013, p.98.

[do jornal Nação], mostrava bastante entusiasmo pelo ciclismo”<sup>432</sup>.

Outro aspecto, que optamos em dar atenção especial, é à questão da premiação. Em outros momentos, vimos que era uma prática usual premiar os velocistas com artefatos variados, eventualmente medalhas – como na corrida *sur route* da União – mas não verificamos a promoção de prêmios em dinheiro ou de apostas, como vimos nas corridas do Rio de Janeiro, de São Paulo e até mesmo de Rio Grande<sup>433</sup> – ao contrário, o jornal esportivo *O Remo*, do Rio, felicitava a União por “estar livre do perigoso domínio do jogo”<sup>434</sup>. Isso aponta para um traço do esporte moderno europeu que os ciclistas de Porto Alegre parecem ter incorporado de forma diferente dos de outras cidades – o amadorismo e a rejeição às apostas<sup>435</sup>. Embora Licht aponte que haveria um prêmio de um conto de réis para um desafio entre Oscar Schaitza e Gustavo Maynard, a notícia do resultado do páreo informa que uma coroa de louros foi oferecida ao vencedor – no caso, Schaitza<sup>436</sup>. De acordo com Schetino os velódromos do Rio se tornaram locais propícios para armações em torno dos resultados, e Gambeta, nesse mesmo sentido, coloca que as pistas se notabilizaram como pontos de arruaça entre apostadores – o autor comenta que em São Paulo “o gosto pelas apostas superou o interesse pelo desempenho dos atletas”, enquanto para Frosi et al. a falta de apostas monetárias poderia ser uma das causas do desinteresse pelo esporte – em uma análise, a prática de apostas teria corrompido o ciclismo nas outras cidades, em outra, a falta de arrecadação com apostas pode ter decretado a falência dos clubes porto-alegrenses<sup>437</sup>. A nosso ver, ainda que os clubes sulistas aderissem a essa prática, como no Rio de Janeiro e em São Paulo, o desinteresse pelo ciclismo ocorreria, assim como nas outras duas capitais, reforçado pelo interesse em novidades mais recentes e talvez que não demandassem equipamento, filiação a um clube ou aprender a conduzir um veículo.

Vale mencionar também que com a corrida *sur route*, a União buscou “introduzir todas as belas praxes usadas pelo ciclismo, sendo esta dos pseudônimos muito bonita e muito commodata para os próprios amadores” – o jornal divulgou os apelidos escolhidos e os nomes dos respectivos competidores, mas essa prática também não parece ter conquistado completa adesão, ou não completamente, pois em eventos seguintes a maioria dos ciclistas, inclusive alguns que adotaram pseudônimos, continuou a ser mencionada na imprensa por seus nomes próprios<sup>438</sup>.

<sup>432</sup> LICHT (21 out. 1898), 2002, p.29-30.

<sup>433</sup> GAMBETA, 2013; LICHT, 2002; SCHETINO, 2007.

<sup>434</sup> *A Federação* Porto Alegre, 28 dez. 1899.

<sup>435</sup> GAMBETA, 2013; VIGARELLO; HOLT, 2008.

<sup>436</sup> LICHT, 2002, p.29.

<sup>437</sup> FROSI et al., 2011; GAMBETA, 2013; SCHETINO, 2007.

<sup>438</sup> LICHT (12 fev. 1899), 2002, p.34-35.

Voltando a março de 1899, poucos dias após a comemoração de aniversário, a União realizaria a solenidade de colocação da pedra fundamental de seu futuro velódromo, na Redenção. Paralelamente a isso, as corridas internas da *Blitz* continuavam havendo inclusive a tentativa de realizar um páreo infantil<sup>439</sup>.

Em seguida, os jornais também se engajaram em publicar artigos que incentivavam o ciclismo e serviam quase como manuais de etiqueta, que davam conselhos diversos aos ciclistas sobre higiene, saúde, vestuário, para os iniciantes escolherem o veículo, e quais cuidados ter com a máquina ou em seus passeios. Nesse ponto, podemos retomar o que vimos no capítulo 1 sobre prescrições médicas e sociais, que estariam profundamente relacionadas ao higienismo e ao processo civilizador – afinal, não bastava ter um velocípede, era necessário usá-lo da forma vista como adequada. Essa correção remetia ao rigor cientificista do período, que estipulava as mínimas condições e posturas do corpo, inclusive designando um vestuário que dialogasse tanto com a higiene quanto com a moral e, porque não, com a elegância e com a moda. Pelo menos desde março até setembro de 1899 os leitores do *Correio do Povo* e d'*A Federação* se depararam com esses conteúdos que, embora não apresentassem uma periodicidade, em conjunto com as elogiosas notícias dos clubes daria conta de seu papel incentivador. O ciclismo não só era moderno, mas também saudável e fino.

Pela metade do ano, se alguns ciclistas estavam sendo multados por inadimplência do imposto municipal, por outro lado os dirigentes da *Blitz* e da União cobravam da intendência a colocação de placas de sinalização – inclusive onde houvesse risco envolvendo cães. Em agosto de 1899, por exemplo, o ciclista Plínio Furtado foi atacado um grande cão nas imediações do Campo da Redenção<sup>440</sup>.

Começaram a surgir também notícias de viagens feitas em bicicleta – Jayme Rosa, da União, percorreu 479km de São José do Norte a Porto Alegre; alguns meses depois, Pedro Escobar, também da União, viajou 198km de Tupanciretã a São Luis – e com uma certa frequência notícias de desafio a recordes, com destaque para o recorde de cinquenta quilômetros de João Alves (União), desafiado por Oscar Schaitza<sup>441</sup>.

No início de agosto a *KDZ* noticiou a emissão pela União de um grande número de diplomas de “membro honorário” para mulheres, por homenagearem os “nobres ciclistas”. Dois meses depois, a *Blitz* passou a publicar continuamente um anúncio destinado às “damas de

---

<sup>439</sup> A notícia informa que os meninos inscritos não compareceram e foram substituídos, mas não fica claro se os dois substitutos eram também crianças ou se foi um páreo normal.

<sup>440</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 16 ago. 1899, p.2.

<sup>441</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 13 jul. 1899; *LICHT* (15 jul. 1899), 2002, p.57.

fôlego” que desejassem aprender a pedalar, convidando-as para ser ensinadas em seu velódromo. O curioso disso é que, na ocasião da inauguração do novo velódromo, *A Federação* mencionava que as moças ciclistas da União teriam imitado as da *Blitz* aderindo ao ciclismo, mas já na notícia de inauguração da primeira pista da União “partiram da praça da Caridade setenta e tantos bicyclistas, entre os quaes duas moças”<sup>442</sup>. Sem mais documentos, não podemos afirmar muita coisa quanto à presença de ciclistas mulheres nesses círculos, apenas que nesse momento sua posição de usuárias de bicicleta possivelmente estivesse ganhando legitimidade, invés de soar peculiar.

Nesse intervalo, a União propôs mais uma novidade, declaradamente restrita a seus sócios – a instituição do *Brassard*<sup>443</sup> honorífico. O projeto do regulamento estabelecia um percurso de 2 quilômetros e que não poderia haver mais de um desafio por mês, assim como condições para eliminatórias e para o detentor da faixa, que poderia perdê-la caso recusasse seus desafiantes. Pouco tempo depois, outro projeto do clube seria notícia – a realização do Campeonato do Rio Grande do Sul.

Porém, antes que essa competição pudesse tomar forma, era o velódromo da Redenção que saía do papel. O clube anunciava o arrendamento do restaurante, alertava os sócios para que retirassem seus cartões permanentes e convocava reuniões para definir aspectos da festa de inauguração – inclusive a remarcação do evento, devido às chuvas que atrasaram a construção. Foi composto um hino para a sociedade, que um coro de homens e mulheres ensaiou durante o mês de novembro para apresentar na festa<sup>444</sup>. O Bazar Rosa, na rua dos Andradas, expôs em sua vitrine o estandarte do clube, oferecido pelo sócio Leite de Almeida, e o *brassard*. Também circularam na imprensa orientações aos ciclistas, tanto da União quanto da *Blitz*, sobre a formação do préstito, o ingresso ao velódromo e a obrigatoriedade do uso dos uniformes, do porte de seus distintivos ou cartões de sócio<sup>445</sup>.

No dia 19 de novembro os festejos se iniciaram às seis da manhã, com a reunião dos sócios e dos representantes da *Blitz* no Menino Deus, e a cerimônia da entrega do estandarte à União. A entrada na nova sede também seguiu protocolos solenes, o hino foi cantado e diversas autoridades marcaram presença – capitão Francisco Pedro, representando o presidente do Estado, Borges de Medeiros, que chegaria algumas horas depois; coronel Salustiano; tenente-coronel Pereira Caldas; intendente José Montaury; major Cherubim Costa – além de mais de

<sup>442</sup> *A Federação*, P. Alegre, 21 nov. 1899 p.2; *KDZ*, P. Alegre, 22 out. 1899; *LICHT* (01 fev. 1898), 2002, p.23.

<sup>443</sup> *Brassard*: palavra francesa para braçadeira. Consiste em uma faixa presa ao braço, como as utilizadas hoje por capitães de futebol, por exemplo.

<sup>444</sup> Letra de Mario Totta, música de Murillo Furtado. CF *LICHT*, 2002, p.44.

<sup>445</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 1899, passim.

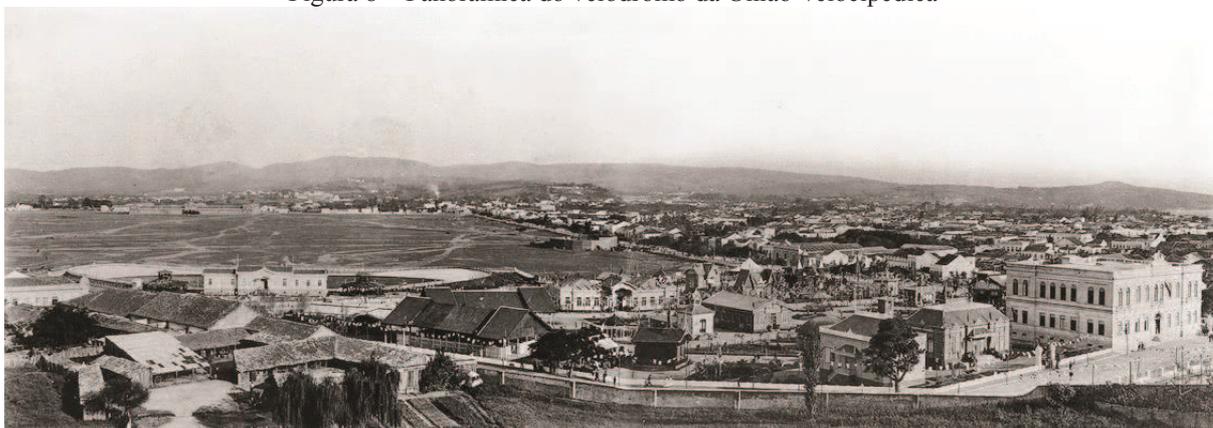
uma centena de membros da *Blitz* – entre eles, Oscar Schaitza, que circulou em um automóvel, “o primeiro vehiculo d’esse genero que aparece em Porto Alegre”<sup>446</sup>. Destacou-se também que “mesmo na grande massa de povo que cercava exteriormente o gradil, reinou a maior ordem e respeito”. Além das doze corridas disputadas naquele dia – uma delas feminina – houve outras atividades comemorativas nos dias seguintes, como a batalha de flores e o passeio veneziano<sup>447</sup>. A notícia da inauguração circulou até no Rio de Janeiro, onde a *Semana Sportiva* publicou todo um histórico do ciclismo porto-alegrense até a inauguração da pista:

[...] O velódromo que a União Velocipedica actual inaugura amanhã em Porto Alegre, com mais de setecentos sócios montados, é o mais perfeito em seu genero no Brazil. Sua pista encontrará bem poucas construídas com eguaes condições de velocidade tangencial.

Si bem que não tão rico como o de sua congenere paulistana, o velodromo da União Velocipedica de Porto Alegre é contudo dotado de todos os aperfeiçoamentos, muita elegancia e commodidade.<sup>448</sup>

O passeio veneziano na noite de 26 de novembro encerrou as festividades de inauguração – “o prestito composto de muitos cyclistas, com as respectivas machinas elegantemente adornadas e illuminadas, dando ao conjunto um aspecto agradabilissimo”<sup>449</sup>.

Figura 8 – Panorâmica do velódromo da União Velocipedica



Fonte: LUNARA (Luiz do Nascimento Ramos), 1901. Fototeca Sioma Breitman/MPAJJF.

<sup>446</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 20 nov. 1899.

<sup>447</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 20 nov. 1899, p.1-2.; 22 nov. 1899, p.2-3.

<sup>448</sup> Esse artigo foi reproduzido na capa d’*A Federação* no dia 21 de novembro. No texto vemos o nome da *Blitz* grafado incorretamente como *Ruder Blitz*. *Ruder* é a palavra alemã para remo.

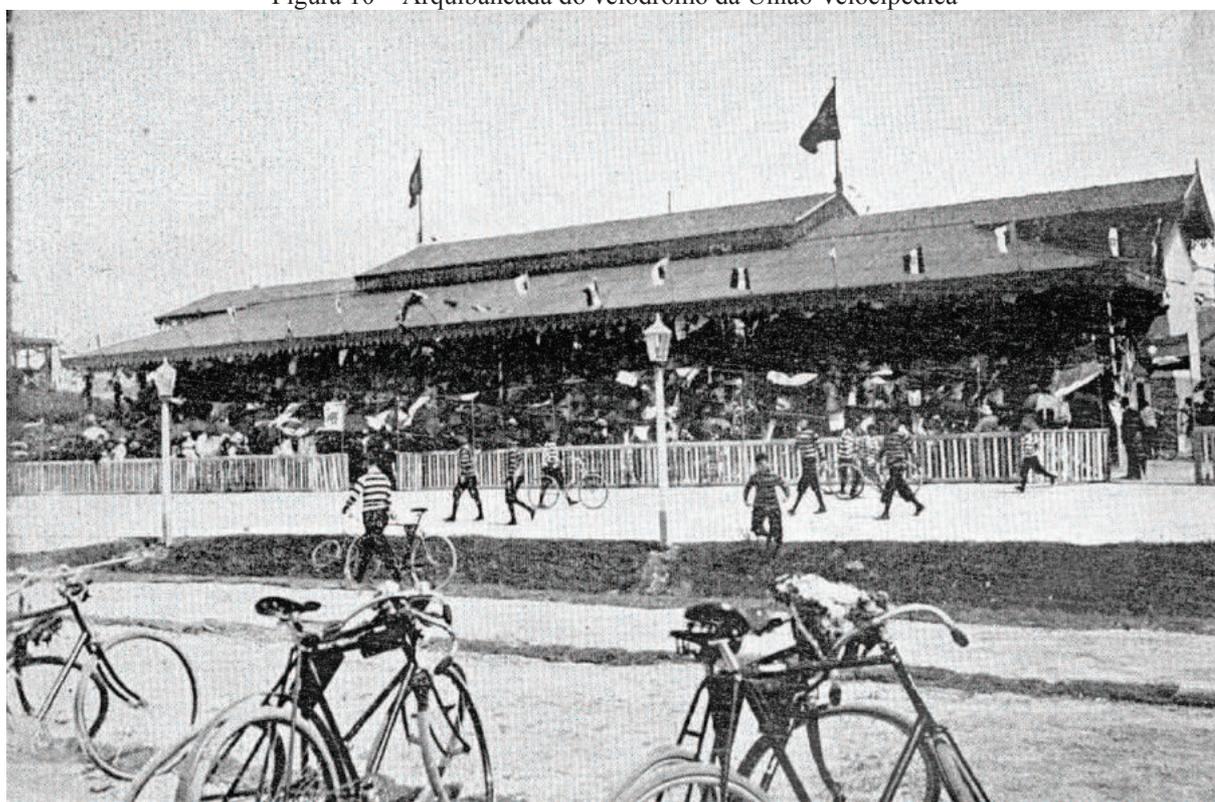
<sup>449</sup> *A Federação*, 27 nov. 1899, p.3.

Figura 9 – Sede do velódromo da União Velocipedica



Fonte: Autor desconhecido, [entre 1899 e 1903?]. Fototeca Sioma Breitman/Museu da UFRGS.

Figura 10 – Arquibancada do velódromo da União Velocipedica



Fonte: Autor desconhecido, [1899?]. MCSHJC.

Figura 11 – Pista do velódromo da União Velocipedica



Fonte: CALEGARI, Virgílio; COIMBRA JR., Luiz, [1899?]. Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz/MCSHJC.

O novo ponto de encontro da elite porto-alegrense ganhou destaque na imprensa, até em outros estados. O velódromo foi descrito na primeira página do *Correio do Povo*:

[...] ocupa uma vasta area de 17.000 metros quadrados, todo murado e com gradil. [...] A entrada principal para o estabelecimento é pelo grande portão fronteiro á rua da Conceição, havendo, além deste, mais dois outros menores ao fundo e lado do amurado. [...] A pista é de forma oval, e tem pela linha de medição 333m, 33 [...] A sua contrucção é a mais solida possivel, tendo uma camada superior de concreto de cimento de 0m,10 de espessura. Aos olhos desprevenidos de um extranho ao cyclismo, parece incrível que se possa andar ali de bicycleta, tal é a elevação das curvas. Devida a sua construcção moderna, pode se obter a velocidade maxima de setenta kilometros por hora<sup>450</sup>.

O elegante chalet da sociedade, ao lado da pista, apresenta a par da belleza que presidiu a sua architectura, todo o conforto em uma casa daquella ordem. Tem elle de frente a extensão de 40 metros, sendo a parte superior dividida em diversas salas destinadas á toilette das senhoras, directoria, secretaria, archivo, enfermaria e grande salão para restaurante, como sejam, cópa, cosinha [...] <sup>451</sup>.

Na figura 8, temos uma vista panorâmica, obtida em 1901 por Lunara, provavelmente a partir da Santa Casa. A imagem seguinte representa a entrada do velódromo, e integra alguns

<sup>450</sup> O jornal informa ainda que os engenheiros Lindolfo Silva e Alfredo Leyraud se basearam no livro do francês Charles Bourlet para elaborar a pista. Este trabalho é o *Traité des bicycles et bicyclettes suivi d'une application à la construction des vélodromes* Paris: Gauthier-Villars et fils/G. Masson, 1894. Disponível em: <<http://cnum.cnam.fr/redir?12DY14>>. Acesso em: 25 out. 2016.

<sup>451</sup> LICHT (19 nov. 1899), 2002, p.43-44.

acervos com uma datação problemática – por conter uma anotação manuscrita “23-3-1913” é como geralmente se localiza. Porém, como veremos em seguida, bem antes disso a pista já estava desativada. Pela quantidade de pessoas e pela ornamentação, podemos levantar algumas hipóteses. Uma delas é que tenha sido tomada em 1899, nos festejos de inauguração da pista, como acreditamos que outras imagens apresentadas aqui igualmente foram, ou em outro grande acontecimento, como a recepção do Sport Club Rio Grande, em 1903. A terceira imagem, que sobreviveu nos acervos a partir do álbum *Pôrto Alegre: biografia duma cidade* e do *Portfolio Porto Alegre Antigo*<sup>452</sup>, mostra as arquibancadas nos fundos da sede do velódromo, observadas a partir do torreão, no interior da pista (visível ao lado do poste, na imagem seguinte). A quarta imagem, com os ciclistas em ação, também pode ser localizada em alguns acervos. No Delfos, onde pudemos visualizar a fotografia original, vemos que está identificada como *Rennbahn Blitz* (pista de corrida da *Blitz*). Contudo, comparando às demais imagens, é viável retificar esta informação – a pista retratada, mais uma vez, é a da Redenção.

É interessante notar que o “elegante velódromo da União” possuía estrutura de esgoto e iluminação a gás para as atividades noturnas e as festas. Desta forma, pode ser incluído no circuito de sociabilidades noturnas e elitizadas, como os hotéis, cafés e confeitarias mencionados por Constantino<sup>453</sup>. Gambeta descreve uma “arquitetura da vida ao ar livre” – as arquibancadas de madeira, como as do Velódromo Paulista, eram consideradas adequadas para os encontros esportivos, inclusive na Europa. A sede do clube paulista dispunha ainda de um chalé e

Os chalés se caracterizam pelas proporções relativamente pequenas em estilo rústico e com farto emprego da madeira, telhados de duas águas em ângulo acentuado, às vezes ornado de pináculos. Os seus largos beirais frequentemente traziam decorações nas laterais, chamadas lambrequins, eram réguas finas com entalhes rendados, feitas em madeira ou relevos em zinco. Cercadas por jardins, as construções achalezadas para a “*vie au grand air*” eram remotamente inspiradas nas cabanas das montanhas suíças ou nos *cottages* ingleses<sup>454</sup>.

Analisando as imagens acima, e algumas imagens de outras sedes esportivas, identificamos elementos correspondentes aos dessa descrição.

Após essa grandiosa inauguração, em dezembro a União votou pela alteração de seu

---

<sup>452</sup> SCHIDROWITZ, Léo Jerônimo; FRANCO, Álvaro; SILVA, Morency de Couto e (Org.). **Pôrto Alegre: biografia duma cidade: monumento do passado, documento do presente, guia do futuro.** Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1940. (Série: Brasília Aeterna); SCLIAR, Salomão (editor). **Portfolio Porto Alegre antigo.** Introdução de Nilo Ruschel. Porto Alegre: Painel, 1972. (Série Especial), p.74.

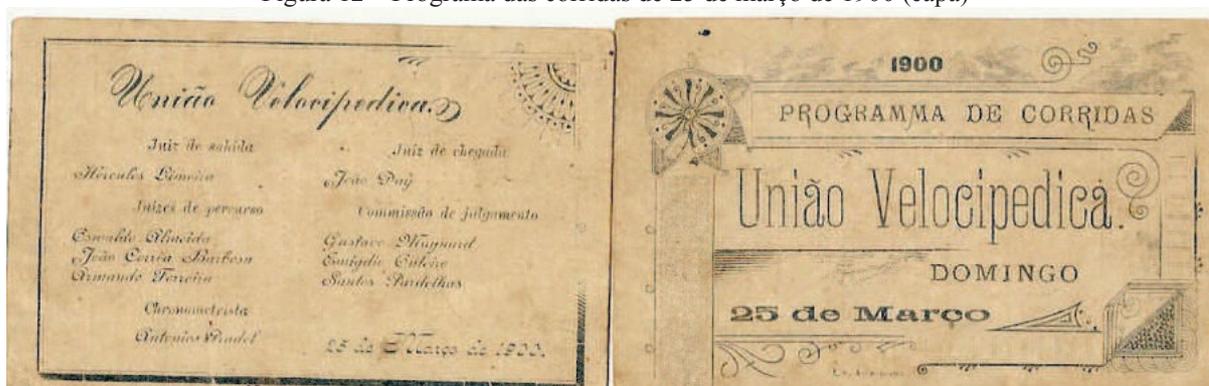
<sup>453</sup> CONSTANTINO, 1997.

<sup>454</sup> GAMBETA, 2013, p.77.

estatuto e, como já citamos, algumas mulheres foram nomeadas sócias honorárias. Findava a tão elogiada gestão de Dyonisio Magalhães.

Mas nem tudo foi festa na história dos clubes de ciclismo porto-alegrenses. Ainda no final de 1899, houve uma tentativa de invasão – possivelmente para um assalto – ao velódromo da Redenção. Em fevereiro próximo, os dirigentes da União e os da *Blitz* se envolveram em uma polêmica, pois estes últimos teriam custeado a viagem do ciclista Vitale para competir em Rio Grande. Esse suporte financeiro estaria em desacordo com os valores do amadorismo – vinculados ao prazer desinteressado e à premiação com brindes, ao invés de dinheiro<sup>455</sup>. Consequentemente, a União considerou Vitale um profissional, o que teria motivado o atrito. Eventualmente se noticiavam também acidentes durante as corridas – geralmente nada mais grave que escoriações ou alguma fratura – porém um, ocorrido na pista da União, em 25 de março de 1900, resultou no falecimento do ciclista João da Costa Ferreira, “destemido amador do moderno *sport*”<sup>456</sup>. Houve ainda um princípio de incêndio durante uma festa da União, e algumas críticas da imprensa às atividades das sociedades – desde a “morosidade das corridas” às propostas de diversificação de usos das sedes<sup>457</sup>.

Figura 12 – Programa das corridas de 25 de março de 1900 (capa)



Fonte: Acervo pessoal de Tiago Froisi.

<sup>455</sup> De acordo com Gambeta (2013, p.101-102), a *Bicycle Union* inglesa “definiu que um ciclista seria considerado profissional se em algum momento, mesmo no passado, tivesse usado a bicicleta para auferir ganho monetário ou competido em público ao lado de ciclistas profissionais”. Já a *Union Vélocipédique de France* “admitiu atletas profissionais e separou as competições nas duas categorias”.

<sup>456</sup> *A Federação*, P. Alegre, 27 mar.1900, p.2; *KDZ*, P. Alegre, 28 nov. 1899; *LICHT* (06 fev. 1900), 2002, p.50.

<sup>457</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 28 mai. 1900; *LICHT* (09 mai. 1900), 2002, p.58.

Figura 13 – Programa das corridas de 25 de março de 1900 (interno)<sup>458</sup>

Fonte: Acervo pessoal de Tiago Frosi.

Uma das novas atividades com as quais os clubes de ciclismo se envolveram foram os festejos de carnaval. Durante janeiro e fevereiro de 1900 a União Velocipedica anunciou insistentemente seu “passeio burlesco” e “Zé-Pereira” – tão repetidamente quanto a *Blitz* anunciaria seu *Maskenball* em 1904<sup>459</sup> 460. O préstito com ciclistas fantasiados saíria da praça do Menino Deus e seguiria até o velódromo, noticiou-se até o bloqueio das ruas, mas a

<sup>458</sup> Encontramos a rara imagem de um programa das corridas no artigo de Frosi et al. (2011); Frosi gentilmente nos cedeu a digitalização e, para nossa surpresa, era precisamente a corrida na qual houve o acidente fatal. Observamos também uma cruz marcada ao lado do nome do ciclista falecido, o que nos leva a crer que talvez o material tenha sido previamente conservado em memória de Costa Ferreira.

<sup>459</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 1904, passim.

<sup>460</sup> *Zé-Pereira*: era um tipo de comemoração carnavalesca, possivelmente de origem portuguesa, e muito popularizado no Rio de Janeiro no século XIX. Consistia em grupos que saíam às ruas batendo tambores, porém não constituindo um conjunto musical e, desta forma, sem preocupação com ritmo ou dança. – FERNANDES, Nelson da Nobrega. **Escolas de samba**: sujeitos celebrantes e objetos celebrados. Rio de Janeiro, 1928-1949. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.

comemoração foi atrapalhada pela chuva. As condições climáticas não raramente determinavam as atividades ciclísticas, o que pode parecer um pouco estranho diante do nosso olhar acostumado com partidas de futebol sob chuva torrencial ou sol escaldante, mas é uma condição que ainda hoje interfere na realização de algumas provas<sup>461</sup>.

A vida social na *Blitz* e na União era intensa. Além das corridas, realizadas todos os meses pelas associações – com eventualmente algum cancelamento ou algum evento conjunto – a organização de passeios voltou a ter destaque, e a imprensa noticiava piqueniques e churrascos, nos quais os “membros passivos” poderiam ir utilizando a Estrada de Ferro do Riacho ou embarcações. A *Blitz* organizava passeios com nomenclaturas distintas, o que sugere que tinham também públicos e desenvolvimento diferentes – havia, por exemplo, a *Abtheilung* e a *Bummeltour*, o primeiro remetendo à ideia de grupo fechado, como um destacamento militar, enquanto o segundo, traduzido livremente, se configuraria como um “passeio descontraído”. Ocorriam também as *Familienabenden*, “noites familiares”, nas quais se promoviam atividades diversas, como concertos musicais e os *Kränzchen*, ou *Tanzkränzchen*, que compreendemos como saraus, ou saraus dançantes<sup>462</sup>. O clube logo investiria esforços em outras atividades, como a prática de boliche e tiro ao alvo. Era comum também que os velódromos permanecessem cheios até a noite, após as corridas, e algumas festas chegavam até a madrugada. A União, por sua vez, foi criticada pelo *Correio do Povo* ao divulgar que implementaria um comitê de música – entretanto, a ocorrência de concertos e de apresentações musicais após as corridas nos faz crer que o jornal representava a opinião de uma minoria, ou ainda, de sujeitos que não tinham voz na tomada de decisões do clube.

Em janeiro de 1900, João Alves anunciava a venda de “Tandems Peugeot” no *Correio do Povo*. Esse tipo de bicicleta já era utilizado pelos ciclistas porto-alegrenses pelo menos desde 1898, mas aparentemente nesse ano despertou novo interesse – os páreos em tandem foram noticiados várias vezes como as *great attractions* nos dias de corrida<sup>463</sup>. Junto a essas disputas, o desafio do *brassard* recebia destaque, assim como as diversas tentativas de superar recordes, principalmente o dos 50 quilômetros em pista.

---

<sup>461</sup> Em uma breve busca na internet localizamos provas de várias modalidades de ciclismo adiadas devido, principalmente, às chuvas. O principal velódromo do Brasil atualmente é o da cidade de Maringá/PR, que não é uma pista coberta, diferente da pista construída para as Olimpíadas de 2016 no Rio de Janeiro.

<sup>462</sup> *Kränzchen*, de acordo com o dicionário Duden, seria uma atividade desenvolvida por um grupo pequeno de mulheres. Porém, quando a mesma atividade é noticiada pel'*A Federação*, por exemplo, é colocado apenas como *sarau*. Não há, nas fontes consultadas, nada que nos assegure que eram reuniões exclusivamente femininas. – KRÄNZCHEN. In: DUDEN. Berlin: Bibliographisches Institut Gesellschaft mit beschränkter Haftung, 2016. Disponível em: <[www.duden.de/rechtschreibung/Kraenzchen](http://www.duden.de/rechtschreibung/Kraenzchen)>. Acesso em: 25 out. 2016.

<sup>463</sup> LICHT, 2002.

Figura 14 – Anúncio de tandem Peugeot<sup>464</sup>

Fonte: Autor desconhecido, [ca.1900?]. Ebay UK<sup>465</sup>

Em 1900 a *Blitz* reformou sua pista, entre fevereiro e abril. Nesse ínterim, houve a notícia da inauguração de outro velódromo, do qual os registros são extremamente escassos – o Recreio Militar. Essa pista estaria localizada no centro do edifício de alojamento do 3º Batalhão de Infantaria da Brigada Militar, no bairro Cristal, na região onde anteriormente havia a Hospedaria para Imigrantes<sup>466</sup>. O Recreio Militar foi inaugurado no dia 11 de março de 1900, “vistosamente ornamentado de flores, folhagens, galhardetes”, com duas menções pelo *Correio do Povo*, inclusive constando a programação de corridas e, posteriormente, os vencedores, mas nada mais foi localizado além de uma menção à inauguração na 14ª edição do *Almanak litterario e estatístico do Rio Grande do Sul*, publicado em 1902<sup>467</sup>. Conforme demonstra Huyer<sup>468</sup>, o quartel ficava ao lado do trapiche da praia do Cristal, em frente à região que foi aterrada para a construção do novo Hipódromo<sup>469</sup>. A imprensa da época eventualmente

<sup>464</sup> Embora a data precisa da imagem não esteja disponível, as duas figuras ilustradas em segundo plano estão vestidas conforme os trajes masculinos da transição para o século XX, o que nos leva a crer que seja de uma data próxima de 1900.

<sup>465</sup> Disponível em: <[www.ebay.co.uk/itm/french-vintage-metal-sign-15x20-cm-retro-ad-peugeot-tandem-bike-/391396524714](http://www.ebay.co.uk/itm/french-vintage-metal-sign-15x20-cm-retro-ad-peugeot-tandem-bike-/391396524714)>. Acesso em: 03 nov. 2016.

<sup>466</sup> COMPANHIA DE PROCESSAMENTO DE DADOS DO MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE (Procempa).

**História dos Bairros de Porto Alegre.** Sem data. Disponível em:

<[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu\\_doc/historia\\_dos\\_bairros\\_de\\_porto\\_alegre.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/historia_dos_bairros_de_porto_alegre.pdf)>. Acesso 03 fev. 2015; FRANCO, 1998; LICHT, 2002.

<sup>467</sup> LICHT, 2002, p.53; RODRIGUES, Alfredo Ferreira (Org.). **Almanak litterario e estatístico do Rio Grande do Sul**, a.14. Pelotas: Editores Calos Pinto & Comp., 1902, p.43.

<sup>468</sup> HUYER, André. **A ferrovia do riacho: um caminho para a urbanização da zona sul de Porto Alegre.** 2010. 242 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, UFRGS, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/29131>>. Acesso em: 19 out. 2016, p.162.

<sup>469</sup> O projeto de aterro para a construção do Hipódromo do Cristal é de 1939, ainda que a pista só tenha sido projetada em 1951 e inaugurada em 1959. – HUYER, 2010; WEIZENMANN, Jamile Maria da Silva; PEREIRA,

mencionava a aplicação do ciclismo em vários lugares pelas forças militares em operação. Considerando o uso funcional do ciclismo, possivelmente o velódromo militar servia para que os soldados se exercitassem, não apenas para recreação como o nome nos dá a entender. Porém, devido à indisponibilidade de informações para conhecermos o funcionamento desse espaço, não nos ocuparemos mais dele.

Retomando as atividades da União Velocipedica, o primeiro Campeonato do Rio Grande do Sul tomava forma, com diretrizes baseadas nas regras da *Union Vélocipédique de France*<sup>470</sup>. Foi realizado em maio de 1900, com competidores dos dois clubes. Outro grande evento no qual as duas associações se engajaram foi uma homenagem a José Montaury, mas foi reduzido a apenas um páreo com seu nome, pois o intendente passava por um momento de luto.

No fim de 1900 os dois clubes estariam novamente em atrito, motivado por um campeonato a se realizar na *Blitz*, em janeiro seguinte. Talvez fosse o primeiro traço de um problema que se tornaria ainda maior – inicialmente, a União restringiu para si o uso do nome “Campeonato do Rio Grande do Sul”. A *Blitz*, então, nomeou seu torneio de “Campeonato de Resistência Rio-Grandense”<sup>471</sup>. A União não compareceu a essa disputa e, quando realizou a segunda edição de seu próprio campeonato, em março de 1901, como comemoração de seu aniversário de fundação, a tensão veio a público. O *Correio do Povo* e a *KDZ* tomaram partido, e as páginas dos jornais eram a esfera na qual supostos membros dos clubes trocavam acusações por meio de cartas. A relação entre as sociedades ficaria abalada até o início de 1902.

No Campeonato de 1901 a União mais uma vez parecia disposta a dar um grande espetáculo – os treinos dos ciclistas foram divulgados, a medalha foi exposta em uma vitrine na Rua dos Andradas e o programa feito na litografia Weingärtner<sup>472</sup>, contendo inclusive uma fotografia de Bertasinho, que em janeiro de 1901 havia vencido Oscar Schaitza em um duelo ciclístico<sup>473</sup>.

O distanciamento entre os clubes chegou ao ponto de realizarem corridas internas no mesmo dia, no início de maio, sem menções a troca de convites. O *Correio do Povo* chegou a

---

Cláudio Calovi. Estrutura, espaço e forma na obra do uruguaio Román Fresnedo Siri em Porto Alegre (1951-1952). In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 8., 2009, Rio de Janeiro. **Trabalhos**. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/107.pdf>>. Acesso: 19 out. 2016.

<sup>470</sup> União Velocipédica Francesa/da França; *A Federação*, Porto Alegre, 07 mai. 1900.

<sup>471</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 23 dez. 1901; LICHT, 2002.

<sup>472</sup> “Uma das litografias mais famosas do Brasil e do Rio Grande do Sul foi a Litografia Weingärtner, que começou a funcionar em 1885. Tinha como gravadores o próprio [Inácio] Weingärtner e Antonio Francisco Ribeiro e contava com desenhistas da qualidade de João Petersen e Faustino Ladeira”. – TIBURSKI, João C. **Boletim Informativo do MARGS**, n. 23, out./dez. 1995 apud GASTAL, Susana. Pedro Weingärtner: sob o olhar fotográfico. **19&20**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, jul. 2008. Não paginado. Disponível em: <[http://www.dezenovevinte.net/artistas/pw\\_sg\\_fotografia.htm](http://www.dezenovevinte.net/artistas/pw_sg_fotografia.htm)>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>473</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 01 jan. 1901; 02 mar. 1901; 08 mar. 1901.

denunciar que a *Blitz* havia voltado a publicar os programas apenas em alemão, como dois anos antes, mas logo o jornal teve que se retratar, pois havia a versão em português – isso sugere que ainda havia certo rancor pelo desentendimento de março.

Em 1902, os dois clubes se reaproximaram. A União participou do Campeonato de Resistência da *Blitz*, assim como no ano seguinte. Os dirigentes dos clubes voltariam a comparecer às solenidades um do outro, arbitrando corridas, entregando medalhas ou prestando homenagens a campeões e dirigentes. Entre abril e maio, a União realizaria novamente seu Campeonato do Rio Grande do Sul, vencido por Carlos Bina. Após esse torneio, contudo, fora algumas atividades pontuais na *Blitz*, a *Federação* acusou o abandono do ciclismo.

É presumível que o desentendimento entre os dois clubes tenha enfraquecido um pouco o interesse dos envolvidos, ao mesmo tempo que já se contava sete anos desde que a União fora fundada e, embora várias atualizações e melhorias tenham sido introduzidas pelos dois clubes nesse período, o ciclismo não era mais novidade. Considerando que as ditas “boas práticas” eram importadas e, ao mesmo tempo, permaneciam encapsuladas em cada clube, quando muito havendo um diálogo entre os dois da capital, não parecia haver espaço para um desenvolvimento mais espontâneo do ciclismo, que renovasse o interesse de seus apreciadores.

Até o fim do ano de 1902 foram realizadas duas competições internas, uma em cada associação, alguns passeios e treinos, além do baile de aniversário de seis anos da *Blitz* – entretanto, nada suntuoso. Em dezembro, a eleição para diretoria de 1903 da União e a assembleia para “definir os destinos” da associação precisaram de várias convocações para finalmente ser realizadas. Essa dispersão dos sócios nos parece determinante, apontando para o declínio do interesse pelo que o clube poderia oferecer. Como referimos, os jornais já haviam publicado algumas queixas quanto a corridas internas enfadonhas, e talvez essa percepção tenha se expandido entre os clubistas, sobretudo da União.

Com a chegada de 1903 vieram também os preparativos do Campeonato da *Blitz*. Em atenção a um pedido da União, o torneio foi postergado para o início de fevereiro, sendo, como de costume nessas competições, realizado em dois domingos. Bina, da União, foi vencedor novamente nesta ocasião, e foi muito festejado, recebendo do clube um relógio de ouro e tendo seu retrato exposto durante a premiação.

Neste ano, ambos os clubes retomam as disputas por seus respectivos *brassards*, as corridas em tandem, os passeios para os arrabaldes e os esforços para incluir novidades. Em março uma corrida mista, disputada por três corredores – um a pé, outro a cavalo e o terceiro

em bicicleta – ocorreu no Prado Rio-Grandense<sup>474</sup>. Mais adiante, competições entre corredores e ciclistas, ou provas alternadas de corridas a pé e de bicicleta teriam lugar nos velódromos. Como exemplo temos o duelo entre o corredor argentino José Porro e dois ciclistas na *Blitz*, em maio. A União inseriu as práticas de tiro e esgrima, enquanto a *Blitz* chegou até as finais do torneio de boliche promovido pelo Club Julio de Castilhos<sup>475</sup>. A *Blitz* havia desenvolvido também um bom relacionamento com o *Turner-Bund* e os clubes de regatas, que utilizaram o velódromo, respectivamente, para corridas a pé e entrega de premiações<sup>476</sup>.

Assim como a *Blitz* promovia passeios aparentemente segmentados, em 1903 a União demonstrou ter também suas divisões internas, além das categorias de ciclistas nas competições – em abril o Grupo União organizava passeios ao Belém Velho, e em julho ocorreu o “festival infantil” dos Filhotes da União, sendo destaque nesse último o sobrinho do campeão Bina, Napoleão Bina Fonyat.

Entre abril e maio houve inscrições para o Campeonato do Rio Grande do Sul, no qual novamente só a União participou – sem retribuir o adiamento que a *Blitz* lhe concedeu em janeiro, esta última não tomou parte, embora o presidente do clube tenha comparecido às finais. Cesar Antonello, que anos antes havia saído da *Blitz* e se associado à União, repetiu seu êxito de 1901 e foi novamente campeão. O caminho inverso parece ter sido o de outro ciclista – Fausto, considerado profissional pela diretoria unionista, foi impedido de disputar o campeonato e tornou-se sócio da *Blitz*. Em seu novo clube, dois meses depois, competiu na nova modalidade proposta, a Corrida de Resistência de 6 horas<sup>477</sup> – para o horror dos médicos que recomendavam moderação na prática, os ciclistas que participaram saíram esgotados, alguns sequer tendo completado o percurso.

A vida esportiva nos clubes parecia reaquecida, pois além de eventos que congregavam o ciclismo e outras modalidades, como o tiro, várias sociedades da cidade se reuniram para organizar uma festa grandiosa em setembro. Um pouco antes, a imprensa vibrou com a

---

<sup>474</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 02 mar. 1903, p.2.

<sup>475</sup> A primeira menção ao Club Julio de Castilhos (1898-?) que localizamos data de 20 de julho de 1900, comentando a eleição da diretoria do clube. Em 26 de junho de 1901 o jornal descreve a nova sede da sociedade, com espaço para “sessões de leitura, jogos diversos, palestra, biblioteca”, contando também com restaurante e pátio, onde seriam realizados os jogos de bola (boliche) e tiro ao alvo. Na edição de 10 de junho de 1924, última menção verificada, o clube festejava seu 26º aniversário.

<sup>476</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 13 nov. 1905, p.2.

<sup>477</sup> Atualmente existe um desafio de seis horas em circuito, cujo “objetivo da prova é completar o maior número de voltas, dentro do circuito de 6.000 metros, no prazo limite de 6 horas”. Verificando as modalidades olímpicas, aparentemente esse tipo de prova não pertence mais ao ciclismo de pista. – DESAFIO de Ciclismo. Regulamento. Disponível em: <<http://www.desafiodeciclismo.com.br/regulamento.html>>. Acesso em: 13 jun. 2016; OLIMPÍADAS 2016. Modalidades: Ciclismo de pista. Disponível em: <<http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/olimpiadas/modalidades/ciclismo-de-pista>>. Acesso em: 13 jun. 2016.

possibilidade de ocorrer novamente a *sur route* da União, que não se confirmou. Contudo, o espetáculo que envolveu toda a cidade na recepção do Sport Club Rio Grande pode ter apagado qualquer expectativa que essa corrida alimentasse.

Durante os festejos de Independência do Brasil de 1903, o clube rio-grandino apresentaria para a sociedade porto-alegrense o *foot-ball*. Alguns autores acreditam que o futebol tenha eliminado o ciclismo, mas nossa crença é um pouco diferente. Com o interesse pelo ciclismo já em declínio, com desentendimentos, longos intervalos, dispersão para outras práticas físicas e sociais, talvez o futebol tenha surgido no horizonte como uma novidade realmente empolgante, trazendo novamente a euforia que a velocidade das corridas de bicicleta causava inicialmente. Embora não fosse mais novidade na Europa, e o próprio Sport Club Rio Grande já tivesse três anos completos, aquele tipo de esporte era desconhecido o suficiente para que *A Federação* publicasse uma confusa explicação sobre o funcionamento do jogo antes do *match*. O evento foi coberto pela imprensa – *A Federação* dedicou quase duas páginas inteiras, relatando desde os preparativos, a fundação do clube de Regatas Almirante Tamandaré durante o evento, as corridas de bicicleta e as partidas de futebol, até a despedida dos visitantes<sup>478</sup>. Dez dias depois a *KDZ* noticiava a fundação do *Fußball Club Porto Alegre*, por alguns membros da *Blitz*, no dia 15 de setembro. Comenta-se que o clube foi fundado pela manhã, enquanto no fim do dia outro nascia – o Grêmio *Foot-Ball* Porto-Alegrense<sup>479</sup>. Enquanto isso, a União se ocupava em promover corridas comemorativas do 20 de setembro e em homenagem a Gustavo Maynard, figura importante para a associação, que àquela época retornava da Europa. Os unionistas futuramente estabeleceriam um vínculo com o Grêmio, ainda que diferente do que a *Blitz* tinha com o *Fußball*.

Maynard foi eleito presidente da União para 1904. Um de seus projetos era incluir a patinação, em voga na Europa, entre as atividades do clube. No início do ano se falava em “nova fase” da União, com “novos gêneros de diversão”<sup>480</sup>. O clube não participou do Campeonato de Resistência, mas estava promovendo passeios e “diversões dominicais” no velódromo – corridas de bicicleta, tandem, a pé e em sacos – atividades dos Filhotes e do Grêmio. Tanto em janeiro quanto em fevereiro, a nova associação jogou futebol no velódromo da Redenção, durante os eventos da União. Em março os dois clubes de futebol se enfrentariam pela primeira vez, no campo do *Fußball*, situado nos fundos do velódromo da *Blitz*<sup>481</sup>.

<sup>478</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 08 set. 1903, p.1-2.

<sup>479</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 18 set. 03; SOARES, R., 2014, p.43.

<sup>480</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 27 dez. 1903; 09 jan. 1904; LICHT (03 jan. 1904), 2002.

<sup>481</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 04 mar. 1904.

As atividades de ciclismo continuavam ocorrendo mensalmente até julho. O Campeonato do Rio Grande do Sul foi organizado, vencido mais uma vez por Antonello. Os Filhotes promoveram pela primeira vez o Campeonato Infantil do Rio Grande do Sul, vencido por Fonyat, sob o pseudônimo Tamandaré. A *Blitz* seguia com as corridas e os encontros sociais. Os dois clubes haviam mandado objetos para a Exposição Universal de 1904, em Saint Louis, realizada ao mesmo tempo que a terceira Olimpíada. Tudo parecia promissor. Porém, entre agosto e dezembro daquele ano, houve corridas apenas na *Blitz*, em outubro, em comemoração ao oitavo aniversário, incluindo disputa de *brassard* e um baile no *Turner-Bund*. Algumas atividades externas ocuparam ambos os velódromos, mas o ciclismo só reapareceria em 1905.

### 2.4.3 Declínio e posteridade

Nos primeiros anos da República, a modernidade perseguida pelas elites se materializava por meio dos esforços para implementar práticas importadas da Europa. O ciclismo era uma delas, relacionado também à civilidade, à higiene e à elegância. A vida social nos clubes, a nosso ver, expressava a ânsia de viver em uma metrópole como as de além-mar, convivendo na esfera pública com grupos que compartilhavam valores culturais, diferindo em vários aspectos das práticas de sociabilidade religiosas, domésticas, populares ou tidas como ultrapassadas.

Em um momento, a *Blitz* contabilizava mais de trezentos membros, e a União, por sua vez, passaria dos mil – entre os membros de ambas as sociedades se vislumbrava nomes proeminentes de diversos setores, o que possivelmente lhes conferia legitimação e prestígio. Os jornais também ressaltavam que “excelentíssimas famílias” frequentavam os eventos nos velódromos. O ciclismo parecia ter apenas o caminho do progresso para seguir – os clubes tinham contingentes numerosos, implementavam praxes visando acompanhar o que havia na Europa, construíram belas sedes para suas atividades e não estavam corrompidos pelo “vício das apostas”. Porto Alegre era considerada “o centro do ciclismo brasileiro”, a União Velocipedica talvez tivesse a melhor pista do país e diversas fotografias de seus ciclistas circulavam pelo Rio de Janeiro<sup>482</sup>. Contudo, toda essa movimentação não impediu a rápida decadência do *bicycletismo* até seu quase completo esquecimento.

Desde 1902 o ciclismo já parecia estar saindo de moda, apesar de ainda ter alguns grandes momentos nos clubes até 1904. Em janeiro de 1905 o *Correio do Povo* noticiava que

---

<sup>482</sup> Conforme *A Federação*, as imagens foram publicadas na *Semana Sportiva* e *n'O Remo*, ambos do Rio de Janeiro.

“vinte e poucos dedicados cyclists” assumiram “o encargo, hoje pesadíssimo de repôr a União Velocipedica, associação outr’ora tão popular quão respeitada, no verdadeiro nível que lhe compete, entre as demais instituições sportivas de Porto Alegre”, uma vez que o “salutar *sport* do pedal” se encontrava em estado apático. Esses *sportsmen* teriam distribuído um apelo impresso entre os membros ativos e afastados, que o jornal afirmava demonstrar urgência em ser levado em consideração. Alguns dias depois, *A Federação* divulgava os nomes que compunham o comitê que iria “dirigir os destinos da União Velocipedica”, finalizando: “O comitê já tomou posse e mostra-se empenhado em reerguer a apreciada associação, que tão brilhantes triunfos alcançou nas pugnas do *sport* da bicycleta”<sup>483</sup>.

Enquanto o comitê procurava “restabelecer a sua cara União da grave enfermidade que a havia acometido”, na *Blitz* seguia “animado o treinamento para a classica prova de resistencia que na distancia de 25 kilometros, costuma aquella aggemiação realizar todos os annos, em janeiro”, demonstrando uma situação um pouco melhor que a da União – embora o clube da Voluntários da Pátria estivesse há meses sem promover corridas ou passeios<sup>484</sup>.

Franco comenta que “o posterior desenvolvimento de outros esportes de multidão, como o futebol, e provavelmente o aparecimento do automóvel, contribuiriam para diminuir o fervor inicial pelo ciclismo”. De outro ponto de vista, Ricardo Soares afirma que “até 1908, o *football* não chegou perto da grandeza atingida pelo ciclismo”. A crença que o futebol teria sido o responsável pela decadência do ciclismo possivelmente surgiu em consequência da relação que os dois clubes de Porto Alegre estabeleceram com os dois clubes de futebol fundados em 1903. Alguns autores, como Mazon, colocam que o *Fußball*, fundado por membros da *Blitz*, teria substituído o velódromo com seu campo – porém, sabemos por outras fontes que na verdade o campo coexistiu com o velódromo, localizado atrás da pista. Já a União teria estabelecido relações com o Grêmio, convidando o novo clube para disputar partidas dentro da programação das corridas e, pouco depois de sua fundação, tendo membros ingressando na nova sociedade. A aproximação entre o ciclismo e o futebol também havia ocorrido em São Paulo, onde o Velódromo Paulista – curiosamente inaugurado também em um dia 15 de setembro, em 1895 – já em 1899 teria um campo de futebol adaptado em seu espaço interno<sup>485</sup>. Porém, conforme referimos, o interesse pelo ciclismo já vinha perdendo fôlego antes mesmo do futebol ser demonstrado em Porto Alegre, e este “novo” esporte levaria ainda alguns anos até ser

<sup>483</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 31 jan. 1905; LICHT (22 jan. 1905), 2002, p.91.

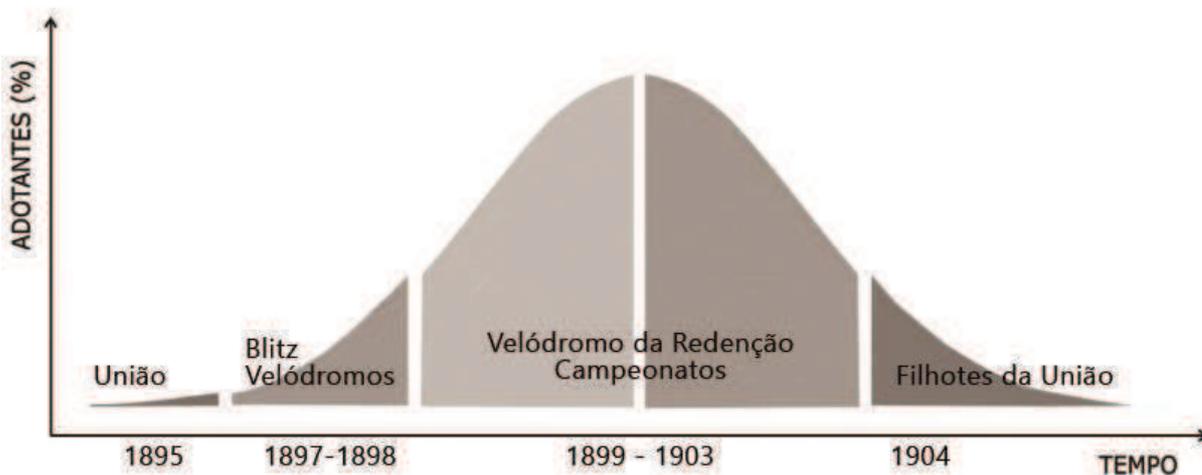
<sup>484</sup> LICHT (05 fev. 1905), 2002, p.92.

<sup>485</sup> FRANCO, 1998, p.111; GAMBETA, 2013, p.74; MAZERON, Gaston Hasslocher. **Reminiscências de Pôrto Alegre**. Porto Alegre: Selbach, 1940; SOARES, R., 2014, p.59.

reconhecido como o principal esporte da cidade, em 1909<sup>486</sup>. Ou seja: não acreditamos que o futebol tenha eliminado o ciclismo pois, mesmo sem velódromos, sempre houve entusiastas e outros clubes de ciclismo se formaram após o desaparecimento da *Blitz* e da União. Porém, acreditamos que a busca incessante pelo novo tenha dispersado os sócios dos clubes de ciclismo. Uma parte deles poderia ter encontrado no futebol a sensação de novidade e dinamismo que talvez já não houvesse no ciclismo após cerca de seis anos de disputas.

Esse fluxo de interesse pelo ciclismo nos remete à curva de adoção de inovações de Rogers (Figura 15). Este gráfico geralmente é utilizado pelos estudiosos de comunicação ou tecnologia para discutir a difusão da inovação, entendida como uma “ideia, prática ou objeto que é percebido como novo por um indivíduo”, ou por um grupo<sup>487</sup>. Embora a teoria de Rogers não tenha integrado o corpus de Miller et al. para sua abordagem do processo de moda, acreditamos que as ideias sejam convergentes, uma vez que Rogers aponta para a necessidade de uma inovação ser compatível, por exemplo, com valores, crenças, ideias prévias e necessidades, o que dialoga com os critérios de seleção que os autores colocaram como etapas em sua sistematização (Figura 1).

Figura 15 – Curva de Rogers adaptada para o ciclismo em Porto Alegre



Fonte: ROGERS, 1983. Adaptação nossa.

Dessa maneira, estabelecemos um paralelo entre os fundadores da União e os inovadores; os primeiros sócios e os fundadores da *Blitz* e os adotantes iniciais; os indivíduos que se associaram entre 1897 e 1898 e a maioria precoce; os que se vincularam devido ao destaque que o ciclismo recebeu em consequência da inauguração do velódromo da Redenção

<sup>486</sup> SOARES, R., 2014, p.70.

<sup>487</sup> ROGERS, E. M. *Diffusion of innovations*. 3.ed. Nova Iorque: The Free Press, 1983, p.11. Tradução nossa.

e a maioria tardia; por fim, os Filhotes da União, e outros que tenham iniciado a prática quando o interesse geral pelo ciclismo já estava enfraquecido, e os retardatários. Essa representação gráfica expõe a percepção que temos do ciclismo enquanto moda, que conquistou entusiastas pelo seu teor de novidade, mas entrou em declínio sem que se tornasse um costume – ou ainda, sem que penetrasse na cultura de forma hegemônica. A prática manteve um número de apreciadores que potencialmente seriam vistos como nostálgicos.

Figura 16 – Planta de Porto Alegre, com os velódromos em destaque



Fonte: TREBBI, A. A., 1906. Cartografia Digital IHGRGS. Edição nossa.

Entre 1900 e 1910, muitas novidades foram propagadas em Porto Alegre. Além do futebol, o vôlei e o basquete também foram introduzidos na cidade, entre outras práticas físicas que ganharam popularidade<sup>488</sup>. De acordo com Axt e Scliar, “em 1909, já funcionavam regularmente três salas de cinema, disputando o espaço de lazer com o teatro e o esporte”<sup>489</sup>.

Na segunda metade da década de 1900 as menções ao ciclismo na imprensa foram se tornando mais escassas. A União Velocipedica cedeu seu espaço para outros grupos realizarem suas atividades – à Associação Protectora da Infancia (1905), ao Grêmio Familiar (1906) e ao

<sup>488</sup> MAZO, 2003.

<sup>489</sup> AXT; SCLIAR, 2011, p.88.

Club Gymnastico Rio-Grandense (1907)<sup>490</sup>. Há menção a corridas organizadas por um Grêmio Juvenil Unionista, fundado em 1906. Contudo, não foi possível localizar mais informações sobre este grupo, que pelo nome supomos que fosse algo semelhante aos Filhotes da União, embora sem nada poder afirmar.

Em 1907 a *Revista Sportiva* publicou a seguinte nota, junto à fotografia do velódromo da Voluntários da Pátria (Figura 6):

O cyclismo que outr'ora occupou logar saliente entre o *sport* porto-alegrense, parece que ainda não adormeceu por completo, pois que a *R.-Verein Blitz* não cessa de apresentar-nos de quando em vez corridas e experimentados cyclistas. Para isso muito tem cooperado a sua actual directoria da qual se acha á frente o sr. Guilherme Trein. Foi nesta pista que foram cobertos de glorias valentes cyclistas rio-grandenses os quaes acham-se presentemente afastados do pedal<sup>491</sup>.

Em março do mesmo ano *A Federação* mencionou algumas atividades da União, que completava então doze anos de existência – um grupo seletivo de ciclistas, que nunca abandonou as excursões dominicais, procurava mais uma vez reerguer o clube, promovendo a entrada em uma nova fase e revelando o declarado abandono de seu espaço<sup>492</sup>:

[...] dada a impossibilidade de aproveitar-se a pista para corridas de bicycletas, pela decadência da velocipedia de corridas, não é errado avaliar-se o peso suffocante do velódromo sobre a União Velocipedica, que o creou [...] [do qual a União não é inseparável]. Existiu antes d'elle e o creou com as necessidades de ocasião, evoluindo naturalmente, como evoluiu o velho cyclismo que hoje chama-se *auto*. Chegaram já a esta capital os primeiros -auto- e não será para admirar que dentro de pouco tempo vejamos cruzar as estradas, sob a digna e gloriosa bandeira da União velocipedica, dezenas dessas machinas da velocidade [...]

Em dezembro de 1907 a União publicaria ainda seu novo estatuto, onde se posicionava como “uma sociedade destinada ao *sport*, principalmente velocipedico e automovel”. Porém, o fim da história do primeiro clube de ciclismo de Porto Alegre parece ter sido bem mais dramático e pouco amistoso do que a diluição gradual como, ao que tudo indica, ocorreu com a *Blitz*. Entre 1910 e 1911 a União teve o terreno do velódromo retomado pela Intendência Municipal, que obteve autorização judicial para penhorar os bens do clube, e foi processada por um de seus ex-dirigentes, João Day<sup>493</sup>.

<sup>490</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 16 jul. 1906; LICHT, 2002; LICHT, Henrique F. B. **Ciclismo**: subsídios históricos (18.11.2013). Documentos diversos. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/104096>>. Acesso em: 01 fev. 2015.

<sup>491</sup> *Revista Sportiva*, Porto Alegre, 1907, p.23.

<sup>492</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 05 mar. 1907; 09 mar. 1907 e 12 mar. 1907.

<sup>493</sup> *A Federação*, P. Alegre, 05 dez. 1907; 30 set. 1910; 01 out. 1911; *Correio do Povo*, P. Alegre, 13 out. 1910. Disponível em: <[www.correiodopovo.com.br/impressao.aspx?Noticia=208335](http://www.correiodopovo.com.br/impressao.aspx?Noticia=208335)>. Acesso em: 09 fev. 2015.

De acordo com Ricardo Soares, em 1911 as menções à *Blitz* desapareceram definitivamente quando a associação devolveu o terreno ao proprietário – de fato, as últimas ocorrências que pudemos verificar da “Sociedade *Blitz*”, em 1910, se referiam ao espaço como seção eleitoral<sup>494</sup>.

Figura 17 – Antigos IEDR e Seção de Meteorologia, início do século XX



Fonte: Autor desconhecido, [192-]. TONIOLI, 2014, p.153/Setor de Patrimônio Histórico UFRGS<sup>495</sup>.

Na década de 1920, o tão elogiado velódromo do Campo da Redenção não existia mais. Em 1921 cedeu parte do espaço ao prédio da Seção de Meteorologia do Instituto Astronômico e Meteorológico da Escola de Engenharia, que permanece em uso pela Rádio da Universidade. No ano seguinte, foi instalada a Seção Feminina do Instituto Técnico Parobé, onde atualmente está a Faculdade de Arquitetura da UFRGS – Tonioli salienta que “o prédio [de 1922] manteve a implantação já utilizada pelo edifício da sede da União Velocipedica”. Em alguns textos encontramos algumas confusões sobre a localização da antiga pista, possivelmente porque em 1929 a seção feminina do Parobé foi renomeada como Instituto de Educação Doméstica e Rural (IEDR). As atividades desta escola foram encerradas em 1934, e em 1950 o prédio foi

<sup>494</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 28 fev. 1910; SOARES, R., 2014.

<sup>495</sup> CF TONIOLI, 2014, p.157-159.

demolido<sup>496</sup>.

O estandarte da *Blitz* permaneceu guardado na sede do *Fußball* até os anos 1940, quando este clube também encerrou atividades<sup>497</sup>. Da União restaram fotografias, algumas publicadas em reminiscências de periódicos como a Revista do Globo e a Máscara, além de algumas colunas de Archymedes Fortini, muitos anos depois. Até onde fomos capazes de aferir, nenhum memorial ou acervo abrigou a totalidade do espólio dos anos áureos dos clubes de ciclismo. “Foi um verdadeiro delírio – uma declarada febre a pedalofilia em Porto Alegre”<sup>498</sup>.

### 3 O ELEGANTE *SPORT*

*O homem que não vê, na moda, senão a moda é um tolo. A vida elegante não exclui nem o pensamento nem a ciência: ela os consagra. – Honoré Balzac, “Tratado da Vida Elegante”*

Uma vez que conhecemos o contexto e o histórico dos clubes de Porto Alegre que são o foco de nosso estudo, neste capítulo veremos um panorama do vestuário no século XIX, com destaque para o diálogo estabelecido entre alguns tipos de roupa e a indumentária de ciclismo. Seguindo com o cruzamento entre imagens e notícias, abordaremos os trajes dos ciclistas, refletiremos a respeito dos valores culturais que carregavam – principalmente identidades de grupo e de gênero – sua relação com a moda e que papel desempenhava na “cidade moderna”.

As práticas físicas que emergiram nos Oitocentos, somadas às codificações sociais, deram impulso a uma demanda de trajes específicos para diversas atividades. Desta forma, torna-se necessário refletir sobre a moda como vestuário, ou ainda, enquanto aparência pessoal. Este último termo foi utilizado por Feijão, que o escolheu “por exprimir algo mais amplo que simplesmente 'vestuário’”. Nele estão incluídos “gestos, hábitos, comportamentos e formas de lidar com o próprio corpo, que, assim como o vestuário, também são fortemente influenciados pela moda”<sup>499</sup>. Podemos pensar na constituição de formas de representação pessoal – ou ainda, nos sentidos que podemos atribuir a essas representações imortalizadas nos retratos, nas

---

<sup>496</sup> AXT; SCLIAR, 2011, p.81; GODOY, Letícia Azambuja. A educação feminina do Instituto de Educação Doméstica e Rural da Escola de Engenharia 1920-1934. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM EDUCAÇÃO DA REGIÃO SUL (ANPEDSUL), 2., 1999, Curitiba. **Anais virtuais**. Não paginado. Disponível em: <[http://www.portalanpedsul.com.br/admin/uploads/1999/historia\\_da\\_educacao/trabalho/05\\_23\\_23\\_a\\_educacao\\_feminina\\_do\\_instituto\\_de\\_educacao\\_domestica\\_e\\_rural\\_da\\_escola\\_de\\_engenharia\\_1920-1934\\_1.pdf](http://www.portalanpedsul.com.br/admin/uploads/1999/historia_da_educacao/trabalho/05_23_23_a_educacao_feminina_do_instituto_de_educacao_domestica_e_rural_da_escola_de_engenharia_1920-1934_1.pdf)>. Acesso em: 14 jun. 2016; TONIOLI, Renata Manara. **Cidade e universidade**: Arquitetura e configuração urbana do Campus Centro da UFRGS. 2014. 238 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/101861>>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>497</sup> MAZERON, 1940; MAZO, 2003.

<sup>498</sup> SÁ, Augusto. Sport... em reminiscências. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 26 nov. 1907 apud LICHT, 2013, s.p.

<sup>499</sup> FEIJÃO, 2011, p.18.

motivações dos indivíduos para dar-se a ver trajados como ciclistas.

### 3.1 AS ALTERAÇÕES NO VESTUÁRIO E OS TRAJES ESPORTIVOS NO SÉCULO XIX

Nos capítulos anteriores, vimos que muito do que estava vigente no século XIX teve suas sementes lançadas ainda no século XVIII. Desde a difusão da roupa branca e sua relação com a nova concepção de asseio, até a roupa revolucionária e sua aspiração à liberdade e igualdade, que cederia espaço, nos primeiros anos do século seguinte, à estética neoclássica e aos novos conceitos de luxo e elegância da burguesia.

Antes de 1789 as modas francesas e inglesas já detinham supremacia – na França, a corte de Luís XVI<sup>500</sup> adotou modas inspiradas no Leste Europeu e no Oriente, devido a motivações diversas, que iam desde fatos políticos e diplomáticos à circulação de pinturas e realização de viagens para essas regiões. Na Inglaterra, foi acrescentada uma “certa sobriedade puritana e inovações de caráter esportivo: o gosto pelo campo, a paixão pela caçada e a prática de jogos ao ar livre eram bastante difundidos”<sup>501</sup>. Nessa época, os esportes<sup>502</sup> favoritos dos britânicos eram o tiro e a caça – especialmente esta última, que envolvia cães e cavalos, muito apreciados pelos aristocratas britânicos<sup>503</sup>. De acordo com Laver:

Pode-se dizer também que foi o cavalo que inventou as roupas esportivas; ao menos ele compeliu sua invenção, o que equivale a quase a mesma coisa. Para o *gentleman* inglês do campo logo estabeleceu-se que as roupas belamente estilizadas eram particularmente inadequadas para vestir no campo de caça. [...] Assim, as sedas e adornos foram abandonados e substituídos pelo tecido liso. Em seguida, as saias longas, um pouco como as saias das “sobrecasacas” dos avôs, foram identificadas como inapropriadas para montar um cavalo. Assim, as saias foram cortadas na parte da frente, deixando “caudas” na parte de trás<sup>504</sup>.

No trecho acima vemos algumas modificações que as roupas masculinas e femininas tiveram para ser adaptadas à prática da montaria. Laver comenta também que até pouco depois da virada para o século XIX, as modas inglesas e francesas estavam se desenvolvendo em caminhos distintos – as primeiras ganhando ares românticos e elisabetanos, enquanto as outras

<sup>500</sup> Luís XVI (1754-1793) casou-se aos 16 anos com Maria Antonieta (1755-1793), e foi coroado rei da França aos 20 anos. Acusados de trair o povo francês, ambos foram depostos e executados pelos revolucionários.

<sup>501</sup> BOUCHER, 2010, p.271-290.

<sup>502</sup> As atividades físicas, sejam esporte, recreação ou até mesmo terapêuticas – como os banhos de mar – assim como as roupas próprias para sua prática serão chamadas neste capítulo, genericamente, de “esportes” ou “esportivas”, para facilitar a redação. A diferenciação entre esses conceitos foi discutida no capítulo 2.

<sup>503</sup> LAVER, James. Historical introduction. In: BARNEY, Sydney D. **Clothes and the horse** – A guide to correct dress for all riding occasions. Londres: Vinton & Company, 1953.

<sup>504</sup> LAVER, 1953, p.18. Tradução nossa.

buscavam inspiração clássica e recebiam influências egípcias e espanholas, entre outras<sup>505</sup>.

Após a abdicação de Napoleão Bonaparte, em 1814, o estilo dos ingleses e dos franceses teve uma curiosa mistura – as mulheres inglesas adotaram a moda das francesas, enquanto os homens franceses incorporaram a moda dos ingleses. Os trajes ajustados do dândi George “Beau” Brummell eram imensamente sóbrios, em comparação ao que era usado no período anterior, e influenciaram na noção de elegância<sup>506</sup>. Essas roupas eram uma versão mais apertada e *smartizada*<sup>507</sup> da roupa de equitação. Contudo, Brummell endividou-se, fugiu da Inglaterra para o continente, e os que pensavam ser dândis imprimiram todo tipo de extravagância às próprias roupas<sup>508</sup>.

Foi perto dessa época que surgiram as draisianas – também conhecidas como *hobbyhorses* ou *dandy horses*. Localizamos algumas imagens interessantes para nosso estudo, sobre as quais refletiremos abaixo:

Figura 18 – *Hobbyhorses* masculinos



Fonte: Autor desconhecido. *Ackermann's Repository*, 1819.

<sup>505</sup> LAVER, 1989.

<sup>506</sup> LAVER, 1989, p.156-161.

<sup>507</sup> Existe uma tabela, elaborada por Laver em *Taste and Fashion* (1937), sem tradução para o português. Esta tabela, que ficou conhecida como “Lei de Laver”, pode ser vista em *A linguagem das roupas*, de Alison Lurie. Nela *smart* é definido como *current fashion*. No livro de Lurie, *smart* foi traduzido como *elegante*. Assim, *smart* pode ser compreendido como o que é considerado elegante no momento, a *moda vigente*. – LURIE, Alison. **A Linguagem das roupas**. Tradução Ana Luiza Dantas Borges. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

<sup>508</sup> LAVER, 1953; Id., 1989.

Figura 19 – *Hobbyhorses* femininos

Fonte: Autor desconhecido. *Ackermann's Repository*, 1819.

Publicadas no *Repository of arts, literature, commerce, manufactures, fashions, and politics* também conhecido como *Ackermann's Repository*<sup>509</sup>, essas ilustrações nos dão indícios que o uso dessa máquina precedente à bicicleta era facultado tanto aos homens quanto às mulheres, e que ainda era possível utilizá-la com a moda corrente. A roupa dos cavalheiros que vemos na Figura 18 é bastante similar ao que vemos nas representações pictóricas e escultóricas de Brummell. O traje feminino dessa época, que corresponde aos primeiros anos da Restauração na França (1815-1825), ainda não havia retomado a rigidez dos corpetes e das armações de saias, já vistas em períodos anteriores, e que reapareceriam em breve, permanecendo no decorrer do século XIX. É importante notar que os veículos exibidos nas imagens são distintos para os homens e para as mulheres – assim como as bicicletas de quadro aberto que seriam projetadas no fim do século, o *hobbyhorse* feminino teria uma curvatura que permitia acomodar as saias.

No período da Restauração, embora o vestuário mantivesse diversas características neoclássicas, a influência do Romantismo começou a modificar as roupas – as femininas mais do que as masculinas. A cintura alta que vemos nas imagens de 1819 voltou à posição normal nos anos 1820, demandando novamente o uso do espartilho, e o volume das mangas aumentou<sup>510</sup>. De acordo com Boucher, “as mulheres dos anos 1830 parecem sonhar em se

<sup>509</sup> Editado pelo alemão Rudolph Ackermann na Inglaterra, entre 1809 e 1829, era um periódico ilustrado dedicado à inovação. – DAVIS, John R. *The Victorians and Germany*. Berna: Peter Lang, 2007.

<sup>510</sup> BOUCHER, 2010; LAVER, 1989.

desmaterializar, em parecer com anjos ou borboletas”, enquanto para os homens surge o paletó, mais informal que o *redingote* (ou *riding coat*), e considerado feio por alguns críticos<sup>511</sup>. Em contraposição às mulheres “etéreas”, entre os anos 1830 e 1850 algumas moças aderiram a um visual com traços masculinos – fosse pelo traje de amazona em lã escura e lisa, fosse pela adoção do traje masculino completo, como algumas artistas fizeram<sup>512 513</sup>.

Figura 20 – Marie Devéria [em traje de montaria]



Fonte: DEVÉRIA, Eugène, [ca.1845]. Boucher, 2010, p.341/Musée des Beaux-Arts, Pau.

De acordo com Laver, a moda da década de 1840 foi, em comparação com a da década anterior, bem mais modesta. Os homens da burguesia vestiam calças compridas, redingote, paletó e cartola – substituída por um chapéu chamado *wideawake*<sup>514</sup> no campo – com camisas de colarinho levantado junto ao rosto e um *plastron*<sup>515</sup>. O autor destaca que “os esportistas

<sup>511</sup> BOUCHER, 2010, p.338; p.347.

<sup>512</sup> BOUCHER, 2010; LAVER, 1989.

<sup>513</sup> Dois casos emblemáticos são o da escritora Aurore Dupin (1804-1876), que assumiu também um nome masculino – George Sand – e da pintora Rosa Bonheur (1822-1899); esta segunda teria adotado o uso desse tipo de roupa pois pintava animais ao ar livre. Outro motivo, de acordo com a *Encyclopaedia Britannica*, é que “Como a romancista George Sand, a quem Bonheur admirava, obteve autorização de polícia para se vestir como ela (1852)”. – BOUCHER, 2010; PERROT, 1998; GEORGE SAND. In: *Encyclopaedia Britannica*. Londres: Encyclopædia Britannica, Inc., 2016. Disponível em: <<https://global.britannica.com/biography/George-Sand>>. Acesso em: 30 jun. 2016; ROSA BONHEUR In: *Encyclopaedia Britannica*. Londres: Encyclopædia Britannica, Inc., 2016. Disponível em: <<https://global.britannica.com/biography/Rosa-Bonheur>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

<sup>514</sup> *Wideawake*: tipo de chapéu utilizado pelos religiosos protestantes – Quaker – que se estabeleceram nos Estados Unidos entre os séculos XVIII e XIX; pode ser visto no autorretrato de Rembrandt (1682). –WIDEAWAKE HAT. In: HAT Guide. Tonbridge: EQ MEDIA Limited, 2011. Disponível em: <<http://hatguide.co.uk/wideawake-hat/>> Acesso em: 30 jun. 2016.

<sup>515</sup> *Plastron*: um tipo de lenço, utilizado pelos dândis, como uma gravata com nós elaborados.

usavam lenços de bolinhas presos com um alfinete”. Como mencionamos no capítulo 1, neste período o pudor foi elevado a um nível altíssimo, e as mulheres ocidentais nunca estiveram tão cobertas – com exceção para os decotados vestidos de noite. Nessa época as qualidades de tranquilidade e delicadeza se tornaram as mais valorizadas nas mulheres. Tornou-se chique parecer frágil – “um pouco *souffrant*” – a palidez era admirada, e era considerado vulgar aparentar “saúde de ferro”<sup>516</sup>.

Na década de 1850, mais próspera que sua antecessora, emergiu uma maior elaboração nas roupas<sup>517</sup>. Tanto Laver quanto Boucher mencionam roupas específicas para períodos do dia, assim como para estar ao ar livre ou, como vimos, para praticar a equitação. Este último autor coloca 1850-1868 como um período de grandes mudanças no campo do vestuário, coincidindo em parte com a *Segunda Revolução Industrial*. E é principalmente o avanço tecnológico que Boucher destaca entre as inovações desse período – foram criados novos tipos de teares, houve o desenvolvimento de corantes sintéticos e de máquinas para fazer sapatos<sup>518</sup>.

Outro elemento fundamental foi a máquina de costura – já havia existido em momentos anteriores inventos com a finalidade de coser roupas, como a máquina patenteada em 1830 por Barthélemy Thimonnier di Saint-Etienne, utilizada para a produção de uniformes militares, que não precisavam ter tanta qualidade e variação quanto as roupas da moda. Mas foi a máquina de costura doméstica de Isaac Singer, patenteada no início dos anos 1850, que se consagrou como um equipamento de notável importância social<sup>519</sup>. A produção de insumos para a fabricação têxtil também sofreu alterações, sendo deslocada da Europa Ocidental para outras regiões – os carneiros eram criados em terras mais baratas, o linho era cultivado no Leste, a seda e o algodão eram buscados em outras partes do mundo. Nesse intervalo Charles Worth, que se tornaria um dos principais costureiros da imperatriz Eugênia, abriria sua casa de moda em Paris, em 1858 – data que não raramente é atribuída ao “nascimento da alta costura”<sup>520 521</sup>.

O surgimento das Exposições Universais em 1851, além de exibir novos tipos de tecnologia, avivou a esperança “de que uma era de paz e fraternidade universal estava para começar”<sup>522</sup> – a qual vemos cair por terra notando que, por volta da metade dos Oitocentos em

---

<sup>516</sup> LAVER, 1989.

<sup>517</sup> LAVER, 1989.

<sup>518</sup> BOUCHER, 2010; LAVER, 1989.

<sup>519</sup> CALANCA, 2008.

<sup>520</sup> BOUCHER, 2010; \_\_\_\_\_. O precursor da alta costura. In: COLÓQUIO DE MODA, 12., 2016, João Pessoa. **Anais Colóquio de Moda**. Sem paginação. Disponível em: <[http://coloquiomoda.com.br/anais/anais/12-coloquio-de-moda\\_2016/gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-06-o-precursor-da-alta-costura-coloquio.pdf](http://coloquiomoda.com.br/anais/anais/12-coloquio-de-moda_2016/gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-06-o-precursor-da-alta-costura-coloquio.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>521</sup> Debom (2016) procura repensar o papel de Worth para a alta costura, pois durante seus estudos notou uma explícita deficiência nas fontes históricas que justificassem o papel de destaque atribuído ao costureiro inglês.

<sup>522</sup> LAVER, 1989, p.177.

diante, eclodiram as guerras da Itália (1848-1849), do Schleswig-Holstein (1848-1851), da Crimeia (1853-1856), da Áustria e da Itália (1859) e a Austro-Prussiana (1866)<sup>523</sup>, além da sangrenta guerra do Paraguai (1864-1870) na América do Sul e, em seguida, o conflito Franco-Prussiano (1870-1871).

Outro acontecimento político de grande importância foi a ascensão de Napoleão III, primeiro como presidente (1848-1852), depois imperador da França (1852-1870). Sob seu comando o barão Haussmann promoveu a afamada reforma que tornou Paris o grande modelo de *cidade moderna*, entre 1853 e 1870.

Desde pelo menos os anos 1840 se observava o desaparecimento da cor e de qualquer extravagância das roupas dos homens, relegando à deselegância as roupas vistosas. Durante o Segundo Império – o de Napoleão III – o vestuário masculino se aproximaria do formato que teria dali para frente<sup>524</sup>. De acordo com Boucher:

É nos clubes, cujo número aumenta, que o traje masculino é codificado: alguns são reputados de uma rara elegância, como o clube da rua Royale, fundado em 1856 no palacete de Coislin. Mas nenhum deles consagrou um príncipe indiscutível da elegância [como Brummell][...]<sup>525</sup>

Esse despojamento foi chamado por Flügel de “a grande renúncia masculina<sup>526</sup>”, que E. Wilson comenta ser um mito, demolido por uma nova geração de pesquisadores. Quanto a isso, é importante observar que a roupa masculina manteve seu valor simbólico, criando outras normatizações. Sennett comenta que, pelo menos até os anos 1890, “as roupas ainda são tomadas como sinais do caráter, e a leitura da personalidade de um estranho a partir das roupas que ele ou ela vestem ainda depende de uma estética de detalhes<sup>527</sup>”. Ou seja, a “renúncia” talvez fosse apenas ao que era chamativo, pois a preocupação com os preceitos de elegância e com a demonstração da índole por meio da aparência continuava presente tanto para os homens quanto para as mulheres, ainda que alguns exageros fizessem parte do vestuário destas sem que isso fosse considerado necessariamente impróprio.

Foi também durante o período do Segundo Império, inclusive, que uma das mais marcantes extravagâncias na moda feminina do século XIX ganhou fama – a crinolina. Desde

---

<sup>523</sup> BOUCHER, 2010.

<sup>524</sup> BOUCHER, 2010; LAVER, 1989.

<sup>525</sup> BOUCHER, 2010, p.367.

<sup>526</sup> Essa ideia é apresentada na já mencionada obra de Flügel, *The Psychology of Clothes* (1930), com publicação em português: FLÜGEL, John Carl. **A psicologia das roupas**. Tradução Antonio Ennes Cardoso. São Paulo: Mestre Jou, 1966.

<sup>527</sup> SENNETT, 1988, p.229.

os anos 1830 alusões históricas começaram a aparecer nos trajes femininos, até que por volta de 1840-1845 a silhueta aludia à do século XVIII – as saias volumosas eram armadas por várias anáguas de crina, em substituição às de lã e algodão. Nos anos 1850, foi inventada a anágua de arcos de aço – que, apesar de não ter mais nenhuma relação com a crina dos cavalos, entrou para a história como *crinolina*.

A popularização dessa armação costuma ser atribuída à imperatriz Eugênia, que se tornou um ícone de moda – teve vestidos feitos por Worth e malas de Louis Vuitton, difundiu o uso de boleros espanhóis, de saias mais curtas para o dia e de blusas abotoadas e ajustadas<sup>528</sup>. Laver comenta que sob a “gaiola de aço” as mulheres tinham liberdade para movimentar as pernas, e utilizavam pantalonas compridas de linho, rendadas na barra. Segundo o autor, a crinolina foi um símbolo do Segundo Império, e acabou junto com ele. Boucher menciona ainda que a imperatriz utilizou dois modelos, a crinolina *Malakoff* a blusa *à la zouave*, que fazem referência à Guerra da Crimeia (1853-1856). Esse conflito uniu otomanos, franceses, britânicos e sardenhos contra o Império Russo. Nesse contexto, havia a figura do *zouave* ou zuavo, integrante da infantaria francesa, sobretudo no norte da África. Acompanhando essas tropas, havia algumas mulheres, que vendiam alimentos e bebidas, conhecidas como *vivandières* ou *cantinières*<sup>529</sup>. Voltaremos a essas figuras mais adiante.

Até aqui, mencionamos personalidades que tiveram papéis importantes no estabelecimento de algumas modas. Porém, é indispensável mencionar uma notável figura da “resistência” – Amelia Bloomer. Se, ironicamente, hoje seu nome faz parte da História da Moda, foi devido à primeira e mais conhecida proposta de reforma do vestuário em voga, apresentada inicialmente nos Estados Unidos, em 1851<sup>530</sup>.

Bloomer era militante feminista e fazia parte do Movimento de Temperança americano, uma organização puritana que pregava a elevação moral e combatia o alcoolismo. Crane sintetiza alguns tópicos:

O uso de calças [por mulheres] era particularmente controverso no século XIX, pois a ideologia da época estipulava identidades de gênero fixas e enormes diferenças – físicas, psicológicas e intelectuais – entre homens e mulheres. O ponto de vista dominante não deixava espaço para ambiguidades na identificação sexual e não abria nenhuma possibilidade de evolução ou mudança nos comportamentos e atitudes estabelecidos para os contingentes de cada gênero<sup>531</sup>.

<sup>528</sup> BOUCHER, 2010; CALLAN, 2007.

<sup>529</sup> CARDOZA, Thomas. *Cantinières and Vivandières of the French Army*. Website. Disponível em: <<http://www.cantinières.com/>>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>530</sup> CRANE, 2009.

<sup>531</sup> CRANE, 2009, p.228.

O traje, que era usado pelas ativistas por ser “confortável, prático, seguro e bem-arrumado<sup>532</sup>” foi descrito pela própria Amelia no jornal que editava, e a informação se espalhou pela imprensa, primeiro nos Estados Unidos, depois pelo exterior.

Figura 21 – O traje [de Amelia] Bloomer



Fonte: CURRIER, Nathaniel, 1851. Library of Congress<sup>533</sup>.

A ativista e suas companheiras teriam ainda viajado até a Europa para promover seu “traje sensato”, desfilando pelas ruas de Londres e Dublin<sup>534</sup>. O conjunto, semelhante ao que era usado em algumas comunidades religiosas nos Estados Unidos, consistia em “uma versão simplificada do corpete em voga e uma saia razoavelmente ampla bem abaixo dos joelhos”<sup>535</sup>. Sob a saia, havia uma “calça turca volumosa”, geralmente com um babado de renda na barra<sup>536</sup>.

Crane comenta que as mulheres que se dispuseram a usar o traje em público foram assediadas por multidões, geralmente agressivas, o que as teria desencorajado. Essa controvérsia teria vindo à tona pela roupa ser considerada “um atentado à santidade do lar

<sup>532</sup> RUSSELL, Frances E. *A brief survey of the American dress reform movements of the past, with views of representative women*, *Arena*, n.7, 1892, p.325-339 apud CRANE, 2009, p.228. Este autor afirma que não havia intenção de lançar moda. Contudo, a informação repetida por Boucher (2010) e Laver (1989) sobre a ida de Bloomer à Europa divulgar o traje nos parece contradizer essa impressão.

<sup>533</sup> Disponível em: <<https://www.loc.gov/item/90711963/>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

<sup>534</sup> BOUCHER, 2010; CRANE, 2009; LAVER, 1989.

<sup>535</sup> BOUCHER, 2010, p. 180-182; CRANE, 2009.

<sup>536</sup> CRANE, 2009; LAVER, 1989.

britânico e suscetível de provocar, ao mesmo tempo, a emancipação das mulheres e degradação dos homens”, pois subvertia a diferença entre os gêneros marcada pelas roupas. Se, por um lado, feministas e até médicos apoiavam a proposta de Bloomer, por outro a americana foi satirizada por revistas como a inglesa *Punch*, que publicava charges “em que homens tímidos estavam totalmente submissos às suas mulheres que usavam calças”. Boucher comenta que Bloomer teria ainda replicado aos ataques “perguntando por que o público inglês ficava tão horrorizado diante da ideia de ver mulheres de calças compridas”, enquanto aceitava que os “homens do Norte” usassem saiotos curtos<sup>537</sup>.

Autores como Boucher e Laver comentam que Bloomer fracassou em sua tentativa de influenciar a moda da época, mas Crane demonstra outra situação. A autora comenta que adaptações desse traje continuaram a ser usadas na esfera privada. Além disso, observamos em periódicos do fim da década de 1850 a aparição de roupas para práticas físicas além da montaria, conforme as imagens a seguir:

Figura 22 – Traje de ginástica



Fonte: *GODEY'S LADY'S BOOK*, jan.1858. Hope Greenberg, Universidade de Vermont<sup>538</sup>.

<sup>537</sup> BOUCHER, 2010; CRANE, 2009; LAVER, 1989, p.182-183;

<sup>538</sup> Disponível em: <<http://www.uvm.edu/~hag/godey/images/picsfashion.html>>. Acesso: 01 jul. 2016.

Figura 23 – Traje de banho



Fonte: *HARPER'S BAZAR*, set.1858. Art and Picture Collection, The New York Public Library<sup>539</sup>.

Ambas as ilustrações são do ano de 1858, e são ostensivamente semelhantes, e também apresentam uma enorme correspondência com o traje da ativista.

Não podemos afirmar que Bloomer tenha necessariamente influenciado nas roupas para atividades físicas – esse tipo de calças e mangas ocasionalmente é referenciado como “turco”, por evocar as formas vistas na indumentária – tanto feminina quanto masculina – de tal povo. Por ora, cabe mencionar que, na segunda metade do século, a ginástica francesa foi totalmente renovada, a partir de um conjunto de trabalhos científicos, com um tratamento especial para as mulheres. Elas eram alertadas a abandonar “todos os artifícios da moda como espartilhos, portaseios, saltos altos, peças que formavam uma couraça e impediam o desenvolvimento corporal harmonioso da 'futura mãe'”<sup>540</sup>. Outro ponto que julgamos importante citar é que, de acordo com Martin-Fugier, “a moda dos banhos de mar data da Restauração. Biarritz, lançada em 1835, será a praia preferida da imperatriz Eugênia”. A autora comenta que a vilegiatura, temporada passada fora dos centros urbanos, era praticada no início dos Oitocentos por uma elite mais restrita, enquanto a noção de férias “como uma mudança necessária das atividades e do gênero

<sup>539</sup> Disponível em: <<http://digitalcollections.nypl.org/items/510d47e0-f1d3-a3d9-e040-e00a18064a99>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

<sup>540</sup> SOARES, 1990, p.29.

de vida” instaurou-se como uma necessidade e um direito, e interferiu na estruturação do tempo, também opondo o trabalho e o lazer<sup>541</sup>. Em síntese, a visão médica de que os banhos de mar eram saudáveis, o gosto da imperatriz pela frequência ao balneário e a ideia de que a simplificação das roupas femininas era benéfica, podem ter convergido para ampliar o interesse nas roupas especializadas para práticas corporais. É possível que as roupas de banho não tenham gerado tanta polêmica quanto o traje de Bloomer pelo simples fato de serem utilizadas em âmbitos específicos, quase na esfera privada, disciplinados por regras de etiqueta que não permitiriam que nenhuma moça ou senhora desejasse ser vista fora desses ambientes vestidas assim.

Laver comenta que, como as roupas da época haviam se originado do traje esportivo de outrora, algo novo foi necessário para o esporte, o que impulsionou o desenvolvimento das roupas esportivas. Embora tenha sido concebido com esse objetivo, o traje de passeio – ou o terno – se tornou muito formal para o uso no campo. O casaco de equitação permanecia fixado no padrão estabelecido desde 1820, mas outras atividades se tornariam populares até a virada para o século XX, como o tiro, a pesca e o golfe, e algo mais simples que as roupas cotidianas formais se tornou necessário<sup>542</sup>. De acordo com alguns autores, o desenvolvimento dos esportes teria mais sucesso na modificação da indumentária das classes altas do que movimentos sociais, como o feminismo<sup>543</sup>, que poderiam parecer ao cidadão médio um desafio aos códigos estabelecidos muito além do que estava disposto a empreender, pelos mais diversos motivos.

Apesar da tensão existente entre os países da Europa Ocidental, o período de 1868 a 1914 foi, de acordo com Boucher, uma época de prosperidade para as elites. Nesse intervalo, o estilo de vestir europeu se espalhou pelo Novo Mundo, pela África e pela Ásia, correspondendo à expansão comercial, industrial e das comunicações. As relações sociais se desenvolveram e as elites estabeleceram uma “formalidade da aparência”, vista em espaços como o teatro, a Ópera ou as corridas. O autor comenta também que as oscilações foram tantas, a partir dos anos 1870, que seria extremamente difícil acompanhá-las em detalhe, e que a regulamentação das maneiras de usar cada roupa e a distinção dos tecidos e modelos conforme a hora e as circunstâncias eram bem rigorosa.

Após diversas mudanças de proporção e formato, a crinolina foi abolida. Do final da década de 1860 até meados de 1880 uma nova armação modelava as saias, chamada *tournure*<sup>544</sup>.

---

<sup>541</sup> MARTIN-FUGIER, 1991, p.231-232.

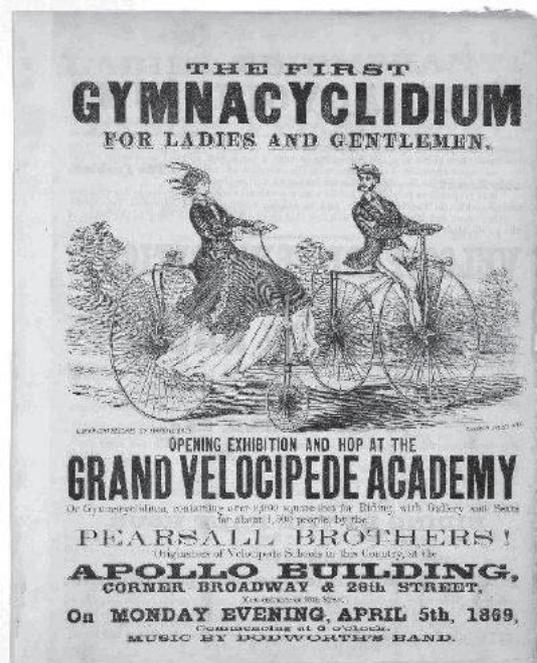
<sup>542</sup> LAVER, 1953.

<sup>543</sup> BOUCHER, 2010.

<sup>544</sup> *Tournure*: em português é conhecida como anquinha. – CALLAN, 2007.

É interessante lembrar também que no final de 1860 já estavam ocorrendo corridas de velocípedes.

Figura 24 – Abertura do primeiro Gymnacyclidium de Nova Iorque para damas e cavalheiros



Fonte: PEARSALL BROTHERS, 1869 [trecho]. *Library of Congress*<sup>545</sup>.

Figura 25 – Retrato de Blanche d'Antigny



Fonte: BETINET, Maurice, 1869. Gallica/Anima UFRJ/Musée de l'Ile-de-France<sup>546</sup>.

<sup>545</sup> Disponível em: <<https://www.loc.gov/item/98131173/>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

<sup>546</sup> Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b85385789>>. Acesso em: 03 nov. 2016. Anima UFRJ, disponível em:

As figuras 24 e 25, embora sejam uma ilustração de um anúncio e uma pintura, nos fazem refletir sobre o que está representado. Em primeiro lugar, mais uma vez as máquinas de duas rodas, assim como o *hobbyhorse*, parecem ser usadas tanto por homens quanto por mulheres. No caso do anúncio, refere-se à inauguração de um espaço onde homens e mulheres poderão se exercitar com seus velocípedes. Em outro excerto desse anúncio, destaca-se a exibição do novo velocípede feminino de B. S. Lawson que, entre outras qualidades, não requeria nenhuma troca de roupa<sup>547</sup>. Na Figura 25, é justamente a roupa que nos chama a atenção. A moça retratada, Blanche D'Antigny, era uma atriz e cantora francesa. O veículo não parece ser diferente dos *boneshakers* utilizados nessa época, ao contrário do da ilustração americana, com a roda dianteira baixa. O traje, por sua vez, assemelha-se aos modelos para atividades físicas divulgados desde a década anterior, mas, ao mesmo tempo, as cores escuras e o chapéu com pluma nos lembram o traje de amazona na Figura 20. Diante das figuras 24 e 25, assim como dos anúncios de *hobbyhorses* de 1819, nossa intenção é apenas observar os indícios dos usos das máquinas de duas rodas antes do *boom* das bicicletas, nos anos 1890, e ter uma amostra de qual aparência teriam.

A popularização da ideia de férias aparentemente gerou algumas tentativas isoladas, entre as décadas de 1870 e 1880, de elaboração de roupas femininas mais simples e confortáveis, especiais para o turismo e para as viagens<sup>548</sup>. Mas foi nos anos 1880 que os protestos contra a feiura e a insalubridade da moda contemporânea ganharam mais expressão, com a *Rational Dress Society* (Sociedade para o Vestuário Racional) e o Movimento Estético. O escritor e dramaturgo Oscar Wilde era associado a ambos. Novamente a reforma do vestuário foi atacada pela revista *Punch*, que “satirizava essas roupas, em particular o traje estético masculino: calções até os joelhos, um casaco de veludo, uma gravata fluida e um chapéu *widewake*<sup>549</sup>”.

---

<[www.anima.eefd.ufrj.br/esportearte/docs/exibeobra.asp?ling=artesplasticas&codigo=2508&lista=&#34;lista a: obra cujo tema é esporte ou onde o esporte ocupa local de muita importância&#34;](http://www.anima.eefd.ufrj.br/esportearte/docs/exibeobra.asp?ling=artesplasticas&codigo=2508&lista=&#34;lista a: obra cujo tema é esporte ou onde o esporte ocupa local de muita importância&#34;)>. Acesso em: 03 nov. 2016.

<sup>547</sup> PEARSALL BROTHERS. *The first Gymnacyclidium for ladies and gentlemen*. Nova Iorque, 1869. Disponível em: <[www.loc.gov/item/98131173/](http://www.loc.gov/item/98131173/)>. Acesso em: 03 nov. 2016. [CF Anexo D]

<sup>548</sup> BOUCHER, 2010.

<sup>549</sup> LAVER, 1989; Wilde é, eventualmente, identificado como um novo tipo de dândi.

Figura 26 – Oscar Wilde em Nova Iorque



Fonte: SARONY, Napoleon, 1882<sup>550</sup>.

O traje estético feminino, por sua vez, seguia as linhas da moda, mas era mais solto, usado com espartilho afrouxado, ou mesmo sem ele, tinha mangas bufantes e poucos adornos. O efeito era suavizado no contorno do corpo, em penteados menos formais e sapatos sem salto. Os intelectuais apreciavam o estilo promovido pelo Movimento Estético, que tinha inspiração nas pinturas pré-rafaelitas<sup>551</sup>.

A *Rational Dress Society*, fundada na Inglaterra, em 1881, se preocupava principalmente com a forma pouco saudável de vestir das mulheres, “protestando em particular contra o espartilho apertado e deformador e contra camadas desnecessárias de roupas, acolchoados e barbatanas”. Teriam ainda a intenção de iniciar a “confecção de novos tipos de roupas com base em um ideal de bom senso” e “promover o uso de uma saia-calça na altura dos joelhos”<sup>552</sup>.

A roupa masculina comum não apresentava em geral muita diferença do que havia sido até então, embora participasse igualmente da diferenciação para cada circunstância. Contudo, “a influência do esporte é facilmente notada nessa época. Todos os tipos de esporte começavam a ser apreciados, e era impossível praticá-los confortavelmente em trajes formais”. Para o iatismo se utilizava, então, um casaco “marujo”, com abotoamento duplo; para o tiro, o ideal

<sup>550</sup> Disponível em: <[www.oscarwildeinamerica.org/sarony/sarony-photographs-of-oscar-wilde-1882.html](http://www.oscarwildeinamerica.org/sarony/sarony-photographs-of-oscar-wilde-1882.html)>. Acesso: 03 nov. 2016.

<sup>551</sup> CALLAN, 2007; LAVER, 1989.

<sup>552</sup> CRANE, 2006, p.232-233; HOLLANDER, 1996, p.158; LAVER, 1989, p.202.

era o casaco Norfolk e calções folgados<sup>553</sup>. Os ingleses conceberam um traje para os ciclistas composto por

[...] calções justos até o joelho, um paletó muito justo com aspecto militar e um boné *pillbox*. O homem elegantíssimo que usava esse traje levava uma corneta para advertir os pedestres de sua aproximação. Esse vestuário peculiar parece não ter sido adotado na França nem na Alemanha, onde o ciclismo era igualmente popular<sup>554</sup>.

Na imagem a seguir temos a ilustração utilizada por Laver para exemplificar esse traje masculino, e também o exemplo de uma roupa feminina.

Figura 27 – Trajes masculino e feminino para ciclismo de 1878-80



Fonte: *Fashion plates* apud LAYER, 1989, p.204.

Antes de falar sobre a moda elegante dos anos 1890, ou de observar os trajes esportivos do período, é importante notar a relação do Brasil com o vestuário nos Oitocentos.

O Rio de Janeiro, por exemplo, com comércio incipiente e quase sem vida social no início do século, não tinha a moda entre as maiores preocupações de seus habitantes. Mesmo o vestuário das elites no período colonial não possuía a sofisticação ou acompanhava os padrões de elegância da Europa – as mulheres da “boa sociedade”, por exemplo, ainda que nas festas

<sup>553</sup> LAYER, 1989, p.202-204.

<sup>554</sup> LAYER, 1989, p.205.

ou nas idas à igreja se vestissem de maneira compatível com a circunstância, em casa não se distinguiam muito de suas escravas. A chegada da Corte influenciaria nesse sentido também. Os habitantes mais abastados da colônia se vestiam de forma desatualizada, transitando entre a negligência e o exagero, preservando traços orientais – havia trajes muito adornados, feitos em tecidos coloridos e vistosos trazidos do Oriente – e ibéricos – como nas pesadas mantilhas de renda usadas pelas mulheres<sup>555</sup>.

Desde o Antigo Regime as maneiras da Corte francesa influenciavam toda a Europa em graus diversos, e com o surgimento das revistas especializadas em moda as informações circulavam com mais facilidade pelo continente. Quando a Corte portuguesa desembarcou no Brasil, os homens e as mulheres estavam vestidos “à moda de Paris” – exibindo as simplificadas silhuetas inspiradas pela Antiguidade e pelo traje campestre britânico – bastante diferente da indumentária dos colonos<sup>556</sup>.

Com a abertura dos portos e a intensificação da vida social e do comércio, não tardou que negociantes ingleses e franceses iniciassem na nova sede da Coroa Portuguesa a venda de produtos de luxo e de moda<sup>557</sup>.

Athos Damasceno comenta que, no Rio Grande do Sul, entre o século XVIII e as primeiras décadas do XIX, os colonos e imigrantes que se instalaram na região vivenciaram uma restrição do vestuário ao indispensável para uso cotidiano. Houve também o empobrecimento da indumentária de seus países de origem, em parte por causa do clima, em parte pela situação econômica. O autor destaca o estranhamento do historiador argentino Juan Maria Gutierrez, em visita a São Leopoldo, diante da vestimenta das mulheres que, para ir à igreja nos domingos, montavam a cavalo como os homens, vestindo uma calça branca fina e acomodando seus vestidos na altura da cintura<sup>558</sup>. Damasceno menciona ainda que os inventários indicavam escassez indumentária, mesmo entre os que possuíam terras, gado e escravos.

Voltando ao Rio de Janeiro, vimos que a vinda da Corte promoveu uma “europeização” dos costumes, relacionada também a “desorientalização” da arquitetura, das roupas e outros aspectos. Contudo, um entusiasmo mais amplo pela civilização francesa é percebido por alguns autores durante o Segundo Reinado (1840-1889), que coincide em parte com o governo de Napoleão III (1848-1870), e o clima de “festa imperial” que cercava o francês e sua esposa<sup>559</sup>.

---

<sup>555</sup> FEIJÃO, 2011; RAINHO, 2002.

<sup>556</sup> BOUCHER, 2010; RAINHO, 2002.

<sup>557</sup> FEIJÃO, 2011; RAINHO, 2002.

<sup>558</sup> FERREIRA, 1957.

<sup>559</sup> Feijão (2011) e Rainho (2002) mencionam essa ampliação do interesse pela França e pelos produtos franceses.

Mais ou menos nessa mesma época, na qual Boucher aponta a prosperidade das classes altas europeias, observamos Porto Alegre ter seu comércio reanimado pelo escoamento dos produtos coloniais.

Damasceno, desta vez descrevendo especificamente a maneira de vestir da capital rio-grandense, sugere que os homens se preocupavam em parecer austeros:

Os nossos bons avós saíram, de repente, das vistosas sobrecasacas de pano de bilhar<sup>560</sup>, enfeitadas de botões doirados, para o guarda-roupa sem brilho das farpelas<sup>561</sup> pretas, de um preto compacto e total. [...] Eram pretos os chapéus, pretas as botinas, pretos os fraques, as calças [...] os colêtes nem sempre eram pretos [...] [mas] na rua não se andava de casaco desabotoado [...] <sup>562</sup>.

O cronista também aborda a roupa feminina. Comenta que, até mais ou menos 1850, as porto-alegrenses se vestiam conforme a moda de Portugal – ou ainda, que “estofavam-se dentro de uma couraça redonda de fazendas, desde os veludos exhaustivos ao vaporoso, mas denso, requifife dos filós”<sup>563 564</sup>. Damasceno completa:

De lá, e por intermédio da Côrte, despachavam-se os corpetes de côr neutra, os saíões de cauda, as capotas de vidrilhos e os chaspelinhos de arrebite<sup>565</sup>. Quem não tinha dinheiro para importar o guarda-roupa do tom, copiava, imitava, arremedava [...] mais à quantidade de peças do vestuário do que à excelência ou finura do corte<sup>566</sup>.

É interessante lembrar que, até a segunda metade do século XIX, Porto Alegre carecia

---

Boucher utiliza o termo “festa imperial” para definir o clima predominante entre a elite francesa da época.

<sup>560</sup> Pode estar se referindo tanto ao feltro de lã quanto à baeta.

<sup>561</sup> *Farpela*: vestimenta. – FARPELA. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=farpela>>. Acesso: 19 out. 2016.

<sup>562</sup> FERREIRA, 1940, p.68.

<sup>563</sup> FERREIRA, 1940, p.70. – *Requifife*: Adorno ou enfeite rebuscado; Excesso de formalidades (mais usado no plural). *Filó*: Tecido leve e transparente de seda, algodão ou outro material, geralmente com goma, cuja trama forma um tipo de renda vazada, apropriado para véus, grinaldas, cortinas etc.

<sup>564</sup> REQUIFIFE. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em:

<<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=requifife>>. Acesso: 19 out. 2016; *FILÓ*. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em:

<<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=fil%C3%B3>>. Acesso: 25 out. 2016.

<sup>565</sup> FERREIRA, 1940, p.70-71. Chaspelinho (pejorativo): Chapelinho ordinário; corruptela de Chapelinho: diminutivo de chapéu. – CHAPELINHO. In: DICIO – Dicionário online de português. Matosinhos: 7Graus, 2016. Disponível em: <[www.dicio.com.br/chapelinho/](http://www.dicio.com.br/chapelinho/)>. Acesso em: 25 out. 2016. CHASPELINHO. In: DICIO – Dicionário online de português. Matosinhos: 7Graus, 2016. Disponível em: <[www.dicio.com.br/chaspelinho/](http://www.dicio.com.br/chaspelinho/)>. Acesso em: 02 jul. 2016.

<sup>566</sup> FERREIRA, 1940.

de vida social, mas a partir dos anos 1860 diversas sociedades e locais de convivência começam a surgir. Os vestidos com cauda, mencionados por Damasceno, possivelmente são um pouco posteriores à data que o autor infere – vemos o deslocamento do volume das saias na moda europeia ocorrer justamente a partir da mesma década de 1860 em que a sociabilidade porto-alegrense ganhou certo impulso, o que pode, assim como no Rio de Janeiro, ter dado novo fôlego no interesse de acompanhar o requinte da roupa de além mar. Mencionamos anteriormente o estímulo ao comércio dado pela presença de tropas rumo à Guerra do Paraguai, em meados dessa mesma década. Acreditamos que cabe citar também que esse conflito teria sido a ocasião da introdução das calças folgadas que originaram as bombachas, “em virtude do contato do exército inglês com as vestes dos cavaleiros orientais quando da Guerra da Crimeia”<sup>567</sup> – o modelo, utilizado pelos zuavos, teria sido adotado pelas tropas brasileiras durante o conflito latino-americano.

Foi também entre as décadas de 1850-1870 que as práticas físicas começaram a reunir adeptos, tanto no Rio de Janeiro quanto em Porto Alegre. Lucena comenta que nessa época alguns grupos começaram a organizar algum tipo de regata no Rio, até que em 1873 finalmente foi fundado o Club Guanabareense – o esporte do remo foi prolífico na capital fluminense, assim como também seria na capital sulista. Conforme o autor, “essas práticas esportivas marítimas despertam o gosto por esses espaços litorâneos e dão a eles um sentido que vai além do local de trabalho dos pescadores ou do tratamento de saúde”<sup>568</sup>.

Notamos um destaque para o traje feminino de banho, visto no litoral carioca durante a segunda metade do século. O cronista Luís Edmundo descreve:

[...] como indumentária de banho traz umas calças muito largas de baeta tão áspera que, mesmo molhada, não lhe pode cingir o corpo. Do mesmo tecido, um blusão com gola larguíssima, à marinheira, obrigada a laço, um laço amplo que serve de enfeite e, ao mesmo tempo, de tapume a uma possível manifestação de qualquer linha capaz de sugerir o feitio vago de um seio... As calças vão até tocar o tornozelo, quando não caem num babado largo, cobrindo o peito do pé. Toda a roupa é sempre azul-marinho e encadarçada de branco. Sapatos de lona e corda, amarrados no pé e na perna, à romana. Na cabeça, vastas toucas de oleado, com franzidos à Maria Antonieta, ou exagerados chapelões de aba larga, tornando disformes as cabeças, por uma época em que os cabelos são uma longa, escura e pesada massa<sup>569</sup>.

<sup>567</sup> FIGUEIREDO, Joana Bosak de. O texto revestido: a indumentária como tradução de identidade *gaucha* em textos literários e historiográficos do século XIX. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH: 50 anos, 26., 2011, São Paulo. **Anais do XXVI simpósio nacional da ANPUH - Associação Nacional de História**. São Paulo: ANPUH-SP, 2011. Não paginado. Disponível em:

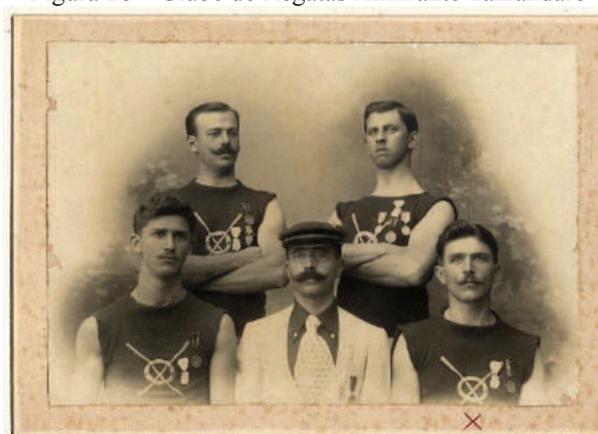
<[www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300883719\\_ARQUIVO\\_OTEXTOREVESTIDOANPUH.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300883719_ARQUIVO_OTEXTOREVESTIDOANPUH.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016. p.11.

<sup>568</sup> LUCENA, Ricardo de Figueiredo. **O esporte na cidade**: aspectos do esforço civilizador brasileiro. Campinas: Editora Autores Associados, 2001, p.28.

<sup>569</sup> EDMUNDO, 2003, p.523-524.

Na Porto Alegre desse período iniciou-se a prática de diversas atividades – a ginástica, o turfe, a patinação – e, nas décadas seguintes, o remo, o ciclismo, o futebol, entre outros. Neste momento não nos foi possível localizar imagens que revelem a aparência dos praticantes das atividades mais antigas, mas sobreviveram registros dos clubes de remo, da SOGIPA – conforme as imagens abaixo – e o material que reunimos para estudar os clubes de ciclismo, realizados mais perto da virada do século.

Figura 28 – Clube de Regatas Almirante Tamandaré



Fonte: CALEGARI, Virgílio, [19--]. Fototeca Sioma Breitman, MPAJF.

Figura 29 – Moças trajadas para ginástica no *Turnerbund*



Fonte: Autor desconhecido, [19--]. HAIKE, 1997, p.31/Acervo do Memorial da SOGIPA.

Como essas práticas eram geralmente implementadas nos moldes europeus, acreditamos que o padrão adotado na indumentária específica também o fosse.

### 3.2 A POLÊMICA ROUPA FEMININA

Aqui abordaremos brevemente a moda feminina das décadas de 1890-1900 e o traje feminino de ciclismo. Tanto o interesse das mulheres pela bicicleta quanto as roupas especializadas que surgiram nessa época, frutos do *boom* do ciclismo, causaram polêmicas diversas.

Devemos lembrar que, embora as injunções religiosas tenham sido atenuadas, o cientificismo e a moralidade ainda prescreviam ou reprovavam diversos hábitos. Desde o século XVIII a oposição de médicos a determinados tipos de roupas é observável. No século XIX, intelectuais e feministas demonstraram seu descontentamento com certos padrões de elegância, encontrando também apoio na medicina – embora essa, cabe lembrar, não fosse unânime em suas posições.

Sennett comenta que no final do século XIX

[...] as pessoas haviam decidido amenizar as ansiedades e a opacidade dessa cultura psicológica. Nas roupas, esse **processo de desvitorianização** parece ter começado na década de 1890, fortalecendo-se nos anos que precederam a Grande Guerra. [...] enquanto houve uma vertiginosa revolta contra as roupas estritas dos vitorianos, como parte de uma revolta contra a repressão sexual daqueles, não houve revolta contra a fonte dessas restrições: a **entrada da personalidade individual para dentro do domínio público**<sup>570</sup>.

Esse trecho dialoga com Santos, quando afirma que uma vez que o indivíduo era tornado público, as aparências e representações buscavam invisibilizar o que pudesse ser tomado como inadequado ou vulgar, aquilo que pudesse trazer à tona segredos ou distorções que colocassem a reputação – do retratado, no caso – em risco. Ainda de acordo com Sennett, as roupas de 1890 se tornaram mais completas e simbólicas. O autor menciona dois exemplos de símbolos adotados pelas mulheres de classe média – o primeiro, de liberdade emocional, consistia em perfurar os mamilos e inserir anéis<sup>571</sup>. O segundo, seria a criação de uma “camada de sexualidade” por meio de uma anágua de seda que, supostamente, farfalhava de modo sedutor<sup>572</sup>. Curiosamente, ambos os símbolos eram ocultos. Outro exemplo, que por sua vez se afasta de simbolismos de sedução seria a adoção de itens do vestuário masculino por mulheres

<sup>570</sup> SENNETT, 1988, p.229.

<sup>571</sup> Esse hábito soa bastante semelhante à aplicação de *piercings* dos dias de hoje. Localizamos outra menção a esta prática no século XIX no livro *Anatomy and destiny: a cultural history of the human body*, de Stephen Kern (1975).

<sup>572</sup> Laver menciona o uso de um babado de renda nas anáguas, que “parece ter tido um extraordinário apelo erótico” (1989, p.207).

envolvidas com a emancipação feminina<sup>573</sup>.

Quanto às formas, houve uma breve tentativa de resgatar as anquinhas entre os anos 1880-90, mas, por volta de 1892, este item não era mais visto. As saias, então, se tornaram aderentes ao quadril, desabrochando em feitiço de sino. As mangas atingiram enormes proporções por volta de 1894, sendo gradualmente reduzidas nos anos seguintes, até se tornarem ajustadas por volta de 1899 – voltariam a ser um pouco mais largas por volta de 1904, mas nada comparado ao exagero do formato *gigot*. As blusas tinham golas altas, e os espartilhos continuavam presentes, apesar de todos os seus opositores. Chapéus volumosos e adornados entraram em voga. As cores, por sua vez, “começaram a reinar novamente nas roupas de homens e mulheres, em meados da década” e “em geral, eram fortes e destoantes, sendo o amarelo a preferida”. Houve, inclusive, as primeiras experiências com couro colorido para os calçados e a produção em massa de maquiagem, ainda que esta fosse vista com algumas reservas<sup>574</sup>.

Figura 30 – Traje de viagem de 1898



Fonte: LAYER, 1989, p.221.

Nota: Embora seja um exemplo da aparência proposta para a ocasião “viagem”, neste traje vários dos elementos descritos acima podem ser verificados, como amostra da expectativa de elegância feminina de sua época.

Entre meados de 1880 e o início de 1890, bicicletas mais parecidas com as que existem até hoje começaram a ser fabricadas. O advento da “bicicleta segura” e as mudanças de valores – posta como “desvitorianização” – somados às demandas de ativistas da emancipação podem

<sup>573</sup> SENNETT, 1988, p.235-237.

<sup>574</sup> BOUCHER, 2010; LAYER, 1989, p.210; SENNETT, 1988, p.234.

ter contribuído com a difusão do veículo entre as mulheres. Nas províncias, a adoção do ciclismo aparentemente teve como grande propulsor o ímpeto da modernização e civilização dos hábitos, em conformidade com os modelos europeus. É importante apontar esses aspectos pois, a nosso ver, são fundamentais para compreendermos o processo de moda vinculado à prática nas cidades brasileiras onde, notamos, não estabeleceu relações mais profundas como a de identidade nacional ou de libertação feminina, atribuídas, respectivamente, pelos franceses e pelas ativistas americanas. Conseqüentemente, são pontos que nos fornecem indícios para refletirmos sobre as reações causadas pelos trajes especializados por onde os ciclistas circularam.

Notamos que, nos momentos em que os veículos à propulsão humana estiveram em voga, foram utilizados tanto por homens quanto por mulheres – e a constituição dos artefatos femininos aparentemente era distinta da dos masculinos, possivelmente com a intenção de não demandar alterações nas roupas. Entre as imagens que localizamos, o retrato de D'Antigny (Figura 25) é o registro mais antigo a sugerir as peças bifurcadas para mulheres no uso do velocípede.

Contudo, não se pode precisar quando e onde a indumentária feminina de ciclismo com essa característica efetivamente apareceu pela primeira vez. Outra ilustração dos anos 1860 representa uma corrida feminina em *boneshakers* (Figura 31), na qual as moças ostentam o mesmo tipo de chapéu visto nas figuras 24 e 25, embora as roupas pareçam diferentes. As três imagens nos sugerem que algumas moças tenham aderido à prática nessa década, mas a falta de registros complementares impede que façamos outras inferências quanto aos trajes.

Figura 31 – Roupas originais para corrida de velocípedes em *Bordeaux*

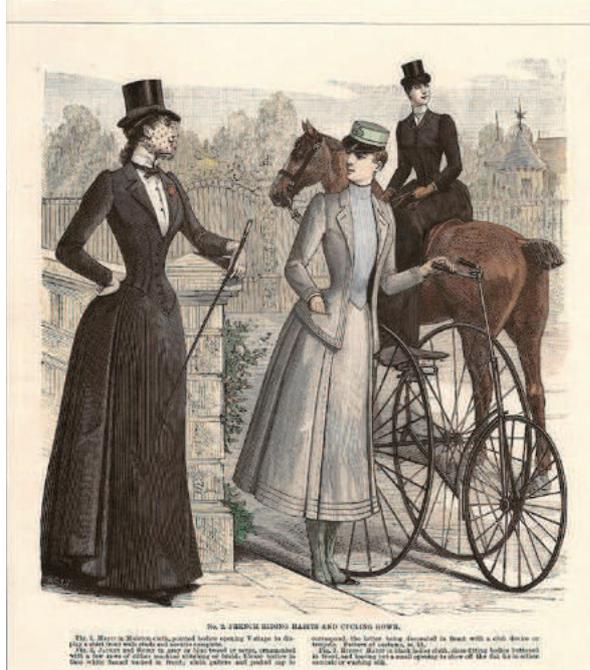


Fonte: DURAND, Godefroy, 1868. Anima UFRJ/Musée national de la voiture et du tourisme<sup>575</sup>.

<sup>575</sup> Disponível em:

Por volta de 1880, houve as bicicletas de roda alta e um tipo de triciclo – como o modelo *Salvo*, de Starley, que era divulgado como sendo adaptado às necessidades de mulheres e homens mais velhos<sup>576</sup>. Esse veículo tinha um formato parecido com o da imagem abaixo, na qual também visualizamos um traje feminino:

Figura 32 – Trajes de equitação e ciclismo franceses



Fonte: Autor desconhecido, [ca.1889]<sup>577</sup>.

Starley presenteou a Rainha Vitória com um desses triciclos, que foi renomeado como *Royal Salvo*. Durante aquela década, o artefato teria ganhado larga aceitação<sup>578</sup>. Sobre a roupa feminina da época, aparentemente também não há muitos comentários. Contudo, observamos que o ciclismo “marca o momento em que tem origem a concepção moderna de vestuário: o uso de calças por mulheres, sua emancipação e liberdade física”, pois “levou as mulheres a começar a usar, em espaços públicos urbanos, roupas que antes eram usadas apenas em espaços

<[www.anima.eefd.ufrj.br/esportearte/consulta/ConsultaEA.asp?linguagem=ArtesPlasticas&opcao=19](http://www.anima.eefd.ufrj.br/esportearte/consulta/ConsultaEA.asp?linguagem=ArtesPlasticas&opcao=19)>. Acesso em: 03 nov. 2016; em <[www.art.fr/oeuvre/p22112178687-sa-i7620470/godefroy-durand-original-costumes-for-the-velocipede-race-in-bordeaux-1868.htm](http://www.art.fr/oeuvre/p22112178687-sa-i7620470/godefroy-durand-original-costumes-for-the-velocipede-race-in-bordeaux-1868.htm)>. Acesso em: 03 nov. 2016.

<sup>576</sup> BIJKER, Wiebe E. *Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change*. Cambridge/Londres: The MIT Press, 1995.

<sup>577</sup> Disponível em: <<http://steamfashion.livejournal.com/1522866.html>>. Acesso em: 03 nov. 2016. Não conseguimos verificar em qual publicação esta imagem colorida foi veiculada. Contudo, uma versão monocromática foi identificada como proveniente do *Godey's Lady's Book*, 1889. Disponível em:

<<http://www.thisvictorianlife.com/seasonal-illustrations.html>>. Acesso em: 03 nov. 2016. CF Anexo D. <sup>578</sup> BIJKER, 1995.

marginais”<sup>579</sup>. De acordo com Crane, as saias na altura dos tornozelos, como a que vemos na figura acima, junto com a saia-calça e os *knickerbockers* que entraram em voga na década seguinte, contrariavam os valores hegemônicos da época e ainda eram malvistas por diversos grupos.

As roupas femininas de ciclismo nos remetem, primeiramente, a uma tentativa de simplificação do vestuário por meio da criação dos primeiros *tailleurs* – conjuntos de saia e casaco. John Redfern, a quem se atribui a origem desse modelo, produzia ainda, nos anos 1880, roupas para viagem, para montaria e para velejar<sup>580</sup>. É possível que também tenha proposto trajes para ciclistas. Redfern utilizava “materiais típicos de confecções masculinas e neles [os paletós femininos] incluiu detalhes de roupas masculinas, como lapelas e botões nas mangas<sup>581</sup>”. Esses paletós eram usados com saias combinando, blusas e gravatas. Estas últimas, um item masculino, quando usadas por mulheres se tornavam, “num sentido mais geral, uma expressão de independência”, segundo Crane, e “muitas vezes faziam parte de trajes esportivos, especialmente para andar de bicicleta”<sup>582</sup>. Laver comenta que a imensa popularidade da bicicleta, nos anos 1890, “tornou inevitável o uso de algum traje bifurcado”<sup>583</sup>, enquanto Crane lembra que o uso de calças pelo público feminino seria um forte desafio simbólico, paradigma eventualmente confrontado por mulheres marginalizadas, mas até então inaceitável para moças “decentes”<sup>584</sup>.

Nessa época, a rigidez da estrutura social estava cedendo diante de novos valores – o entusiasmo pelos esportes ao ar livre e a mudança nas roupas dos jovens sinalizavam isso. De acordo com Laver, “as roupas esportivas femininas eram em geral pesadas, feitas de tecido rústico ou *tweed*, sendo as cores normalmente escuras<sup>585</sup>”. Tanto na Europa quanto nos Estados Unidos, foram registradas patentes de diversos itens de vestuário para ciclistas, incluindo saias e saias-calças aprimoradas para pedalar<sup>586</sup>. Os *knickerbockers* causaram quase tanta controvérsia quanto o traje de Amelia Bloomer – “foram ridicularizados na imprensa e denunciados no púlpito, mas foi tudo em vão; as jovens continuaram a usá-los”<sup>587</sup>.

Havia médicos que condenavam com veemência a prática do ciclismo, como Phillipe

<sup>579</sup> MONIER, Veronique apud CRANE, 2006 p.243; CRANE, 2006, p.469.

<sup>580</sup> CALLAN, 2007; CRANE, 2006.

<sup>581</sup> CRANE, 2006, p.210.

<sup>582</sup> CRANE, 2006, p.202.

<sup>583</sup> LAVER, 1989, p.208.

<sup>584</sup> CRANE, 2006.

<sup>585</sup> LAVER, 1989, p.209.

<sup>586</sup> STANLEY, Autumn. **Mothers and daughters of invention**: Notes for a Revised History of Technology. New Brunswick: Rutgers University Press, 1995.

<sup>587</sup> LAVER, 1989, p.209.

Tissié, que apontava o risco de aborto e esterilidade nas mulheres ciclistas – em uma sociedade na qual o papel feminino era, acima de tudo, tornar-se mãe. A moralidade também era alvo de preocupação – havia rumores que algumas mulheres sentiam prazer sexual, devido à fricção no selim. Outro médico, Ludovic O'Followell, defendia que, se de fato ocorria algum efeito do tipo, o problema não seria do artefato, mas do mau uso feito por mulheres “pouco honestas” – e defendia que a bicicleta não representava risco à maternidade, sendo benéfica para a saúde<sup>588</sup>. Houve ainda o texto de A. Shadwell, publicado em 1897, que acusava a bicicleta de causar diversos males, desde exaustão a apendicite e até bócio exoftálmico<sup>589 590</sup>!

Para as estadunidenses, a bicicleta representou “uma estratégia de ampliar sua mobilidade e suas vivências públicas”, tendo importância no campo do lazer e na contestação dos papéis sociais que eram atribuídos a elas<sup>591</sup>. Um caso emblemático foi a volta ao mundo empreendida por Annie “Londonderry” Kopchovsky, entre 1894 e 1895. Em termos de vestuário, destaca-se que

[...] conforme a viagem foi se desenrolando, ela **foi adotando trajes masculinos, que facilitavam seu desempenho, e angariando recursos com a venda de suas fotos ou de espaços em sua roupa para anunciantes**, que ansiavam por ligar seu nome a uma iniciativa que ganhava repercussão em todos os locais nos quais Annie passava: quinze meses depois, ao regressar aos Estados Unidos, foi saudada enfaticamente pelo New York Times como a responsável pela mais incrível viagem realizada por uma mulher<sup>592 593</sup>.

A despeito das críticas quanto à imoralidade ou masculinização que poderiam advir do uso da bicicleta por mulheres, Benjamin pontua um aspecto interessante:

Nestes salões [espaços fechados onde se aprendia a pedalar] a figura da mulher assumiu seu aspecto mais sedutor: como ciclista. [...]

<sup>588</sup> MELO; SCHETINO, 2009.

<sup>589</sup> SHADWELL, Arthur. The hidden dangers of cycling. **The National Review**, Londres, v.28, n.168, p.787–796, fev. 1897. Disponível em: <<http://garethrees.org/2012/01/10/shadwell/>>. Acesso: 05 jul. 2016.

<sup>590</sup> *Bócio exoftálmico*: é uma enfermidade endócrina, caracterizada pelo aumento anormal da glândula tireoide ou pela projeção dos globos oculares, acompanhada de anemia e hiperfunção cardíaca. – LOPEZ ESPINOSA, José Antonio. El primer trabajo sobre el bocio exoftálmico publicado en Cuba. **Revista Cubana de Endocrinología**, Ciudad de la Habana, v.14, n.1, abr. 2003. Disponível em: <[http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1561-29532003000100001&lng=es&nrm=iso](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1561-29532003000100001&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em: 04 jul. 2016.

<sup>591</sup> MELO; SCHETINO, 2009, p.119-120.

<sup>592</sup> MELO; SCHETINO, 2009, p.121. Grifos nossos.

<sup>593</sup> Annie Kopchovsky empreendeu sua viagem a partir de um desafio lançado por dois clubes masculinos de Boston – deveria dar a volta ao mundo de bicicleta em 15 meses e conseguir arrecadar cinco mil dólares no trajeto. “Londonderry”, na verdade, era o nome do primeiro patrocinador da ciclista, a *Londonderry Lithia Spring Water Company*, de New Hampshire. Alguns trechos da viagem foram realizados de navio, o que teria motivado algumas críticas. – MELO; SCHETINO, 2009; ZHEUTLIN, Peter. **Around the world on two wheels**: Annie Londonderry's extraordinary ride. Nova Iorque: Citadel Press Books, 2007.

A mulher como ciclista compete com a cantora de cabaré pelo lugar de honra em cartazes, e fornece para a moda a sua linha mais ousada<sup>594</sup>.

De fato, a figura feminina aparece largamente representada como ciclista na publicidade e em diversas outras ilustrações do período – em contraponto à “desmaterialização” de décadas anteriores, talvez a corporificação dessas personagens, simultaneamente à provocação dos símbolos de feminilidade e masculinidade embaralhados, resultasse em um novo espectro de sensualidade.

A mulher, não mais como “anjo do lar”, mas como um ser físico, em movimento, parte da esfera pública, “da rua”, talvez fosse de fato atraente e complicado de interpretar em uma sociedade que, até então, elaborava distinções muitas vezes binárias – feminino/masculino, público/privado, decente/indecente – e se sentisse ameaçada diante da possibilidade de mudanças de papéis.

De acordo com Crane, em 1892 a lei que proibia o uso de calças por mulheres flexibilizou-se, autorizando o uso para a prática do ciclismo. No ano seguinte, o traje composto por saia-calça ou calça coberta por saia estava disponível em lojas de departamentos. Em 1894, a revista americana *Harper's Bazar* publicava a seguinte imagem:

Figura 33 – Traje de ciclismo [com calças “turcas”]



Fonte: [SANDOZ, Adolf Karl]/*HARPER'S BAZAR*, 14 abr. 1894 apud BLUM, 2012. p.266.

<sup>594</sup> BENJAMIN, Walter. **The arcades project**. Tradução (inglês) Howard Eiland e Kevin McLaughlin. Cambridge/Londres: Harvard University Press, 2002. Preparado com base no volume alemão *Das Passagen-Werk* (1982), editorado por Rolf Tiedemann, p.62-63. Tradução nossa.

Crane também aponta que

O impacto do ciclismo nos usos e costumes em vestuário na década de 1890 derivava de ser esse um esporte completamente novo, portanto não identificado como atividade masculina. Era também uma atividade difícil de ser praticada em âmbito privado, exigindo espaço e vias públicas, embora as ciclistas de classe alta tentassem se isolar em parques públicos. As primeiras ciclistas da Inglaterra foram mulheres da sociedade que eram levadas de carruagens aos parques londrinos para andar de bicicleta. O ciclismo também se distinguia das recreações anteriores por ser praticamente impossível praticá-lo com as roupas elegantes da época<sup>595</sup>.

Segundo a autora, a controvérsia quanto aos trajes nos Estados Unidos foi muito mais acalorada – possivelmente devido ao simbolismo da emancipação que o ciclismo adquiriu – do que na França onde, mesmo com toda a popularidade, o número de mulheres ciclistas era relativamente pequeno, geralmente circulando por espaços liminares como à beira-mar, ou em parques como o *Bois de Boulogne*<sup>596 597</sup>.

Entretanto, mesmo que o número de mulheres ciclistas fosse baixo em qualquer um dos países mencionados – e, posteriormente, o mesmo se repetisse nas capitais brasileiras – buscou-se regulamentar o uso dos trajes, transitando entre a medicina e a elegância. Foram lançados manuais em diversos países, voltados para ciclistas de ambos os sexos, prescrevendo os tipos de roupas, acessórios e tecidos adequados para pedalar.

A questão de se vestir para andar de bicicleta é muito importante do ponto de vista higiênico. [...]

O essencial são *knickerbockers*, camisas, meias, sapatos, polainas, suéter, casaco, sem saia, ou saia com comprimento decidido pela preferência individual, chapéu e luvas. [A partir daqui cada uma das peças citadas é descrita detalhadamente para orientar a ciclista em suas escolhas]

Quanto menos bolsos, melhor; mas um número é frequentemente conveniente. [...]

Asseio é muito importante. [...]

A cor de um traje de ciclismo pode ser escolhida para o tipo de exercício a ser feito; sua textura pode ser considerada adequada se, com uma peça sendo mantida sobre a boca, for possível inalar e exalar através dela facilmente. O pano deve ser firme o suficiente para suportar o desgaste e uso áspero; bom o suficiente para deixar cair poeira facilmente; e de uma qualidade que vai resistir estar molhado sem encolher, e vai [repelir] a chuva se for pega em um banho. [...]

Simplicidade no detalhe para qualquer roupa feita para exercícios físicos é sempre recomendável, e uma roupa de ciclismo deve ser simples para ser adequada. [...]

É um fato reconhecido que o ciclismo não pode ser propriamente aproveitado a menos

<sup>595</sup> CRANE, 2006, p.241-242.

<sup>596</sup> “Mesmo na França as ciclistas não eram numerosas, uma pesquisa feita em Paris, em 1893, contou apenas 192 mulheres entre os 5.653 ciclistas da cidade. Mas logo as parisienses começaram a usar *jupes-culottes* (saias-calças) para pedalar ou as bloomers inglesas, trajes que se tornaram simbólicos para o movimento de liberação da mulher”. – GAMBETA, 2013, p.62.

<sup>597</sup> CRANE, 2006.

que a roupa seja adequada.<sup>598</sup>

A partir do trecho acima, notamos que as prescrições ocorriam de acordo com a função do traje, observando aspectos de ergonomia, higiene e mobilidade, mas também considerando o gosto da ciclista e a adequação, tendo em vista o tipo de peças, cores, momento de uso e condições climáticas. A recepção dessas novidades no Brasil teve semelhanças e diferenças, tanto em relação à Europa quanto entre as capitais brasileiras que observamos. A principal delas, a nosso ver, é que até onde nos foi possível apurar, o traje feminino não provocou grande hostilidade em Porto Alegre, conforme veremos mais adiante.

De acordo com Melo e Schetino, as práticas esportivas tiveram importância para as mulheres no Rio de Janeiro, ainda que no turfe e no ciclismo, por exemplo, tenham se envolvido sobretudo como espectadoras. Os autores mencionam ocasiões em que as mulheres se apresentaram como jóqueis ou como ciclistas, apontando que causavam críticas ou curiosidade, mas não sendo completamente aceitas. Comentam ainda que vários motivos podem ter causado a diferença percebida na relevância do ciclismo para as mulheres “em países nos quais os sentidos e significados da modernidade pioneiramente começaram a ser construídos, como nos Estados Unidos, França e Inglaterra” e no Rio, como o estágio embrionário que as lutas femininas ainda tinham no Brasil, além da própria construção da modernidade brasileira que, conforme já apontou Pesavento, tinha peculiaridades baseadas na herança escravista, entre outras<sup>599</sup>.

Em São Paulo, por sua vez, por volta de 1896, entre os compradores de bicicletas começaram a aparecer algumas mulheres. No Velódromo Paulista “o público masculino predominava, mas as mulheres compareciam em quantidades expressivas, sempre em grupos familiares, nunca sozinhas”, embora o jornal Correio Paulistano tenha relatado que, menos de dois anos depois da fundação da pista, algumas “*gentis cyclowomen*” pedalavam por ali e até apostavam corridas. Porém, a primeira corrida feminina “oficial” só teria acontecido em 1903, quando “três moças disputaram um páreo de setecentos metros durante festa recreativa”<sup>600</sup>.

No Rio, o “caráter familiar” dos eventos esportivos também era destacado – “o papel da família continuava valorizado no novo contexto sociocultural”<sup>601</sup>.

Uma das primeiras vezes em Porto Alegre que se mencionou a presença feminina ou a frequência familiar no âmbito do ciclismo foi em 1898, decorrente da inauguração da primeira

---

<sup>598</sup> WARD, Maria E. **Bicycling for ladies**. Nova Iorque: Brentano's, 1896, p.93-99. Tradução nossa.

<sup>599</sup> MELO; SCHETINO, 2009; PESAVENTO, 1997.

<sup>600</sup> GAMBETA, 2013, p.62; p.84.

<sup>601</sup> MELO; SCHETINO, 2009, p.124.

pista de corridas. A partir desse momento, a referência às “excelentíssimas famílias” se tornou frequente. A *Blitz* inclusive passou a praticar a *Familienabend*, ou seja, a “noite familiar”. Mas apenas em 1899 tivemos notícias de mais mulheres ciclistas na capital – o “clube dos alemães” publicou por várias semanas um anúncio para as “mulheres de fôlego” que desejavam pedalar. Foi, inclusive, uma das poucas vezes que encontramos nos jornais consultados uma comunicação dirigida diretamente às mulheres. Posteriormente, *A Federação* mencionaria que na inauguração do velódromo da União “entre os cyclistas das duas sociedades figuravam muitas senhoras *correctamente trajadas com as côres das respectivas sociedades* e pedalando com a maxima correcção e *elegancia*” e que “as nossas graciosas patricias foram tambem imitando as gentis sócias da *Blitz*”<sup>602</sup>, certamente se referindo à adesão à prática.

Quanto ao vestuário dos ciclistas, retomamos o que Burke apresenta quando menciona que algumas coisas de cada época são tão sabidas que nos textos ficam silenciadas, restando às imagens nos fornecer informações que possibilitem preencher essas lacunas. Os uniformes dos clubes porto-alegrenses eram repetidamente exigidos, mas as cores dos clubes eram raramente mencionadas – diferente do que aconteceu na ocasião da fundação dos clubes de futebol, o *Fußball* e o Grêmio, que desde o começo são associados às cores de seus fardamentos pela imprensa<sup>603</sup>. Quanto à roupa das ciclistas, porém, as menções são ainda mais raras – a aparência do público tem mais menções do que a maneira de vestir das moças que pedalavam.

Em setembro de 1900 o *Jornal do Brasil* publicou exemplos de trajés adequados às ciclistas, na coluna *Palestra Parisiense*, de Marguerite Saint-Genés:

Passo agora a descrever alguns costumes de bicciclistas da última moda parisiense. O primeiro figurino representa um gracioso costume, cuja saia é de largas pregas e bolero guarnecido adiante de botões. Reverso e gola com guarnição de galões. *Canotier* com asas brancas. Gravata e cinto de cetim preto.

Camiseta de *batiste* malva.

[...] O figurino 3º apresenta um costume de sarja roxa. Saia lisa e unida. Bolero curto, muito decotado, enfeitado de duplo reverso, fechado por uma gravata de veludo preto. Camiseta de veludo cor de rosa, inteiramente *plissée*. *Canotier* ornado de *chouz* de gaze rósea adiante e de pluma branca ao lado<sup>604 605</sup>.

Paula Candida, n'*A Estação*, apesar de sua declarada aversão à prática velocipedica, ocasionalmente apresentava as novidades em voga:

<sup>602</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 20 nov. 1899, grifo nosso; 21 nov. 1899.

<sup>603</sup> Por não serem o foco desse estudo, não investigamos se houve mudança nesse comportamento com o tempo. A julgar pela forma como a imprensa esportiva até hoje relaciona com frequência os clubes com suas cores, acreditamos que foi um hábito que se consolidou.

<sup>604</sup> SAINT-GENÉS, Marguerite. *Palestra parisiense*. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 02 set. 1900, p.3 apud MELO; SCHETINO, 2009, p.128-129.

<sup>605</sup> *Canotier*: modelo conhecido em português como chapéu-palmeta.

O numero de hoje contem um bonito costume para cyclista cujo avental postico o torna tão elegante para trajal-o a pé com a bicyclette. Já que todas as senhoras ou quasi todas as senhoras andão agora de bicyclette é necessario reservar-lhes algumas linhas de tempos a tempos.

A saia e o calção continuão a se disputarem a preferencia. [...] o calção é mais commodo porém muito menos elegante.

[...] diremos que este anno as mais ferventes da bicyclette só usão o calção-saia. O calção está decididamente descreditado e abandonado ás pessôas que não se importão com critica e a opinião do mundo.

[...] Para a bicyclette, usa-se de preferencia a saia curta e o bolero com cinto alto, apanhado. Como chapéo, sempre o canoeiro de palha ligeira, enfeitado com uma fita simples de gorgorão<sup>606</sup>.

Em outra ocasião, escrevendo também para *A Estação*, Saint-Genés demonstrou uma postura bem diferente de Candida – a colunista afirmava esperar que, em breve, se vissem ciclistas pelos passeios, como em Paris, e fez alguns comentários interessantes<sup>607</sup> – “A questão do vestuário é capital na prática do cyclismo; tem dado lugar a numerosas discussões e cada dia é submettida a numerosas mudanças. A saia destronou as calças que dava á silhueta feminina um feitio deplorável” e, mais adiante, descreveu um “lindissimo vestuario de cyclista”. Em grande parte das vezes, as informações escritas sobre os trajes vinham acompanhadas de ilustrações dos modelos.

Entre as raras edições remanescentes do periódico paulistano *A Bicycleta*, localizamos uma descrição que, embora não esteja acompanhada de imagens, indica a metragem de tecido necessária para a confecção do conjunto. Aparentemente era a sexta coluna direcionada “Ás ciclistas”:

*Modelo de jupe pantalon.* Padrão *épinglé* como o precedente e corsage de *vigogne* pardo-avermelhada.

*Novo jupe-pantalon.* São duas especies de saias forma de sino, bem largas, cortadas *droit fil* na frente e atrás, a ourela por baixo. Estas duas saias são independentes uma da outra até á *entre-jambe*, onde ellas *se montene* como um *pantalon ordinaire*. Bainha falsa interior de 50 centímetros de altura, fixa em baixo da saia á *piquée* com esta ultima a uma altura de 20 centrimetros da extremidade. A partir de *la piqûre* esta bainha falsa fica independente, a largura *en haut est reserrée* par un caoutchouc no qual se passa a perna. Esta saia fecha-se na frente por meio *d'une sous-patte boutonnée*. Ella é *collante* na cintura, excepto atrás e na frente onde se formam: duas pregas cahidas *au milieu* para occultar a costura e *fermeture*. *Corsage* – blusa formando trez pregas redondas na frente e nas costas *tendue* na cintura por um cinto de couro branco. Fivela de *vieil argent*. Manga *d'une pièce*, não muita larga. Gravata de *mousseline* de seda crême bordada. *Canotier* de palha pardo-avermelhada *cerclé* de uma fita de setim. *Plume* fantasia sobre o lado. Meias e sapatos pretos.

<sup>606</sup> CANDIDA, Paula. Correio da moda. *A Estação*, Rio de Janeiro, 30 jun. 1898; 31 ago. 1899; 30 set. 1900.

<sup>607</sup> SAINT-GENÉS, Marguerite. A moda entre nós. *A Estação*, Rio de Janeiro, 15 abr. 1898.

*Métrage: 4 m. 50 vigogne en 1 m. 20 para a jupe pantalon e 2 m. para o corsage*<sup>608</sup>.

Como referimos, Porto Alegre recebia diversos periódicos do centro do país, assim como importados. As moças ciclistas possivelmente obtiveram referências para seus trajesses nesses periódicos, ou talvez tenham de fato encomendado alguma peça diretamente da Europa, como fizeram a *Blitz*, com seu fino estandarte, e o Club Cyclista de Rio Grande, com seu uniforme<sup>609</sup>.

Na série de artigos *A Bicicleta e o Cyclista*, publicada pel'*A Federação* em 1899, havia orientações desde como escolher o veículo e aprender a pedalar, até sobre o que vestir. No texto dedicado ao vestuário, há um trecho considerável de orientações para as mulheres:

Será preciso chamar a atenção das senhoras para o ridículo em que caem quando usam flôres e plumas em chapéus de *sport*?

O mesmo se pôde dizer relativamente a pulseiras e aneis; estes podem mesmo aumentar a gravidade de uma queda, enterrando-se na carne.

*Saia ou calção* – As senhoras devem trajar saia ou calção. É uma simples questão de esthetica para as cyclistas que usam machinas de quadro aberto; deve-se no entretanto advertil-as que não é raro ver a saia embarçar-se no pedal, o que pôde causar uma queda grave em uma descida.

**Quer sejam altas ou baixas, deverão, si forem fortes, preferir a saia.** Moedas de chumbo presas à barra da saia evitarão que esta seja desastadamente enfunada pelo vento ou dificulte o movimento da machina.

As cyclistas que montarem em machinas de quadro fechado é indispensável o calção ou a saia-calção. Convem que este calção seja bem justo na parte superior para que as pregas não se prendam na ponta da sella, no apear ou no montar<sup>610</sup>.

Entre os jornais que nos serviram de fonte, não localizamos oposição veemente às mulheres ciclistas, ou às suas roupas, apenas o citado trecho de Carlos Seidl, que lamentava a masculinização do vestuário, e a “preferência pelas saias” no trecho acima – ainda que mesmo texto advertisse quanto ao risco da peça se enroscar no veículo ou inflar com o vento. Menções bastante leves, ainda mais se compararmos com a ocorrência, registrada por *O Paiz*, e reproduzida pel'*A Bicicleta*<sup>611</sup>:

Nas corridas do Derby-Club esteve uma moça que fez a sua entrada no prado montando garbosamente uma bicicleta e trajando o amplo vestuário próprio das bicycletistas, espécie de bombachas presas abaixo do joelho, e que não deixam de ter bastante elegância. [...] O facto, porém, constituía uma novidade, entre nós, e o povinho, - cheio de indiscreta curiosidade, começou a fazer grandes ajuntamentos em torno da moça bicycletista, atormentando-a com uma atenção impertinente [...]

<sup>608</sup> LA MODE. Às cyclistas: VI. *A Bicicleta*, São Paulo, 15 nov. 1896, n.19, p.75.

<sup>609</sup> LICHT, 2002.

<sup>610</sup> VESTUÁRIO DO CYCLISTA. *A Federação*, Porto Alegre, 17 ago. 1899, p.2. Grifo nosso. O termo “forte” soa um pouco ambíguo, pois pode se referir tanto a um porte corpulento quanto à força física em si.

<sup>611</sup> *O PAIZ* apud *A Bicicleta*, São Paulo, 08 nov. 1896, n.18, p.72.

achando uma coisa talvez fantástica a presença de uma bicycletista n'um campo de sport. [...]

A cousa, porem, tomou mais graves proporções. Uma chusma de garotos começou a vaiar a moça, perseguindo-a mesmo, procurando inutilizar-lhe a bicycleta e obrigando-a por fim a refugiar-se no encilhamento e a fugir do prado a toda velocidade da elegante machina que montava [...].

Como vimos, a polêmica causada pelo traje de ciclismo por propor o uso de calças – ou calções, os *knickerbockers* – estava mais relacionada ao seu simbolismo do que à adesão massiva, uma vez que o número de mulheres ciclistas era reduzido em comparação aos homens. Crane menciona que os europeus foram menos agressivos que os estadunidenses em relação aos calções. Assim também nos parece em relação aos rio-grandenses. Talvez por influência da cultura germânica, que admitia a participação feminina em sociedades recreativas, ou pela socialização familiar dessa nova elite urbana, a qual emprestavam o “embelezamento” das competições e se abriam à possibilidade de matrimônio<sup>612</sup>. Ao mesmo tempo, vimos que em São Leopoldo as mulheres montavam “como homens”. Talvez a sensibilidade local, apesar da filosofia positivista a qual aderiram as elites, tenha conseguido administrar e ressignificar essa presença feminina no ciclismo e sua indumentária. Localizamos retratos de mulheres no contexto do ciclismo em Porto Alegre, que analisaremos a seguir, procurando interpretar sob a luz do que abordamos até aqui, e cruzar com as informações nos jornais.

As fotografias das moças ciclistas (Figuras 34 e 35) já foram utilizadas por diversos pesquisadores, mas sob perspectivas diferentes da que estamos trabalhando. Pela assinatura, verificamos que ambas foram realizadas no estúdio do fotógrafo Virgilio Calegari. Acreditamos que tenham sido tomadas entre 1899-1901, entre o momento que as mulheres começaram a ser incentivadas a participar dos clubes e os anos subsequentes, nos quais ocasionalmente havia menções a ciclistas do sexo feminino em eventos e entregando prêmios aos competidores. A esse par, acrescentamos um terceiro retrato (Figura 36) que, embora não possua a assinatura, foi visivelmente tomado com o mesmo cenário que os outros dois. Embora nessa época já houvesse como realizar retratos *in loco*, as três moças foram fotografadas diante de uma pintura que simulava uma paisagem bucólica. De acordo com Santos, cenários mais elaborados eram vistos com mais frequência nos retratos femininos do que nos masculinos<sup>613</sup>. A repetição do

<sup>612</sup> MAZO, Janice Zarpellon; SILVA, Carolina F. da; LYRA, Vanessa B. As mulheres no cenário do associativismo esportivo em Porto Alegre/RS na transição do século XIX para o XX: alternativas de sociabilidade e lazer para elas. *Licere*, Belo Horizonte, v. 13, n. 3 p.1-25, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/96278>>. Acesso em: 19 out. 2016; FLORES, Hilda Agnes Hübner. As mulheres porto-alegrenses. In: DORNELLES, Beatriz Corrêa Pires (Org.). **Porto Alegre em destaque**: história e cultura. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. p.127-146.

<sup>613</sup> SANTOS, 1997.

fundo nos permite situar as três imagens na mesma época e com a mesma autoria que os dois primeiros. As três fotos possuem entre si semelhanças e diferenças, que procuraremos apontar e discutir.

Em primeiro lugar, as três moças seriam integrantes da elite porto-alegrense – embora sua identificação seja precária, Calegari talvez fosse o retratista mais prestigiado desse período e, acreditamos, dificilmente alguém de classe baixa poderia ser retratado em seu estúdio, a menos que eventualmente por convite do próprio, com intenções específicas. Cogitamos a hipótese de que a bicicleta fosse um objeto cenográfico do estúdio. Porém, observando detidamente, notamos que não são o mesmo artefato e, embora os pneus da bicicleta do terceiro retrato pareçam um tanto murchos, é possível que as moças retratadas fossem, de fato, usuárias dos veículos.

Ao dar-se a ver trajadas como ciclistas estão carregando em si a defesa dessa modernidade, que contempla a vivência pública, o lazer e a novidade, ainda que não possamos afirmar nesse momento qualquer relação com o feminismo ou, conforme a identificação da terceira fotografia no álbum em que foi publicada, que se tratasse de mulheres engajadas com a emancipação, uma vez que não temos mais informações sobre as retratadas, e sabendo que ainda não havia uma militância feminina articulada no Brasil.

Figura 34 – Senhora Porto da Rocha<sup>614</sup>

Fonte: Studio Calegari, [ca.1899-1901]. Fototeca Sioma Breitman, MPAJF.

<sup>614</sup> Este dado consta na tese de Saballa (2010) e foi confirmada pela autora em comunicação pessoal. Contudo, durante a pesquisa na Fototeca, não tivemos acesso à informação, que no intervalo entre as pesquisas pode ter sido movida ou estar inacessível por algum motivo interno da instituição.

Figura 35 – Ciclista anônima



Fonte: Studio Calegari, [ca.1899-1901]. Fototeca Sioma Breitman, MPAJF.

Figura 36 – “A emancipada”



Fonte: Studio Calegari, [ca.1899-1901] apud SCHIDROWITZ, 1942, p.131.

Nas duas primeiras fotografias notamos que as ciclistas mantêm a postura tradicional

dos retratos da época – olhar para fora do quadro, expressões sérias – enquanto a terceira olha para o fotógrafo, quase desafiadoramente, o que parece torná-la muito mais corpórea que as outras duas mulheres retratadas. As três são representadas em 3/4, com as bicicletas também inclinadas. Percebemos também o uso de um objeto cênico – um pequeno muro – provavelmente servindo como apoio para as duas que desejaram ser representadas “ativas” sobre as bicicletas. Embora as poses sejam, de forma geral, bastante contidas e conservadoras, os trajes são fundamentalmente modernos, extremamente semelhantes ao que vemos em fotografias contemporâneas de mulheres ciclistas no exterior.

Figura 37 – Annie “Londonderry” Kopchovsky com sua bicicleta Columbia, em Boston



Fonte: *TOWNE PORTRAIT STUDIO*, [1894]<sup>615</sup>.

---

<sup>615</sup> Disponível em: <<http://webstermuseum.com/wheels.php>>. Acesso em: 03 nov. 2016; em: <[www.spokeswomanproductions.com/presskit.html](http://www.spokeswomanproductions.com/presskit.html)>. Acesso em: 03 nov. 2016.

Figura 38 – Um traje “smart” em Diepe, França



Fonte: Autor desconhecido/*The Cycling World Illustrated*, 30 set. 1896, p.57.

Como referimos, as fotografias de Calegari não possuem datação precisa, mas a hipótese que propusemos toma como indícios tanto o momento no qual vemos referências mais frequentes à participação feminina nos clubes quanto pelo detalhe das mangas das jaquetas. A imagem de Londonderry e da ciclista francesa possuem as amplas mangas, utilizadas por volta de 1894-1897, e já fora de uso perto da virada do século. Esse detalhe também nos apontaria para uma enorme atualização no vestuário das porto-alegrenses. Outro aspecto importante de se notar é que a primeira ciclista de traje claro (Figura 35) está, de fato, com uma bicicleta de quadro “diamante” – ou fechado – para a qual o uso dos calções ou da saia-calça era mais recomendado. A mulher de saia, por sua vez, está em uma bicicleta de quadro aberto. A terceira moça parece estar também em uma bicicleta de quadro aberto, pois a posição de sua perna nos permite ver o drapeado formado na calça pela parte interna da coxa, mas esta área da fotografia se torna escura e um pouco indefinida, possivelmente pela retícula de impressão.

Embora as duas moças de traje claro pareçam, à primeira vista, estar usando a mesma roupa, notamos alguns detalhes que as distinguem. Ambas usam chapéus-palhetas, por exemplo, mas notamos que são diferentes devido a largura das fitas. Os lenços – ou gravatas – também não são os mesmos, sendo o primeiro estampado e o segundo, liso. O formato das lapelas também se distingue, sendo mais largo no paletó da segunda moça. Já as calças da primeira parecem bem mais amplas. Não conseguimos distinguir bem as polainas da segunda, que

acreditamos ser escuras e terem se fundido com a cor do protetor de corrente da bicicleta, enquanto a primeira usa polainas em um tom intermediário. Ambas usam camisas com babados no peito. Notamos um recolhimento no tecido da parte inferior da camisa da segunda moça, o que sugere o uso de um cinto. Uma diferença interessante entre as duas é que a segunda moça de traje claro (Figura 36), ao contrário das outras duas ciclistas, não parece estar de luvas – contudo, notamos o uso de um anel. O anel e a falta de luvas, como vimos, não era recomendado, para evitar ferimentos em caso de acidente.

A ciclista da Figura 35 tem um objeto singular nas mãos, que acreditamos ser um tipo de chicote utilizado na época para espantar cães, que costumavam ser um problema para os ciclistas. Localizamos uma ilustração alemã com alguns artefatos desse gênero:

Figura 39 – “Chicotes para ciclistas em versões particularmente boas”



Fonte: STUKENBROK, August. *Illustrierter Hauptkatalog*, 1912<sup>616</sup>.

A semelhança entre os trajes nos fez pensar se não seria uma versão feminina para o uniforme da *Blitz*, porém não localizamos nada nessas fotografias que nos indicasse pertencimento a algum clube. Além disso, *A Federação* havia mencionado a presença das

<sup>616</sup> Disponível em: <[www.altonaer-bicycle-club.de/history/index.php?id=115285888269](http://www.altonaer-bicycle-club.de/history/index.php?id=115285888269)>. Acesso em: 10 jul. 2016.

senhoras da *Blitz* na inauguração do velódromo, mas na fotografia identificada como deste acontecimento não notamos nenhuma figura com traje semelhante e, desta forma, abandonamos esta hipótese. A partir disso, acreditamos que essas duas moças tenham confeccionado ou encomendado seus trajes correspondendo aos padrões europeus divulgados pelos periódicos de moda.

Retomando a questão das luvas, as ciclistas dos dois primeiros retratos estão com luvas de couro – o de gamo era o mais indicado pelas revistas da época. Recomendava-se também que os chapéus e as roupas não fossem muito ornamentados, o que notamos nos trajes das três, assim como os cabelos mantidos presos, conforme era adequado às moças mais velhas e mulheres adultas. Na Figura 34, vemos a suposta senhora Porto da Rocha em traje escuro, que acreditamos ser a versão feminina do uniforme da União. Entrevemos sob o paletó uma blusa de listras largas, bastante semelhante à utilizada pelos homens do clube, e a moça veste uma saia, que pode até mesmo ser uma saia-calça. Seu chapéu lembra um boné militar, com o distintivo da União Velocipedica – com a imagem ampliada, são visíveis as letras UV sobrepostas, o que nos dá essa informação – e há um tipo de broche que não pudemos precisar o significado, mas considerando toda a constituição simbólica dos uniformes e dos retratos, acreditamos que tivesse algum, inclusive por estar claramente visível, quase no centro da foto. Santos, refletindo sobre outra fotografia, menciona os sapatos apontando sob a saia como um signo erotizador por manifestar inconscientemente a corporeidade<sup>617</sup>, o que nos faz refletir sobre a possibilidade de erotização a partir desses trajes – principalmente a respeito do último que, embora atenda à preferência da prescrição do uso da saia, faz com que os pés sejam vistos de relance durante a pedalada. Por outro lado, acreditamos que, assim como mencionado por Benjamin, haveria um traço de sensualidade subjazendo a todo esse contexto da prática física, inclusive com a possibilidade de transferência do flerte para essas sociabilidades modernas. Essas fotografias nos suscitam ainda alguns pensamentos quanto aos limites da modernidade permitida a essas moças – ainda que as questões familiares e, eventualmente, matrimoniais permeassem o acesso dessas mulheres aos clubes, estariam experimentando um tipo de sociabilidade e um vestuário muito próprios de seu tempo.

Há ainda duas fotografias nas quais identificamos o traje escuro, que associamos à União. Na imagem a seguir (Figura 40), com pessoas de sexos opostos, nos perguntamos se seria um casal de sócios, ou se estariam justamente num contexto de aproximação visando um futuro matrimônio, como vimos que era aceitável nos espaços de recreação burgueses. Sendo

---

<sup>617</sup> SANTOS, 1997.

um casal, seria concebível que este retrato tomasse lugar também em algum álbum familiar – embora tenha chegado a nós por meio de um álbum comemorativo de Porto Alegre. Acreditamos que o retratado seja Leite de Almeida – proeminente ciclista, designado a portar o estandarte nos festejos de inauguração do velódromo – e Josephina Barth, que o confeccionou e, graças a isso, foi considerada sócia honorária do clube<sup>618</sup>.

No estandarte aparecem as letras UV sobrepostas – assim como no boné da ciclista da Figura 34. As roupas das duas mulheres são semelhantes até onde podemos enxergar. Também se nota por alguns itens da arquitetura e plantas que a fotografia é externa – possivelmente tomada no jardim do velódromo. Nesta imagem vemos um outro tipo de veículo – um triciclo – e vemos o uniforme masculino da União, além de sua bandeira. Chama atenção que o ciclista e sua passageira estão em  $\frac{3}{4}$ , mas olham diretamente para a câmera, assim como a terceira ciclista fotografada por Calegari.

Figura 40 – Um triciclo ornamental participante de um cortejo esportivo



Fonte: Autor desconhecido, [1899?]. SCHIDROWITZ, 1940/MCSHJC.

<sup>618</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 20 nov. 1899; 18 dez. 1899.

Figura 41 – Inauguração do velódromo da União



Fonte: CALEGARI[?], [1899?]/Revista do Globo, v. 8, n.190, p. 15, Porto Alegre, 5 set. 1936. Delfos/PUCRS.

A figura 41 foi localizada em lugares diferentes – com interferências distintas. Optamos por incluir aqui a que foi publicada na Revista do Globo, em caráter de reminiscência<sup>619</sup>. Foi identificada como “cedida pelo cav. Calegari”, o que nos leva a crer que seja de autoria do fotógrafo, assim como algumas outras muito parecidas – ou, talvez Calegari tenha prestado o serviço de ampliação das “vistas feitas por Luiz Ramos e Glotz<sup>620</sup>”, e cópias tenham permanecido sob sua guarda. Cruzando com as notícias sobre a inauguração do velódromo e uma publicação no site do *Correio do Povo*, acreditamos que seja exatamente esta a ocasião representada<sup>621</sup>. A fotografia aparentemente foi tirada do alto da curva, e podemos ver muitas pessoas – é impossível calcular quantos ciclistas estão enfileirados no centro da pista – e contamos nove mulheres pedalando em roupas escuras (em primeiro plano e na lateral esquerda), possivelmente o mesmo modelo trajado pela senhora Porto da Rocha. Embora *A*

<sup>619</sup> A Figura 41 foi publicada duas vezes na Revista do Globo, (n.65 e n.190). A mesma imagem também pode ser vista, em qualidade inferior, em FORTINI, Archymedes. **Histórias de nossa história**: Porto Alegre: 1900-1965, Porto Alegre: Editora Grafipel, 1966, p.125.

<sup>620</sup> Citados na p.89. Luiz do Nascimento Ramos (1864-1937) foi um destacado fotógrafo amador de Porto Alegre, mais conhecido sob o pseudônimo *Lunara*. Quanto a Glotz, acreditamos que fosse Arthur Glotz, membro do *Ruder Club Porto Alegre* – pela afinidade com a vida esportiva e pela idade (23 anos), verificada em *A Federação* de 10 jul. 1899, em detrimento de outros indivíduos com o mesmo sobrenome, mas consideravelmente mais velhos. Há algumas notícias da época que mencionam “amadores da fotografia” tomando parte nos passeios dos clubes de ciclismo.

<sup>621</sup> Disponível em: <[www.correiodopovo.com.br/jornal/A114/N173/html/Seculo.htm](http://www.correiodopovo.com.br/jornal/A114/N173/html/Seculo.htm)>. Acesso em: 02 jul. 2015.

*Federação* tenha mencionado as ciclistas trajadas “adequadamente e com as cores de seu clube”, nos anúncios dos clubes nada se pôde perceber quanto à formalização de um uniforme para as sócias – ou sócias honorárias – ainda que esses registros imagéticos nos deem indícios de que, de fato, as mulheres tenham adotado um vestuário padronizado, e talvez até seguissem os mesmos protocolos dos homens em ocasiões formais nas quais os uniformes eram obrigatórios, embora não possamos ser taxativos devido à falta de outras imagens com as ciclistas que corroborem isso.

Na inauguração do velódromo foi realizada a primeira – e única, até onde pudemos verificar – corrida feminina “oficial” dessa fase do ciclismo em Porto Alegre. O “páreo Gracil” tinha um percurso de 666m (duas voltas) e foi “disputado pelas senhoritas Josephina Corrêa, Nenê Fischer e Mimi Heredia. Empataram em 1º lugar as ultimas. Tempo 1m 29s 2/5. Na chegada recebidas com uma profusão de confetti e serpentinas”<sup>622</sup>. Nenê Fischer e outra moça, Bina Fischer, eram sobrinhas de Gustavo Maynard, que presidiu a União mais de uma vez<sup>623</sup>. Ressaltamos isso para exemplificar os vínculos familiares entre os sócios e as mulheres que frequentavam os clubes. Fora esse grupo de mulheres observado na fotografia do velódromo em festa, não localizamos nenhum retrato que reunisse as mencionadas sócias honorárias, ou essas moças ciclistas – que, eventualmente fossem as mesmas pessoas, embora sem os documentos da União não possamos confirmar. Uma situação semelhante foi percebida também por Melo e Schetino referente ao Rio:

[...] o caráter masculino dos clubes era realmente preponderante. Um exemplo: a *Revista da Semana* possuía uma seção na qual eram veiculadas notícias e fotografias de eventos esportivos. Nas fotos dedicadas ao ciclismo é marcante a ausência de mulheres. Entre outros, o registro do piquenique realizado pelo Velo-Club, em 1902, mostra 40 homens e nenhuma mulher. Isso é recorrente ao longo dos anos<sup>624</sup>.

Há aspectos interessantes a se notar, apesar da participação feminina no ciclismo porto-alegrense ter sido obscurecida – mesmo que os jornais mencionassem sua presença em destaque, não sabemos muito sobre a relação que mantinham com os clubes, além de nossa crença de que era mediada pelos sócios homens. Considerando nossos apontamentos quanto às roupas, quanto à modernidade nas províncias, e o cruzamento das informações das imagens e dos jornais, percebemos que o uso de bicicletas por mulheres durante “a moda do ciclismo”

<sup>622</sup> LICHT, 2002, p.45.

<sup>623</sup> LICHT, 2002, p.47. Não se pode afirmar que Bina Fischer também fosse ciclista, mas em uma visita feita pelas moças e seu tio a Santa Maria, em dezembro de 1899, comentou-se que “Causou muita admiração em Santa Maria ver-se uma senhora em bicycleta, pois foi a primeira vez que ali se teve essa oportunidade” – Ibid.

<sup>624</sup> MELO; SCHETINO, 2009, p.127.

também ocorreu em Porto Alegre, e com uma relativa atualização – notando, por exemplo, que a notícia mais antiga de uma ciclista no Rio de Janeiro que acessamos foi a de 1896 que mencionamos, e a primeira de Porto Alegre, de 1898. Os trajes femininos que se valiam das calças bufantes causaram controvérsia, principalmente nos Estados Unidos e, em terras brasileiras, no Rio de Janeiro. Enquanto isso, na França serviu para flexibilizar a lei que restringia o uso de calças por mulheres – o que não significa que tenha sido completamente aceito, apenas indica para um nível menor de resistência – e em Porto Alegre não localizamos mais resistência do que a sugestão de que o uso de saias era preferível, havendo inclusive os dois retratos de moças nesses trajes. Outro ponto interessante é quanto ao discurso: o citado anúncio da *Blitz* era voltado às “damas de fôlego”, e “as fortes deveriam preferir a saia”, segundo *A Federação*. Sugere que essas mulheres, que se envolviam com a prática velocipédica, se identificavam com uma ideia de vigor físico, distanciando-se do ideal romântico de fragilidade – o que acreditamos ser mais um traço de identificação com a modernidade.

### 3.2.1 A calça bufante

Observaremos agora mais detidamente a questão das calças bufantes – os *knickerbockers*. Laver, em seu livro publicado em 1968, comenta que “Mrs. Bloomer teve de esperar quase cinquenta anos para se vingar com a adoção das *bloomers* para a prática do ciclismo”<sup>625</sup>. Embora não possamos atribuir a esta sentença a ligação das calças bufantes à ativista americana, o fato é que a nomenclatura *bloomer* para se referir às calças de ciclismo foi amplamente adotada na literatura de moda. Em certa medida, com essa denominação é como se fosse atribuída a “autoria” dessa peça de roupa à ativista americana – assim como acontece quando vemos Poiret ser apontado como “o libertador das mulheres do terrível espartilho”, enquanto, na verdade, já havia esforços nesse sentido décadas antes do aparecimento do costureiro. Esse tipo de noção nos inquieta, pois elege uma única pessoa como responsável por uma mudança que se articulava antes mesmo de sua adesão. Quanto ao controverso traje exibido nos anos 1850, vimos que Bloomer e suas amigas inspiraram-se nos trajes de algumas comunidades religiosas americanas.

Também não nos foi possível localizar quem teria sido, e se seria um costureiro, um médico ou um inventor, quem propôs os *knickerbockers* para o traje de ciclismo pela primeira

---

<sup>625</sup> LAVER, 1989, p.184. Do original *A concise history of costume (world of art)*, 1968.

vez – temos a ocorrência do retrato de D'Antigny (1869, figura 25) em um traje semelhante e, posteriormente, a menção à loja de departamentos que comercializava as calças, em 1893. A revista *Harper's Bazar*, em abril de 1894, descrevia o traje visto na Figura 33 como “calças turcas”. Esse tipo de divulgação talvez tivesse o intuito de conferir uma proposta de exotismo aos trajes, pois esse interesse pelo Oriente e pelo “primitivo” foi recorrente durante o século XIX.

Talvez não houvesse a intenção de abrir o questionamento das identidades de gênero por meio dessa indumentária, embora tenha cumprido justamente este papel diante de feministas e detratores da “mulher moderna”. Seria plausível, inclusive, que esses detratores tenham associado o modelo a Bloomer, justamente com a intenção de ridicularizá-lo e desencorajar seu uso – de acordo com Sennett, “cada estágio da revolta [contra determinados padrões de vestuário] 'interessa' àqueles que não estão na revolta, dando-lhes uma imagem concreta daquilo que não devem aparentar, caso não queiram ser rejeitados<sup>626</sup>”. Reiteramos que não necessariamente o traje de ciclismo foi concebido como um protesto, mas dialogava tão bem com os objetivos das feministas e reformistas do vestuário, que pôde ter representado uma ameaça, ainda que não fosse numerosamente adotado.

A partir dos retratos das ciclistas porto-alegrenses com *knickerbockers*, faremos o exercício de buscar os antecedentes das calças bufantes, inclusive para refletir sobre outros simbolismos possíveis vinculados à sua aparição no contexto esportivo. Compreendemos que as mulheres de Porto Alegre, assim como as estadunidenses, tivessem como referência para a aquisição dos calções as diversas menções sobre o que estava em voga para o ciclismo na Europa por meio da difusão desses modelos na imprensa, fosse local ou estrangeira. Assim sendo, nosso desafio está em tentar identificar suas aparições no passado, que pudessem ter contribuído de alguma maneira com a constituição dessa solução para o ciclismo.

Nos anos 1850, apesar de todo o burburinho causado por Amelia Bloomer, conforme vimos nas figuras 22 e 23, divulgava-se trajes esportivos muito semelhantes ao da ativista – em ambas as situações remetendo à indumentária oriental. Havia ainda uma outra figura feminina vestindo calças nessa época – as *cantinières*, mulheres da infantaria francesa, que forneciam alimentos para os soldados. Essas figuras estavam presentes na Guerra da Crimeia, um dos primeiros conflitos a ter uma cobertura fotográfica mostrando inclusive as mulheres em questão (Figura 42)<sup>627</sup>. Segundo o historiador Thomas Cardoza, essas mulheres faziam parte da

---

<sup>626</sup> SENNETT, 1988, p.238.

<sup>627</sup> Foram produzidas imagens dos mais variados tipos sobre essa guerra, desde fotos a ilustrações, quadros e outros.

infantaria desde o século XVIII. O autor inclui em seu estudo diversas imagens onde essas *cantinières* são representadas, contendo desde pinturas de Horace Vernet, a outras ilustrações da época, nas quais elas são vistas em trajes semelhantes ao que Bloomer propôs em 1851<sup>628 629</sup>.

Figura 42 – *Cantinière* francesa durante a Guerra da Crimeia



Fonte: FENTON, Roger, 1855. *National Army Museum*, UK<sup>630</sup>.

Figura 43 – *Cantinière* e soldado da infantaria ligeira



Fonte: LEROUX, Pierre Albert, 1859<sup>631</sup>.

<sup>628</sup> CARDOZA, Thomas. **Intrepid Women: Cantinières and Vivandières of the French Army**. Bloomington: Indiana University Press, 2010.

<sup>629</sup> *Horace Vernet (1789-1863)*: pintor francês, conhecido por quadros de batalhas. Cardoza apresenta as pinturas *Siège d'Anvers* (Cerco à Antuérpia, 1840) e o Retrato de Madame Bru, *cantinière* do sétimo regimento hussardo (atribuído, 1837) como exemplos (2010, p.95-96); Sobre este último, CF: <<http://www.musee-armee.fr/collections/base-de-donnees-des-collections/objet/portrait-de-mme-bru-cantiniere-au-7e-regiment-de-hussards.html>>. Acesso: 02 nov. 2016.

<sup>630</sup> Disponível em: <<http://www.nam.ac.uk/exhibitions/online-exhibitions/wives-sweethearts/women-regiment/fenton-photography>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

<sup>631</sup> Disponível em: <<http://www.cantinières.com/>>. Acesso em: 19 out. 2016; site derivado do referido estudo de

Crane menciona que os espaços isolados, marginais e liminares oportunizavam às mulheres fazer experimentações com roupas que seriam consideradas inaceitáveis de outro modo, como trajes de banho e de ginástica que incluíam calças<sup>632</sup>, e seguiram aparecendo nas revistas de moda durante os anos 1860 e 1870, conforme as ilustrações abaixo:

Figura 44 – Trajes de banho



Fonte: *LA MODE ILLUSTRÉE: Journal de la famille*, n.29, 20 jul. 1863, p.229.

Figura 45 – Trajes de banho de mulheres e crianças



Fonte: *HARPER'S BAZAR*, 15 jul. 1876 apud BLUM, 2012, p.461.

Antes disso, por toda a Europa, as peças bifurcadas, com diferentes nomes e mais ou menos bufantes conforme a época e o lugar, permaneceram em uso pelos homens até pelo menos o fim do século XVIII, quando a influência dos dândis promoveu a voga das calças ajustadas, como as de equitação.

---

Cardoza.

<sup>632</sup> CRANE, 2006, p.469.

Retomando as fotografias de nossas ciclistas, notamos que seus trajes lembram muito o uniforme dos zuavos e das *cantinières* na Guerra da Crimeia. A partir dessa perspectiva, acreditamos que houvesse nas roupas esportivas, no final do século XIX e início do XX, ecos, ou memórias, das cultura afro-oriental. Com a percepção de que os processos de difusão de modas são bem mais complexos do que a mera imitação das classes superiores, temos aqui a possibilidade de uma referência oriunda do *exótico*, uma vez que poderia dialogar com a percepção de formal/informal por meio da relação entre o eu e o outro.

Por último, observamos o papel dessas calças de ciclista do fim do século XIX – que, conforme visto na fotografia das ginastas da SOGIPA (Figura 29), estavam presentes também em outras atividades físicas. Qual seria de fato o alcance da “ruptura” apontada por Crane e por outros autores? Acreditamos que tenha sido um precedente extremamente importante, ainda que no sentido de negação da ordem anterior tenha sido apenas parcial – por um lado, foi a primeira vez em séculos que se permitiu às mulheres elegantes o uso de peças bifurcadas em público<sup>633</sup>, por outro é visível que o traje feminino era tão mais complexo que o masculino quanto os que eram utilizados em outras ocasiões, e claramente não poderia se confundir o gênero dos ciclistas<sup>634</sup>. Além disso, durante algumas décadas no século XX, as calças femininas e suas variações – como os shorts – seriam utilizadas apenas no âmbito lúdico<sup>635</sup>.

### 3.2.2 O espartilho

Um dos desdobramentos do vestuário especializado para atividades físicas foi em relação ao espartilho. Notamos que diversos autores reforçam a ideia de uma suposta libertação dos corpos femininos, causada pela prática esportiva<sup>636</sup>. Gambeta menciona que

[O velocípede] trouxe **sensação de independência** e estimulou a troca dos espartilhos por um estilo mais leve e esportivo de moda. Isso ajuda a entender, em parte, o interesse do público feminino que comparecia às arquibancadas dos velódromos, embora as corridas de mulheres fossem muito raras na Europa e mais ainda por aqui<sup>637</sup>.

Melo e Schetino, no mesmo sentido, propõem que

<sup>633</sup> Cabe reforçar que estamos falando de um perfil específico de mulheres – as da elite ocidental – uma vez que muitas orientais, como as tão lembradas turcas, usavam calças, assim como algumas operárias e as observadas integrantes da infantaria francesa.

<sup>634</sup> Contrariando assim o que seus opositores e um número de charges da época poderiam fazer supor.

<sup>635</sup> WILSON, E., 2003; SOARES, C.L., 2011.

<sup>636</sup> Gambeta também observa algo nesse sentido, e cita alguns estudiosos – inclusive Melo e Schetino – que destacam os “efeitos libertadores do velocípede” (2013, p.63-64).

<sup>637</sup> GAMBETA, 2013, p.63-64. Grifo nosso.

O hábito do ciclismo, por exemplo, foi um dos responsáveis pelo **fim do uso do incômodo espartilho**, peça que dificultava ou mesmo impossibilitava o ato de pedalar. Assim, conforme a prática foi se tornando mais usual, as mulheres não só o abandonaram como também passaram a utilizar vestimentas mais curtas e justas<sup>638</sup>.

Por outro lado, no início do século XX, Paul Poiret afirmava ter libertado as mulheres dos grilhões dos espartilhos<sup>639</sup> – versão que eventualmente aparece assumida como um fato, assim como a relação estabelecida entre os *knickerbockers* e Bloomer. Contudo, em concordância com E. Wilson, “nenhum indivíduo provocou essa mudança” – a autora defende que a autoproclamação de Poiret, e a adesão a ela, personaliza e simplifica em excesso uma mudança gradual. Acrescenta ainda que os espartilhos não desapareceram, mas eventualmente teriam evoluído para os modernos modeladores elásticos, como as cintas, populares nos anos 1950<sup>640</sup>.

Steele, que realizou um estudo específico sobre a peça, menciona que no final do século XIX os franceses eram famosos pela fabricação de espartilhos luxuosos e sob medida, enquanto os ingleses e americanos disponibilizavam no mercado peças produzidas em massa, com variedade de estilos e tamanhos padronizados – entre 46cm e 76cm na cintura, aproximadamente – para diferentes idades, tipos de corpo e atividades, incluindo os esportes. A autora menciona que

Como os esportes se tornaram mais populares, a publicidade de espartilhos focou-se cada vez mais em modelos especializados para passeios a cavalo ou de bicicleta, que tendiam a ser mais flexíveis, com quadris recortados e nexas elásticas. A publicidade é, obviamente, caracterizada por um considerável grau de exagero e absoluta duplicidade, assim como por tentativas de criar desejos de consumo<sup>641</sup>.

Esses anúncios muitas vezes destacavam o conforto dessas peças, ou a “liberdade total” (*perfect freedom*), como vemos no anúncio da americana W.B. Corsets, a seguir:

<sup>638</sup> MELO; SCHETINO, 2009, p.117. Grifo nosso.

<sup>639</sup> CALLAN, 2007; WILSON, E., 2003.

<sup>640</sup> WILSON, 2003, p.40; p.104. Tradução nossa.

<sup>641</sup> STEELE, Valerie. **The corset: a cultural history**. 5.ed. New Heaven/Londres: Yale University Press, 2007, p.56. Tradução nossa.

Figura 46 – Anúncio da W.B. Corsets



Fonte: STEELE, 2007, p.56.

O uso do espartilho, assim como das demais peças, atendia a prescrições – no *Bicycle for Ladies*, lemos que “um espartilho, se for usado, não deve se estender abaixo da linha da cintura, e deve ter cordame lateral elástico”<sup>642</sup>.

As ciclistas de Porto Alegre não ficaram alheias às prescrições ou a esse novo tipo de vestimenta. No artigo d'*A Federação*, que mencionamos anteriormente, havia instruções também quanto ao espartilho, ocasionalmente referido como *collete* pela imprensa nacional:

*Collete e véu* – Os únicos *espartilhos* permitidos são os conhecidos sob as denominações <<espartilhos de verão>> e <<espartilhos de gravidez>>, nos quaes as barbatanas em pequeno numero e flexiveis são reunidas por um tecido aberto do genero de talagarça. Não tendo outro fim sinão endireitar o busto e preservar o corpo da prisão dos cordões da saia, **o espartilho das ciclistas não deve ser muito apertado**. As fitas que seguram as meias deverão ser presas n'elle. Os véus são de grande utilidade, pois resguardam do vento, da poeira e dos insectos<sup>643</sup>.

Em novembro de 1899, o ano que a prática parece ter sido mais popular entre as moças, espartilhos para ciclistas eram destacados em um anúncio na *KDZ*:

<sup>642</sup> WARD, 1896, p.98. Tradução nossa.

<sup>643</sup> VESTUÁRIO DO CYCLISTA. *A Federação*, Porto Alegre, 17 ago. 1899, p.2. Grifo nosso.

Figura 47 – Anúncio de corsets Madame Jacometti

**Madame Jacometti**, von ihrer Reise nach Europa zurückgekehrt, während welcher sie Paris, Venedig, Meiland, Turin und Genua besucht hat und dort die besten Modelle für **Corsets** besichtigt und geprüft hat, ladet ihre zahlreiche alte Kundschaft wie das Publikum im Allgemeinen ein, ihre in der **Rua dos Andradas Nr. 195** gelegene Fabrik zu besuchen.

Auch hatte ich in Europa Gelegenheit **Corsets für Radfahrerinnen** zu besichtigen und bin daher in der Lage auch solche zu liefern.

Die Preise, sehr billig gestellt, sind folgende:

**Radfahrer=Corsets** für 15\$, 20\$ und 25\$000 Rs. (letzte pariser Mode).  
**Idem**, echte Leoty 50\$ Rs. **Idem**, Nachahmung 30\$ Rs. **Idem**, Vertus 30\$ Rs.  
 Ueberhaupt ein reichhaltiges Lager **Corsets** aller Modelle in den verschiedensten Preislagen. 1202

**Madame Jacometti,**  
**Nr. 195 — Rua dos Andradas — Nr. 195.**

Fonte: Koseritz' *Deutsche Zeitung*, 14 nov. 1899, n.91, p.3.

Madame Jacometti afirmava, em seu anúncio, ter tido a oportunidade de ver na Europa os espartilhos para ciclistas (*Corsets für Radfahrerinnen*), última moda em Paris (*letzte pariser Mode*), e que os estava fornecendo.

Desta forma vemos que, além da camada externa, as ciclistas de Porto Alegre possivelmente estavam atualizadas também quanto à roupa de baixo.

Retomamos, então, a questão da “libertação” do corpo feminino por meio do vestuário esportivo. Notamos que, desde meados dos Oitocentos, já havia uma movimentação no sentido de roupas mais confortáveis e simplificadas em relação aos padrões de elegância da época. Tentativas como a de Amelia Bloomer, da *Rational Dress Society* e do Movimento Estético transitavam pelos meios intelectuais e entre as militâncias organizadas. No Brasil, como vimos, ainda não havia um movimento feminista organizado, mas existiam núcleos da burguesia das capitais ávidos por novidades, por vivenciar a *cidade moderna*. As roupas e práticas adotadas convergiam para isso. As moças da alta sociedade que aderiram ao ciclismo em Porto Alegre, até onde pudemos observar, faziam parte do convívio familiar oportunizado pelos clubes – ou seja, suas famílias certamente significavam o ciclismo de forma positiva, o que pode ter favorecia que iniciassem a prática. Com as informações sobre os hábitos e vestuários mais adequados chegando à capital sul-rio-grandense com relativa atualização, acreditamos que tenham se valido dessas referências para se vestir adequadamente. Esses trajes, que a princípio não foram censurados pelos progressistas porto-alegrenses, a nosso ver estabeleciam um diálogo com a *modernidade*, antes de simbolizar qualquer contestação aos valores patriarcais – uma particularidade provinciana, uma vez que se estava adotando os modismos, sem

necessariamente estar aderindo às ideologias que esse vestuário passou a significar no exterior. É interessante notar o vínculo com a reforçada ideia de *sensação de liberdade*, ainda que os corpos permanecessem contidos, modelados pelas roupas e pelas codificações – talvez menos rígidas, mas ainda presentes. Esse fenômeno permeia também a aparência masculina, pois mesmo que os trajes para os ciclistas fossem propalados como solução para boas performances, igualmente portavam normatizações, conforme veremos em seguida.

Conforme Carmen Soares, “gestos e roupas especiais para a prática de exercícios físicos e esporte oscilam entre uma ideia de eficácia técnica, *de moda*, de pertencimento de classe, de códigos de gênero, e de valorização das aparências, ou talvez de fabricação de novas aparências”<sup>644</sup>. Encontramos na roupa das ciclistas de Porto Alegre indícios de todos esses aspectos – as saias e calças adaptadas para as respectivas bicicletas, a atualização com o que estava em voga em outros centros urbanos maiores, a afirmação de pertencimento à classe alta da cidade – conforme vimos, o ciclismo era uma prática cara. As roupas, ainda que acusadas de “masculinizadas” eram ostensivamente femininas – basta compararmos, por exemplo, com o ciclista visto no triciclo da figura 40. Nas imagens que analisamos, conforme dito anteriormente, davam-se a ver, em geral, dentro de cânones valorizados, ao mesmo tempo em que figuravam em uma indumentária essencialmente moderna, resultado de um novo tipo de aparência possibilitado pelo esporte e outros processos sociais ativos perto da virada do século.

### 3.3 UNIFORMES, BANDEIRAS E SÍMBOLOS

O fim prematuro da *Blitz* e da União dispersou seus registros imagéticos e sua cultura material. Duas perdas que consideramos lamentáveis foram a de um filme, realizado por José Phillipi em 1904, e de fotos da primeira corrida, no Caminho Novo, que foram expostas nas vitrines de Trein & Matuschek no aniversário de 4 anos da *Blitz*, além de outros tantos materiais aos quais restaram apenas menções<sup>645</sup>.

Embora a *Blitz* tenha resistido mais que a União à decadência da prática do ciclismo de pista, e saibamos que seu estandarte ficou preservado na sede do *Fußball* até os anos 1940, após o fim do clube de futebol o rastro se perdeu – não foi possível descobrir o destino dado ao que pudesse ter sobrado do clube de ciclismo. A União, ainda nos anos 1910, teve seus bens tomados, mas o que nos interessa – objetos com mais valor simbólico do que monetário –

<sup>644</sup> SOARES, C.L., 2011, p.29. Grifo nosso.

<sup>645</sup> Citado por *A Federação*, Porto Alegre, 15 ago. 1904; KDZ, Porto Alegre, 15 out. 1900; PÓVOAS, Glênio Nicola. Filmagens pioneiras no Rio Grande do Sul aconteceram em 1904. *Sessões do Imaginário*, Porto Alegre, n.8, ago.2002; TRUSZ, Alice Dubina. *Entre lanternas mágicas e cinematógrafos: as origens do espetáculo cinematográfico em Porto Alegre. 1861-1908.*

igualmente desapareceu, com exceção talvez das imagens que foram guardadas em coleções privadas e as que foram publicadas em álbuns e reminiscências.

A *Blitz* também sempre foi um clube um pouco menor – em outubro de 1900, por exemplo, enquanto a União já havia ultrapassado 1000 sócios, sua congênera possuía apenas 317. Cabe lembrar que nem todos os membros eram ciclistas, nas duas sociedades. A União parecia mais empenhada em tornar seus eventos grandes espetáculos, embora a *Blitz* fosse bastante ativa na realização de eventos sociais extra ciclismo, como bailes, reuniões familiares e saraus – a restrição a um grupo menor de pessoas talvez justifique em parte a razão de haver bem menos registros iconográficos remanescentes do clube da Voluntários da Pátria. A maioria das imagens que localizamos retratam os ciclistas ou o velódromo da União, geralmente reproduzidas pela imprensa ou álbuns de memórias da cidade, enquanto a maioria das que acreditamos se referir à *Blitz* são fruto de nossos esforços de identificação, que eventualmente podem ser refutados no futuro, caso outras pesquisas localizem novas fontes e informações quanto ao que exibimos aqui.

Nesse momento, nosso foco principal será na aparência dos ciclistas, embora outros símbolos das sociedades também sejam comentados.

De acordo com Crane, “por séculos têm-se usado uniformes (militares, policiais ou religiosos) para impor identidades sociais aos indivíduos de forma mais ou menos voluntária”<sup>646</sup>. Contudo, notamos que outros grupos sociais passaram a utilizar esse tipo de fardamento – os clubes esportivos. Quanto aos grupos sociais, são os conjuntos de pessoas que interagem e compartilham expectativas comuns de comportamento e uma consciência de membros. Há os “grupos pessoais”, que são os diversos grupos que cada pessoa sente que pertence<sup>647</sup>. De acordo com Dias

Identificar aqueles que pertencem ao grupo [...] pode ser facilitado pelo **uso de uniformes, carteiras de sócio e distintivos**. Por outro lado, há outros sinais que identificam o 'pertencimento' ao grupo, como a etnia, o sexo, a religião, a nacionalidade, a raça, a ocupação profissional<sup>648</sup>.

Os clubes esportivos que surgiram em Porto Alegre eram grupos sociais que adotaram tais recursos em destaque no trecho acima para identificar seus membros. Tanto a *Blitz* quanto a União ocasionalmente publicavam avisos sobre emissão de carteiras de sócio – ou cartões –

---

<sup>646</sup> CRANE, 2006, p.22

<sup>647</sup> DIAS, 2005.

<sup>648</sup> DIAS, 2005, p.133. A ideia de “grupos pessoais” se contrapõe à de “grupos externos”, que são os grupos sociais aos quais a pessoa reconhece não pertencer.

e a importância de portá-las, ou aos distintivos, para ter acesso às atividades em seus velódromos ou em competições alheias para as quais eram convidados. O uniforme também era uma exigência, pelo menos aos membros que participavam ativamente dos clubes – ou seja, os sócios que montavam bicicletas.

As primeiras menções aos uniformes que localizamos são de fevereiro de 1898. Contudo, inicialmente um dado muito importante desses clubes não era mencionado, sendo visto apenas algum tempo depois de já estarem uniformizados – as “cores sociais”, geralmente referidas apenas nesses termos, sem especificar quais eram. A relevância dessa informação reside no fato de as imagens da época serem em preto e branco, e as cores de sociedades esportivas geralmente terem um alto valor simbólico, vinculado à identidade do grupo.

De acordo com Svendsen, “*Identidade* é um dos conceitos seminais para se descrever a função da moda<sup>649</sup>”. Conforme os itens anteriores, as identidades de gênero no século XIX eram profundamente marcadas por uma enorme diferenciação entre o vestuário feminino e o masculino e, em grande parte, alicerçadas no simbolismo de algumas peças, como as calças. Vimos também que as roupas esportivas por um lado dialogam com a moda, e por outro com a marcação da identidade dos clubes – a partir do estabelecimento dos uniformes, esse traje se tornou obrigatório nas ocasiões formais e nos dias de competições. Observaremos as imagens coletadas, com a intenção de compreender a composição da aparência destes ciclistas, posteriormente retomando as considerações sobre o simbolismo e as identidades.

A Figura 48 foi publicada pela revista *A Máscara*, em 1919, com a legenda “REMINISCÊNCIAS - Reunião da União Velocipedica, ha vinte annos, no Velodromo”, sem mais nenhuma informação. Este grupo é consideravelmente menor que o que veremos na imagem a seguir, sem as bicicletas em primeiro plano, mas com os ciclistas montados nas laterais, como na Figura 49. No canto esquerdo entrevemos um velocípede de roda alta. Se nesta imagem não temos pessoas sentadas no chão, temos alguns sentados nas janelas. A maioria dos retratados é homem e está mantendo o protocolo de silêncio e seriedade apontado por Santos. Entretanto localizamos cinco crianças e, uma delas, quase no centro da foto, aparentemente é uma menina, inclusive apresentando um sorriso discreto, como era permitido para as mocinhas na época. Neste grupo apenas um homem parece estar uniformizado, o que nos intriga – talvez esta imagem não seja de 1899, mas de um momento anterior – como a eleição da diretoria em dezembro de 1895 – e o homem com a camisa de listras largas não estivesse de fato uniformizado.

---

<sup>649</sup> SVENDSEN, 2010.

Figura 48 – Membros da União Velocipedica



Fonte: Autor desconhecido, [189-?]/REVISTA MÁSCARA, n.9, s.p., 05 abr. 1919. MCSHJC.

Outro aspecto que desperta nossa curiosidade são as pessoas nas janelas – à esquerda parecem simular uma conversa, o que quebraria o *silêncio* da imagem. Na janela da direita o menino de boné branco e o homem ao centro não parecem caucasianos, embora não tenhamos como afirmar nada nesse sentido. Os detalhes da arquitetura correspondem aos da construção ao fundo do grupo, na fotografia a seguir. Isso posto, discordando do que afirma a legenda da revista, acreditamos que a locação fosse o Prado do Menino Deus, uma vez que nas vistas do velódromo não notamos um espaço entre a sede e o pavilhão, nem a parede de tijolos com as duas janelas que vemos aqui. Embora não tenhamos localizado nem mesmo menções a fotografia com o grupo de mulheres que frequentava a União, observando as figuras 5, 23 e 24, podemos reforçar a percepção que o ambiente oportunizava o encontro de homens, mulheres e crianças – ou seja, o caráter familiar já mencionado.

Figura 49 – Clube dos ciclistas



Fonte: CALEGARI, [1899?]. Delfos/PUCRS; MCSHJC.

A figura 49 apresenta um grupo grande de homens uniformizados. Ela foi extraída do álbum “Biografia duma cidade” e, tanto no livro quanto no acervo do museu, tem a legenda “Clube dos Ciclistas”. No museu, entretanto, está datada com a publicação do álbum (1940) – que em seu conteúdo indica que era parte da antiga vida social porto-alegrense. Posteriormente, localizamos a mesma imagem reproduzida em dois números da Revista do Globo, também com discrepância de datação (1898 e 1910), mas em uma das edições é marcada pela assinatura de Calegari. Deduzimos, então que os conjuntos formados pelas imagens do álbum e da revista eram compostos por fotografias feitas pelo italiano – ou, como já mencionamos, que ele as tenha revelado, uma vez que só a fotografia do grupo parece ter assinatura. De qualquer forma, observadas em conjunto corresponderiam às imagens feitas na festa de inauguração do velódromo (1899), sendo possivelmente esta imagem a concentração dos ciclistas antes da formação do préstito, no Menino Deus.

Vemos várias bicicletas deitadas no chão, no primeiro plano, e nos cantos da foto, com ciclistas montados em uma tandem (à esquerda) e outro ciclista apoiado em uma bicicleta que apenas entrevemos (à direita). Conseguimos notar que há adultos (com bigode), jovens (meninos grandes, mas ainda sem bigode) e crianças (dois meninos sentados no chão na primeira fila). Percebemos que algumas pessoas estão cortadas, outras no sol e todas bem

próximas, o que nos faz pensar se havia espaço ou viabilidade técnica para enquadrar todos ao mesmo tempo. Todos estão sérios, o que era o adequado para a época, conforme Santos<sup>650</sup>. Entretanto, temos pessoas sentadas no chão, o que parece romper de certa forma com alguns protocolos vigentes. Em relação aos trajés, notamos que estão vestidos com blusas de listras largas. Embora exista uma pequena diferença na cor de algumas golas, acreditamos que sejam todos membros da União – e, possivelmente, seus filhos e sobrinhos. Percebemos também que usam calções bufantes e, até onde se enxerga, parecem estar com sapatos cobertos por polainas. Todos usam bonés com círculos na frente, possivelmente o distintivo do clube, como vimos no boné da senhora Porto da Rocha. Dois deles, na primeira fila, têm um tipo de fita presa ao lado esquerdo do peito, que suspeitamos ser os laços diferenciadores que eram utilizados em algumas corridas, para distinguir o nível dos ciclistas (*seniors* ou *juniors*). Nenhum dos homens nas duas fotos está com luvas.

Os bigodes eram um traço da aparência muito valorizado nesse período, conforme Souza e Feijão<sup>651</sup>:

A atenção e o cuidado dispensados a cabelos, bigodes, cavanhaques, suíças, barbas – todo o repertório desenvolvido pelos hábitos de moda referentes às pilosidades faciais – atestam que a preocupação dos homens com a composição de sua aparência continuava a existir<sup>652</sup>.

A representação do silêncio e da seriedade, discutida por Santos<sup>653</sup>, está visível aqui como nos retratos de estúdio, ainda que se tratasse de um ambiente de lazer. Assim, nos deparamos com múltiplos sentidos – o do vestuário moderno, da aparência alinhada com o que era socialmente prezado, mas também o peso da tradição implicando na seriedade dos rostos e no olhar de alguns membros para fora do quadro.

---

<sup>650</sup> SANTOS, 1997.

<sup>651</sup> FEIJÃO, 2011, p.97; SOUZA, 1987, p.75-76.

<sup>652</sup> FEIJÃO, 2011, p.97.

<sup>653</sup> SANTOS, 1997.

Figura 50 – Inauguração do velódromo da União, com ciclistas da *Blitz* na primeira fila



Fonte: CALEGARI [?], [1899]. *Revista do Globo*, a.8, n.190, 05 set. 1936, p.15. Delfos/PUCRS.

Nota: Ao fundo vemos o centro de Porto Alegre.

A Figura 50, tomada também na festa da inauguração, nos permite notar uma diferença tonal nas listras dos uniformes. Conforme a cobertura d'*A Federação*:

[...] Entrando no velódromo os cyclistas da *União* percorreram a pista e descreveram uma espiral na *pelouse* foi reunindo-se ao centro onde formou. A *Blitz* seguindo os mesmos movimentos tomou posição à frente da *União*<sup>654</sup>.

Desta forma, podemos distinguir os ciclistas dos dois clubes – apesar de a fotografia do grupo de ciclistas da *Blitz* ter se perdido, a imagem da inauguração do velódromo nos indica um padrão muito semelhante em ambos os uniformes.

As duas imagens a seguir são oriundas de coleções particulares. Ambos os retratos foram feitos pelo Atelier Barbeitos, embora as diferenças nos cartões e nos cenários sugiram contextos diferentes – como houve mais de um estúdio desses fotógrafos em Porto Alegre, podem ter sido tomados em épocas ou lugares diferentes.

<sup>654</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 20 nov. 1899, p.2.

Figura 51 – Ciclista anônimo



Fonte: Atelier Barbeitos, [ca.189-/190-]. Acervo pessoal de André Prati.

Figura 52 – Eduardo Hirtz



Fonte: Atelier Barbeitos, [ca.189-/190-]. Almanaque Gaúcho Zero Hora/Acervo pessoal de Rejane Hirtz Trein<sup>655</sup>.

Novamente observamos semelhanças e diferenças, agora na representação masculina.

<sup>655</sup> Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2013/08/19/em-duas-rodas/?topo=13,1,1,,13>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

De ambas as imagens percebemos que são feitos em estúdio, que utilizam fundos diferentes, mas “discretos para destacar os *homens* retratados”<sup>656</sup>. Não pudemos identificar o primeiro homem, mas o segundo é o “pioneiro do cinema gaúcho, Eduardo Hirtz”<sup>657</sup>. A relação entre a bicicleta e o retratado dão um formato triangular ao referente, assim como nas fotografias das moças, embora aqui as bicicletas pareçam estar em posição bem mais lateral – talvez até por opção do fotógrafo. Embora possuam elementos em comum, como o olhar fixo em um ponto externo ao quadro, as boinas, as camisas listradas (no homem anônimo conseguimos entrever as listras sob o colete). Em comparação com os ciclistas da Figura 49, a blusa de Hirtz tem listas bem mais finas e o boné não possui o distintivo, o que nos faz supor que não seja o mesmo uniforme. Consideramos que talvez pudesse ser o uniforme da *Blitz* visto mais claramente, uma vez que o retratado era um imigrante alemão, que poderia ter se inserido na vida esportiva por meio do clube germânico. Porém, da mesma forma que as moças de trajes claros, não há outros símbolos visíveis que nos permitam eliminar essa questão.

Quanto ao vestuário do outro ciclista, vemos nos anúncios dos clubes – tanto da *Blitz* quanto da União – a orientação para o uso do uniforme “sem paletó” durante os préstitos e formalidades. Este homem possui também um broche, que não conseguimos identificar o que simbolizaria, ou até mesmo se seria o distintivo de seu clube. Contudo, a composição de seu traje nos sugere como seriam os uniformes completos das associações, com o paletó. Podemos ver um padrão muito semelhante no retrato de um grupo de ciclistas alemães, publicado em uma revista de 1898 – entre outras imagens dos anos 1890 que, igualmente, seriam análogas:

---

<sup>656</sup> SANTOS, 1997, p.152. Grifo nosso.

<sup>657</sup> Rejane Trein aparentemente é bisneta de Hirtz e forneceu várias imagens de seu acervo pessoal o *Almanaque Gaúcho*. Em comunicação pessoal, afirmou que Eduardo Hirtz participou de diversos clubes esportivos, mas não nos forneceu informações mais precisas quanto aos nomes dos clubes.

Figura 53 – “A conhecida equipe do *Radfahrer-Clubs "Hannover"* de 1885”



Fonte: Autor desconhecido, ca.1885/*SPORT IM BILD*, n.11, 18 mar. 1898, p.170.

Um traje masculino sobre o qual notamos um grande silêncio é o que podemos visualizar na Figura 54. Localizada na *KDZ*, ilustrava um anúncio de diversos tipos de bicicletas Adler, modelos do ano (1898). Os veículos eram comercializados pelo “principal representante do Rio Grande do Sul”, Oscar Schaitza, em destaque. Fundador, e um dos principais ciclistas da Blitz, Schaitza foi presidente do clube por muitos anos, e acreditamos que seja ele próprio o retratado, como uma forma de atestar a qualidade das bicicletas por meio de sua experiência de uso. Infelizmente, a imagem não está assinada e o cenário não corresponde ao de nenhuma outra fotografia verificada. O ciclista é um homem jovem, com bigode, vestindo o que parece ser um conjunto ou um macacão – possivelmente de malha – com uma bandana listrada amarrada à cintura e meias e sapatos escuros. No peito da camiseta há um símbolo indiscernível. A roupa, vista também em periódicos europeus da época, aparenta ser específica para velocistas. Sendo Oscar Schaitza, é possível que estivesse portando na cintura as listras nas cores que identificavam a Blitz, fazendo referência ao seu uniforme social. Contudo, ainda que não fosse o teuto-brasileiro, essa imagem insere na iconosfera dos ciclistas de Porto Alegre essa tipologia de vestuário, sobre a qual não localizamos comentários na literatura sobre moda esportiva do período.

Figura 54 – Possível retrato de Oscar Schaitza



Fonte: *Koseritz' Deutsche Zeitung*, 14 jan. 1898, n.4, p.3. Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz.

Figura 55 – Carlos Bina, ciclista competidor da União



Fonte: Autor desconhecido, [1902?]/LEMOIS; CARVALHO, 1918, p.99. Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz.

Sobre a Figura 54 temos mais informações – a legenda do almanaque *Rio Grande do*

*Sul Sportivo*, onde foi obtida nos apresenta ao “Sr. Carlos Bina, campeão invencível do ciclismo rio-grandense”<sup>658</sup>. Essa imagem, como várias outras relacionadas ao ciclismo, integra o livro como uma “aparição”, uma vez que, diferente das outras fotografias contidas no exemplar, não está relacionada a nenhum texto além de sua própria legenda. Naquela época, o ciclismo em Porto Alegre contava com novos clubes<sup>659</sup>, mas, até onde foi possível perceber, emergia uma dinâmica diferente dos anos áureos da *Blitz* e da União – não havia mais velódromos, por exemplo. Em seu retrato, eventualmente tirado após sua vitória no Campeonato de 1902<sup>660</sup>, pelo que nos indica a inscrição na faixa, Bina veste uma camiseta listrada, semelhante às que vemos ser usadas pelos outros ciclistas da União, porém com a diferença de ter as mangas curtas, e utiliza um calção consideravelmente diferente dos calções folgados vistos nas outras fotografias. Observando o recorte abaixo, notamos que ao menos dois dos três ciclistas se vestem em um padrão semelhante – as faixas nos braços nos sugerem a disputa do *brassard* – e o homem em pé na lateral esquerda parece estar com o traje social completo (com paletó)<sup>661</sup>.

Figura 56 – Três ciclistas na pista da União



Fonte: CALEGARI; COIMBRA JR. [1899?]. Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz/MCSHJC.

Comprendemos que essa roupa fosse utilizada apenas pelos ciclistas competidores,

<sup>658</sup> LEMOS, Antenor; CARVALHO, Edmundo G. Rio Grande do Sul sportivo. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1918, p.99.

<sup>659</sup> Licht (2013) menciona, por exemplo, o Club Ciclista Porto Alegrense, de 1917 e o Club Ciclista Rio-Grandense, de 1912.

<sup>660</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 04 mai. 1902.

<sup>661</sup> Recorte nosso da Figura 11.

certamente por sua funcionalidade. Acreditamos que os porto-alegrenses tenham obtido referência para adquirir essas peças em revistas e manuais europeus. Conforme já referimos, a União Velocipedica de Amadores observava as regras do ciclismo consonantes à *Union Vélocipédique de France*, e poderia basear-se também na instituição francesa em termos de vestuário adequado para cada atividade dos ciclistas.

Como mencionamos no caso das moças, acreditamos que este tipo de traje estivesse igualmente dotado de uma dose de sensualidade – talvez até fosse esse um dos motivos para o silêncio a respeito de seu feitio, uma vez que os braços e as pernas dos velocistas ficavam expostos, em um período no qual não apenas as mulheres tinham seus corpos cobertos quase totalmente. Notamos também a ausência de qualquer tipo de chapéu, algo bastante chamativo considerando que os homens não deviam aparecer sem chapéus fora de casa – a representação fotográfica como esportista, nesse caso, sugere um distanciamento, em muitos aspectos, do que normalmente seria considerado adequado, em contraste com o prestígio que esses *velocemen* aparentemente haviam conquistado entre os entusiastas da velocipedia.

Figura 57 – Elegâncias mundanas de outrora



Fonte: CALEGARI, [19--]. MCSHJC<sup>662</sup>.

Com isso, devemos lembrar que a aparência dos homens também era normatizada. O traje de ciclismo para eles pode não ter causado tanto burburinho quanto o conjunto composto por *knickerbockers* para mulheres, tampouco ter figurado nas revistas de moda para que

<sup>662</sup> “Vista parcial da multidão que frequentava as competições esportivas do início do século XX”, na qual vemos, nas extremidades da imagem, homens vestidos para sociabilidades ao ar-livre em Porto Alegre. Ao centro, algumas mulheres exibem a elegância da virada do século. Também podemos observar, nas figuras [x e y], como os expectadores das atividades ciclísticas se vestiam.

pudessem ser copiados, mas da mesma forma que o vestuário delas, havia quem não simpatizasse com os modelos masculinos, como verificamos no trecho a seguir:

Alguns admitem a bicicleta, mas não concordam com o uniforme correspondente, e é assim que todos começam rejeitando completamente o calção e o bonet. Depois se convencem que o chapéu é um trambolho e se resolvem então a usar um bonet, geralmente improprio ao fim, e finalmente chegam á conclusão de que o calção é uma necessidade, tornando-se ciclysta correcto, após perder um pequeno capital em polainas, bonets de viajantes, etc. Não é um luxo, nem tambem uma macaquice nossa, o uso da roupa propria. É, sim, uma necessidade. O ciclysta precisa, qual gymnasta na arena, estar lepidio e apto para pular e saltar ligeiramente, quando quiser, e não é de calça comprida e botas de sola grossa que o poderá fazer. Que graça teria vermos um sujeito nestas condições a fazer gymnastica. E o cyclismo não é outra cousa<sup>663</sup>.

Abaixo, mais algumas orientações publicadas pel' *A Federação* em 1899:

Vestuário de lã. – Os tecidos de lã, sobretudo os de malha larga, como o jersey, devem ser empregados em todos os sports e notadamente no cyclismo, porque: 1º conservam melhor o nosso corpo na temperatura normal; 2º absorvem o suor e a água da chuva, assegurando a evaporação d'esses liquidos com o minimo resfriamento.

Póde-se usar, ou camisas de jersey, tendo o cuidado de abotoar os punhos e o collarinho para evitar que o ar enfune a camisa, vestindo-se tambem um paletot de lã, ou então camisetas de malha de lã mais ou menos encorpada. O dr. Krohn recomenda o uso de camisetas de malha, leves e superpostas, segundo as necessidades do momento. Em todo o caso, será conveniente não compral-as muito justas. Uma capa de lã ou de borracha deve sempre acompanhar o cyclistista para cobril-o nas paradas ou em caso de chuva. Para o calção e para a saia o cheviotte é preferivel ao jersey, tecido muito frouxo para essas peças do vestuário.

Luvas. – As luvas devem ser bem grandes e macias. As de couro de gamo são as melhores. As luvas de fazenda tem o inconveniente de encolher.

O uso das luvas tem, além do ser mais correcto e associado, a utilidade de evitar esfoladuras nas mãos, em casos de quêda.

Meias e ligas. – As meias devem ser de lã no inverno e de algodão no verão.

As meias de fio do escossia ou de seda muito commodas durante o dia, são muito frias à tarde e poderão produzir rheumatismos devido aos resfriamentos quando se transpirar, pois a evaporação é muito rapida na superficie d'aquelles tecidos.

Tanto para as senhoras como para os homens é condemnavel o uso de ligas por desenvolverem varizes.

Aquellas devem ser substituidas por fitas elasticas presas ao collete, nas senhoras, e no cós do calção, nos homens.

Sapatos e polainas – Os sapatos chamados cyclististas são commodos e permitem a flexão do pé. Contendo uma lamina de chumbo, são uteis quando os pedaes têm dentes de serra, mas estragam-se depressa. Os sapatos baixos são de grande vantagem para os cyclististas moderados. Quanto às botinas de enfiar, únicas admissiveis, são fatigantes nos grandes exercicios, sobretudo si apertar se muito os cordeis. As polainas de tecido macio prestam enorme serviço às senhoras, sobretudo a partir do começo do outomno.

Um chapéu de palha leve é o melhor toucado para o verão.

É inexplicavel o entusiasmo dos simples amadores pelos casquetes que, abafando o cabelo, contribuem para a sua queda prematura.

No inverno chapéus de feltro, leves e com aberturas que facilitem franca ventilação, convêm a ambos os sexos<sup>664</sup>.

<sup>663</sup> LICHT (26 mar. 1899), 2002, p.37.

<sup>664</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 17 ago.1899, p.2.

Havia também anúncios de lojas da cidade, que ocasionalmente ofereciam peças de roupas para os ciclistas. Notamos inclusive uma liquidação, feita em 1902, após a primeira queda na popularidade da prática:

Atenção - Aos srs. Cyclistas [...]  
 Meias superiores para cyclistas  
 Camisas de lã, ditas de algodão para cyclistas  
 À venda em cada de Antonio José Esteves Barbosa  
 290 Rua dos Andradas 290 <sup>665</sup>

[...] Para cyclistas: – finos calções de casemira de xadres preto e branco, manufactura legitima franceza, a 18\$ e 24\$  
 Calções de superior tecido azul marinho (tecido de alto preço) feitio elegante, solido e hygienico: n'uma palavra: o melhor que póde existir! Torra-se estes calções a 35\$! (valendo 50\$ a 60\$).  
 Meias de lã e de algodão a preços modicos.  
 Camisas de malha de pura lã, padrões serios, a 12\$.  
 Camisas de tricot de pura lã, para corridas, a 14\$ e 15\$.  
 Ditas com o uniforme da União a 15\$ e 16\$.  
 Ditas de pura seda, a 40\$.  
 Bonets, cintos e ligas, variedade [...] <sup>666</sup>

AOS CYCLISTAS  
 Camisas de meia de lã, n \_\_\_\_\_ 5\$000  
 Idem idem de algodão, n \_\_\_\_\_ 3\$500  
 Recebeu grande sortimento a casa de CANDIDO PACHECO JUNIOR  
 Mercado, 131 a 137 <sup>667</sup>

[...] Camisas de lã para cyclistas, artigo fino, de pura lã, com as côres da *União* e *Blitz*, torra-se a 5\$500 cada uma, sendo o seu preço 8\$ [...] <sup>668</sup>

[...] Também *helmets* (capacetes) com capas de borracha para chuva, e bonets para viagem, casa e *sport*: assim como bonets e gorros para meninos e creanças, de todos os systemas [...] <sup>669</sup>

Os clubes de ciclismo tinham ainda uma outra relação com o comércio – eventualmente exibiam seus retratos, estandartes e outros elementos simbólicos em suas vitrines. De acordo com Dias,

Os 'símbolos' são importantes auxiliares no processo de socialização, constituem-se em instrumentos que a sociedade ou os grupos sociais utilizam para promover a conformidade da maioria dos seus membros aos seus padrões de valor e comportamento. Podem ser fenômenos, pessoas ou atos, pelos quais os membros de uma sociedade identificam valores e padrões sociais que os orientam no seu

<sup>665</sup> LICHT (09 mar. 1900), 2002, p.51-52.

<sup>666</sup> AO PREÇO FIXO. *A Federação*, Porto Alegre, 20 jun. 1900.

<sup>667</sup> CANDIDO PACHECO JR. *A Federação*, Porto Alegre, 19 abr. 1901.

<sup>668</sup> CANDIDO PACHECO JR. *A Federação*, Porto Alegre, 08 dez. 1902.

<sup>669</sup> EMILIO HANSEN. *A Federação*, Porto Alegre, 26 mar. 1904.

cotidiano<sup>670</sup>.

Sem os documentos oficiais dos clubes, que poderiam fornecer dados valiosos para a compreensão da constituição de suas simbologias, lançaremos mão novamente do cruzamento entre imagens, notícias e amparo bibliográfico que nos auxilie a identificar algum sentido nessas opções. Alguns elementos dessa simbologia faziam parte de códigos internos, próprios de cada clube.

Em competições específicas também eram mencionadas fitas, *brassards* e distintivos, que tinham como finalidade, por exemplo, a diferenciação na União entre *cyclistas seniors* e *cyclistas juniors*, feita respectivamente por um laço de fita encarnada e verde, que mencionamos de passagem<sup>671</sup>. Os ciclistas em uma corrida de resistência (de 6h) organizada pela *Blitz* em 1903 utilizaram bonés coloridos – amarelo, preto/azul, branco, encarnado, preto/amarelo e preto – para que se pudesse distinguir os corredores na contagem de voltas<sup>672</sup>.

As corridas de ataque ao *brassard* da União tinham como objetivo conquistar um “significativo emblema”, descrito da seguinte forma: “[...] o *brassard*, que consta de um *parallelogrammo* de damasco de seda azul escuro com o dizer: vos desafio cercado de uma silva, bordados a prata<sup>673</sup>”.

Uma característica importante a se abordar é a das listras dos uniformes, ostentadas nas camisas de ambos os clubes de ciclismo de Porto Alegre. Durante o século XX essa padronagem se consolidou no campo do esporte, adentrando definitivamente a identidade visual de clubes dos mais diversos países e modalidades esportivas. Michel Pastoureau elaborou uma “história social das listras”, com ênfase nos tecidos listrados, e observando esse trajeto procuramos compreender o significado dos uniformes rio-grandenses. O historiador retrocede até a Idade Média, quando tais tecidos eram vinculados a significados negativos. Por outro lado, aponta que foi também na Idade Média o surgimento do sistema heráldico, com algumas estruturas de superfícies rajadas, cercadas de simbolismos – inclusive prestigiosos – e afirma que “um prolongamento moderno das armas com listras pode ser lido nas bandeiras”<sup>674</sup>.

Ainda seguindo o percurso de Pastoureau, são mencionadas na Idade Moderna as “listras domésticas”, dos trajes de servos, que não carregariam as conotações diabólicas que tinham na Idade Média, e teriam seu auge entre os séculos XV e XVI, reaparecendo

<sup>670</sup> DIAS, 2005, p.105.

<sup>671</sup> Na Figura 13 podemos ver cores atribuídas aos ciclistas participantes da ocasião. Não fica claro como eram utilizadas, mas certamente compunham um código.

<sup>672</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 18 jul. 1903.

<sup>673</sup> *A Federação*, Porto Alegre, 27 nov. 1899.

<sup>674</sup> PASTOUREAU, 1993, p.50.

“episodicamente do século XVII ao século XIX”<sup>675</sup>. O autor acrescenta que essa padronagem assumiram também uma dimensão exótica por se tornar comum, por volta de 1500, os europeus trajarem seus escravos negros com tecidos rajados – e assim, somos novamente conduzidos à hipótese das roupas esportivas remeterem, inicialmente, a uma certa ideia de exotismo. Pastoureau comenta ainda que “a partir do fim do século XVIII, o listrado pode ser valorizador ou desvalorizador, ou ambos simultaneamente”<sup>676</sup>.

Já no século XIX, foi estabelecida uma relação entre as listras nas roupas para o esporte e o lazer, a medicina higiênica, e a moralidade – os tecidos brancos, preferidos por tais médicos do século XIX, se tornariam transparentes após um banho de mar, o que o tecido listrado em branco e azul-marinho de certa forma preveniria. Sob outra perspectiva, remeteriam a representação de marinheiros vestindo tal padronagem, que começou a aparecer por volta do século XVII, em quadros ingleses e neerlandeses. Também no século XIX, as listras chegaram ao campo dos esportes obedecendo “a códigos vizinhos aos das armas e bandeiras”<sup>677</sup>, atingindo assim o ponto que finalmente nos interessa.

Para tentar compreender as listras no contexto do ciclismo em Porto Alegre, a identidade étnica vale ser mencionada pois, como vimos, havia uma quantidade expressiva de associações fundadas por teuto-brasileiros e imigrantes. Algumas delas exaltavam claramente suas origens, como a *Turner-bund*, utilizando as cores do império alemão em sua simbologia. A *Blitz* frequentemente era referida como “a sociedade alemã” de ciclismo pela imprensa. A União, por sua vez, não demonstrava ter nenhum vínculo étnico específico. Carolina Silva, por exemplo, acredita que a *Blitz* surgiu como uma forma de manutenção da identidade teuto-brasileira<sup>678</sup>. A autora possivelmente se baseia em aspectos como o predomínio de membros com sobrenomes germânicos e o uso do idioma alemão – tanto no nome da sociedade quanto nos programas das primeiras corridas. No mesmo sentido, Mazo pontua que o associativismo esportivo em Porto Alegre representava para os teuto-brasileiros uma forma de manutenção de sua identidade, e que estas associações construíram suas fronteiras não só por meio do idioma, mas também no uso das cores, e até mesmo na implementação das atividades como eram praticadas na Alemanha<sup>679</sup>. Quanto a isso, porém, Gans comenta que

A comunidade teuta de Porto Alegre, na segunda metade do século XIX, contraria estas duas situações “padrão” apontadas pela historiografia: a da preservação cultural

---

<sup>675</sup> PASTOUREAU, 1993, p.56.

<sup>676</sup> PASTOUREAU, 1993, p.76.

<sup>677</sup> PASTOUREAU, 1993, p.106.

<sup>678</sup> SILVA, C.F., 2013.

<sup>679</sup> MAZO, 2003.

por isolamento [uma vez que não houve afastamento geográfico] e a da assimilação por contato com a sociedade hospedeira. [...] Tampouco considero apropriada a maneira como o a historiografia tradicional da imigração tratou o problema da identidade cultural e/ou étnica. Sempre colocou a questão em termos de “preservação da cultura alemã” ou “perda/descharacterização da cultura alemã” entre os alemães do Brasil e seus descendentes<sup>680</sup>.

A autora defende que o foco deve ser deslocado das características culturais para a contínua reconstrução das fronteiras em relação a outros grupos, relacionada, apesar da “descharacterização” cultural, à “existência de um sentimento étnico de diferença [que] persistiu com o passar do tempo”<sup>681</sup>. Outros dois pontos que Gans destaca é que “não há como saber até que ponto as preocupações nacionalistas eram generalizadas entre os teutos da capital”, e que “a dificuldade com o domínio da língua nacional era, também, um ponto problemático para a maioria dos teuto-brasileiros”<sup>682</sup>.

Quanto ao sentimento de diferença mencionado por Gans, pensamos que poderia se estender a outros imigrantes – a *Blitz*, por exemplo, recebeu ciclistas com nomes italianos, como um de seus principais corredores, Luiz Vitale, possivelmente porque os identificavam como igualmente “estranhos” àquela terra, assim como eles próprios.

Tecemos essas considerações pois, devido à extinção da *Blitz* e de uma base mais ampla de documentos que pudessem esclarecer as motivações do clube, devemos trabalhar mais uma vez com os indícios oferecidos pela imprensa. Notamos que durante o período em que o clube esteve distanciado da União, aproximou-se dos clubes alemães e em abril de 1901 votou a entrada na *Verband Deutscher Vereine* (Liga das Sociedades Alemãs), além de participar de outros eventos, como a homenagem a Bismarck. Contudo, antes dessa aproximação, não acreditamos que apenas o uso do idioma fosse uma marcação de fronteira – uma vez que houvesse dificuldade com o idioma local, seria esperado que mantivessem sua comunicação da forma que lhes fosse mais cotidiana, considerando que era uma sociedade recreativa. Conforme Gans menciona, o interesse dos teuto-brasileiros pelo germanismo aumentou perto da virada do século, portanto podemos supor que a aproximação com a *Verband Deutscher Vereine* indicasse que, naquele momento, a *Blitz* estivesse se acercando dessas questões.

As cores da *Blitz* talvez fossem um outro indício de vínculo com a Alemanha – na *KDZ*, uma das notícias mencionava que era um prazer ver passar “voando” ao som da música os “rapazes em preto e amarelo”<sup>683</sup>. Licht e Túlio de Rose reiteram o preto e amarelo como as

---

<sup>680</sup> GANS, 2004, p.118.

<sup>681</sup> GANS, 2004, p.118-119.

<sup>682</sup> GANS, 2004, p.142; p.143.

<sup>683</sup> *KDZ*, Porto Alegre, 27 abr. 1904. Agradecemos ao professor Klaus Hilbert por ajudar na tradução desse

cores da sociedade<sup>684</sup>. Contudo, uma outra menção da *KDZ* parece ter equivocadamente atribuído à *Blitz* as cores do *Ruder Verein Germania*, engano até justificável considerando a relação entre os dois clubes<sup>685</sup>.

Os membros fundadores da *Blitz* faziam parte do *Ruder Verein Germania*, o segundo clube de remo de Porto Alegre. Aparentemente todos os fundadores do clube de remo faziam parte da comunidade de origem alemã, e foi em língua alemã que a ata de sua criação foi redigida. “Como cores do clube foram escolhidas a branca e a encarnada”. Pelo que pudemos observar, os clubes mantiveram uma relação estreita – algumas premiações das regatas foram realizadas no velódromo, e na segunda metade da década de 1900 vários nomes conhecidos da *Blitz* se revezaram na presidência do *Germania*. Posteriormente, os membros das duas sociedades seriam os fundadores do *Fußball*, que adotou as cores branca e verde<sup>686 687</sup>.

As três combinações de cores dos clubes inter-relacionados poderiam remeter às bandeiras das regiões alemãs. A bandeira da Saxônia, por exemplo, terra de origem de parte dos imigrantes que vieram para o Brasil, sozinha exibiria, simultaneamente, o preto e amarelo da *Blitz* e o verde e branco do *Fußball*<sup>688</sup>. O vermelho e branco do *Germania*, por sua vez, poderia tanto ser referência a duas das três cores da bandeira do Império, como a alguma região que adotava essas duas cores.

Outra hipótese poderia ser, ainda, menos vinculada a uma questão étnica e mais de funcionalidade – se as cores da União já estivessem estabelecidas quando a *Blitz* escolheu as suas, a opção poderia ter sido feita para que os ciclistas das duas sociedades contrastassem durante as corridas, facilitando a identificação dos competidores.

Retomamos, então, as listras azuis e brancas da União Velocipedica. Como já vimos, Pastoureau menciona que “a moda dos trajes e tecidos listrados, inspirada no mundo dos marinheiros”<sup>689</sup> desenvolveu-se durante a segunda metade do século XIX na costa francesa e, posteriormente, na inglesa – ambos os países que eram influências declaradas para as elites brasileiras da *belle époque*. A União teria ainda o intuito de adotar todas as práticas adequadas

---

trecho, particularmente complicado à nossa compreensão.

<sup>684</sup> LICHT, 2002; ROSE, Tulio de. O ground dos Moinhos de Vento. **Fôlha da Tarde**, Porto Alegre, 21 ago. 1952. Edição esportiva. Recorte. Sem paginação.

<sup>685</sup> Como mencionamos anteriormente, não eram raras as imprecisões nos jornais.

<sup>686</sup> LICHT, Henrique Felipe Bonnet. **Ruder-Verein Germânia, 1892-1917**: subsídios históricos (04.06.2001). Documentos diversos. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/71083>>. Acesso em: 19 out. 2016.

<sup>687</sup> LICHT, Henrique Felipe Bonnet. **Futebol**: subsídios históricos (24.07.2012). Documentos diversos. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/94953>>. Acesso em: 19 out. 2016, p.8.

<sup>688</sup> SACHSEN.DE. **Flag**. Sem data. Disponível em: <<http://www.sachsen.de/en/192.htm>>. Acesso em: 12 jun. 2015; WILLEMS, Emilio. **A aculturação dos alemães no Brasil**: estudo antropológico dos imigrantes alemães e seus descendentes no Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1946.

<sup>689</sup> PASTOUREAU, 1993, p.95.

ao ciclismo, e observava as regras conforme uma associação francesa determinava<sup>690</sup>. Assim, seria razoável que seus membros tivessem se espelhado nas roupas e padrões em voga entre os franceses, ou se orientado por critérios mais próximos do lazer higiênico dos balneários do que de outros referenciais.

Assim, embora a codificação dos uniformes contivesse um traço tradicional, ao emular uma codificação militar, os valores simbólicos da indumentária masculina de ciclismo poderiam estar alinhados aos da modernidade, tornando seus corpos dinâmicos feito máquinas, não denotando o mesmo tipo de “enfrentamento” representado pelo equivalente feminino. Também estavam bastante atualizados em relação aos europeus.

Por fim, acreditamos que estavam sujeitos à moda, embora vinculados à esfera funcional e simbólica para estabelecimento da identidade dos grupos – para participar da “moda do ciclismo”, era prescrito o traje adequado à moral, à saúde e à elegância. Essas roupas eram vestidas por homens que tinham em sua aparência pessoal outros elementos, também conforme determinavam os códigos da época.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa proposta era investigar como a prática do ciclismo foi difundida em Porto Alegre, e como a sociedade reagiu diante dos novos espaços – os velódromos – além de refletir sobre as aparências de seus entusiastas. Consideramos a prática e as aparências como dois aspectos possíveis da *moda*, compreendida aqui como um fenômeno com breve temporalidade, sem um conteúdo específico, que encontra nas roupas uma de suas manifestações mais ostensiva, embora permeie todas as esferas sociais.

Inicialmente, observamos como as alterações sociais e tecnológicas em andamento na Europa começaram a repercutir no Brasil colonial mais intensamente a partir da chegada da Família Real Portuguesa e da estrutura que foi desenvolvida em consequência da presença da aristocracia no Rio de Janeiro – a cidade foi convertida em porta de entrada para novidades. A *modernidade* e a *civilidade* se tornaram ideais perseguidos, e os brasileiros manifestaram seu interesse em fazer parte da “rota do progresso”. As mudanças nos hábitos de higiene e a crescente preocupação com a saúde – oriundas de descobertas científicas – impactaram desde a percepção dos indivíduos quanto a seus corpos, à relação com as cidades. Resultou, por exemplo, na remodelação de Paris, que se tornou o ícone de *cidade moderna*, na disseminação

---

<sup>690</sup> LICHT, 2002; *A Federação*, Porto Alegre, 07 mai. 1900.

dos banhos terapêuticos e na concepção da educação física como prática benéfica. Outra percepção profundamente alterada foi a da passagem do tempo, que não remontava mais às estações do ano, mas às divisões do tempo industrial e à separação entre trabalho e lazer.

Os hábitos dos europeus foram espalhados pelo mundo por meio das colônias, da intensificação do comércio internacional e da imprensa. O Brasil, provinciano, procurava adotar esses hábitos com a intenção de “europeizar-se” – ou aproximar-se de sua idealização do que seria a “moderna, civilizada e culta” Europa.

Cabe mencionar que foram as elites brasileiras que buscaram implementar as práticas das elites europeias, desde o Rio de Janeiro sede da Coroa até a Porto Alegre republicana. A elegância era um parâmetro bastante significativo, embora não houvesse consenso quanto a ele – notamos que um mesmo hábito poderia ser considerado fino ou deselegante ao mesmo tempo, por grupos ou indivíduos com posicionamentos divergentes. No caso do ciclismo, essa dissonância foi nítida, tanto no Brasil – tomamos por exemplo as duas importantes colunistas de moda que tinham opiniões opostas quanto à prática e seus trajes – quanto no hemisfério norte – onde, como vimos, médicos debatiam se o uso da bicicleta era ou não saudável, e até se causava algum prejuízo à moral.

O desenvolvimento tecnológico possibilitou que mais coisas fossem produzidas, em maior velocidade, que tivessem maior alcance, que se valorizasse as máquinas, e que essas se convertessem em símbolos modernos. Os jornais da burguesia corroboravam com as aspirações à *modernidade*, que em território provinciano resultava em práticas e indivíduos híbridos. Notamos também que as injunções religiosas e morais foram aliviadas no decorrer do século, sob o avanço de um olhar cientificista. Isso, ao lado da viabilização da produção em massa, poderia explicar, por exemplo, porque as bicicletas atingiram uma popularidade bem mais ampla nos anos 1890 que em épocas anteriores – como no início dos Oitocentos, com os *hobbyhorses*, ou no início da segunda metade do século, com as *boneshakers*.

As práticas ao ar livre e a fundação de clubes e associações em Porto Alegre tiveram a comunidade teuto-brasileira como precursora. A nosso ver, a vida social que se desenvolveu na cidade teve um forte traço de hibridação, pela recombinação dos modos culturais de diversas origens – tanto em consequência das imigrações quanto pela importação de novidades que acarretavam em novas práticas e materializações, como o caso mesmo dos esportes. No fim do século, a fruição e a apropriação da cidade ocorrem mediadas por componentes *modernos*, recém-chegados, como as câmeras fotográficas, com as quais se produziam vistas e retratos, as bicicletas – máquinas urbanas, ainda que fossem utilizadas para passeios aos arredores bucólicos – ou ainda a luz elétrica, que oportunizava o surgimento de sociabilidades noturnas.

Ainda que Porto Alegre fosse duplamente provinciana em relação à Europa, estabeleceu uma conexão mais direta com o Velho Continente por meio da burguesia urbana e da comunidade teuta. Dessa forma, as inovações não necessariamente chegavam através do Rio de Janeiro e os exemplos franceses não seriam hegemônicos na região. Havia uma considerável atualização da capital sul-rio-grandense, tanto com o Rio quanto com a Europa, que pode ser notada pela disponibilidade de equipamentos tecnológicos na cidade, pela circulação de informações provenientes do exterior, pela adoção das modas de agir e de vestir e até mesmo pela construção dos velódromos, que eram um tipo novo de edificação também nos países do Norte.

Com a popularização do convívio público, notamos que as roupas se transformaram em dois sentidos, durante o século XIX – provavelmente atingindo o Brasil por meio dessa importação de novidades europeias. Em um caminho, o vestuário se tornou mais simbólico, criando uma dualidade entre expressão e denúncia da personalidade no corpo vestido. Em outro sentido, se demandava mais praticidade – que primeiramente chegou à indumentária masculina, mas, com a ampliação das atividades femininas, atingiria também as roupas das mulheres. A normatização dos tempos e espaços de lazer promoveu, por exemplo, a especialização dos trajes, e gerou uma dualidade entre a liberação e a contenção dos corpos que, ao mesmo tempo que se valiam de indumentárias mais confortáveis, permaneciam sob códigos consideravelmente rígidos.

Muito do que foi feito na indumentária dos Oitocentos teve origem na roupa de esporte inglesa, especialmente nos trajes de montaria. Contudo, o surgimento de novas práticas físicas e a codificação dessa roupa esportiva para o uso urbano demandou que novos tipos de vestuário fossem criados para os momentos de recreação e para os espaços liminares – além, claro, da diferenciação fortemente marcada nas roupas conforme a variação das ocasiões sociais urbanas, e a determinação inquestionável do gênero. A influência da medicina e dos movimentos sociais, que clamavam por roupas mais práticas, também tiveram importância. Percebemos que os trajes de ciclismo atendiam a diversas prescrições, provenientes sobretudo de noções de saúde, decoro e moda.

As roupas utilizadas pelos ciclistas se relacionavam, primeiramente, à funcionalidade. Tanto para os homens quanto para as mulheres dos anos 1890, constrictos em suas roupas elegantes, seria impossível realizar atividades físicas sem trajes mais flexíveis e simplificados. Soluções diversas foram elaboradas e, embora causassem reações variadas, procuravam ainda obedecer aos preceitos da elegância em alguma medida. Enquanto os trajes masculinos para ciclismo não pareciam ser muito comentados pelas revistas de moda, as roupas femininas eram

tratadas como as demais – ou seja, peças e feítios entravam e saíam de voga, ainda que se observasse primordialmente a função do traje. Dentro dos clubes esportivos que surgiram no decorrer do século, tornou-se comum o uso de uniformes, como instrumento de consolidação das identidades das associações. Essas indumentárias podem ser percebidas como dessa dupla relação com libertação e contenção.

Os uniformes, conforme vimos, possuem codificações próprias e, embora frequentemente sejam peças de roupas bastante modernas – no sentido de acompanharem o mais novo em termos de confecção e até de moda – se vinculam ao âmbito do tradicional, uma vez que remontam aos códigos de brasões de armas e bandeiras, insígnias utilizadas há muito tempo para marcar fronteiras de grupos. Vimos que a *Blitz* e a União, a exemplo dos clubes europeus, estabeleceram seus uniformes por volta de 1898, utilizando camisas listradas, respectivamente, em amarelo e preto e em azul-marinho e branco. Desde suas origens, os clubes demonstravam aspectos distintos entre si, ainda que se dedicassem basicamente à mesma prática. Assim, os observamos separadamente, e acreditamos que a União tenha se baseado nos critérios do lazer higiênico, no qual o mesmo padrão de cores do clube era visto como a combinação mais adequada em termos de saúde e decência. As listras azuis e brancas se tornaram moda no cenário do esporte e do lazer na Europa, o que pode ter repercutido na opção do clube. A escolha da *Blitz*, por outro lado, nos faz considerar duas possibilidades, tanto a de caráter étnico, quanto a de caráter funcional. As cores sociais do “clube dos alemães” poderiam ser referência às cores de símbolos germânicos, mas, eventualmente tendo conhecimento prévio do uniforme da União, haveria também a possibilidade de terem buscado uma combinação altamente contrastante com a do outro clube, para facilitar a distinção dos ciclistas durante as competições.

Devemos mencionar que, embora o ciclismo não fosse inicialmente identificado com nenhum gênero e isso possa ter atraído as mulheres, a posição delas na prática se desenvolveu de forma bem diferente da masculina. Foi possível localizar imagens de grupos femininos na Europa, ainda que o ciclismo feminino não tivesse caráter competitivo. Contudo, não obtivemos imagens equivalentes dos clubes brasileiros. As imagens de ciclistas mulheres que localizamos de Porto Alegre são predominantemente retratos individuais, sendo vistas em maior número apenas na imagem panorâmica da inauguração do velódromo da Redenção.

Os jornais da época nos sugerem que o ciclismo no Brasil foi identificado como uma atividade familiar, o que incluía as mulheres na convivência dos clubes, mesmo que não necessariamente pedalassem. Em Porto Alegre, a primeira menção a mulheres de bicicleta data de 1898, e em 1899 sua presença foi destacada pela imprensa como em nenhum outro momento

– ainda que poucas tenham sido nomeadas. As roupas utilizadas por essas ciclistas também acompanhavam as prescrições e os modelos europeus. Verificamos, inclusive, moças retratadas em Porto Alegre vestindo as tais calças que tanto geraram polêmica em outras regiões. Porém, na capital do Rio Grande do Sul, ainda que a filosofia positivista guiasse o olhar da elite, mesmo o jornal do Partido Republicano – reconhecidamente adepto ao pensamento de Comte – *A Federação* mencionava a possibilidade de as moças utilizarem calças caso o formato de suas bicicletas demandasse.

Considerando que a cultura germânica concebia há tempos a participação feminina nas sociabilidades coletivas, e que em outras épocas, nas imediações da capital, algumas moças iam à igreja a cavalo “como homens”, talvez a aparição de mulheres utilizando bicicletas e vestindo as roupas adequadas não agredisse a sensibilidade da burguesia local. Embora os periódicos tendessem a manifestar preferência pelo uso da saia, as calças de ciclismo não parecem ter causado polêmica em Porto Alegre.

Em nível mundial, a inclusão das calças como trajés femininos para atividades lúdicas foi definitiva. Embora as peças bifurcadas tenham passado décadas relegadas ao uso específico para o lazer, durante o século XX ganhariam espaço no cotidiano feminino de todas as classes – e não apenas no das mulheres marginalizadas, como intelectuais ou operárias, que não correspondiam ao ideal de feminilidade vitoriano – da forma como foi vista no século XIX.

Por último, retornamos à questão norteadora do trabalho. Após analisar a trajetória dos clubes de Porto Alegre, de observar a imprensa atribuir ao ciclismo o caráter de prática moderna e elegante, e de notar que, a exemplo da Europa, os trajés recomendados foram, de fato, adotados, podemos estabelecer as conexões entre o ciclismo, a indumentária, a moda e o desejo de se inserir na *modernidade*, por meio da compreensão de que a prática e suas roupas eram fundamentalmente atuais. Eventualmente, para os entusiastas do uso da bicicleta, participar dos clubes, utilizar uma máquina veloz para se deslocar, assistir às corridas – que não carregavam traços de um passado rural, como o turfe – e vestir-se nos padrões, conforme as normas europeias, poderia ser uma forma de vivenciar uma *cidade moderna* que ainda ensaiava os primeiros passos na Porto Alegre daquele tempo. As associações esportivas que buscavam reproduzir exatamente o que era praticado na Europa – como os clubes de ciclismo – revelavam uma atualização que a cidade como um todo ainda não estava nem próxima de atingir e, por isso, talvez se tornassem espaços privilegiados para saciar parcialmente a ânsia de viver em uma metrópole. Devemos lembrar também que, outro aspecto do vínculo da prática do ciclismo com a moda foi o rápido declínio dos clubes – traçando um paralelo com a curva de Rogers, acreditamos que a trajetória das sociedades possa ser identificada desde seus membros

*inovadores aos retardatários.*

Dito isso, podemos refletir sobre possibilidades de pesquisas futuras que se abrem a partir daqui. Uma delas seria, essencialmente, a localização de outras imagens e outras fontes de material escrito, que pudessem reforçar ou refutar as considerações que fizemos aqui quanto aos trajes dos ciclistas porto-alegrenses e a organização dos clubes. Ainda no campo do vestuário, a análise das roupas utilizadas em outras vertentes esportivas de Porto Alegre poderia ter resultados interessantes, contemplando tanto o século XIX quanto o XX. Conforme mencionamos, as roupas para atividades físicas eventualmente são mencionadas de passagem em trabalhos sobre outros temas, seja a História da Indumentária, seja a História do Esporte, mas ainda há poucos trabalhos focados nesse tema. Poderia ainda se pensar em uma ampliação da investigação em nível nacional, uma vez que notamos a prática do ciclismo tanto por homens quanto por mulheres nas outras cidades brasileiras que observamos – e certamente há muitas outras, como podemos verificar no próprio Rio Grande do Sul, que teve clubes de ciclismo organizados, por exemplo, em Rio Grande, Pelotas e Santa Maria contemporâneas ao recorte de nosso estudo. Poderia ainda se pensar nas relações do esporte com a vida pública e a política, com destaque para os partidos republicanos, a exemplo de estudos conduzidos em outros países que abordam a relação entre o fascismo ou o comunismo com a educação física. Vimos que em Porto Alegre políticos do início da primeira república, como Englert e Montauray, favoreceram algumas associações esportivas, e imaginamos que as possíveis intenções estratégicas pudessem ser investigadas. Nesse viés, poderia se aproximar dos estudos de eugenia que já existem no Brasil.

A continuidade do ciclismo em Porto Alegre a partir de 1905, principalmente no período entre este ano e 1935, quando fica novamente em evidência, teria também grande valor. A relação entre a moda e as bicicletas poderia ser ainda retomada em momentos posteriores, como durante a II Guerra Mundial, quando novamente o veículo se popularizou e novos modelos de roupa foram produzidos para atender seus usuários – fenômeno que podemos observar, inclusive, na atualidade, devido ao interesse renovado, motivado pelas questões de mobilidade urbana. Outro caminho possível seria a realização de conexões com o ciclismo contemporâneo, propondo um diálogo entre o que era praticado no fim do século XIX com o que vemos no início do XXI – uma diferença que se destaca aos nossos olhos é que naquela época os “inimigos da velocipedia” eram os cães de rua, enquanto atualmente a hegemonia dos veículos motorizados restringe o uso das bicicletas com base em um risco muito maior.

Por ora, nossas reflexões chegam ao fim, enquanto definimos o rumo que podemos seguir em uma próxima oportunidade.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Alzira Alves de (Coord.). **Dicionário histórico-biográfico da Primeira República: 1889-1930**. São Paulo: Editora CPDOC/FGV, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>>. Acesso em: 19 out. 2016.
- ARAÚJO, Vicente de Paula. **Salões, circos e cinemas em São Paulo**. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- ARQUIVO NACIONAL (Brasil). No tempo das fábricas. In: \_\_\_\_\_. **O Arquivo Nacional e a história luso-brasileira: A Corte no Brasil**. Disponível em: <<http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=106>>. Acesso em: 07 mar. 2016.
- AXT, Gunter; SCLIAR, Moacyr. **Parque Farroupilha “Redenção”**. Porto Alegre: Paiol, 2011.
- BAKOS, Margaret M. Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19. In: MAUCH, Cláudia et al. **Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1994.
- BALBINOTTI, Carlos. **O ensino do tênis: novas perspectivas de aprendizagem**. Porto Alegre: Artmed Editora, 2009.
- BALZAC, Honoré. Tratado da Vida Elegante. In: \_\_\_\_\_; BAUDELAIRE, Charles; D'AUREVILLY, Barbey. **Manual do dândi: a vida com estilo**. Organização, tradução e notas: Tomaz Tadeu. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009. (Coleção Mimo).
- BAPTISTA, Maria Teresa Paes Barreto. **José Lutzenberger no Rio Grande do Sul: Arquitetura, Ensino, Pintura (1920-1951)**. 2007. 51 f. Monografia (Bacharelado em História) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007. Disponível em: <<http://caioba.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/viewFile/4180/3175>>. Acesso em: 01 mai. 2016.
- BARBANTI, Valdir. O que é esporte? **Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde**, Pelotas, v. 11, n. 1, p.54-58, 2006. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/RBAFS/article/view/833/840>>. Acesso em: 01 jun. 2016.
- BARNARD, Malcolm. **Moda e comunicação**. Tradução Lúcia Olinto. Rio de Janeiro: Rocco, 2003.
- BARTHES, Roland. **Inéditos, vol.3: imagem e moda**. 1. ed. Tradução Ivone Castilho Benedetti. São Paulo: Martins Fontes, 2005. (Coleção Roland Barthes).
- BAUDELAIRE, Charles. O pintor da vida moderna. In: \_\_\_\_\_. **Poesia e prosa: volume único**. Organização Ivo Barroso. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2006.
- BENJAMIN, Walter. **The arcades project**. Tradução Howard Eiland e Kevin McLaughlin.

Cambridge/Londres: Harvard University Press, 2002. Preparado com base no volume alemão *Das Passagen-Werk* (1982), editorado por Rolf Tiedemann.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. Tradução Carlos Felipe Moisés; Ana Maria L. Ioratti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BLUM, Stella. **Victorian fashions and costumes from Harper's Bazar**: 1867-1898. Chelmsford: Courier Corporation, 2012.

BRASIL, Bruno. A Estação – Jornal Ilustrado para a Família. **Biblioteca Nacional Digital** (Brasil), 17 ago. 2015. Disponível em: <<https://bndigital.bn.br/artigos/a-estacao-jornal-illustrado-para-a-familia/>>. Acesso em: 02 jul. 2016.

BIJKER, Wiebe E. **Of bicycles, bakelites, and bulbs**: toward a theory of sociotechnical change. Cambridge/Londres: The MIT Press, 1995.

BONADIO, Maria Claudia. A produção acadêmica sobre moda na pós-graduação no Brasil. **IARA - revista de moda, cultura e arte**, São Paulo, v.3, n.3, p.50-146, dez. 2010. Disponível em: <[http://www1.sp.senac.br/hotsites/blogs/revistaiara/wp-content/uploads/2015/01/03\\_IARA\\_vol3\\_n3\\_Dossie.pdf](http://www1.sp.senac.br/hotsites/blogs/revistaiara/wp-content/uploads/2015/01/03_IARA_vol3_n3_Dossie.pdf)>. Acesso em: 09 mar. 2015.

BOUCHER, François. **História do vestuário no Ocidente**: das origens aos nossos dias. Edição ampliada por Yvonne Deslandres. Tradução André Telles. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

BOURDIEU, Pierre. **Razões práticas**: sobre a teoria da ação. Tradução Mariza Corrêa. Campinas: Papyrus, 1996.

BOURLET, Charles. **Traité des bicycles et bicyclettes suivi d'une application à la construction des vélodromes**. Paris: Gauthier-Villars et fils/G. Masson, 1894. Disponível em: <<http://cnum.cnam.fr/redir?12DY14>>. Acesso em: 25 out. 2016.

BRAGA, João. **História da moda**: uma narrativa. São Paulo: Editora Anhembi Morumbi, 2004.

BRAGANÇA, Maria Francisca Isabel Josefa Antónia Gertrudes Rita Joana de (D. Maria I de Portugal). Alvará que proíbe as fábricas e manufaturas no Brasil. In: ARQUIVO NACIONAL (Brasil). **O Arquivo Nacional e a história luso-brasileira**. Não paginado. Disponível em: <[www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=978&sid=107](http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=978&sid=107)>. Acesso em 07 mar. 2016.

BRIGGS, Asa; BURKE, Peter. **Uma história social da mídia**: de Gutenberg à Internet. 2. ed. Tradução Maria Carmelita Pádua Dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

BUENO, Maria Lúcia. Prefácio à edição brasileira. In: CRANE, Diana. **A moda e seu papel social**: Classe, Gênero e Identidade das Roupas. Tradução Cristina Coimbra. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular**: história e imagem. Tradução Vera Maria Xavier dos

Santos. Revisão técnica Daniel Aarão Reis Filho. Bauru: EDUCS, 2004.

CALANCA, Daniela. **História social da moda**. Tradução Renato Ambrósio. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

CALLAN, Georgina O'hara. **Enciclopédia da moda**: de 1840 à década de 90. Verbetes brasileiros Cynthia Garcia. Tradução Gloria Maria de Mello Carvalho; Maria Ignez França. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

CARDOZA, Thomas. **Intrepid women**: Cantinières and Vivandières of the French Army. Bloomington: Indiana University Press, 2010.

\_\_\_\_\_. Cantinières and Vivandières of the French Army. Website. Disponível em: <<http://www.cantinières.com/>>. Acesso em: 19 out. 2016.

CARDOZO, José Carlos da Silva. A influência da *Belle Époque* brasileira na criança porto-alegrense por meio dos processos de tutela do Juizado de Órfãos. **Revista de História** (UFBA), Salvador, v.1, n.2, p. 39-52, 2009. Disponível em: <[http://www.revistahistoria.ufba.br/2009\\_2/a03.pdf](http://www.revistahistoria.ufba.br/2009_2/a03.pdf)>. Acesso em: 12 jun. 2015.

CARTOGRAFIA Virtual histórica-urbana de Porto Alegre: Século XIX e início do XX. Recurso digital. Porto Alegre: IHGRGS, 2005.

CICLISMO. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=ciclismo>>. Acesso: 19 out. 2016.

COELHO, Teixeira. **Dicionário crítico de política cultural**: cultura e imaginário. São Paulo: Editora Iluminuras, 1997.

COMPANHIA DE PROCESSAMENTO DE DADOS DO MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE (Procempa). **História dos bairros de Porto Alegre**. Sem data. Disponível em: <[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu\\_doc/historia\\_dos\\_bairros\\_d\\_e\\_porto\\_alegre.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/historia_dos_bairros_d_e_porto_alegre.pdf)>. Acesso 03 fev. 2015.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Italianidade(s): imigrantes em Porto Alegre. In: Encontro Anual da ANPOCS, 21., 1997a, Caxambu. **Anais do Encontro**. ST12. Não paginado. Disponível em: <[http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=5293&Itemid=360](http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=5293&Itemid=360)>. Acesso em: 11 mai. 2016.

\_\_\_\_\_. Modernidade, Noite e Poder: Porto Alegre na Virada para o Século XX. **Tempo** (UFF), Rio de Janeiro, v.2, n.4, p.49-64, 1997b. Disponível em: <[http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/artg4-3.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg4-3.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016.

CORBIN, Alain. Bastidores. In: PERROT, Michelle (Org.). **História da vida privada**: da Revolução Francesa à Primeira Guerra. v.4. Tradução Denise Bottmann (partes 1 e 2); Bernardo Joffily (partes 3 e 4). São Paulo: Companhia das Letras. 1991. cap. 4.

CRANE, Diana. **A moda e seu papel social**: Classe, Gênero e Identidade das Roupas.

Tradução Cristina Coimbra. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.

\_\_\_\_\_. **Ensaio sobre moda, arte e globalização cultural**. Organização Maria Lucia Bueno. Tradução Camila Fialho; Carlos Szlak; Renata S. Laureano. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011.

CUNHA, Luciana Bicalho da. **As roupas esportivas em Revista na cidade de Belo Horizonte (1929-1950): moldes, recortes e costuras**. 2011. 192f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2011. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000838190&fd=y>>. Acesso em: 19 out. 2016.

DAVIS, John R. **The Victorians and Germany**. Berna: Peter Lang, 2007.

DEBOM, Paulo. O vestuário e a moda enquanto fontes para o estudo da história. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO: Saberes e práticas científicas, 16., 2014, Rio de Janeiro. **Anais**. Rio de Janeiro: ANPUH-Rio, 2014. Sem paginação. Disponível em: <[http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400363061\\_ARQUIVO\\_OVestuarioeModaenquantoFontesparaoEstudodaHistoria.pdf](http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400363061_ARQUIVO_OVestuarioeModaenquantoFontesparaoEstudodaHistoria.pdf)>. Acesso: 03 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. O precursor da alta costura. In: COLÓQUIO DE MODA, 12., 2016, João Pessoa. **Anais Colóquio de Moda**. Sem paginação. Disponível em: <[http://coloquiomoda.com.br/anais/anais/12-coloquio-de-moda\\_2016/gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-06-o-precursor-da-alta-costura-coloquio.pdf](http://coloquiomoda.com.br/anais/anais/12-coloquio-de-moda_2016/gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-06-o-precursor-da-alta-costura-coloquio.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016.

DECCA, Edgar Salvadori de. Apresentação. In: LUCENA, Ricardo de Figueiredo. **O esporte na cidade: aspectos do esforço civilizador brasileiro**. Campinas: Editora Autores Associados, 2001.

DEPARTAMENTO DE FILOSOFIA. **Gilda Rocha de Mello e Souza**. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. Disponível em: <<http://filosofia.fflch.usp.br/docentes/gildarocha>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

DESAFIO de Ciclismo. Regulamento. Disponível em: <<http://www.desafiodeciclismo.com.br/regulamento.html>>. Acesso em: 13 jun. 2016.

DIAS, Reinaldo. **Introdução à sociologia**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.

CARTA, Gianni; MARCHER, Roberto. **O tênis no Brasil: de Maria Esther Bueno a Gustavo Kuerten**. São Paulo: Conex, 2004.

CHAPELINHO. In: DICIO – Dicionário online de português. Matosinhos: 7Graus, 2016. Disponível em: <[www.dicio.com.br/chapelinho/](http://www.dicio.com.br/chapelinho/)>. Acesso em: 25 out. 2016.

CHASPELINHO. In: DICIO – Dicionário online de português. Matosinhos: 7Graus, 2016. Disponível em: <[www.dicio.com.br/chaspelinho/](http://www.dicio.com.br/chaspelinho/)>. Acesso em: 02 jul. 2016.

DOBERSTEIN, Arnoldo Walter. **RS (1920-40): estatuária, catolicismo e gauchismo**. 1999.

377 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

EDMUNDO, Luís. **O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis: 1763-1808**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. (Coleção Brasil 500 Anos).

\_\_\_\_\_. **O Rio de Janeiro do meu tempo**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. (Edições do Senado Federal; v.1).

ELEGÂNCIA. In: FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa. 3.ed. totalmente revista e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

ELEGÂNCIA. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=eleg%C3%A2ncia>>. Acesso: 19 out. 2016.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: Volume II – Formação do Estado e Civilização**. 2.ed. Tradução Ruy Jungman. Revisão e apresentação Renato Janine Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994.

FARPELA. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=farpela>>. Acesso: 19 out. 2016.

FEIJÃO, Rosane. **Moda e modernidade na *belle époque* carioca**. São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2011.

FERNANDES, Nelson da Nobrega. **Escolas de samba: sujeitos celebrantes e objetos celebrados**. Rio de Janeiro, 1928-1949. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.

FERRARI, Márcio. Globalização no século XIX. **Pesquisa FAPESP**, São Paulo, 240 ed., p.76-81, fev. 2016. Disponível em: <[http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2016/02/076-081\\_circula%C3%A7%C3%A3o-de-impressos\\_240.pdf?ddfa22](http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2016/02/076-081_circula%C3%A7%C3%A3o-de-impressos_240.pdf?ddfa22)>. Acesso em: 25 out. 2016.

FERREIRA, Athos Damasceno. **Imagens sentimentais da cidade**. Porto Alegre: Editora Globo, 1940.

\_\_\_\_\_. Apontamentos para o estudo da indumentária. In: FERREIRA, Athos Damasceno et al. **Fundamentos da cultura rio-grandense** 2.série. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/UFRGS, 1957.

FIGUEIREDO, Joana Bosak de. O texto revestido: a indumentária como tradução de identidade *gaucha* em textos literários e historiográficos do século XIX. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH: 50 anos, 26., 2011, São Paulo. **Anais do XXVI simpósio nacional da ANPUH - Associação Nacional de História**. São Paulo: ANPUH-SP,

2011. Não paginado. Disponível em:

<[www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300883719\\_ARQUIVO\\_OTEXTOREVESTI DOANPUH.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300883719_ARQUIVO_OTEXTOREVESTI DOANPUH.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016.

FILÓ. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em:

<<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=fil%C3%B3>>. Acesso: 25 out. 2016.

FLORES, Hilda Agnes Hübner. As mulheres porto-alegrenses. In: DORNELLES, Beatriz Corrêa Pires (Org.). **Porto Alegre em destaque: história e cultura**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. p.127-146.

FLORES, Moacyr. **Patrono da cadeira 06**. Academia Rio-Grandense de Letras. Sem data. Disponível em: <<http://arl.org.br/index.php/patronos/57-apolin%C3%A1rio-porto-alegre>>. Acesso em: 01 mai. 2016.

\_\_\_\_\_. Porto Alegre no século XIX. In: DORNELLES, Beatriz Corrêa Pires (Org.). **Porto Alegre em destaque: história e cultura**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. p.11-24.

FLÜGEL, John Carl. **A psicologia das roupas**. Tradução Antonio Ennes Cardoso. São Paulo: Mestre Jou, 1966.

FORTINI, Archymedes. **O passado através da fotografia**. Porto Alegre: Ed. Grafipel, 1959.

\_\_\_\_\_. **Histórias de nossa história**: Porto Alegre: 1900-1965, Porto Alegre: Editora Grafipel, 1966.

FRANÇA cassa lei arcaica que proibia mulheres de usar calças. **Terra**, São Paulo/Porto Alegre, 04 fev. 2013. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/mundo/europa/franca-cassa-lei-arcaica-que-proibia-mulheres-de-usar-calças,e71240f2f45ac310VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: Guia Histórico**, 3ª edição revista e ampliada. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1998.

\_\_\_\_\_. Livrarias da Rua da Praia. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, n. 147, p.143-148, 2013. Disponível em:

<<http://seer.ufrgs.br/index.php/revistaihgrgs/article/view/57551>>. Acesso em: 19 out. 2016.

FROSI, Tiago Oviedo et al. A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre/RS. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 14, n. 3, p. 1-18, 2011. Disponível em:

<<https://www.revistas.ufg.br/feff/article/view/9755>>. Acesso em: 19 out. 2016.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **Hemeroteca Digital Brasileira**. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/>>. Acesso em: 19 out. 2016.

GAMBETA, Wilson Roberto. **A bola rolou: o velódromo paulista e os espetáculos de futebol (1895/1916)**. 2013. 408 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em:

<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-01102014-162931/>>. Acesso em: 05 jul. 2016.

GANS, Magda Roswita. **Presença teuta em Porto Alegre no século XIX 1850-1889**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2004.

GASTAL, Susana. Pedro Weingärtner: sob o olhar fotográfico. **19&20**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, jul. 2008. Não paginado. Disponível em:  
<[http://www.dezenovevinte.net/artistas/pw\\_sg\\_fotografia.htm](http://www.dezenovevinte.net/artistas/pw_sg_fotografia.htm)>. Acesso em: 19 out. 2016.

GEORGE SAND. In: Encyclopaedia Britannica. Londres: Encyclopaedia Britannica, Inc., 2016. Disponível em: <<https://global.britannica.com/biography/George-Sand>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

GERTZ, René Ernaini. O associativismo entre alemães e descendentes no Rio Grande do Sul. In: BASTOS, Maria Helena Camara; JACQUES, Alice Rigoni; ALMEIDA, Dóris Bittencourt (.). **Do Deutscher Hilfsverein ao Colégio Farroupilha/RS: memórias e histórias (1858-2008)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. Tradução Raul Fiker. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GIFFONI, Edmundo. Tênis Catarse Moderna. Porto Alegre: Feplam, 1989.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**. Tradução Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GODOY, Letícia Azambuja. A educação feminina do Instituto de Educação Doméstica e Rural da Escola de Engenharia 1920-1934. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM EDUCAÇÃO DA REGIÃO SUL (ANPEDSUL), 2., 1999, Curitiba. **Anais virtuais**. Não paginado. Disponível em:  
<[http://www.portalanpedsul.com.br/admin/uploads/1999/historia\\_da\\_educacao/trabalho/05\\_23\\_23\\_a\\_educacao\\_feminina\\_do\\_instituto\\_de\\_educacao\\_domestica\\_e\\_rural\\_da\\_escola\\_de\\_engenharia\\_1920-1934\\_1.pdf](http://www.portalanpedsul.com.br/admin/uploads/1999/historia_da_educacao/trabalho/05_23_23_a_educacao_feminina_do_instituto_de_educacao_domestica_e_rural_da_escola_de_engenharia_1920-1934_1.pdf)>. Acesso em: 14 jun. 2016.

GOMES, Christianne L.; ELIZALDE, Rodrigo. **Horizontes latino-americanos do lazer**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

GOMES, Natasha. Em duas rodas. **Almanaque Gaúcho Zero Hora**. Disponível em:  
<<http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2013/08/19/em-duas-rodas/?topo=13,1,1,,13>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

GPA: Clube de Regatas Guaíba-Porto Alegre. Disponível em:  
<<http://www.gpa1888.com.br/>>. Acesso em: 11 mai. 2016

HABERMAS, Jürgen. **O discurso filosófico da modernidade: doze lições**. Tradução Luiz Sérgio Repa; Rodnei Nascimento. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (Coleção tópicos).

HADLAND, Tony; LESSING, Hans-Erhard. **Bicycle design: an illustrated history**. Contribuições de Nick Clyton e Gary W. Sanderson. Cambridge/Londres: The MIT Press,

2014.

HAIKE, Roselane Kleber da Silva. **SOGIPA**: uma trajetória de 130 anos: publicação comemorativa. Porto Alegre: Editores Associados, 1997.

HOLLANDER, Anne. **O Sexo e as roupas**: a evolução do traje moderno. Tradução Alexandre Tort; Revisão técnica Gilda Chataignier. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.

HÖRMEYER, Joseph. **O Rio Grande do Sul de 1850**: descrição da Província do Rio Grande do Sul no Brasil meridional. Tradução Henrich A. W. Bunse. Porto Alegre: D. C. Luzzatto/EDUNI-SUL, 1986.

HUYER, André. **A ferrovia do riacho**: um caminho para a urbanização da zona sul de Porto Alegre. 2010. 242 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/29131>>. Acesso em: 19 out. 2016.

ISABELLE, Arsène. **Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul (1833-1843)**. Tradução e nota sobre o autor Teodemiro Tostes. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006. (Edições do Senado Federal; v.61).

KERN, Maria Lúcia Bastos. Tradição e modernidade: a imagem e a questão da representação. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 31, n. 2, p.7-22, dez. 2005. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/iberoamericana/article/view/1335>>. Acesso em: 19 out. 2016.

KERN, Stephen. *Anatomy and destiny: a cultural history of the human body*. Indianapolis: Bobbs-Merrill, 1975.

KRÄNZCHEN. In: DUDEN. *Berlim: Bibliographisches Institut Gesellschaft mit beschränkter Haftung*, 2016. Disponível em: <[www.duden.de/rechtschreibung/Kraenzchen](http://www.duden.de/rechtschreibung/Kraenzchen)>. Acesso em: 25 out. 2016.

LAVER, James. Historical introduction. In: BARNEY, Sydney D. **Clothes and the horse** – A guide to correct dress for all riding occasions. Londres: Vinton & Company, 1953.

\_\_\_\_\_. **A roupa e a moda**: uma história concisa. Capítulo final [por] Christina Probert. Tradução Glória Maria de Mello Carvalho. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

LEAL, Caroline Pereira. **Festas carnavalescas da elite de Porto Alegre**: Evas e Marias nas redes do poder (1906-1914). 2013. 245 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10923/3790>>. Acesso em: 19 out.2016.

LEFEBVRE, Henri. **Introdução à modernidade**: Prelúdios. Tradução Jehovanira Chrysóstomo de Souza. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

LEMOS, Antenor; CARVALHO, Edmundo G. *Rio Grande do Sul sportivo*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1918.

LEITÃO, Débora Krischke. Nós, os outros: Construção do exótico e consumo de moda brasileira na França. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, v. 13 n. 28, p.203-230, 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-71832007000200009](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832007000200009)>. Acesso em: 06 mar. 2016.

LESSING, Hans-Erhard. The Evidence against “Leonardo’s Bicycle”. In: INTERNATIONAL CONFERENCE ON CYCLING HISTORY, 8., 1997, Glasgow. **Cycle Publishing**. São Francisco: Van der Plas Publications. Website. Disponível em: <<http://www.cyclepublishing.com/history/leonardo%20da%20vinci%20bicycle.html>>. Acesso em: 03 jun. 2016.

LIBRARY OF CONGRESS (Estados Unidos da América). Recurso eletrônico. Disponível em: <[www.loc.gov](http://www.loc.gov)>. Acesso em: 19 out. 2016.

LICHT, Henrique Felipe Bonnet. **Ciclismo no Rio Grande do Sul: 1869-1905**. Porto Alegre: Centro de Memória do Esporte da Escola de Educação Física/UFRGS, 2002. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/79679>>. Acesso em 09 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. **Ciclismo**: subsídios históricos (18.11.2013). Documentos diversos. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/104096>>. Acesso em 01 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. **Futebol**: subsídios históricos (24.07.2012). Documentos diversos. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/94953>>. Acesso em: 19 out. 2016.

\_\_\_\_\_. **Ruder-Verein Germânia, 1892-1917**: subsídios históricos (04.06.2001). Documentos diversos. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/71083>>. Acesso em: 19 out. 2016.

LIPOVETSKY, Gilles. **O império do efêmero**: a moda e seu destino nas sociedades modernas. Tradução Maria Lucia Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

LOPEZ ESPINOSA, José Antonio. El primer trabajo sobre el bocio exoftálmico publicado en Cuba. **Revista Cubana de Endocrinología**, Ciudad de la Habana, v. 14, n. 1, abr. 2003. Disponível em: <[http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1561-29532003000100001&lng=es&nrm=iso](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1561-29532003000100001&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em: 04 jul. 2016.

LUCENA, Ricardo de Figueiredo. **O esporte na cidade**: aspectos do esforço civilizador brasileiro. Campinas: Editora Autores Associados, 2001.

LURIE, Alison. **A linguagem das roupas**. Tradução Ana Luiza Dantas Borges. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre**: história e vida da cidade. Porto Alegre: UFRGS, 1973.

\_\_\_\_\_. **Porto Alegre**: aspectos culturais. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1982.

MACHADO, Nara Helena Naumann. **A exposição do Centenário Farroupilha**: ideologia e arquitetura. 1990. 330 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e

Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1990.

\_\_\_\_\_. **Modernidade, arquitetura e urbanismo: O centro de Porto Alegre (1928-1945)**. 1998. 2v. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

MAGALHÃES, Diego Trindade d'Ávila. Globalização Simples e Globalização Complexa: o Império Britânico no século XIX e a China no século XXI. In: SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS INTERNACIONAIS (SEBREEI), 1., 2012, Porto Alegre. **Anais do Seminário Brasileiro de Estudos Estratégicos Internacionais – SEBREEI: Integração Regional e Cooperação Sul-Sul no Século XXI**. Porto Alegre, 2012. p.113-133. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/sebreei/2012/wp-content/uploads/2013/01/Diego-Trindade-Davila-Magalhaes.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2016.

MARTIN-FUGIER, Anne. Os ritos da vida privada burguesa. In: PERROT, Michelle (Org.). **História da vida privada: da Revolução Francesa à Primeira Guerra**. v.4. Tradução Denise Bottmann (partes 1 e 2); Bernardo Joffily (partes 3 e 4). São Paulo: Companhia das Letras. 1991. p.176-245.

MAZERON, Gaston Hasslocher. **Reminiscências de Pôrto Alegre**. Porto Alegre: Selbach, 1940.

MAZO, Janice Zarpellon. **A emergência e a expansão do associativismo desportivo em Porto Alegre - Brasil (1867-1945): espaço de representações da identidade cultural teuto-brasileira**. 2003. 376 f. Dissertação (Doutorado em Ciência do Desporto) – Faculdade de Ciências do Desporto e de Educação Física, Universidade do Porto, Porto, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/18673>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

\_\_\_\_\_; SILVA, Carolina F. da; LYRA, Vanessa B. As mulheres no cenário do associativismo esportivo em Porto Alegre/RS na transição do século XIX para o XX: alternativas de sociabilidade e lazer para elas. **Licere**, Belo Horizonte, v. 13, n. 3 p.1-25, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/96278>>. Acesso em: 19 out. 2016.

MELO, Victor Andrade de. Corpos, bicicletas e automóveis: outros esportes na transição dos séculos XIX e XX. In: PRIORE Mary del; MELO, Victor Andrade de (Org.). **História do esporte no Brasil: Do Império aos dias atuais**. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

\_\_\_\_\_; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p.111-134, 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-026X2009000100007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 31 jul. 2016.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. Rumo a uma “história visual”. In: MARTINS, José de Souza; ECKERT, Cornélia; NOVAES, Sylvia Caiuby (Org.). **O imaginário e o poético nas ciências sociais**. Bauru, SP: Edusc, 2005.

MILLER, Christopher M.; MCINTYRE, Shelby H.; MANTALA Murali K. Toward Formalizing Fashion Theory. **Journal of Marketing Research**, Chicago, v. 30, n. 2, p.142-157, mai. 1993. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/3172824>>. Acesso: 19 out. 2016.

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

\_\_\_\_\_. Porto Alegre no século XX: crescimento urbano e mudanças sociais. In: DORNELLES, Beatriz Corrêa Pires (Org.). **Porto Alegre em destaque: história e cultura**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. p.51-74.

\_\_\_\_\_. **Porto Alegre e suas escritas: história e memórias da cidade**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

MONTELEONE, Joana de Moraes. **O circuito das roupas: a corte, o consumo e a moda (Rio de Janeiro, 1840-1889)**. 2013. 352 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-11042014-112626/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

MORAES, Ronaldo Dreissig de. **O início da prática do ciclismo em Porto Alegre e sua relação com o jornalismo**. 2012. 10 f. Trabalho de Conclusão (Especialização em Jornalismo Esportivo) – Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10183/93374>>. Acesso em 09 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. **O ciclismo nos clubes de Porto Alegre/RS: entre o passado e o presente**. 2014. 61 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Movimento Humano) – Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/128008>>. Acesso em: 19 out. 2016.

MOTORISTA que atropelou ciclistas responderá inquérito por tentativa de homicídio. **Zero Hora**, Porto Alegre, 01 mar. 2011. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2011/03/motorista-que-atropelou-ciclistas-respondera-inquerito-por-tentativa-de-homicidio-3225387.html>>. Acesso em: 11 jul. 2016.

MOURA, Ranielle Leal. História das revistas brasileiras: informação e entretenimento. In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DA MÍDIA, 8., 2011, Porto Alegre. **Anais 8º Encontro – 2011**. Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/alcar/encontros-nacionais-1/8o-encontro-2011-1/artigos/Historia%20das%20Revistas%20brasileiras%202013%20informacao%20e%20entretenimento.pdf/view>>. Acesso em: 03 ago. 2016.

NEEDELL, Jeffrey. **Belle Époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. Tradução Celso Nogueira. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

OLIMPÍADAS 2016. Modalidades: Ciclismo de pista. Disponível em: <<http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/olimpiadas/modalidades/ciclismo-de-pista>>. Acesso em: 13 jun. 2016.

OLIVEIRA, Neide Gomes de. História dos hábitos de higiene no Brasil dos séculos XVIII ao XX. **Revista Dimensões** (Revista de História da UFES), Vitória, n. 2, p.42-58, 1991. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/2171>>. Acesso em: 11

mai. 2016.

PACHECO, Ricardo de Aguiar. **O cidadão está nas ruas**: representações e práticas da cidadania republicana em Porto Alegre (1889-1991). Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2001.

PALHARES, Patricia. *Stand up paddle*: esporte da moda nas praias e lagoas ganha mais adeptos. Globo Esporte, Rio de Janeiro, 2013. Eu Atleta. Disponível em: <<http://globoesporte.globo.com/eu-atleta/guia/stand-paddle-esporte-da-moda-nas-praias-e-lagoas-ganha-mais-adeptos.html>>. Acesso em: 04 jun. 2016.

PASTOUREAU, Michel. **O pano do diabo**: uma história das listras e dos tecidos listrados. Tradução Lucy Magalhães. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

PEREIRA, Ester Liberato. **As práticas equestres em Porto Alegre**: percorrendo o processo da esportivização. 2012. 156 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Movimento Humano) – Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/56768>>. Acesso em: 19 out. 2016.

PERROT, Michelle. **Mulheres públicas**. Tradução Roberto Leal Ferreira. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A burguesia gaúcha**: dominação do capital e disciplina do trabalho (RS 1889-1930). Porto Alegre: Ed. Mercado Aberto, 1988.

\_\_\_\_\_. **O espetáculo da rua**. Porto Alegre: UFRGS, 1992.

\_\_\_\_\_. De como os alemães tornaram-se gaúchos pelos caminhos da modernização. In: MAUCH, Cláudia; VASCONCELOS, Naira. **Os alemães no sul do Brasil**: cultura, etnicidade, história. Canoas: Ed. ULBRA, 1994.

\_\_\_\_\_. **Exposições universais**: Espetáculos da modernidade do século XIX. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. **Imaginário da cidade**: representações do urbano (Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre). Porto Alegre: Editora da Universidade, 2002.

PEZZOLO, Dinah Bueno. **Tecidos**: história, tramas, tipos e usos. São Paulo: Editora Senac, 2008.

PINCH Trevor; BIJKER, Wiebe. The social construction of facts and artifacts: or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other. In: BIJKER, Wiebe, HUGHES, Thomas Parke, PINCH Trevor (Ed.). **The social construction of technological systems**: new directions in the sociology and history of technology. Cambridge/Londres: The MIT Press, 2012.

POSSAMAI, Zita Rosane. O circuito social da fotografia em Porto Alegre (1922 e 1935). **Anais do Museu Paulista**, São Paulo. v. 14, n. 1, p.263-289, jun. 2006. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-47142006000100009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142006000100009&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 19 out. 2016.

PÓVOAS, Glênio Nicola. Filmagens pioneiras no Rio Grande do Sul aconteceram em 1904. **Sessões do Imaginário**, Porto Alegre, a.7, n.8, p.44-49, ago. 2002. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/fo/ojs/index.php/famecos/article/view/777>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Praça Brigadeiro Sampaio. Viva o Centro. Disponível em: <[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro/default.php?reg=14&p\\_secao=118](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro/default.php?reg=14&p_secao=118)>. Acesso em: 11 mai. 2016.

RAINHO, Maria do Carmo Teixeira. **A cidade e a moda**: novas pretensões, novas distinções: Rio de Janeiro, século XIX. Brasília: Editora UNB, 2002.

REQUIFIFE. In: MICHAELIS Online. Dicionário brasileiro da língua portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos/UOL, 2015. Recurso eletrônico. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=requifife>>. Acesso: 19 out. 2016.

ROCHE, Daniel. **A cultura das aparências**: uma história da indumentária (séculos XVII-XVIII). Tradução Assef Kfourí. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**, 2v. Tradução de Emery Ruas. Porto Alegre: Editora Globo, 1969.

RODRIGUES, Alfredo Ferreira (Org.). **Almanak litterario e estatistico do Rio Grande do Sul**, a.14. Pelotas: Editores Calos Pinto & Comp., 1902. Anual.

RODRIGUES, Mariana Christina de Faria Tavares. O complexo da elegância. In: COLÓQUIO DE MODA, 7., 2011, Maringá. **Anais Colóquio de Moda**. Sem paginação. Disponível em: <[http://www.coloquiomoda.com.br/anais/anais/7-Coloquio-de-Moda\\_2011/GT08/Comunicacao-Oral/CO\\_89852O\\_Complexo\\_da\\_Elegancia.pdf](http://www.coloquiomoda.com.br/anais/anais/7-Coloquio-de-Moda_2011/GT08/Comunicacao-Oral/CO_89852O_Complexo_da_Elegancia.pdf)>. Acesso em: 29 mai. 2016.

ROGERS, Everett M. **Diffusion of innovations**. 3.ed. Nova Iorque: The Free Press, 1983.

ROLIM, Berenice Machado. **Momentos do ciclismo**: uma leitura histórica. 2003. 42 f. Monografia (Especialização em Pedagogias do Corpo e da Saúde) – Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

ROLNIK, Raquel. **Morre Neil Smith...** Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/10/01/morre-neil-smith-grande-perda-para-os-estudos-urbanos/>>. Acesso em: 11 mai. 2016.

ROSA BONHEUR In: Encyclopaedia Britannica. Londres: Encyclopædia Britannica, Inc., 2016. Disponível em: <<https://global.britannica.com/biography/Rosa-Bonheur>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

ROSE, Tulio de. O ground dos Moinhos de Vento. **Fôlha da Tarde**, Porto Alegre, 21 ago. 1952. Edição esportiva. Recorte. Sem paginação.

ROUILLÉ, André. **A fotografia**: entre documento e arte contemporânea. Tradução Constança Egrejas. São Paulo: Editora Senac, 2009.

SABALLA, Viviane Adriana. **Indumentária, representação e narrativas visuais**: a mulher como idealizadora de sua identidade na Porto Alegre de 1900-1920. 2010. 245 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

SACHSEN.DE. **Flag**. Sem data. Disponível em: <<http://www.sachsen.de/en/192.htm>>. Acesso em: 12 jun. 2015.

SANTOS, Alexandre Ricardo dos. **A fotografia e as representações do corpo contido (Porto Alegre 1890-1920)**. 1997. 2 v. Dissertação (Mestrado em Artes Visuais) – Instituto de Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1997.

SANTUCCI, Natália de Noronha. Historiografia de Moda – Um levantamento da produção acadêmica em São Paulo. In: MODA DOCUMENTA: Museu, Memória e Design, 5., 2015a. **Anais do Congresso Internacional de Memória, Design e Moda**. São Paulo: MIMO/Estação das Letras e Cores Editora, Ano 2. n 01. v. 01. p.531-544. Disponível em: <[http://www.modadocumenta.com.br/anais/anais/5-Moda-Documenta-2015/04-Sessao-Tematica-Historia-da-Indumentaria-e-da-Moda/Natalia-Santucci\\_Historiografia-de-Moda---Um-Levantamento-da-Producao-Academica-em-SP.pdf](http://www.modadocumenta.com.br/anais/anais/5-Moda-Documenta-2015/04-Sessao-Tematica-Historia-da-Indumentaria-e-da-Moda/Natalia-Santucci_Historiografia-de-Moda---Um-Levantamento-da-Producao-Academica-em-SP.pdf)>. Acesso em: 21 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. Historiografia de Moda – Um levantamento sobre a produção acadêmica no Rio Grande do Sul. In: VIANNA, Marcelo et al (Org.). **O historiador e as novas tecnologias**: reunião de artigos do II Encontro de Pesquisas Históricas – PUCRS. Porto Alegre: Memorial do Ministério Público do Rio Grande do Sul, 2015b. p. 506-524. Disponível em: <[https://iiephispucrs.files.wordpress.com/2015/11/ii\\_ephis\\_livro\\_final.pdf](https://iiephispucrs.files.wordpress.com/2015/11/ii_ephis_livro_final.pdf)>. Acesso em: 28 fev. 2016.

SCHAPOCHNIK, Nelson. Cartões-postais: álbuns de família e ícones da intimidade. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil**: República: da Belle Époque à Era do Rádio. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

SCHETINO, André Maia. **Pedalandando na modernidade**: a bicicletas e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX. 2007.119 f. Dissertação (Mestrado em História Comparada) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SCHIDROWITZ, Léo Jerônimo; FRANCO, Álvaro; SILVA, Morency de Couto e (Org.). **Pôrto Alegre**: biografia duma cidade: monumento do passado, documento do presente, guia do futuro. Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1940. (Série: Brasília Aeterna).

\_\_\_\_\_. (Org.). **Rio Grande do Sul**: imagem da terra gaúcha: a obra documentária do estado sulino, fronteira extrema do Brasil. Porto Alegre: Cosmos, 1942.

SCHMITT, Jean-Claude. **O corpo das imagens**: ensaios sobre a cultura visual na Idade Média. Tradução José Rivair Macedo. Bauru: EDUSC, 2007. (Coleção História).

SCLIAR, Salomão (editor). **Portfolio Porto Alegre antigo**. Introdução de Nilo Ruschel.

Porto Alegre: Paineel, 1972. (Série Especial).

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. Tradução Lygia Araujo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: \_\_\_\_\_; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil**: República: da Belle Époque à Era do Rádio. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991a.

\_\_\_\_\_. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil**: República: da Belle Époque à Era do Rádio. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991b.

\_\_\_\_\_. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SHADWELL, Arthur. The hidden dangers of cycling. **The National Review**, Londres, v.28, n.168, p.787–796, fev.1897. Disponível em: <<http://garethrees.org/2012/01/10/shadwell/>>. Acesso: 05 jul. 2016.

SILVA, Ana Cláudia Suriani da. Moda e literatura: o caso da revista A Estação. **IARA – revista de moda, cultura e arte**, São Paulo v. 2, n. 1, p.1-26, set./dez. 2009. Disponível em <[www1.sp.senac.br/hotsites/blogs/revistaiara/wp-content/uploads/2015/01/07\\_IARA\\_vol2\\_n1\\_Artigo.pdf](http://www1.sp.senac.br/hotsites/blogs/revistaiara/wp-content/uploads/2015/01/07_IARA_vol2_n1_Artigo.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2016.

SILVA, Carolina Fernandes da. Antes do futebol... a ginástica, o remo e o ciclismo. In: GOELLNER, Silvana Vilodre; MÜLLEN, Johanna Coelho von (Org.). **Memórias do esporte e do lazer no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: FUNDERGS, 2013.

SILVA, Elisabeth Murilho. **As dez mais elegantes**: notas sobre a rigidez do comportamento feminino no Brasil dos anos dourados. In: COLÓQUIO DE MODA, 10., 2014, Caxias do Sul. **Anais Colóquio de Moda**. Sem paginação. Disponível em: <[http://colouquiomoda.com.br/anais/anais/10-coloquio-de-moda\\_2014/artigos-de-gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-6-as-dez-mais-elegantes.pdf](http://colouquiomoda.com.br/anais/anais/10-coloquio-de-moda_2014/artigos-de-gt/gt06-moda-cultura-e-historicidade/gt-6-as-dez-mais-elegantes.pdf)>. Acesso em: 03 ago. 2016.

SIMMEL, Georg. Fashion. **The American Journal of Sociology**, Chicago, v. 62, n. 6, p.541-558, mai. 1957. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/2773129>>. Acesso em: 19 out. 2016.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SOARES, Carmen Lúcia. **O pensamento médico higienista e a Educação Física no Brasil: 1850-1930**. 1990. 247 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1990. Disponível em: <<http://cev.org.br/biblioteca/o-pensamento-medico-higienista-e-educacao-fisica-brasil-1850-1930/>>. Acesso em: 19 out. 2016.

\_\_\_\_\_. **As roupas nas práticas corporais e esportivas**: a educação do corpo entre o conforto, a elegância e a eficiência (1920-1940). Campinas: Autores Associados, 2011.

SOARES, Ricardo Santos. **O Foot-Ball de todos**: Uma história social do futebol em Porto Alegre, 1903-1918. 2014. 181 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10923/5754>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

SOUZA, Gilda de Mello. **O espírito das roupas**: a moda no século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

STANLEY, Autumn. **Mothers and daughters of invention**: Notes for a Revised History of Technology. New Brunswick: Rutgers University Press, 1995.

STEELE, Valerie. **The corset**: a cultural history. 5.ed. New Heaven/Londres: Yale University Press, 2007.

SVENDSEN, Lars. **Moda**: uma filosofia. Tradução Maria Luiza X de A. Borges. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira. **Espaço privado e vida material em Porto Alegre no século XIX**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998.

TEDESCO, João Carlos. Georg Simmel e as ambiguidades da modernidade. **Revista Ciências Sociais Unisinos**, São Leopoldo, v. 43, n. 1, p.57-67, jan./abr. 2007. Disponível em: <[http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias\\_sociais/article/view/5648](http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias_sociais/article/view/5648)>. Acesso em: 11 mai. 2016.

TONIOLI, Renata Manara. **Cidade e universidade**: Arquitetura e configuração urbana do Campus Centro da UFRGS. 2014. 238 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/101861>>. Acesso em: 19 out. 2016.

TRINDADE, Héliogio; NOLL, Maria Izabel. **Subsídios para a história do parlamento gaúcho**: 1890 a 1937. Porto Alegre: CORAG, 2005. (Os 170 anos do Parlamento Gaúcho v. 2). Disponível em: <<http://www2.al.rs.gov.br/biblioteca/LinkClick.aspx?fileticket=vgfo5H4q-JM%3d&tabid=3101&language=pt-BR>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

TRUSZ, Alice Dubina. **Entre lanternas mágicas e cinematógrafos**: as origens do espetáculo cinematográfico em Porto Alegre. 1861-1908. 2008. 421f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/15547>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

VELODROMO, O. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 13 out. 1910. Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/impressao.Aspx?Noticia=208335>>. Acesso em: 09 fev. 2015.

VIGARELLO, Georges. **O limpo e o sujo**: uma história de higiene corporal. Tradução Monica Stahel. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

\_\_\_\_\_; HOLT, Richard. O corpo trabalhado: ginastas e esportistas no século XIX. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. **História do corpo 2**:

da Revolução à Grande Guerra. Tradução João Batista Kreuch; Jaime Clasen. Revisão Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2008.

WARD, Maria E. **Bicycling for ladies**. Nova Iorque: Brentano's, 1896.

WEIZENMANN, Jamile Maria da Silva; PEREIRA, Cláudio Calovi. Estrutura, espaço e forma na obra do uruguaio Román Fresnedo Siri em Porto Alegre (1951-1952). In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 8., 2009, Rio de Janeiro. **Trabalhos**. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/107.pdf>>. Acesso: 19 out. 2016.

WHEATCROFT, Geoffrey. **Le Tour: A history of Tour de France**. Simon & Schuster UK, 2007.

WIDEAWAKE HAT. In: HAT Guide. Tonbridge: EQ MEDIA Limited, 2011. Disponível em: <<http://hatguide.co.uk/wideawake-hat/>> Acesso em: 30 jun. 2016.

WILLEMS, Emilio. **A aculturação dos alemães no Brasil**: estudo antropológico dos imigrantes alemães e seus descendentes no Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1946.

WILSON, David Gordon. **Bicycling science**. 3.ed. Contribuições de Jim Papadopoulos. Cambridge/Londres: The MIT Press, 2004.

WILSON, Elizabeth. **Adorned in dreams**: Fashion and modernity. Londres/Nova Iorque: I. B. Tauris, 2003.

WISSENBACH Maria Cristina Cortez. Da escravidão à liberdade: dimensões de uma privacidade possível. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. (Org.). **História da vida privada no Brasil**: República: da Belle Époque à Era do Rádio. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

XIMENES, Maria Alice. **Moda e arte na reinvenção do corpo feminino do século XIX**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Senac Rio, 2011.

ZHEUTLIN, Peter. **Around the world on two wheels**: Annie Londonderry's extraordinary ride. Nova Iorque: Citadel Press Books, 2007.

## Jornais e Revistas

A BICYCLETA: semanario cyclistico ilustrado. São Paulo, 1896-?

A ESTAÇÃO: jornal ilustrado para a familia. Rio de Janeiro, 1879-1904. Publicado duas vezes por semana.

A FEDERAÇÃO: órgão do Partido Republicano. Porto Alegre, 1884-1937

A ILLUSTRATION (20 nov. 1888). Paris, ? .

*LA MODE ILLUSTRÉE: Journal de la famille*, n.29, 20 jul. 1863, p.229.

MÁSCARA. Porto Alegre, 1918-1928.

CORREIO DO POVO. Porto Alegre, 1895-.

DIARIO DE PERNAMBUCO (22 out. 1887). Recife, 1825-1984. Diário.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, 1875-1956. Diário.

*GODEY'S LADY'S BOOK*. Filadélfia, 1830–1878.

*HARPER'S BAZAR*. Nova Iorque, 1867-.

JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 1891-.

*KOSERITZ' DEUTSCHE ZEITUNG*. Porto Alegre, 1881-1906.

O PAIZ. Rio de Janeiro, 1884-1930.

PACOTILHA. São Luiz, 1881-?

*REPOSITORY OF ARTS, LITERATURE, COMMERCE, MANUFACTURES, FASHIONS, AND POLITICS (Ackermann's Repository)*. Londres, 1809 e 1829.

REVISTA DO GLOBO. Porto Alegre, 1929-1967.

REVISTA SPORTIVA. Porto Alegre, 1907-?

SEMANA SPORTIVA. Rio de Janeiro, 1899. Semanal.

*SPORT IM BILD*. Berlim/Viena, 1895-1934.

*THE CYCLING WORLD ILLUSTRATED*. [Londres?], 1896-1897?.

**Locais de Pesquisa**

Acervo pessoal de André Prati

Acervo pessoal de Tiago Frosi

Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Vellinho

Biblioteca Central da PUCRS

Biblioteca da ESEF, UFRGS

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura, UFRGS

Biblioteca do IFCH, UFRGS

Biblioteca Pública Estadual do RS

Delfos – Espaço de Documentação e Memória Cultural, PUCRS

Fototeca Sioma Breitman, MPAJF

Laboratório de Pesquisa em História, Imagem e Som (LPHIS), PUCRS

Lume – Repositório Digital, UFRGS

Memorial Hermínio Bittencourt, Grêmio FBPA

Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa (MCSHJC)

Museu da UFRGS

Núcleo de Pesquisas Históricas, UFRGS

Setor de Patrimônio Histórico, UFRGS

**ANEXO A – Vestuário do cyclista. A Federação, 17 ago. 1899, p.2.**

**1. Transcrição do trecho referente às roupas que deveriam ser utilizadas pelos ciclistas, publicado em *A Federação* de 17.08.1899, p.2.**

**V - Vestuario do cyclista**

*Vestuário de lã.* - Os tecidos de lã, sobretudo os de malha larga, como o jersey, devem ser empregados em todos os sports e notadamente no cyclismo, porque: 1º conservam melhor o nosso corpo na temperatura normal; 2º absorvem o suor e a água da chuva, assegurando a evaporação d'esses líquidos com o minimo resfriamento.

Póde-se usar, ou camisas de jersey, tendo o cuidado de abotoar os punhos e o collarinho para evitar que o ar enfunde a camisa, vestindo-se tambem um paletot de lã, ou então camisetas de malha de lã mais ou menos encorpada. O dr. Krohn recomenda o uso de camisetas de malha, leves e superpostas, segundo as necessidades do momento. Em todo o caso, será conveniente não compral-as muito justas. Uma capa de lã ou de borracha deve sempre acompanhar o cyclista para cobril-o nas paradas ou em caso de chuva. Para o calção e para a saia o cheviotte é preferivel ao jersey, tecido muito frouxo para essas peças do vestuario.

*Luvras.* - As luvas devem ser bem grandes e macias. As de couro de gamo são as melhores. As luvas de fazenda tem o inconveniente de encolher.

O uso das luvas tem, além do ser mais correcto e associado, a utilidade de evitar esfoladuras nas mãos, em casos de quéda.

*Meias e ligas.* - As meias devem ser de lã no inverno e de algodão no verão.

As meias de fio do escossia ou de seda muito commodas durante o dia, são muito frias à tarde e poderão produzir rheumatismos devido aos resfriamentos quando se transpirar, pois a evaporação é muito rapida na superficie d'aquelles tecidos.

Tanto para as senhoras como para os homens é condemnavel o uso de ligas por desenvolverem varizes.

Aquellas devem ser substituidas por fitas elasticas presas ao collete, nas senhoras, e no cós do calção, nos homens.

*Sapatos e polainas* – Os sapatos chamados cyclistas são commodos e permitem a flexão do pé. Contendo uma lamina de chumbo, são uteis quando os pedaes têm dentes de serra, mas estragam-se depressa. Os sapatos baixos são de grande vantagem para os cyclistas moderados. Quanto às botinas de enfiar, únicas admissiveis, são fatigantes nos grandes exercicios,

sobretudo si apertar se muito os cordeis. As *polainas* de tecido macio prestam enorme serviço às senhoras, sobretudo a partir do começo do outomno.

Um chapéu de palha leve é o melhor toucado para o verão.

É inexplicavel o enthusiasmo dos simples amadores pelos casquetes que, abafando o cabelo, contribuem para a sua queda prematura.

No inverno chapéus de feltro, leves e com aberturas que facilitem franca ventilação, convêm a ambos os sexos.

Será preciso chamar a atenção das senhoras para o ridículo em que caem quando usam flôres e plumas em chapéus de *sport*?

O mesmo se póde dizer relativamente a pulseiras e aneis; estes podem mesmo aumentar a gravidade de uma quéda, enterrando-se na carne.

*Saia ou calção* – As senhoras devem trajar saia ou calção. É uma simples questão de esthetica para as cyclistas que usam machinas de quadro aberto; deve-se no entretanto advertil-as que não é raro ver a saia embaraçar-se no pedal, o que póde causar uma quéda grave em uma descida.

Quer sejam altas ou baixas, deverão, si forem fortes, preferir a saia. Moedas de chumbo presas à barra da saia evitarão que esta seja desastradamente enfunada pelo vento ou dificulte o movimento da machina.

As cyclistas que montarem em machinas de quadro fechado é indispensável o calção ou a saia-calção. Convem que este calção seja bem justo na parte superior para que as pregas não se prensam na ponta da sella, no apear ou no montar.

*Collete e véu* – Os únicos *espartilhos* permitidos são os conhecidos sob as denominações <<espartilhos de verão>> e <<espartilhos de gravidez>>, nos quaes as barbatanas em pequeno numero e flexiveis são reunidas por um tecido aberto do genero de talagarça. Não tendo outro fim sinão endireitar o busto e preservar o corpo da prisão dos cordões da saia, o espartilho das cyclistas não deve ser muito apertado. As fitas que seguram as meias deverão ser presas n'elle.

Os véus são de grande utilidade, pois resguardam do vento, da poeira e dos insectos.

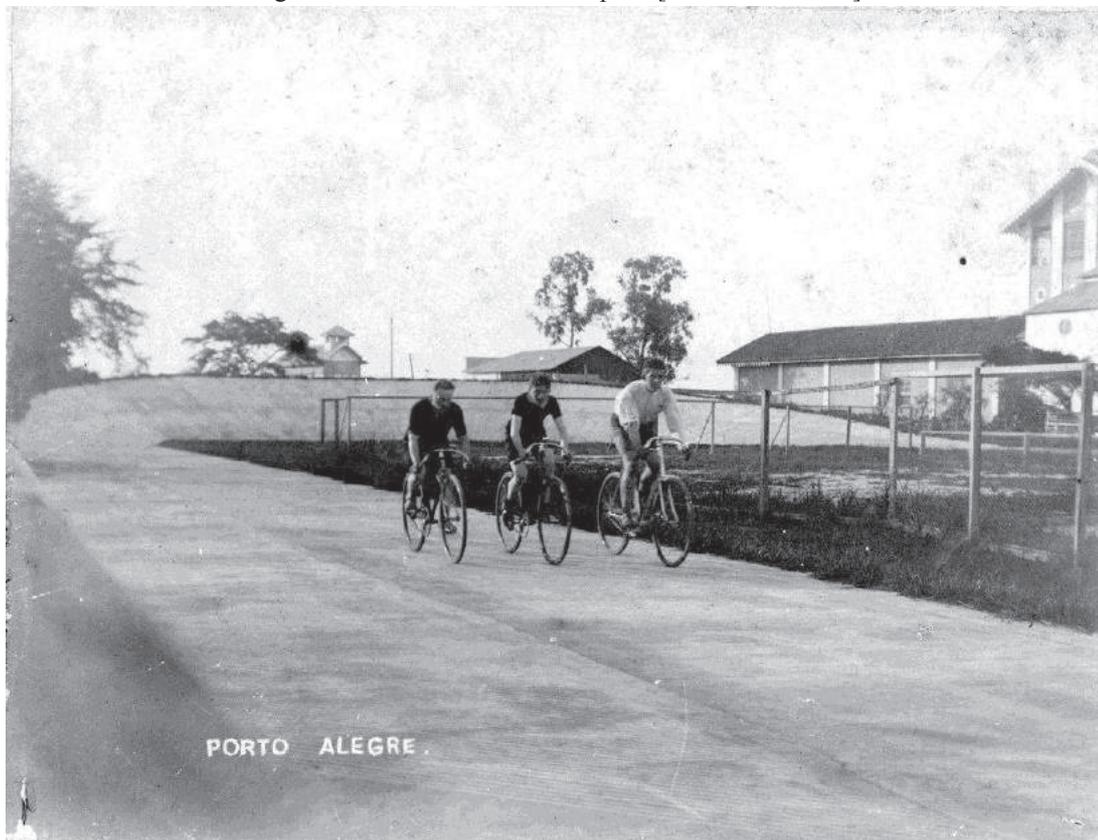
## ANEXO B – Imagens complementares

Figura 1 – Três ciclistas na pista [da *Blitz*?]



Fonte: Autor desconhecido, [189-?] – Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz.

Figura 2 – Mais três ciclistas na pista [também da *Blitz*?]

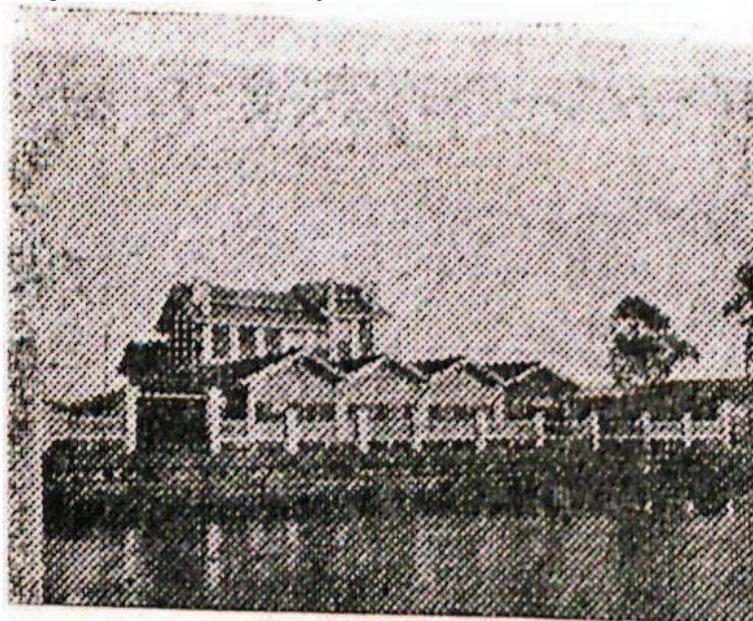


Fonte: Autor desconhecido, [19--?] – Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz.

Nota: Supomos que esta imagem possa ser da pista da Blitz por alguns motivos – o espaço cercado ao centro da pista poderia corresponder ao visto na fotografia da *Revista Sportiva* (1907), enquanto a edificação no canto esquerdo à posição e formato da Fábrica de Cerveja Christoffel (a proximidade entre a fábrica e o velódromo

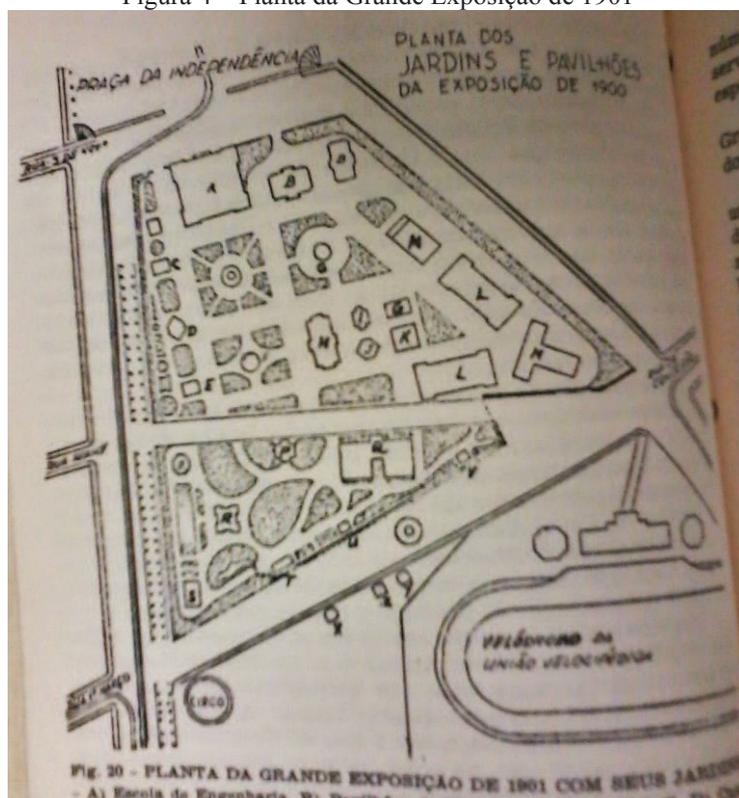
pode ser verificado na Planta de Porto Alegre de 1906 e em diversas referências feitas pela *A Federação*). A outra construção que aparece ao fundo talvez fosse a sede de um dos clubes de remo da vizinhança.

Figura 3 – Fábrica de cerveja Christoffel à rua Voluntários da Pátria



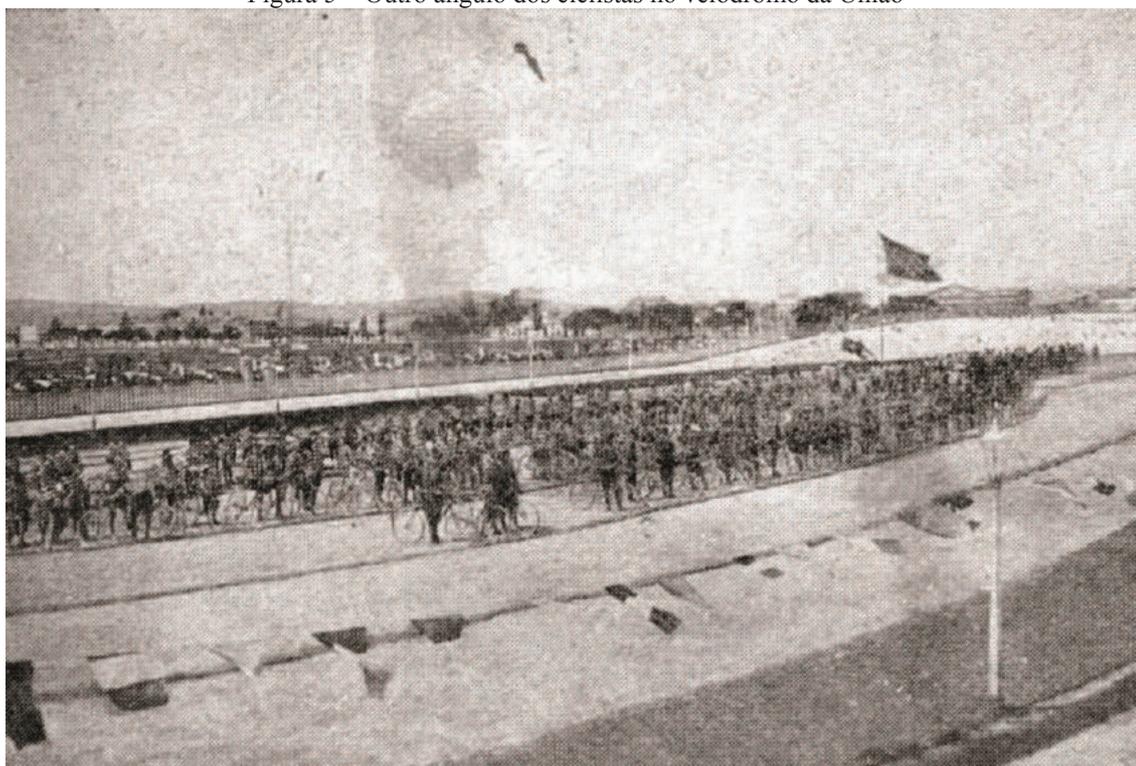
Fonte: FORTINI, Archymedes. O passado através da fotografia. Porto Alegre: Editora Grafipel, 1959, p.38.

Figura 4 – Planta da Grande Exposição de 1901



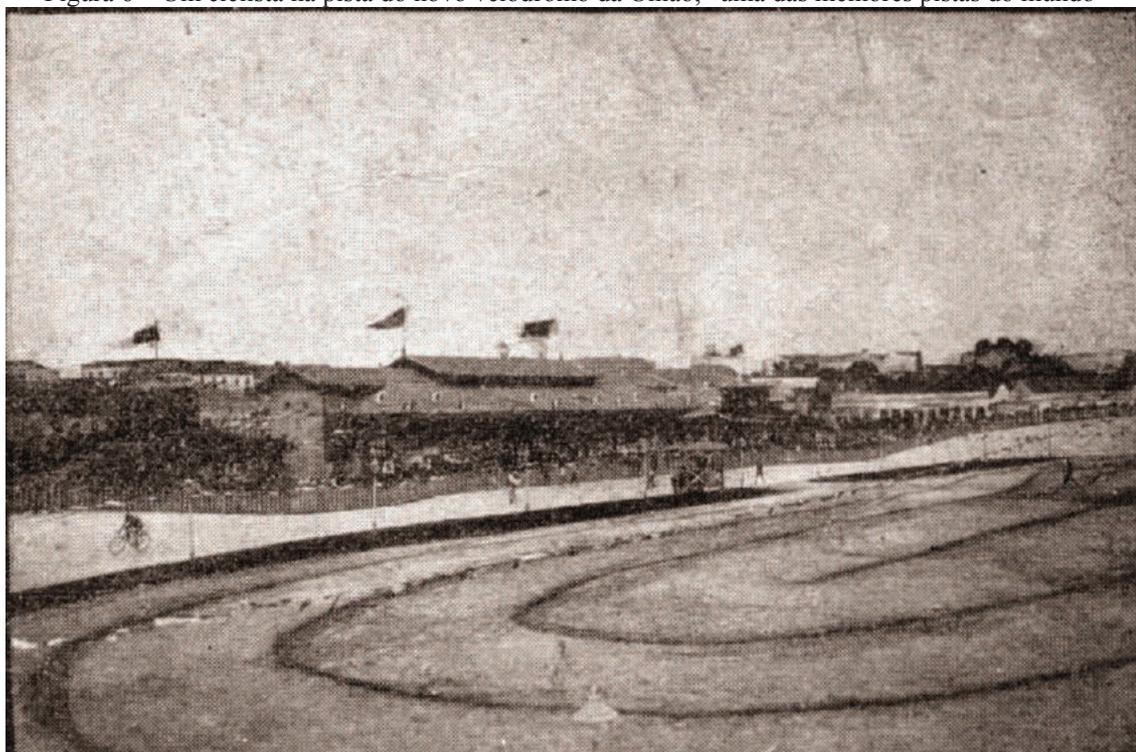
Fonte: MACEDO, 1973.

Figura 5 – Outro ângulo dos ciclistas no velódromo da União



Fonte: CALEGARI[?], [1899?]/*Revista do Globo*, a.15, n.343, p.38, Porto Alegre, 10 jul 1943. Delfos/PUCRS.

Figura 6 – Um ciclista na pista do novo velódromo da União, “uma das melhores pistas do mundo”



Fonte: CALEGARI[?], [1899?]/*Revista do Globo*, a.15, n.343, p.38, Porto Alegre, 10 jul 1943. Delfos/PUCRS.

Figura 7 – Sala de entretenimento do velódromo da União



Fonte: Autor desconhecido, [ca.190-] apud BUCCELLI, Vittorio. *Un Viaggio a Rio Grande del Sud*. Milão: Pallestrini, 1906, p.108.

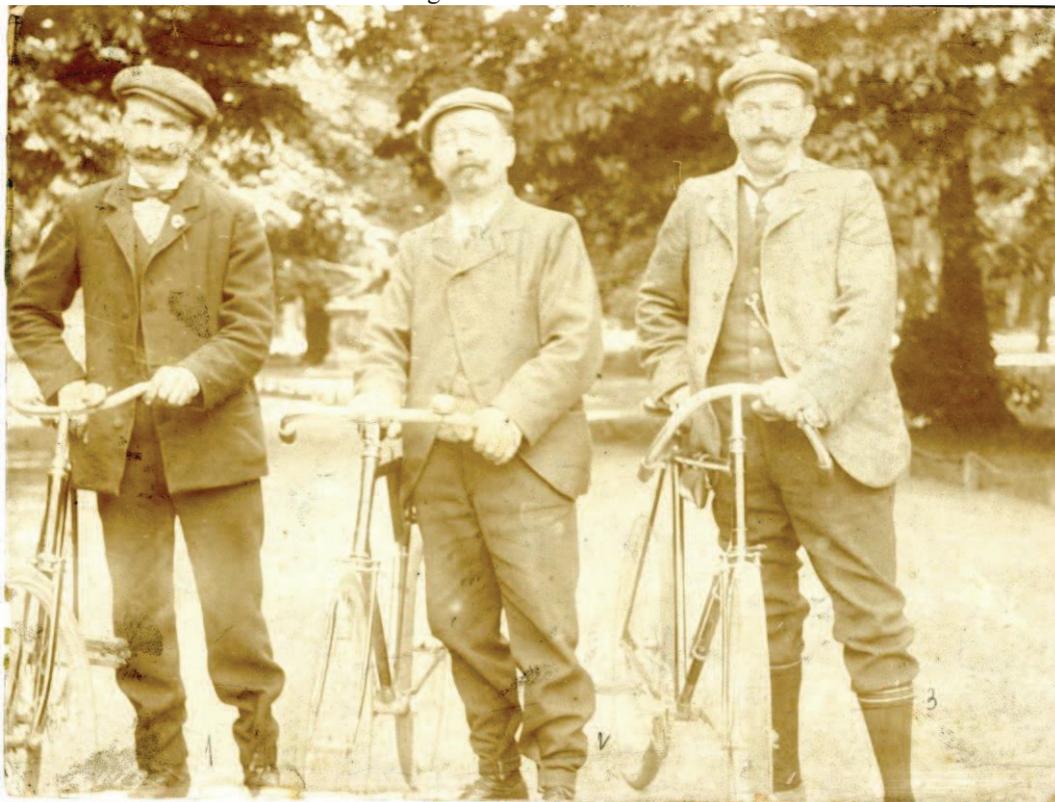
Figura 8 – Ciclistas em formação na Av. 13 de maio, diante da capela do Menino Deus



Fonte: Autor desconhecido, [1899?]. *Revista do Globo*, a.3, n.17, p.20, P. Alegre, 10 jul 1943. Delfos/PUCRS.

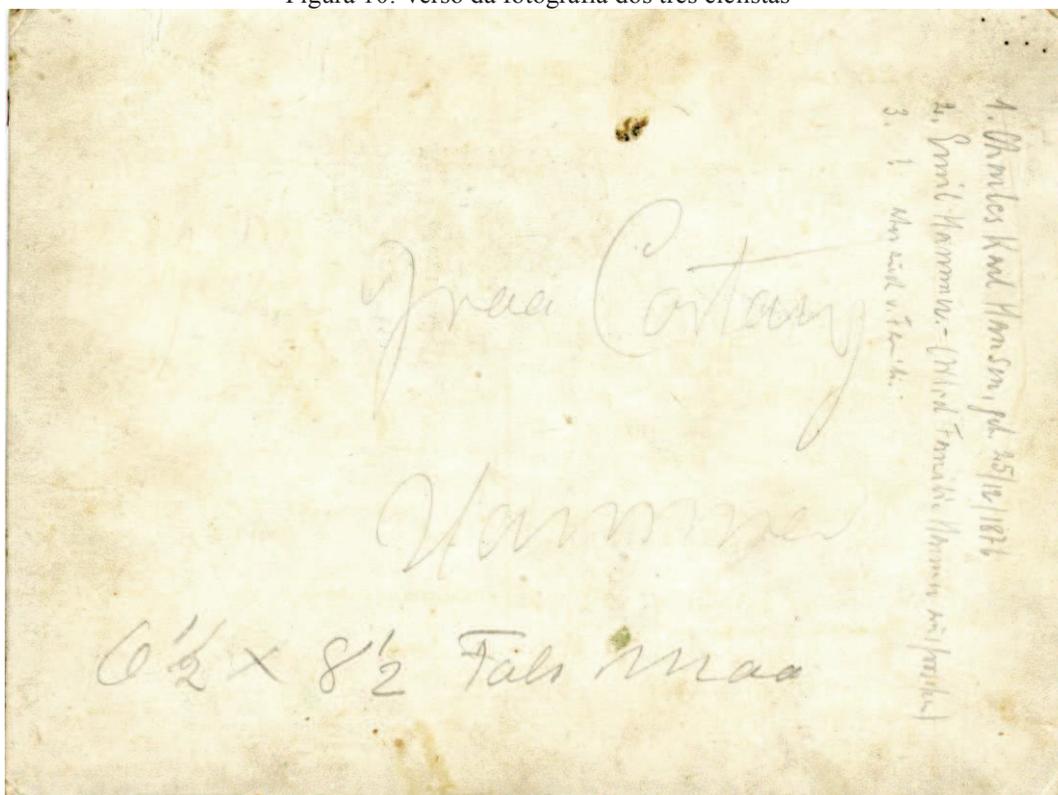
Nota: Acreditamos que seja o préstito que partiu do Prado Rio-Grandense em direção ao Velódromo da Redenção no dia de sua inauguração [19 nov. 1899]. Não foi possível localizar esta imagem sem as interferências realizadas pela Revista, nem determinar autoria, embora possa ser de Calegari (como a dos ciclistas fotografados em grupo, que leva sua assinatura).

Figura 9 – Três ciclistas



Fonte: Autor desconhecido, [189-?] – Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz.

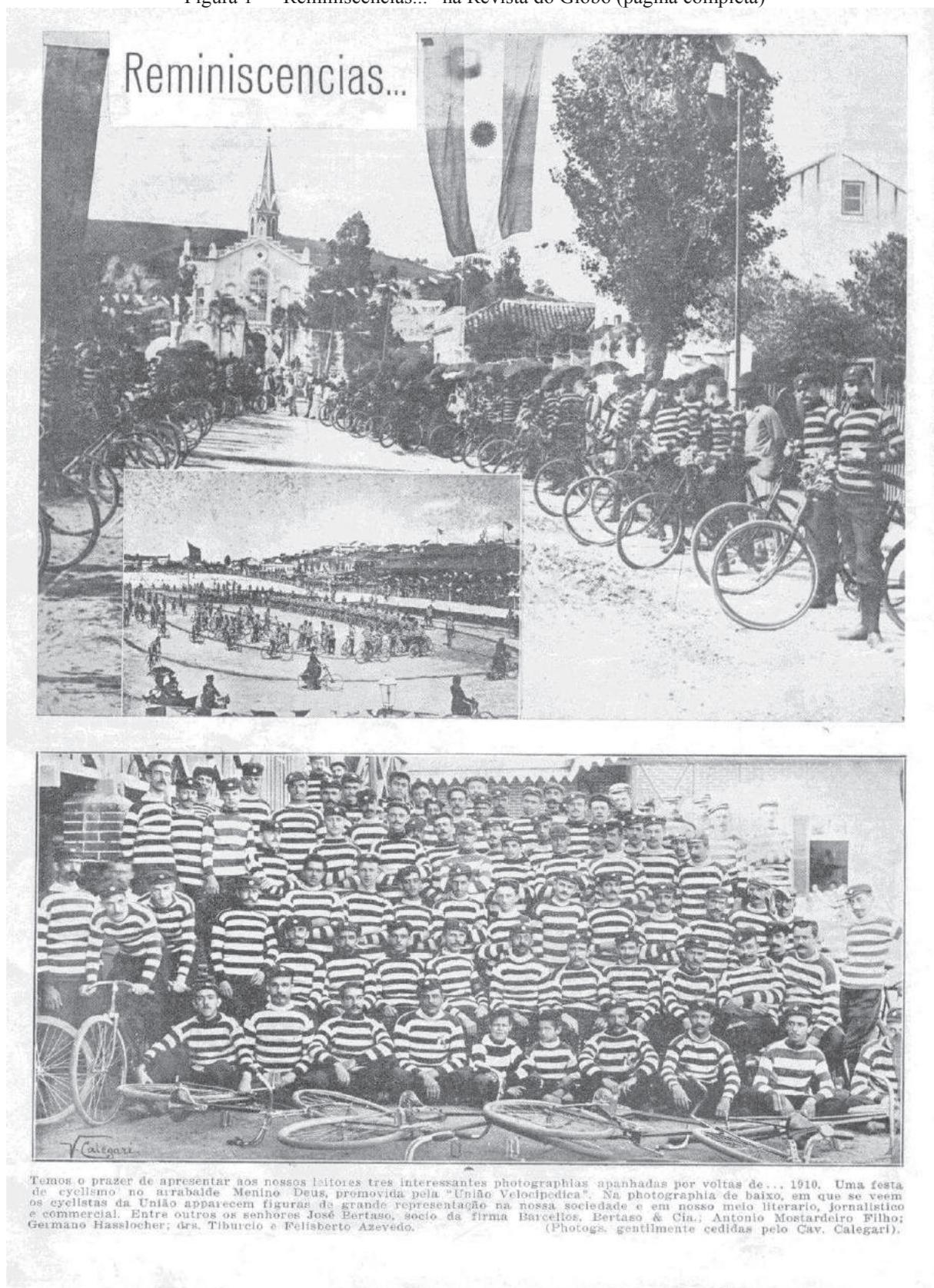
Figura 10: Verso da fotografia dos três ciclistas



Fonte: Autor desconhecido, [189-?] – Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz..  
 Nota: Nomes anotados no verso da foto - Charles Karl Hansen, Emil Hammer, ?

## ANEXO C – Periódicos

Figura 1 – “Reminiscências...” na Revista do Globo (página completa)



Fonte: Revista do Globo, a.3, n.17, p.20, P. Alegre, 10 jul 1943. Delfos/PUCRS.

Figura 2 – “Porto Alegre antigo” na Revista do Globo (página completa)

5-9-1936

REVISTA DO GLOBO

N.º 15

P O R T O A L E G R E A N T I G O

maneira a mais convincente, não que a carie dentária pôde ser completamente prevenida, mas apresenta um metodo racionalmente positivo de controlar e prevenir a sua aflitiva ação, metodo esse que cada dentista pôde empregar, si exercer sua missão de maneira conscienciosa e tendo por ideal a conservação e a salvação dos dentes de seus pacientes.

A comunicação e a experiencia de Loeb pintam de maneira a mais ponderosa a tolice de considerar, como o fazem muitos profissionais, o tratamento dos dentes de criança. Ele tem em sua clinica numerosos pacientes que têm estado sob seus cuidados desde a infancia e aos quais tem podido observar de maneira efficientissima, visto terem estado constantemente sob suas vistas, através de todas as vicissitudes dentarias da infancia, da adolescencia e da virilidade.

Os resultados aqui demonstrados de nenhum modo visam desvalorisar os esforços daqueles conscienciosos cientistas que se estão esforçando para resolver o problema da carie dentaria, sobretudo para descobrir a causa da carie afim de que possa a mesma ser consequentemente prevenida. O metodo em aprego não é si não uma aplicação conscienciosa dos nossos conhecimentos já acumulados.

Não se pense, porém, que transmitir estes conhecimentos ao paciente bem como habilita-lo a cooperar com o dentista em seus esforços em prol da mais eficiente higiene bucal, seja o último fator no sucesso da luta pela prevenção da carie.

No metodo de controle ha, não resta dúvida, um elemento de real prevenção, quando bem aplicado, que é a conservação dos involucrez da polpa e consequente prevenção das ilimitadas proporções de perigo que os mesmos acarretam desde que se achem debaixo dos efeitos da carie. O mais an-

Em outros tempos o desporto da bicicleta constituiu uma das maiores atrações de Porto Alegre. Hoje o ciclismo renasce, e em todas as cantos da cidade vemos gente pedalando. As fotografias acima mostram uma festa realizada no antigo velodromo da União Velocipedica, que funciona ali onde hoje está situado o Instituto Parohé (secção feminina). Esse grande número de ciclistas pertence á União e á Blitz. Pelo aspecto festivo e movimentado, poderá o leitor avaliar do entusiasmo que existia e servirá tambem para nutrar as saudades de muita gente.

mador dos resultados do metodo de controle da carie, nos moldes preconizados pelo Dr. Loeb, é esse, conforme afirma, da quasi ausencia de dentes cujas polpas tenham perecido debaixo de seus constantes e vigilantes cuidados.

E' verdade, todavia, que ele se serve de um inestimavel conjunto de praticas modernas, o que não têm feito muitos outros, sobretudo não dispensa os efficien-

tes e inteligentes serviços de um higienista, pratica esta que é, na dentisteria hodierna, de um valor incalculavel no sentido de tornar verdadeiramente efficientes os serviços de saude bucal.

O aspecto economico do metodo de controle é outra fase da questão que muito interessa a ambos: cliente e dentista. Quanto a este, não deve ela, porém, servir de meio para aumentar renda com exorbitancias, mas deve, não somente, servir de fator para formar uma clientela certa, ou estavel o que tem falhado a muitos profissionais durante o recente periodo de depressão.

Somos positivamente de opinião que um tal metodo de controlar a carie não só oferecerá oportunidade de cada dentista formar uma clinica estavel como, sobretudo, de se realizarem os mais inteligentes serviços de saude bucal".



Fonte: Revista do Globo, a.8, n.190, 05 set. 1936, p.15. Delfos/PUCRS.

Figura 3 – “A decadência do ciclismo” na Revista do Globo



NO INÍCIO D'ESTE século, era alto o nível social dos praticantes do ciclismo. Na primeira fila, sentados entre outros: — Oscar Machado, cel. Antonio Mostardeiro Filho, Vitor Rosa, Braulio Teixeira do Amaral, Heracles Lima, Alcides Rist. Na segunda fila: — João Cesar de Oliveira, José Leite de Almeida, dr. Normélio Rosa, dr. Inácio Loureiro Chaves, dr. Joaquim Tihúrcio de Azevedo, Tte. João Alves, Vitor Rist, Dionísio Magalhães, Trajano Mostardeiro, Luiz Silveira Neto, General João da Costa Rego Monteiro, dr. Fi-

lberto de Azevedo, dr. Fernando Lima, dr. Germano Haslocher. Terceira fila: — Luiz Mütze, dr. Antonio Pradel, Luiz Rist, A. Castilhos, Francisco Bertaso, José Bertaso, Correia Barbosa, Antonio Almeida e F. Machado. Quarta fila: — Oscar Bastian, Albano Jacob, Vasco Azambuja, Marse Allgeyer, Carvalho Bastos, Otaviano Furtado, Libindo Ferraz, Leite de Almeida, Francisco de Castro, Oscar Canieiro, Cristiano Torres, Manuel Soares, Carlos Alves, A. Etsberger, Miltão Almeida e Antonio Marques Guimarães. Foto de 1898.

## A Decadência do Ciclismo

• A BICICLETA SUBSTITUINDO OS SONETOS E AS MELENAS — UM CLUBE CHAMADO “BLITZ”... — O CICLISMO E A GUERRA •

Por AMARO JUNIOR

O século 19.<sup>o</sup> estava nos seus últimos anos. Os sábios e os astrólogos vaticinavam para o século XX grandes coisas, grandes feitos e grandes desgraças.

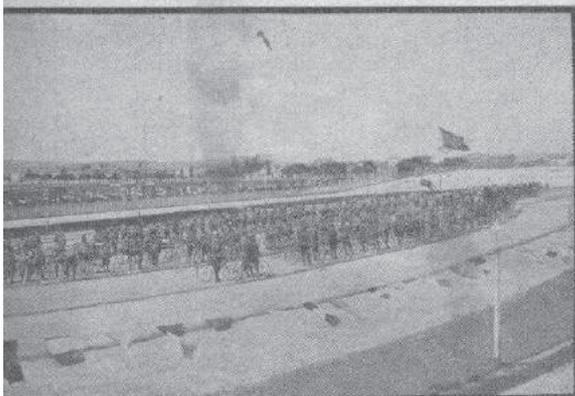
E, pelo que temos visto, tinham eles muita razão.

Porto Alegre, cidade provinciana, cidade menina, não

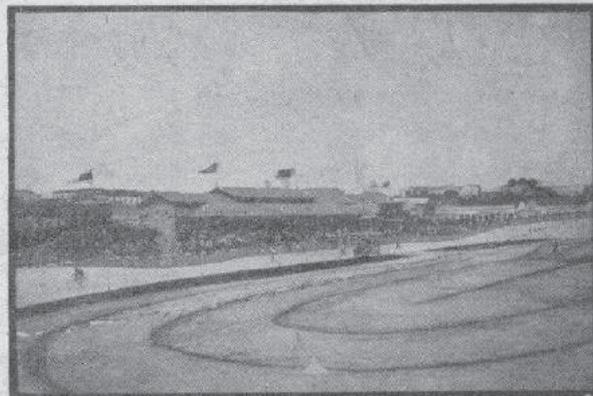
ia com os seus limites além da estação dos bondes ou da praça da Conceição. Quando o cidadão aos domingos, à tarde, chegava em casa cansado de excursionar a pé, pelos arredores, proclamava orgulhoso:

“— Imaginem que eu fui para lá do caminho do Meio!”

A mocidade da nossa “mui leal e valerosa” sentia no sangue a ardência da vida nova e começava a cortar



CENTENAS de praticantes tinha o ciclismo na sua época áurea.



E o povo assistia às corridas, numa pista das melhores do mundo.



## ANEXO D – Imagens complementares

Figura 1 - Leite de Almeida, ciclista da União



Fonte: Autor desconhecido, [ca.1900]. *Semana Sportiva*, Rio de Janeiro, a.11, n.383, capa, 28 abr. 1900.

Figura 2 – Ciclista anônimo com bicicleta decorada



Fonte: [CALEGARI], [ca.189-], Almanaque Gaúcho Zero Hora.  
Disponível em: < <http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2015/08/24/janotas-de-antanho/?topo=13,1,1,,13>>.  
Acesso em: 13 jun. 2016.

Figura 3 – Cesar Antonello na Revista Sportiva



### Cesar Antonello

Eis o verdadeiro typo de *sportsman*, pois possui elle nada menos de dez medalhas disputadas em torneios cyclistas nas pistas da *Radfahrer-Verein Blitz* e *União Velocipedica*.

Além destas victorias possui tres faixas de campeão, ganhas na ultima dessas aggremações.

Num dos campeonatos conseguiu bater a ultima volta em 23 segundos.

Em virtude da decadencia do cyclismo, retirou-se da pista, dedicando-se ao jogo da bola, onde tambem ha conquistado innumeradas glorias.

Nos torneios que tem tomado parte muito se tem distinguido, especialmente no grupo *Amazonas*, do qual é influente membro.

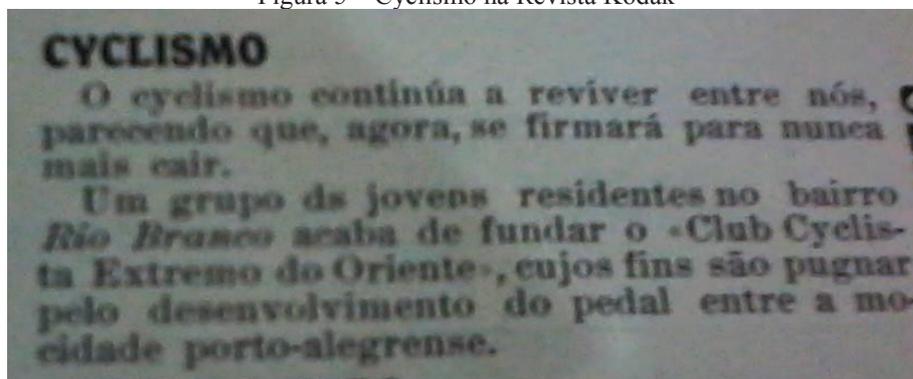
Figura 4 – Antonio Gastaldoni na Revista Sportiva



Fonte: Autor desconhecido, [190-], *REVISTA SPORTIVA*, 1907, p.26. Memorial Hermínio Bittencourt, Grêmio FBPA.

Nota: Coexistindo com ecos dos anos áureos do cyclismo de Porto Alegre, o texto e a imagem acima indicam a movimentação em relação ao 'sport do pedal' no início do século XX, o que pode ser o ponto de partida para trabalhos futuros

Figura 5 – Cyclismo na Revista Kodak



Fonte: Revista Kodak, Porto Alegre, 1912.

Nota: Mais um clube é mencionado, já na década de 1910, adicionando mais um dado ao período posterior de nossa pesquisa.

Figura 6 – Anúncio de bicicletas Adler

Fonte: Koseritz' Deutsche Zeitung, 14 jan. 1898, n.4, p.3. Delfos/PUCRS, Acervo Benno Mentz.

Figura 7 – Retrato da equipe do *Fußball Club Porto Alegre*



Fonte: Autor desconhecido, [1904?].

Notas: “O *foot-ball* actualmente em toda parte do mundo é o *sport* da moda. Entre nós também dia a dia vae conquistando sympathias e, não pequeno é o numero de jovens que se dedicam a este salutar exercicio. O retrato acima representa os 1º e 2º *team* do sympathico *Fuss-Ball-Club* Porto Alegre” – *REVISTA SPORTIVA*, 1907, p.18. Memorial Hermínio Bittencourt, Grêmio FBPA.

“No clichê vêem-se os integrantes dos quadros do *Fuss-Ball* Clube Pôrto Alegre, que em 6 de março de 1904 participaram do primeiro jogo de *foot-ball* entre clubes da capital gaúcha. Esta foto foi tirada para figurar no stad do Brasil, na exposição de Saint Louis, do referido ano” – ROSE, Tulio de. O ground dos Moinhos de Vento. *Fôlha da Tarde*, Porto Alegre, 21 ago. 1952. Edição esportiva. Recorte. Sem paginação.

Figura 8 – Anúncio de espartilho especial



Fonte: KLOP & CO. *Sport im Bild*. Berlim/Viena, n.3, 21 jan. 1898, p.46.

Nota: O anúncio da Klop & Co., de Hannover, divulgava: "Indispensável para as ciclistas! - poroso, elástico, toda pressão excluída! - Ciclistas - espartilho 'All Heil'"

Figura 9 – Modelos para ciclismo e equitação



Fonte: *Godey's Lady's Book*, 1889.

Disponível em: <<http://www.thisvictorianlife.com/seasonal-illustrations.html>>. Acesso em: 03 nov. 2016.





Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul  
Pró-Reitoria Acadêmica  
Av. Ipiranga, 6681 - Prédio 1 - 3º andar  
Porto Alegre - RS - Brasil  
Fone: (51) 3320-3500 - Fax: (51) 3339-1564  
E-mail: [proacad@pucrs.br](mailto:proacad@pucrs.br)  
Site: [www.pucrs.br/proacad](http://www.pucrs.br/proacad)