

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE EDUCAÇÃO FÍSICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DO MOVIMENTO HUMANO**

Ronaldo Dreissig de Moraes

**O CICLISMO NOS CLUBES DE PORTO ALEGRE/RS: ENTRE O PASSADO E O
PRESENTE**

Porto Alegre
2014

Ronaldo Dreissig de Moraes

**O CICLISMO NOS CLUBES DE PORTO ALEGRE/RS: ENTRE O PASSADO E O
PRESENTE**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano da Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências do Movimento Humano.
Orientadora: Prof. Dra. Janice Zarpellon Mazo

Porto Alegre
2014

Ronaldo Dreissig de Moraes

**O CICLISMO NOS CLUBES DE PORTO ALEGRE/RS: ENTRE O PASSADO E O
PRESENTE**

Conceito final:

Aprovado em de de

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Elisandro Schultz Wittizorecki (UFRGS)

Prof. Dr. Cesar Augusto Barcellos Guazzelli (UFRGS)

Prof. Dr. Leomar Tesche (UNIJUÍ)

Orientadora - Prof^a. Dr^a. Janice Zarpellon Mazo (UFRGS)

CIP - Catalogação na Publicação

Moraes, Ronaldo Dreissig de

O ciclismo nos clubes de Porto Alegre/RS: entre o passado e o presente / Ronaldo Dreissig de Moraes. -- 2014.

61 f.

Orientadora: Janice Zarpellon Mazo.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Educação Física, Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano, Porto Alegre, BR-RS, 2014.

1. História do Esporte. 2. Ciclismo. 3. Clubes. I. Mazo, Janice Zarpellon, orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

A construção desta dissertação, sem dúvida, contou com a colaboração e participação de muitas pessoas. Utilizo esse espaço para agradecê-las:

Em primeiro lugar, agradeço aos meus pais, Enio e Neusa, por todo apoio e amor dedicados ao longo de toda minha trajetória.

Ao meu irmão Fernando, por ser meu melhor amigo desde sempre.

À Laura, pelo amor, apoio e incentivo dedicados.

Aos meus familiares e amigos, pelos momentos de companheirismo e alegria.

À minha orientadora Janice Mazo, exemplo de compromisso e dedicação com seus alunos e orientados. Muito obrigado!

Ao Núcleo de Estudos em História do Esporte e da Educação Física (NEHME) e seus integrantes, pelo espaço de construção de conhecimento e amizade.

Aos professores e membros das bancas de qualificação e defesa da dissertação: Prof. Dr. Elisandro Schultz Wittizorecki; Prof. Dr. Cesar Augusto Barcellos Guazzelli; Prof. Dr. Leomar Tesche. Agradeço pela avaliação e contribuições neste trabalho!

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul, à Escola de Educação Física e ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano, agradeço pelo apoio e ensino oferecido, além de cumprimentar os professores, alunos e funcionários pela dedicação e troca de experiências.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro concedido ao estudo.

RESUMO

O ciclismo é uma das práticas esportivas que foi organizada em associações em Porto Alegre na segunda metade do século XIX. O presente estudo tem como objetivo reconstruir as memórias da prática do ciclismo em clubes da cidade de Porto Alegre, desde a segunda metade do século XIX até meados da década de 1940. Para a construção dessa pesquisa, as fontes documentais consultadas foram os jornais “A Federação” e o “Correio do Povo”. As fontes revelaram que a prática do ciclismo em clubes na cidade de Porto Alegre, iniciou em 1895, com a fundação da União Velocipédica de Amadores, primeira associação destinada ao desenvolvimento dessa prática esportiva. No ano seguinte, em 1896, foi fundada a *Radfahrer Verein Blitz*. Essas duas associações rivalizaram nas competições de ciclismo nas pistas, mas também fora delas. No princípio do século XX, com a organização dos primeiros clubes de futebol em Porto Alegre, a prática do ciclismo sofreu um abalo, também em razão da migração de dirigentes esportivos para os clubes de futebol. Após um período de enfraquecimento do ciclismo nos clubes, nos anos de 1930, a prática foi retomada com certo destaque nos jornais. Um acontecimento marcante no período foi a organização da Federação Gaúcha de Ciclismo, em 1935. A década de 1940 mostra um novo período de declínio para o ciclismo, onde a divulgação dessa prática esportiva se torna escassa nas fontes consultadas. Atualmente, o ciclismo está retornando ao cotidiano da cidade de Porto Alegre, não como uma prática esportiva competitiva, mas como uma atividade de lazer ou como meio de transporte.

Palavras-chave: história do esporte, ciclismo, clubes.

ABSTRACT

Cycling is a practices sports that was organized in associations in Porto Alegre in the second half of the 19th century. The present study aims to reconstruct the memories of the practice of cycling in clubs in the city of Porto Alegre, since the second half of the 19th century until the mid-1940. For the construction of this research, the documentary sources consulted were the newspapers "A Federação" and "Correio do Povo". The sources revealed that the practice of cycling in clubs in the city of Porto Alegre, began in 1895, with the Foundation of União Velocipédica de Amadores, first Association for the development of sports. The following year, in 1896, was founded the Radfahrer Verein Blitz. These two associations feuded in cycling on the slopes, but also outside them. At the beginning of the 20th century, with the organization of the first football clubs in Porto Alegre, the practice of cycling suffered a concussion, also due to the migration of sports leaders for football clubs. After a period of weakening of cycling in clubs, in the years of 1930, the practice was resumed with a certain emphasis in the papers. A landmark event in the period was the organization of Federação Gaúcha de Ciclismo, in 1935. The Decade of 1940 shows a new period of decline for cycling, where disclosure of sports becomes scarce in the sources consulted. Currently, cycling is returning to everyday life in the city of Porto Alegre, not as a competitive sport, but as a leisure activity or as a means of transportation.

Key-words: sports history, cycling, clubs.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	16
3 ASSOCIATIVISMO ESPORTIVO EM PORTO ALEGRE: os clubes de ciclismo	19
4 A ERA DOS VELÓDROMOS NOS CLUBES DE CICLISMO.....	22
5 AS COMPETIÇÕES DE CICLISMO ENTRE OS CLUBES.....	31
6 O CICLISMO EM PORTO ALEGRE PARA ALÉM DOS CLUBES	42
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
REFERÊNCIAS.....	52

1 INTRODUÇÃO

A presente dissertação trata do ciclismo em Porto Alegre através de uma perspectiva histórica. Essa prática esportiva obteve grande destaque na capital do Rio Grande do Sul no final do século XIX e início do século XX. Depois disso, o ciclismo reaparece em evidência na década de 1930, sendo o segundo período de destaque dessa atividade esportiva, recebendo atenção da mídia impressa da cidade.

A proposta dessa dissertação surge da elaboração inicial de um artigo para um periódico científico¹. Em conjunto com outros colegas, essa pesquisa foi publicada na Revista Pensar a Prática no ano de 2011 (FROSI et al., 2011). No ano de 2012, elaborei o artigo de conclusão do curso de Especialização em Jornalismo Esportivo², em que analisei as relações entre o ciclismo e o jornalismo impresso na cidade de Porto Alegre (MORAES, 2012). Além disso, nessa especialização, também produzi uma crônica abordando a temática do ciclismo³. Durante a realização dos estudos encontramos diversos materiais para consulta, que em virtude das características de um artigo científico, não puderam ser utilizados.

Com o intuito de contextualizar os principais acontecimentos desse esporte em outras localidades, a seguir, abordaremos brevemente a constituição do ciclismo através de uma perspectiva histórica. Para isso, é importante primeiro abordarmos a invenção da bicicleta. As informações sobre o surgimento do objeto bicicleta são imprecisas e possuem diversas versões. Alguns pesquisadores atribuem aos desenhos de Leonardo Da Vinci, por volta de 1490, a invenção da bicicleta. No entanto, a versão que apresenta aceitação por um maior número de pesquisadores diz respeito ao Barão Von Drais, inventor da “Draisiana” patenteada no ano de 1818⁴

¹ Publiquei em conjunto com outros colegas um artigo sobre a prática do ciclismo em Porto Alegre: FROSI, T. O.; CRUZ, L. L.; MORAES, R. D.; MAZO, J. Z. A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre/RS. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 14, n. 3, p.1-18, 2011.

² A monografia da minha Especialização em Jornalismo Esportivo tratou da relação do ciclismo com o jornalismo impresso em Porto Alegre: MORAES, R. D. **O início da prática do ciclismo em Porto Alegre e sua relação com o Jornalismo**. 2012. 12 f. Monografia (Especialização em Jornalismo Esportivo) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

³ Também produzi uma crônica sobre o ciclismo na publicação “Esporte em Revista”, da Especialização em Jornalismo Esportivo: MORAES, R. D. Porto Alegre em duas rodas. **Esporte em Revista**, Porto Alegre, n. 1, p.25, 2011.

⁴ A “Draisiana” era uma espécie de bicicleta sem pedais em que a propulsão ocorria com pés, de forma bilateral.

(NICOLINI, 2001). O primeiro velocípede semelhante ao que conhecemos hoje, data do ano de 1861. Foi criado por dois irmãos franceses que realizaram uma adaptação nas rodas dianteiras, utilizando os pedais como o propulsor, sem o contato dos pés no solo. Em 1880, os pedais são transferidos para a linha do assento do condutor e a roda traseira tem a tração através de uma correia (SCHETINO, 2008).

Rapidamente, a bicicleta se dissemina por diversos países. Em função de uma cultura esportiva associada à modernidade, o ciclismo como esporte está diretamente ligado à bicicleta enquanto meio de lazer e transporte. Em 1865, já existiam na Inglaterra algumas entidades do esporte, e anos depois, com sua difusão por toda a Europa, era fundada na França, a União Ciclística Internacional (UCI). A UCI foi fundada em 14 de abril de 1900, na França, por representantes das federações nacionais da Bélgica, França, Itália, Suíça e Estados Unidos (UCI, 2013).

Desde a década de 1870, a bicicleta já era considerada um material esportivo, além disso, já ocorria a mensuração de marcas e recordes (NICOLINI, 2001). O ciclismo faz parte do programa Olímpico, desde a primeira edição dos Jogos Olímpicos da Era Moderna, em Atenas 1896 (COB, 2013). Já a primeira prova internacional de ciclismo foi realizada em 1869 - a Paris-Rouen - e tinha um percurso de 123 km (MASO, 2005). No ano de 1903 era criada a Volta da França (Tour de France). Já no ano de 1905, ocorria o a primeira edição da Volta da Itália (Giro d'Italia). Em 1935 era criada a Volta da Espanha (Vuelta a España). Essas disputas ciclísticas são consideradas as três mais importantes provas do calendário europeu, formando o *Grand Tours* (três grandes voltas ciclísticas) (NICOLINI, 2001).

Após falarmos do cenário internacional, abordaremos o cenário brasileiro. Nesse sentido, os acontecimentos relacionados ao ciclismo no Rio Grande do Sul receberão maior cuidado em função das relações diretas com o recorte espacial do estudo. Os acontecimentos foram organizados na forma de linha do tempo. Portanto, apresentaremos informações em ordem cronológica que dizem respeito ao cenário nacional e concomitantes ao cenário regional. Acreditamos que esse tipo de organização facilitará ao leitor a compreensão do nosso problema de pesquisa e do contexto histórico em que se deu o desenvolvimento do ciclismo na cidade de Porto Alegre.

No Rio Grande do Sul, o primeiro ciclista que se tem registro em 1869 é Alfredo Dillon, filho de um comerciante e importador de objetos americanos. Alfredo Dillon fazia demonstrações com a bicicleta em São Leopoldo e seu pai as vendia em

Porto Alegre. Como o valor dos equipamentos importados era muito caro, novas versões de bicicletas são produzidas com materiais rudimentares por Adolpho Mabilde e Emilio Mabilde (LICHT, 2002).

No cenário brasileiro, de acordo com Schetino(2008), no ano de 1885 já ocorriam demonstrações ciclísticas no Prado do *Sport Club Villa Izabel*, localizado na cidade do Rio de Janeiro. Nesse mesmo ano, é criado o *Club Athletico Fluminense*, que teve duração efêmera, mas que foi responsável por organizar provas de ciclismo, mensalmente. No ano de 1887, o *Club Athletico Fluminense* sofre falência. Alguns dos antigos sócios fundam o *Veloce-Club*, primeira entidade destinada exclusivamente ao ciclismo (ARAÚJO, 1995; JESUS, 1999; SCHETINO, 2008).

No Rio Grande do Sul, Na cidade de Pelotas, de acordo com as fontes consultadas, as primeiras pedaladas ocorreram no ano de 1886. Conforme reportagem do jornal “A Discussão”, em fevereiro de 1886, alguns jovens se reuniram para andar de velocípede. Também foi salientado que este encontro geraria a inauguração de um Clube de Velocipedistas em Pelotas (CORREIO DO DIA - DIVERSÕES, 1886). Conforme estudo de Kilpp; Mazo; Lyra (2010), no ano de 1888, já existiam bicicletas na cidade de Estrela. Da mesma forma, o ciclismo já era praticado no Prado da Vila de Estrela (KILPP; MAZO; LYRA, 2010).

No ano de 1892, foi construído o Velódromo Nacional no Rio de Janeiro. Tinha infraestrutura completa para o esporte: luz elétrica (grande novidade da época), casa de apostas e um mecânico contratado na Europa para a manutenção e os reparos nas bicicletas (ARAÚJO, 1995; JESUS, 1999; SCHETINO, 2008).

Em 1895 foi construído um velódromo precário no Parque do Ibirapuera na cidade de São Paulo, realizando-se a primeira prova em sua inauguração com cerca de trinta ciclistas, marcando a difusão da modalidade nos maiores centros do país (VIEIRA; FREITAS, 2007). No ano seguinte, a pista que era de terra foi pavimentada e reinaugurada, com uma disputa que envolveu aproximadamente sessenta ciclistas. Nos anos seguintes, o velódromo paulista recebeu alguns eventos internacionais (NICOLINI, 2001).

No mesmo ano de 1895, na cidade de Porto Alegre, foco desse estudo, ocorre a fundação do primeiro clube destinado ao ciclismo, a União Velocipédica de Amadores. No ano seguinte, em 1896, ocorre a fundação do segundo clube de ciclismo, a *Radfahrer Verein Blitz*. Maiores informações sobre essas entidades estarão presentes nos capítulos de resultados dessa dissertação.

Em Belo Horizonte, Minas Gerais, o primeiro clube surge no ano de 1898, tendo corridas realizadas no Velódromo do Parque Municipal. O *Velo Club* tem duração efêmera, sendo extinto no ano de 1902. No entanto, nesse curto período, o ciclismo foi uma das poucas possibilidades de lazer e, provavelmente a única manifestação esportiva da cidade, já que ao contrário de Porto Alegre, a prática do turfe na cidade só surgiria no ano de 1906 (RODRIGUES, 2010).

Na cidade de Rio Grande, o Clube Cyclista de Rio Grande já realizava passeios e disputas ciclísticas no início do ano de 1899. Passeios do clube reuniam mais de 800 pessoas (CLUB CYCLISTA DE RIO GRANDE, 1899). Temos a informação de que o clube foi fundado um ano antes, em outubro de 1898 (SEGUNDO ANIVERSARIO, 1900). Conforme reportagem de julho de 1899, as provas eram disputadas no Velódromo da Rua Sete de Setembro, em disputas de dez, vinte e cinquenta voltas. O clube também planejava importar bicicletas de modelo Tandem (bicicleta para duas pessoas, com pedal duplo) (TORNEIO DE ENSAIO, 1899). No ano de 1900, os integrantes do Clube Cyclista realizaram o fechamento do velódromo com grades de ferro. Em comemoração aos melhoramentos conquistados, foi realizado o Páreo Rio Grande - Pelotas - Porto Alegre, reunindo ciclistas das três cidades (PÁREO RIO GRANDE, 1900). Em setembro do mesmo ano, importados de Paris, chegavam à Rio Grande os uniformes da associação, que tinha as cores preta e vermelha (UNIFORMES – CLUB CYCLISTA, 1900).

Na cidade de Santa Maria, de acordo com as fontes consultadas, em agosto de 1899 já ocorriam passeios ciclísticos, através da União Cyclística Santa Mariense (SANTA MARIA, 1899). No mesmo ano, em dezembro, é noticiada a pioneira utilização da bicicleta por mulheres em Santa Maria (SPORT – VELOCIPEDIA, 1899). No ano seguinte, em 1900, a Prefeitura havia doado um terreno para a construção de um velódromo. Enquanto isso, a União Cyclística buscava arrecadar dinheiro para a execução das obras (UNIÃO CYCLÍSTICA – VELÓDROMO, 1900).

No ano de 1899, na cidade de Cachoeira do Sul foi fundado o Gremio Cyclista, contando com a participação de 40 sócios, a entidade tinha planos de construir um velódromo. Realizavam excursões em direção à cidade de Rio Pardo (GRÊMIO CICLISTA EM CACHOEIRA, 1899). Também em Cachoeira do Sul, no ano de 1901, temos a informação de que era realizado o evento de inauguração do estandarte do *Union Cachoeirenses Bürger Verein*, que possuía um departamento de

ciclismo. Cabe ressaltar que o passeio inaugural contou com a participação de duas mulheres e foi realizado no velódromo do clube (UNION CACHOEIRENSE BÜRGER – VEREIN, 1901).

Na cidade de São Luís, Maranhão, o ciclismo organiza-se a partir de 1900. A União Velocipédica Maranhense é criada nesse período. Possuindo um velódromo com boa qualidade e infraestrutura, a prática competitiva do ciclismo maranhense durou até 1901, aproximadamente. Em 1929, ocorre um movimento de esportistas que culmina com a retomada da organização de disputas ciclísticas na cidade de São Luís, no entanto, essas provas ocorreram de forma isolada e sem prosseguimento (VAZ; VAZ, 2002). Já na cidade de Santos, no estado de São Paulo, o ciclismo já era praticado em 1901, em competições organizadas pelo *Santos Athletic Club* (VIEIRA, 2010).

Diante desse cenário, o presente estudo tem como objetivo reconstruir as memórias da prática do ciclismo em clubes da cidade de Porto Alegre, desde a segunda metade do século XIX até meados da década de 1940. O recorte temporal deste estudo inicia-se no ano de 1895, data de fundação do primeiro clube destinado ao ciclismo em Porto Alegre, encerrando-se no final da década de 1940, quando o associativismo esportivo passa a ser controlado pelo estado brasileiro por meio da promulgação do Decreto-Lei n. 3.199 de 1941. Tendo em vista que essa legislação busca regulamentar o funcionamento de entidades esportivas, através da criação do Conselho Nacional de Desportos (CND) e dos Conselhos Regionais de Desportos (CRDs) (DECRETO-LEI 3.199, 1941), o presente estudo trata de abordar a fase pré-regulamentar do ciclismo em Porto Alegre, na qual as decisões administrativas estavam centradas nas próprias associações.

Para a construção dessa pesquisa histórica foram consultadas fontes documentais sobre a prática do ciclismo na cidade de Porto Alegre e em outras localidades do Rio Grande do Sul, além disso, foram empregados artigos, dissertações, teses e livros que contribuem para a contextualização histórico-cultural dessa prática esportiva nas diferentes localidades.

Embora, o ciclismo foi um esporte de grande tradição no cenário esportivo da cidade de Porto Alegre, não foi localizada nenhuma dissertação sobre a história dessa prática esportiva nesta localidade. Além de nossas produções citadas anteriormente, encontramos apenas uma monografia de especialização que

contemplava essa prática esportiva⁵. No âmbito nacional, são poucas as produções que abordam o ciclismo através de uma perspectiva histórica. Quando se trata de textos que versam somente sobre essa prática esportiva, a bibliografia é ainda mais escassa. As produções encontradas dizem respeito aos trabalhos de André Schetino⁶⁷ e Victor Melo⁸. Além disso, acreditamos que o momento também foi profícuo para a realização deste estudo. Cada vez mais, a utilização da bicicleta como meio de transporte tem recebido destaque nos meios de comunicação⁹. Igualmente, diversas iniciativas de incentivo ao uso da bicicleta têm sido realizadas por entidades não governamentais. Alguns projetos da administração pública, ainda que de forma embrionária, também buscam o incremento do número de ciclistas. Além disso, existem alguns projetos de parcerias público-privadas, presentes na cidade de Porto Alegre. Essas iniciativas serão detalhadas no último capítulo de resultados desse estudo.

Essa dissertação estrutura-se em sete partes, sendo quatro capítulos de resultados.

O texto inicia-se com a introdução, onde apresentamos as informações iniciais, assim como o objetivo do trabalho.

O segundo capítulo, apresenta os procedimentos metodológicos adotados para a construção dessa pesquisa. Descrevemos os nossos principais materiais de consulta, além dos critérios utilizados para a análise das fontes.

O terceiro capítulo, intitulado “Associativismo Esportivo em Porto Alegre: os clubes de ciclismo” traz a conjuntura esportiva em que ocorre a fundação dos primeiros clubes de ciclismo em Porto Alegre.

O quarto capítulo, intitulado “A era dos velódromos nos clubes de ciclismo” trata do período em que as duas associações de ciclismo de Porto Alegre possuíam

⁵ ROLIM, B. M. **Momentos do Ciclismo**: uma leitura histórica. 2003. 42 f. Monografia (Especialização em Pedagogias do Corpo e da Saúde) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

⁶ SCHETINO, André . **Pedalando na Modernidade**: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008. 104p.

⁷ SCHETINO, André. A história da bicicleta e do ciclismo no Rio de Janeiro na transição dos séculos XIX e XX. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 169, n. 439, p.113-130, 2008.

⁸ MELO, Victor.; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Revista Estudos Feministas**. Florianópolis, v. 17, n. 01, p. 111-134, 2009.

⁹ No Jornal Zero Hora, por exemplo, no encarte denominado caderno “Sobre Rodas”, publicação destinada a assuntos relacionados aos veículos automotores, as reportagens sobre a bicicleta e o ciclismo, conquistaram um espaço fixo no caderno.

seus velódromos, encerrando com o enfraquecimento dessa prática na cidade, apontando fatores que contribuíram para que isso ocorresse,

O quinto capítulo denominado “As competições de ciclismo entre os clubes” discorre sobre uma nova fase de prosperidade na década de 1930, e a fundação da Federação Gaúcha de Ciclismo em Porto Alegre.

Já o sexto capítulo, “O ciclismo em Porto Alegre para além dos clubes” aborda os acontecimentos mais atuais envolvendo o ciclismo, trazendo informações recentes sobre iniciativas de fomento ao uso da bicicleta, além de alguns dados sobre a rede cicloviária da cidade.

O sétimo capítulo apresenta as considerações finais do estudo. Nele, retomamos as principais ideias que foram discutidas ao longo do texto dessa dissertação de mestrado.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo, descrevemos os passos percorridos para a construção deste estudo. Esta investigação se caracteriza pela utilização de fontes documentais, portanto, é necessária uma metodologia que se aplique ao campo historiográfico.

Neste primeiro momento descrevemos nossos principais materiais e locais de consulta. Sem dúvida, o livro “Ciclismo no Rio Grande do Sul 1869-1905” de autoria de Henrique Licht foi uma obra bastante empregada, já que exhibe uma catalogação de reportagens sobre o ciclismo veiculadas nos principais jornais que circulavam no Rio Grande do Sul. Também foram consultadas produções sobre a prática do ciclismo em outras localidades. Para a revisão de literatura e contextualização do período histórico foram utilizados livros, artigos, dissertações e teses sobre as práticas esportivas da cidade de Porto Alegre. Informações importantes também foram coletadas do “Catálogo do Esporte e da Educação Física na Revista do Globo, 1929 a 1967” (MAZO, 2004) e do livro “Associações esportivas no Rio Grande do Sul: lugares e memórias” (MAZO et al., 2012), que consiste em um banco de dados com aproximadamente 950 associações esportivas. Nessa consulta, encontramos sete referências ao ciclismo, seja de espaços físicos, clubes e federações.

É importante citar os jornais que foram utilizados na construção deste estudo. Em Porto Alegre, temos os seguintes periódicos: Folha Esportiva, Jornal do Comércio, além da utilização em grande número de edições do jornal Correio do Povo e A Federação. O jornal Correio do Povo foi fundado em 1895, consistindo no mais antigo periódico do Rio Grande do Sul, ainda em circulação. Nesse momento histórico, o jornal declarava neutralidade política. Já o jornal A Federação, era uma plataforma de exposição das ações do Partido Republicano Rio-grandense (PRR) e, posteriormente, do Partido Republicano Liberal (PRL). Este periódico circulou de 1884 até 1937. O jornal A Federação foi consultado através do site da Hemeroteca Digital Brasileira, que disponibiliza esta publicação em formato digitalizado. Quanto aos locais de consulta, é importante destacar o Centro de Memória do Esporte (CEME) da Escola de Educação Física da UFRGS que conta com parte do acervo de Henrique Licht, além de suas entrevistas. Também foi visitado o Museu da Comunicação Hipólito José da Costa.

Sendo assim, as informações obtidas foram submetidas à análise documental. O processo de análise documental busca transformar informações

brutas em uma fonte relevante para o estudo, ou seja, deve-se obter o que é importante para o estudo e descartar o que não é essencial a investigação. Deve-se realizar um conjunto de operações visando representar o conteúdo de um documento sob uma forma diferente da original com o objetivo de facilitar a sua consulta e referência, realizando-se assim, uma catalogação em categorias de análise de acordo com Bardin (2000). Esta técnica organiza-se a partir de diferentes fases, enfatizando três pólos seqüenciais:

a) Pré-análise: é o levantamento e seleção dos documentos a serem submetidos à análise e a elaboração de indicadores que fundamentem a interpretação final. Entendendo que é uma espécie de guia sobre as fontes a serem pesquisadas, orientada pelos objetivos claramente explicitados do tema a ser estudado. Esta etapa do trabalho foi realizada a partir do levantamento das bibliografias que ofereceram elementos para a contextualização da prática do ciclismo;

b) Exploração do material: consiste em codificar o material de acordo com os objetivos propostos inicialmente, ou seja, reunir os dados brutos da pesquisa. Nesse estudo, essa fase foi feita a partir da leitura do material levantado e seleção dos dados quantitativos e qualitativos que fundamentaram a proposta inicial, ou seja, de acordo com os objetivos do estudo;

c) Tratamento dos resultados: esta fase corresponde a um trabalho em que os dados brutos obtidos inicialmente são tratados de forma a serem significativos e válidos para a pesquisa, portanto, devem estar alinhados aos objetivos propostos. Nesta fase elaboram-se os argumentos a partir das evidências qualitativas. Os resultados mais concretos do trabalho evidenciaram-se nessa etapa.

Bacellar (2005) defende que o pesquisador deve conhecer profundamente a história do documento consultado. Contextualizar o documento que se coleta é fundamental para a atividade do historiador. O autor sugere algumas perguntas que devemos fazer com o intuito de questionar essa fonte, entre elas: “Sob quais condições aquele documento foi redigido? Com que propósito? Por quem?” (BACELLAR, 2005, p. 63). Tendo esse olhar crítico e o conhecimento prévio sobre o assunto, o pesquisador está pronto para analisar e interpretar suas fontes, capacitando-o a produzir um trabalho de História (BACELLAR, 2005).

Marrou (1978) defende alguns preceitos que devem ser seguidos pelo pesquisador em história. Além de saber sobre a existência de documentos, é preciso

ter acesso aos mesmos. Nesse aspecto, entra a habilidade do historiador em conseguir dialogar com os detentores de determinada fonte de pesquisa ou local de coleta. Ademais, o autor acredita que o grande historiador não é apenas aquele que souber formular o problema de pesquisa da melhor maneira possível, mas aquele que, ao mesmo tempo, souber melhor elaborar um programa prático de pesquisas que permitam encontrar os documentos mais numerosos, mais seguros, mais reveladores (MARROU, 1978).

3 ASSOCIATIVISMO ESPORTIVO EM PORTO ALEGRE: os clubes de ciclismo

O cenário esportivo da cidade de Porto Alegre em que emerge a prática do ciclismo já tinha outras práticas esportivas consolidadas e organizadas. Podemos considerar as “carreiras de cancha reta”¹⁰, como a primeira atividade de lazer envolvendo o esporte em Porto Alegre, já sendo praticada por volta de 1850. Como o próprio nome sugere, essa atividade consistia em uma prova onde os cavaleiros e seus cavalos disputavam a prova em um espaço reto de quase 800 metros e sem vegetação. A cidade tem sua primeira associação esportiva fundada no ano de 1867, a *Turnenbund*. Essa sociedade surgiu da união de teuto-brasileiros e ficava localizada na Rua Alberto Bins, no centro da cidade. Após o processo de nacionalização, a entidade tem seu nome alterado para Sociedade Ginástica Porto Alegre (SOGIPA)¹¹. O turfe, desde 1873 já possuía um Prado e ainda na segunda metade do século XIX, a cidade ganhou mais quatro espaços destinados às práticas equestres¹². Além do turfe, a natação e remo já estavam presentes no cotidiano de Porto Alegre. Em 1885, o estuário Guaíba recebeu a primeira piscina da cidade, espaço que recebia competições dessa prática aquática. No ano de 1888 foi fundada a primeira associação de remo da cidade, o *Ruder Club Porto Alegre*¹³.

Em sua condição de cidade, Porto Alegre teve uma significativa alteração geográfica e dos hábitos citadinos com a introdução dos bondes puxados a burro pela Companhia Carris Porto-Alegrense em 1873. No entanto, durante os primeiros vinte anos de vida da Companhia, tais bondes só dirigiam-se aos bairros Menino Deus, Navegantes e Partenon. Não obstante, uma empresa concorrente iniciou operações em 1891. A Companhia Carris Urbanos apresentava veículos bem menores, por isso apelidado de caixas de fósforo. Esta passou a estabelecer linhas para bairros que estavam surgindo, como o Independência, Moinhos de Vento e Floresta, os quais, até o momento, eram privados de transporte coletivo e apresentavam um reduzido número de moradores. Sendo assim, com o novo quadro viário da cidade e o surgimento dos “arraiais” ou arrabaldes (chamados atualmente

¹⁰ O estudo de Pereira; Mazo; Lyra (2010) apresenta informações sobre as “carreiras de cancha reta”.

¹¹ O estudo de Mazo (2003) apresenta informações sobre o associativismo esportivo em Porto Alegre e o processo de nacionalização de clubes.

¹² O estudo de Pereira (2012) apresenta informações sobre as práticas equestres em Porto Alegre.

¹³ O estudo de Silva (2011) apresenta informações sobre o remo em Porto Alegre.

de bairros), foram criadas as condições para o surgimento dos prados ou hipódromos.

No ano de 1886, encontramos um registro do que seria o primeiro clube destinado ao ciclismo na cidade de Porto Alegre. Trata-se do *Bycicle Club*. No entanto, essa informação foi localizada em uma única edição do jornal *A Federação*, dificultando qualquer tipo de análise mais aprofundada sobre as origens da entidade. O texto foi publicado em formato de nota, trazendo as deliberações de uma assembleia geral. É possível interpretar que a associação possuía caráter lúdico nos seus objetivos, já que conforme o texto, além da prática do ciclismo, a entidade objetivava realizar corridas a pé e corridas do saco (BYCICLE CLUB, 1886, p. 3).

No ano de 1895, bicicletas novas e mais leves chegam da Europa, contribuindo com a expansão do ciclismo na cidade (LICHT, 2002). No mesmo ano de 1895, é criado o primeiro clube direcionado para a prática do ciclismo, a União Velocipédica de Amadores, clube predominantemente composto por teuto-brasileiros. A data provável de criação da entidade é o dia 03 de março de 1895. Conforme reportagem do *Jornal do Comércio* de 06 de março de 1895 é possível perceber os objetivos com a criação da entidade. Nesse pequeno trecho é possível perceber a associação do ciclismo com os anseios da comunidade local que estava preocupada em reproduzir os hábitos da sociedade europeia, que eram considerados hábitos modernos:

“Alguns cyclists desta capital, tendo deliberado crear uma sociedade em que, com mais cohesão e methodo, fosse cultivado o modernissimo genero de sport, que tão largo de importante papel está desempenhando na Europa – o cyclismo, reuniram-se domingo e fundaram um club, com o nome União Velocipedica de Amadores” (LICHT, 2002, p. 17-18).

A primeira diretoria provisória teve como presidente, o Tenente Jonathas do Rego Monteiro e como vice-presidente, João Rosa (JORNAL DO COMMERCIO, 1895). O primeiro passeio ciclístico ocorreu no dia 17 de março, com saída do Parque da Redenção em direção ao Bairro Belém Velho (CLUB VELOCIPEDICO – A FEDERAÇÃO, 1895). No mês de dezembro, uma reportagem do *Jornal Correio do Povo* divulga o interesse da União Velocipédica em organizar corridas a pé e atividades ginásticas (DIVERSAS – UNIÃO VELOCIPEDICA, 1895). Também em dezembro, a entidade realiza eleições para a nova diretoria. Para presidente, foi eleito Pedro Casimiro Porto e para vice-presidente, foi eleito Plínio Freitas. Na

ocasião foi tirada em grupo a fotografia oficial dos sócios (REUNIDOS – PRADO BOA VISTA, 1895). Os ciclistas da União Velocipédica adotaram como uniforme uma camiseta listrado nas cores azul e branca. O escudo da entidade possuía as letras “U” e “V” entrelaçadas, em referência ao nome da equipe.

No ano de 1896, é criada a *Radfahrer Verein Blitz* ou *Rodforvier Verein Blitz*, sociedade exclusiva de teuto-brasileiros. Um dos aspectos que pode ter favorecido a criação da *Radfahrer Verein Blitz* no ano de 1896 foi o interesse da “elite” porto-alegrense de organizar novos espaços de socialização e preservação de sua identidade cultural (FUNDAÇÃO DA RADFAHRER- VEREIN BLITZ, 1896).

O próximo capítulo apresentará um novo marco no desenvolvimento do ciclismo de Porto Alegre. As duas associações esportivas construíam e inauguravam os seus velódromos.

4 A ERA DOS VELÓDROMOS NOS CLUBES DE CICLISMO

No mês de dezembro de 1896, a União Velocipédica elege sua nova diretoria, visando à construção de um velódromo. Na ocasião também ficou acordado a primeira disputa entre a União Velocipédica e a *Radfahrer Verein Blitz* (REPUBLICA, 1896), a qual ocorreu em 10 de janeiro de 1897. Teve a participação de seis ciclistas, sendo três para cada equipe. A prova teve trajeto com cerca de sete mil metros. O vencedor foi João Alves (U. Velocipédica), com Oscar Schaitza (*Blitz*) em segundo e Luiz Rist (U. Velocipédica) em terceiro (TORNEIO VELOCIPEDICO, 1897).

No mês de fevereiro de 1897, a União Velocipédica de Amadores planejava inaugurar brevemente uma pista para corridas, localizada no Prado Independência. Na ocasião estavam sendo feitos os trabalhos de nivelamento do terreno. Em outubro do mesmo ano, os sócios do clube foram convocados para testar a nova pista do Prado Independência (PISTA PARA CORRIDAS, 1897) (EXPERIÊNCIA DA PISTA, 1897).

No mês de dezembro de 1897, o *Correio do Povo* publica em três partes, uma carta elaborada e enviada pelo Dr. Carlos Seidl da cidade do Rio de Janeiro. Nessa época, o ciclismo carioca era mais desenvolvido do que o praticado em Porto Alegre, já que além de ter clubes exclusivos para essa prática esportiva, possuía desde 1892, um velódromo em boas condições. A cidade do Rio de Janeiro recebia primeiramente as novas informações sobre o ciclismo europeu. Nessa carta, o Dr. Carlos Seidl traz muitas informações sobre o desenvolvimento desse esporte em outros países, abordando, sobretudo, aspectos relacionados à modernidade e a saúde. Podemos interpretar os motivos da publicação dessa correspondência pelo jornal como uma forma de acelerar a expansão da prática ciclística em Porto Alegre. Logo de início, é possível destacar o desejo de tornar os hábitos cariocas muito parecidos com os europeus:

A plena aceitação no Rio de Janeiro deste novo instrumento sportivo e de velocipedia é de recente data e muito posterior á sua introdução na Europa, onde constitue já um meio de locomoção aceita indistinctamente por todas as classes sociaes. Lá, não se arreceia o medico de visitar sua clientela civil ou hospitalar, o padre de exercer seu ministério parochial, montados em bicycléta no campo e na cidade. Aqui não attingimos ainda um tal apuro (LICHT, 2002, p. 31).

Para o Dr. Carlos Seidl, a ideia de utilizar a bicicleta como meio de transporte ainda era vista com preconceito pelos cariocas. É possível que isso tenha ocorrido pela rapidez com que esse novo equipamento tenha sido introduzido no cotidiano da sociedade do Rio de Janeiro, causando estranhamento aos moradores locais. Tal ideia pode ser percebida no trecho que segue, onde o Dr. Carlos Seidl expressa seu descontentamento com o preconceito de alguns cariocas pelo uso da bicicleta como meio de transporte:

Não sabemos realmente porque motivos possa haver compromisso, do decoro e da compostura sociaes do medico, do padre, do magistrado, do advogado, do letrado, ou jornalista pelo simples facto de atravessarem as vias publicas celeremente, sobre duas rodas, combinadas de modo a constituir um engenhoso aparelho de rapida locomoção. Decididamente é preciso derrocar o preconceito (LICHT, 2002, p. 31).

Como havíamos dito anteriormente, a carta do Dr. Carlos Seidl também fala do ciclismo sobre a perspectiva da saúde. Em sua carta, que reproduz algumas das discussões que ocorriam entre os médicos europeus, é possível perceber o discurso da bicicleta como forma de promoção da saúde, desde que seu uso fosse feito de forma moderada, conforme trecho que segue:

A sagacidade de alguns médicos europeus chegou a ponto de enxergar na bicycleta um novo poder therapeutico, desconhecido até então, recommedando-o como panacéa á varias molestias. O pesimismo de outros relegou o novo systema de locomoção para o index de coisas nocivas e condemnada pela hygiene e pela medicina. A verdade porém é que a bicycléta tem vantagens e desvantagens; o seu uso moderado e bem regulado é grandemente aceitável, e casos há mesmo em que se pode prestar concurso beneficio em certos e determinados casos mórbidos. De outro lado é condemnavel o abuso somo em tudo, alias procedente de mãos humanas (LICHT, 2002, p. 33).

Ainda, segundo a carta de Seidl, a bicicleta era recomendável não só para indivíduos saudáveis, mas também poderia ser utilizada de forma terapêutica para pessoas com algum problema físico e mental. O trecho que segue demonstra esse tipo de pensamento: “A velocidade torna-se então um divertimento agradável, higienico, util e não deprimente e fatigante trabalho. Assim feito, um tal exercício é

recommandável e convem não só ás pessoas sadias como a certos doentes, por exemplo: chloticos, neurasthenicos, obesos, gottosos, etc.” (LICHT, 2002, p. 34-35).

Nesse mesmo mês de dezembro de 1897, a cidade de Pelotas ganhava o seu primeiro clube destinado ao ciclismo. Uma reportagem do jornal “A Opinião Pública” trazia os nomes dos fundadores do *Bicyclette Club Pelotense*, eram eles: Carino Souza, Myrtil Frank e Perret Filho (BICYCLETTE CLUB PELOTENSE, 1897). No final do ano de 1897, a associação que tinha como presidente eleito João Simões de Lopes Netto¹⁴, já organizava passeios, onde os sócios e admiradores desta modalidade desfrutavam dos passeios ciclísticos (CLUBE CICLISTA, 1897).

No início do ano de 1898, a União Velocipédica inaugura uma pista de corridas no Prado Independência (atual Parque Moinhos de Vento, também conhecido como Parcão). Alguns jornais consideravam o espaço como um velódromo, no entanto, era uma pista simples, localizada nas adjacências do Prado, que era destinado às práticas equestres. Mais de setenta ciclistas participaram das disputas inaugurais, dos quais duas mulheres. Ocorreram sete provas distintas, abrangendo diversas distâncias. Uma das disputas ocorreu com as bicicletas modelo Tandem (VELODROMO – INAUGURAÇÃO, 1898). Nessa mesma reportagem é possível perceber a repercussão da inauguração e a associação do continente europeu com um estilo de vida moderno. Esse trecho exemplifica bem esse ideal:

“Tivemos, pois uma festa, muito concorrida e animada, fazendo prever o interesse que entre nós vae despertar esse genero de sport, já hoje aqui tão apreciado e que constitue no velho mundo uma das diversões mais finas, mais elegantes e mais uteis. Para isso não faltam elementos, pois já temos um bom velódromo e um numeroso grupo de moços verdadeiramente apaixonados pelo cyclismo” (VELODROMO – INAUGURAÇÃO, 1898, s/p).

No mês de maio de 1898, a convite da Sociedade *Blitz*, ocorreu mais um desafio entre as duas associações esportivas. Este seria o primeiro confronto dos clubes em pista fechada. Mais uma vez, os ciclistas da União Velocipédica saíram vencedores das provas realizadas (DESAFIO – VELODROMO, 1898). Em agosto de 1898, temos o registro da primeira disputa de jovens ciclistas, organizada pela União Velocipédica. Eram utilizados os termos “Juniors” e “Filhotes” para denominar as disputas entre essas faixas etárias (CORRIDAS PARA JUNIORS, 1898).

¹⁴ Escritor gaúcho, autor dos livros: “Contos Gauchescos” e “Lendas do Sul”.

Nesse período, o ciclismo também estava evoluindo em outras cidades do Rio Grande do Sul. No ano de 1898, era fundada a segunda associação destinada à prática do ciclismo em Pelotas, o *Club Cyclista* de Pelotas (COLUNA SPORT, 1898). Segundo os estatutos do clube, aprovados em assembleia geral no dia 31 de julho de 1898, o clube, considerado uma sociedade recreativa tinha como objetivo a organização de passeios e corridas. É importante salientar que no artigo 31º do estatuto do clube estava previsto a construção de um velódromo para os sócios da entidade (ESTATUTOS DO CLUB CYCLISTA DE PELOTAS, 1898).

No mesmo mês de agosto, encontramos uma nota no jornal *Correio do Povo*, informando a cessão de um terreno por parte da prefeitura para a construção do Velódromo da União Velocipédica: “Na sessão extraordinária do Conselho Municipal foi decidido o arrendamento à União Velocipédica do terreno necessário para a construção do Velodromo. Projetada uma pista de 333,33 metros, toda cimentada” (SESSÃO EXTRAORDINÁRIA, 1898, s/p).

Em setembro de 1898, a *Radfahrer Verein Blitz* inaugurou o seu velódromo, que ficava situado na Rua Voluntários da Pátria, entre as Ruas Almirante Barroso e Álvaro Chaves, no Bairro Floresta. O terreno foi emprestado por Luiz Englert para utilização da *Blitz* por um período de dez anos. Foi importado da Europa um estandarte de seda e bordado a ouro, comemorando a inauguração do primeiro espaço exclusivo para a prática do ciclismo. A pista tinha 400 metros, revestida de cimento e laje. Participaram da inauguração 55 ciclistas da *Blitz* e 63 da União Velocipédica (FESTA DE INAUGURAÇÃO, 1898).

No mês de outubro, o jornal *Correio do Povo* trazia a informação de que o Presidente da República, Campos Sales, estava aprendendo a utilizar a bicicleta no Velódromo Paulista. Em um trecho da reportagem, mais uma vez, foi valorizada a utilização da bicicleta como hábito moderno, que já estava impregnado na Europa:

“[...]o ilustre presidente da Republica eleito, que aprendia a montar, e, segundo os mesmos colegas, mostrava bastante entusiasmo pelo ciclismo. É que s. ex. viu como na Europa a byciclette é utilizada pelos homens mais notaveis nas artes, nas letras, na indústria, no commercio e na política” (CAMPOS SALLES CYCLISTA, 1898, s/p).

Nos meses de outubro e novembro, ocorre um debate sobre a melhor localização para a construção do Velódromo da União Velocipédica. A ideia inicial dos diretores era a construção do velódromo próximo ao Prado Independência (atual

Parcão), onde já havia uma pista de corridas. No entanto, são feitos diversos questionamentos quanto às condições próximas ao local. As críticas eram feitas principalmente às muitas ladeiras e a situação problemática das estradas do entorno. Diante disso, muitos sugerem o Campo da Várzea (atual Campus Central da UFRGS) como um espaço adequado. O Intendente Municipal do período, José Montaury, oferece o arrendamento do terreno por nove anos. Em dezembro, uma comissão é criada para tratar do arrendamento e da construção do velódromo (CRITICAS, 1898); (ASSEMBLEA GERAL, 1898).

O ano de 1899 se inicia com diversas movimentações no sentido da construção do Velódromo da União Velocipédica. O projeto do velódromo foi elaborado pelo engenheiro Gustavo Koch, sofrendo modificações dos engenheiros Alfredo Leyraud e Lindolpho Silva. Com mais de 330 metros de extensão, a velocidade da pista seria de 55 quilômetros por hora (ASSIGNADO CONTRACTO, 1899).

Enquanto a União Velocipédica não iniciava a construção de seu velódromo, a *Radfahrer Verein Blitz* continuava a organizar as disputas ciclísticas. Nesse período, a entidade que só aceitava teuto-brasileiros como sócios, foi criticada por imprimir a programação de suas provas no idioma alemão. (IMPRESSO EM ALEMÃO, 1899). Tal fato demonstra os conflitos identitários que começavam a ocorrer também entre as duas associações.

No mês de março de 1899, as obras de construção do Velódromo da União Velocipédica iniciam com uma grande festa comemorativa. As obras deveriam durar cerca de quatro meses. A responsabilidade de construção da estrutura ficou dividida entre duas empresas. Uma delas deveria construir a pista e o pavilhão social. A outra empresa deveria colocar as grades que cercariam o velódromo (PEDRA FUNDAMENTAL, 1899).

Entre os meses de maio a agosto de 1899, o jornal *Correio do Povo* publica três reportagens com orientações para os ciclistas. São abordados diversos assuntos referentes ao tema. Dentre alguns conteúdos, destacamos a bicicleta para a criança e o idoso; a bicicleta para os doentes; exercícios de ciclismo; como se aprende a andar; higiene em um dia de excursão e conselhos em caso de acidentes durante uma excursão (LICHT, 2002, p. 68). Em se tratando de segurança, as duas sociedades ciclísticas de Porto Alegre, solicitaram à Prefeitura a colocação de placas de trânsito. Cobravam-se placas semelhantes com as existentes na França. As

principais placas reivindicadas eram referentes ao cuidado com cães, descidas perigosas e sobre a presença de carros (PLACAS DE SINALIZAÇÃO, 1899).

Pouco antes da inauguração do seu velódromo, a União Velocipédica alcançava o número de 750 sócios (MATRÍCULA, 1899). Após atraso nas obras em decorrência das chuvas, o Velódromo da União Velocipédica é inaugurado no dia 19 de novembro de 1899. O Velódromo tinha 17 mil metros quadrados de área, espaço social com iluminação e mobiliário. A pista tinha 333 metros de extensão, com as bicicletas podendo alcançar a velocidade de setenta quilômetros por hora (INAUGURAÇÃO DO VELÓDROMO, 1899).

A inauguração do Velódromo da União Velocipédica fez nascer o desejo de construção de um novo velódromo por parte da *Radfahrer Verein Blitz*. Menos de dez dias depois da cerimônia de inauguração da União Velocipédica, a *Blitz* demonstra interesse em adquirir um terreno pertencente ao município, próximo ao Velódromo da União Velocipédica. A entidade chegou a realizar medições no terreno. No entanto, os planos não seguiram adiante. A *Blitz* acabou reformando a pista do seu existente velódromo para que as bicicletas pudessem atingir maiores velocidades (PRETENDE ADQUIRIR, 1899); (ENTROU EM OBRAS, 1900).

No mês de março de 1900, a cidade de Porto Alegre ganhou mais um velódromo, chamado de Recreio Militar. No entanto, essa pista ciclística pertencia ao 3º Batalhão da Brigada Militar, sendo de uso restrito aos militares. O local desse velódromo era o Bairro Cristal, no local onde hoje se localiza o Hipódromo Cristal. A ideia dos militares era utilizar a bicicleta e o ciclismo para auxiliar em atividades de patrulhamento e comunicação (RECREIO MILITAR, 1900).

No decorrer do ano de 1900 e 1901, as disputas entre as duas associações acirram-se mais. Com os dois clubes possuindo velódromos em boas condições, ocorrem tentativas de quebrar o recorde da prova dos 50 quilômetros, que pertenciam ao ciclista da União Velocipédica, João Alves. Oscar Schaitza, ciclista da *Blitz*, consegue diminuir a marca de Alves em mais de 3 minutos, marcando 1h16min53s. Logo em seguida, outro ciclista da União Velocipédica, Jacob Aloys Friederichs bate o recorde em 1min09s (LICHT, 2002). Também nesse período, ocorre a fiscalização dos impostos pagos sobre as bicicletas. Conforme aviso publicado em jornal: “Pela inspeção de veículos, são intimados os possuidores de bicicletas a trazerem as respectivas chapas de licença em lugar visível, sob pena de multa” (PELA INSPECTORIA, 1900, s/p). No final do ano de 1900, a União

Velocipédica possuía 1117 sócios, sendo 1039 em atividade e com o pagamento em dia. Já o município de Porto Alegre arrecadou imposto de 445 bicicletas (LICHT, 2002, p. 108).

Com o passar do tempo, a rivalidade entre os dois clubes aumentava, extrapolando as pistas ciclísticas. Além das discussões sobre qual entidade organizaria determinado campeonato, outro fato parece ter contribuído para o estremecimento de relações. Em janeiro de 1901, ocorre o Campeonato de Resistência Rio-Grandense no Velódromo da *Blitz*. Dez ciclistas se inscreveram para a competição, sendo sete da *Radfahrer Verein Blitz* e três da União Velocipédica. No entanto, os ciclistas da União Velocipédica não compareceram ao campeonato, alegando que a pista da prova era muito estreita. Esse fato gerou repercussões negativas da imprensa e no relacionamento entre os dois clubes (CAMPEONATO DE RESISTÊNCIA, 1901); (LICHT, 2002). O início de 1901 também traz a notícia de que o imposto sobre bicicletas continuaria a ser cobrado. Segundo reportagem do Correio do Povo, essa informação causou estranhamento entre os ciclistas, já que se tinha a ideia de que o imposto seria extinto. As duas associações estavam tentando junto ao município que os seus ciclistas ficassem isentos do pagamento (IMPOSTO SOBRE BICYCLETA, 1901).

O ano de 1902 começa com mais uma edição do Campeonato de Resistência Rio-Grandense. Dessa vez, os ciclistas da União Velocipédica compareceram ao Velódromo da *Blitz*. O campeonato começava de forma amistosa, com as duas primeiras disputas sendo vencidas pela *Blitz*. A terceira disputa era a mais esperada pelo público presente, já que reunia os melhores ciclistas das duas associações. Friederichs representava a União Velocipédica, enquanto Vitale representou a *Blitz*. A disputa ocorria de forma igual, quando ao final da última volta, os dois ciclistas chegaram praticamente empatados. Strunck era o juiz da *Blitz*, declarando vitória de Vitale. O juiz da União Velocipédica era Antonio Mostardeiro, que declarou a corrida empatada. Houve discussões acaloradas entre os representantes das duas associações. Chegou-se a conclusão de que a disputa deveria ser anulada. Realizou-se uma nova prova de 15 voltas em que Friederichs foi o vencedor. Após a disputa, o ciclista da União Velocipédica foi erguido pelos sócios da entidade. Além disso, soltaram-se foguetes junto à residência de Antonio Mostardeiro, como forma de saudar a sua atuação (LICHT, 2002, p. 126-127).

Nesse mesmo período, além das competições ciclísticas, outras práticas esportivas também estavam presentes nas duas associações. A União Velocipédica inaugurou um espaço em seu velódromo em que eram oferecidas aulas de esgrima e tiro ao alvo. A *Radfahrer Verein Blitz*, por sua vez, realizava demonstrações de ginástica em seus eventos sociais e corridas de atletismo dos associados da *Turnenbund* (atual SOGIPA) ocorriam no Velódromo da *Blitz* (LICHT, 2002, p. 137-138). A União Velocipédica organizaria em agosto de 1903, o primeiro campeonato de tiro ao alvo no seu velódromo. O evento contou com a presença de 28 atiradores (TORNEIO DE TIRO AO ALVO, 1903).

O mês de maio de 1903 não trazia bons acontecimentos para o ciclismo de Porto Alegre. De acordo com Licht (2002), esse período foi o início de uma fase de sérios problemas para o ciclismo. A *Radfahrer Verein Blitz* não inscreveu atletas no Campeonato Rio-Grandense. Além disso, algumas fases eliminatórias acabaram sendo transferidas. A União Velocipédica, por sua vez, acabou excluindo um atleta de destaque de seus quadros, além de ocorrer à renúncia da diretoria da associação.

No mês de setembro de 1903 ocorreriam eventos que contribuiriam para o declínio do ciclismo. O *Sport Club Rio Grande* excursionou até Porto Alegre para demonstrar a prática do futebol. Diversas entidades esportivas recepcionaram a equipe da cidade de Rio Grande, dentre elas, a União Velocipédica e a *Blitz*. Os dirigentes dos clubes de ciclismo mostraram-se interessados no novo esporte que conheciam. Cerca de uma semana depois do evento de exibição que ocorreu junto ao Velódromo da União Velocipédica, dois clubes de futebol são fundados em Porto Alegre. O primeiro deles foi o *Grêmio Foot-ball Porto Alegrense*, clube que ganhou grande projeção ao longo dos anos que se seguiram. O outro clube fundado está diretamente relacionado com este estudo. Trata-se do *Fuss-Ball Club Porto Alegre*, que foi criado através da união de Leopoldo Rosenfeld (presidente), J. Brenner (secretário), O. Becker (tesoureiro), Hugo Brenner, Oscar Schaitza, Guilherme Trein, Rodolpho Schoeller, Eugênio Sattler, Oscar Matte, Rodolpho Campani, Walter Heckmann, Ernesto Oswaldo Schmitt, Otto Niemeyer, Reynaldo Schoeller, Hugo Gerdau, Alfredo Stumpf, Hugo Becker e Francisco Strattmann, todos estes ciclistas da *Blitz* (AMARO JÚNIOR, 1942).

Conforme Licht (2002), um terreno vizinho ao Velódromo da *Blitz* foi cedido por Luiz Englert para ser usado como campo de futebol. Os fundadores começaram

a praticar o novo esporte e gradativamente trocaram a bicicleta pelo futebol. De acordo com algumas reportagens do jornal Correio do Povo, o Velódromo da União Velocipédica que antes só recebia disputas ciclísticas, agora também era palco de corridas a pé e em sacos (NOTAS SPORTIVAS, 1904). Ainda, segundo Licht (2002), as atividades ciclísticas tiveram acentuada redução no segundo semestre de 1904.

No mês de janeiro de 1905, ocorre uma assembleia geral extraordinária com o objetivo de retomar as atividades da União Velocipédica. Ficam extintos os cargos de diretores. O comando da associação se daria através de um comitê em que todos os membros teriam igual responsabilidade e deveres (ASSEMBLEIA EXTRAORDINÁRIA, 1905). Além dessa assembleia, foram confeccionados e distribuídos panfletos aos antigos sócios no intuito de que voltassem a frequentar o velódromo. No entanto, essa ação parece não ter surtido efeito (COMUNICADO, 1905). Nesse período, a *Blitz* organizava churrascos, torneios de futebol e de dança. A União Velocipédica, por sua vez, emprestava o seu velódromo para o *Grêmio Foot-ball Porto Alegrense* para a realização de uma partida de futebol. O clube também cedia o seu espaço temporariamente para a realização de uma quermesse da Associação Protetora da Infância.

Com a fundação dos clubes de futebol na cidade de Porto Alegre, a prática do ciclismo que outrora mobilizava muitos habitantes, cedia espaço ao futebol. Durante a nossa pesquisa documental, do ano de 1905 em diante, as informações sobre o ciclismo tornaram-se escassas. No entanto, no ano de 1910, encontramos uma informação que elucida o enfraquecimento do ciclismo e dos clubes destinados para essa prática. É publicada uma nota na seção judiciária do jornal A Federação, divulgando que os bens da União Velocipédica haviam sido penhorados em uma ação da Intendência Municipal (Prefeitura Municipal) de Porto Alegre (SECÇÃO JUDICIARIA, 1910). Essa nota pode revelar o estado precário em que estava o desenvolvimento dessa prática esportiva na cidade.

Após esse período, só voltamos a encontrar informações sobre o ciclismo no início da década de 1930. Nessa década, o ciclismo ressurgiu com evidência em Porto Alegre. É sobre esse novo período de prosperidade que o próximo capítulo trata.

5 AS COMPETIÇÕES DE CICLISMO ENTRE OS CLUBES

As competições ciclísticas que tinham desacelerado nas duas décadas anteriores começam a ter visibilidade na década de 1930. Um fator que parece ter contribuído para a organização de novas provas e campeonatos de ciclismo foi a fundação da Federação Gaúcha de Ciclismo em 1935. Mas antes disso, em outubro de 1931, encontramos uma informação sobre a realização de uma reunião que objetivou a organização do campeonato estadual de ciclismo. A fonte consultada trazia poucas informações, mas foi divulgado que o jornal *Correio do Povo* seria responsável pelo oferecimento de uma taça de prata ao ciclista vencedor. Nesse período, as reportagens publicadas ainda eram feitas de forma bastante espaçadas. Após isso, mais precisamente, em abril de 1933, encontramos uma nova referência ao ciclismo. Tratava-se das deliberações do Clube Ciclista Rio Grandense sobre os critérios técnicos de classificação interna de seus ciclistas. Nessa mesma reportagem, é possível perceber que essa associação esportiva não era recente, já que o texto refere-se ao Clube Ciclista Rio Grandense como um “clube veterano”. No entanto, em nossa pesquisa documental não encontramos resultados anteriores sobre essa associação esportiva (CLUBE CICLISTA RIO GRANDENSE, 1933, p. 6).

No ano de 1935, a cidade de Porto Alegre presenciou a realização de diversos eventos comemorativos da Exposição do Centenário Farroupilha¹⁵. No Parque Farroupilha (Parque da Redenção) foi criado um centro de exposições com diversas atividades culturais. Algumas práticas esportivas fizeram parte dessas atividades culturais, dentre elas, o ciclismo. Podemos considerar que o mês de setembro de 1935 marcou o início de um novo período de prosperidade para o ciclismo de Porto Alegre. Desse momento em diante, os eventos sobre essa prática esportiva tornaram-se frequentes e com uma periodicidade regular.

O mês de setembro foi marcado pela divulgação de informações referentes ao evento ciclístico que ocorreria em outubro. Em uma das reportagens, ocorre a divulgação dos nomes das pessoas responsáveis pela organização da prova, além dos procedimentos de inscrição de atletas. Observamos que diversos desses nomes foram os mesmos que, posteriormente, fundariam a Federação Gaúcha de Ciclismo.

¹⁵ Para maiores informações sobre as comemorações do Centenário Farroupilha, sugerimos consultar o estudo de Ceroni (2009).

Além disso, muitas das empresas que apoiaram a realização da prova eram pertencentes aos mesmos nomes que organizavam as provas (GRANDES PROVAS..., 1935).

No dia 15 de outubro de 1935 é publicada uma reportagem repercutindo sobre os acontecimentos das provas do Centenário Farroupilha, trazendo detalhes dos participantes e vencedores das diferentes categorias. As provas contaram com participantes das cidades de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Cachoeira do Sul e Santa Maria. Na disputa por clubes, a equipe vencedora foi Clube Ciclista Pelotense, de Pelotas. A segunda colocação ficou com o Clube Ciclista Rio Grandense, de Porto Alegre. Na terceira posição ficou a Sociedade Ciclista Rio Grandense, de Rio Grande. Seguidos por duas equipes de Porto Alegre, o Clube Ciclista Bianchi e Clube Ciclista Esperança. É importante ressaltar que segundo a reportagem, as pontuações dos clubes de Pelotas e Rio Grande poderiam ser ainda melhores, caso o número de atletas não fosse bastante reduzido. Nas fontes que consultamos desse período da década de 1930, percebemos que os ciclistas de Pelotas e Rio Grande, na maioria das vezes, obtinham melhores resultados dos que os de Porto Alegre. Uma das justificativas apresentadas nos jornais era de que o ciclismo em Pelotas e Rio Grande estava organizado havia bastante tempo, não sofrendo com a interrupção dessa prática organizada por clubes que Porto Alegre passou. (CAMPEONATO FARROUPILHA..., 1935).

No final do ano de 1935, mais precisamente em 21 e 24 de dezembro, identificamos duas reportagens que possibilitam a compreensão do momento vivido pelo ciclismo de Porto Alegre. Tratava-se da passeata do Clube Ciclista Esperança. Esta entidade, juntamente com o Clube Ciclista Rio Grandense, foram as duas equipes que obtiveram maior destaque no ciclismo de Porto Alegre na década de 1930. Além da passeata, que contou com aproximadamente 30 ciclistas, essas fontes consultadas trouxeram informações sobre uma nova entidade que regulamentaria essa prática esportiva. Havia sido criada a Liga Gaúcha de Ciclismo, que seria a responsável por organizar as competições do esporte em todo o Rio Grande do Sul (PASSEATA DO CLUBE..., 1935). Em um trecho da primeira reportagem, o jornal realiza um apelo para que os clubes de Porto Alegre organizem-se com o intuito de tornar novamente o ciclismo uma prática esportiva de destaque no cenário de Porto Alegre. Além disso, nesse mesmo texto era destacada, novamente, a supremacia dos ciclistas de Pelotas e Rio Grande:

É necessário que todos os clubes ciclistas desta capital se organizem devidamente, afim de, nas proximas provas de janeiro, levantar bem alto os creditos e a tradição de Porto Alegre, que foi a vanguardeira do esporte do pedal, com os seus velodromos, ponto de reunião, na época, da nossa sociedade. Corredores de valor temos em Porto Alegre. É preciso que voltem a atividade, afim de reviverem os memoraveis campeonatos passados. Nas provas do campeonato farroupilha, o maior numero de vitorias coube aos pelotenses e rio-grandenses, que se apresentaram bem preparados e não se descuraram da pratica do salutar desporto (PASSEATA DO CLUBE..., 1935, p. 5).

A reportagem publicada no dia 24 de dezembro de 1935 é importante por trazer duas informações referentes ao ciclismo naquele período. A primeira delas diz respeito aos eventos festivos que ocorriam em conjunto com as provas e reuniões dessa prática esportiva. Baseados nesse e em outros materiais consultados, percebemos que as atividades festivas continuavam a ocorrer no cotidiano dessas associações esportivas. No entanto, esse tipo de prática cultural não era tão frequente como no período da União Velocipédica e da Sociedade *Blitz*. Mesmo não ocorrendo com a mesma periodicidade, esses eventos festivos permaneciam marcados pela oferta de comida e bebida aos seus associados. Essas características podem ser percebidas no fragmento de texto que segue abaixo:

“Às 11 horas, na sede do Clube Esperança, foi pela sua diretoria oferecido aos seus associados uma mesa de frios e chopp, comparecendo a esta festa, parte dos membros da diretoria da Liga” (PELO CICLISMO, 1935, p. 4).

A segunda informação relevante diz respeito aos fundadores da Liga Gaúcha de Ciclismo. Com o processo de análise e interpretação das fontes, chegamos à conclusão de que a fundação da Liga Gaúcha de Ciclismo nada mais foi, ainda que com outro nome, a fundação da Federação Gaúcha de Ciclismo. Tivemos essa percepção por dois fatores: a) a proximidade de datas entre as primeiras referências encontradas sobre a Liga Gaúcha de Ciclismo e data oficial de fundação da Federação Gaúcha de Ciclismo; b) os fundadores das duas entidades eram os mesmos. Apresentamos uma tabela extraída do site da Federação Gaúcha de Ciclismo que mostra a primeira diretoria e seus respectivos cargos, além da data de fundação.

Tabela 1 – Fundadores da Federação Gaúcha de Ciclismo.

Diretoria fundadora (17 de outubro de 1935)	
Presidente	Antonio de Oliveira Marçal Pessoa
1º Vice	Felix Lauercade
2º Vice	Leopoldo Bender
1º Secretario	Erezio Rizzato
2º Secretario	Adriano Marçal Pessoa
1º Tesoureiro	Lindolfo Henke
2º Tesoureiro	Gustavo Radicce
Comissão Técnica	Francisco Henke - Geraldo Moreira
	Alfredo Scarparo - Willi Uhr - Augusto Szmaitat
Comissão de Contas	Manoel Moreira - Hans Uhr - Bruno Meurer
Clubes Fundadores	Club Ciclista Rio Grandense – Porto Alegre Club Ciclista Esperança - Porto Alegre Club Ciclista Pelotense – Pelotas

Fonte: Federação Gaúcha de Ciclismo (2013).

Conforme vimos anteriormente, as disputas ciclísticas ocorriam no Parque de Exposições Farroupilha. No mês de abril de 1936, localizamos uma reportagem que traz algumas informações sobre o espaço de competições. O Comissariado Geral da Exposição, responsável pela organização da Exposição Farroupilha, estava nivelando a pista de ciclismo que ficava ao redor do lago, próximo da Avenida João Pessoa. O percurso de cada volta tinha aproximadamente 700 metros. As características da pista favoreciam a obtenção de velocidades acentuadas, já que não existiam curvas muito acentuadas e o piso era considerado firme (COM VALIOSOS..., 1936, p. 5).

Nessa mesma reportagem é informado o local das sedes do Clube Ciclista Esperança e do Clube Ciclista Rio Grandense. O Esperança tinha sede na Rua José do Patrocínio, número 350. Já o Rio Grandense estava localizado na Rua Voluntários da Pátria, número 51. É possível perceber que as localizações das duas sedes eram centrais, próximas ao Parque de Exposições Farroupilha, favorecendo possivelmente, o deslocamento das sedes até o espaço de competição, tanto dos ciclistas, quanto do público espectador (COM VALIOSOS..., 1936, p. 5).

No mês de julho de 1936, temos algumas reportagens que tratam das provas que estavam sendo organizadas pela Federação Gaúcha de Ciclismo. Essas fontes são importantes por indicarem o número de pessoas envolvidas nos eventos do ciclismo, além de evidenciar a participação de crianças em provas específicas.

Conforme uma dessas reportagens, o número atletas em uma dessas disputas foi de 82 ciclistas (PROVAS DE CICLISMO..., 1936, p. 6).

Comparando os números da década de 1930 com os encontrados na transição dos séculos XIX e XX, percebemos que o número de espectadores era semelhante ao período da União Velocipédica e da Sociedade Blitz. No entanto, devemos considerar o aumento da população de Porto Alegre. De acordo com Franco (2000, p.60), a população de Porto Alegre em 1892 era de aproximadamente 46 mil habitantes. No final da década de 1930, de acordo com Monteiro (2004, p. 58), a capital do Rio Grande do Sul tinha cerca de 270 mil habitantes. Levando-se em consideração o número de dois mil espectadores, o percentual da população de Porto Alegre que acompanhava as provas ciclistas era de 4,35% na transição dos séculos XIX e XX. Já na década de 1930, o percentual era inferior a 0,75%. Esses números demonstram que o ciclismo já não mobilizava tanto os habitantes da cidade. Nesse mesmo período, também estavam ocorrendo provas exclusivas para a disputa de crianças. Ocorriam provas de meninos e meninas. Cada gênero era subdividido por faixa etária em três categorias, que contemplavam ciclistas com as seguintes idades: a) até sete anos; b) de oito até dez anos; c) de onze até doze anos. É importante salientar que o sobrenome de algumas crianças era o mesmo de alguns dirigentes ligados ao ciclismo. Como exemplo, trazemos o caso de Nera Henke, Olinda Henke, Neri Henke, Norma Henke e de Henrique Francisco Henke. Certamente, esses indivíduos tinham laços de parentesco com Francisco Henke e Lindolfo Henke, dirigentes da primeira gestão da Federação Gaúcha de Ciclismo. A percepção desse fato evidencia que o acesso ao ciclismo era algo muito restrito. A oportunidade de prática em clubes estava ligada, muito provavelmente, ao contato social com os dirigentes ciclísticos (PROVAS DE CICLISMO..., 1936, p. 6); (SENSACIONAIS CORRIDAS..., 1936, p. 4).

A família Henke estava diretamente envolvida com o ciclismo, não apenas por ter diversos membros disputando as provas, mas por serem proprietários da empresa Henke Irmãos. Esta empresa era responsável pela distribuição de pneus e câmaras de bicicleta da marca Dunlop¹⁶. Além da empresa Henke Irmãos, muitos outros comércios patrocinavam as disputas do ciclismo. Os prêmios destinados aos

¹⁶ A empresa Dunlop foi criada no ano de 1888. No ano de 1887, o veterinário escocês John Boyd Dunlop insere um tubo de ar nos aros do triciclo de seu filho, criando a câmara de ar e o pneu "pneumático". Esses novos pneus eram mais leves e confortáveis que os anteriores feitos de madeira ou ferro (DUNLOP PNEUS, 2014).

vencedores nesse período histórico não eram em dinheiro, mas diversos presentes eram ofertados. Muitas destas empresas apoiadoras eram de propriedade de dirigentes ciclistas. Além disso, algumas provas recebiam o nome da empresa apoiadora. Geralmente, empresas metalúrgicas ofereciam um troféu ao clube que obtivesse maior pontuação nas disputas de um mesmo dia.

No mês de outubro de 1936, a cidade teve a primeira edição de uma prova que se tornaria tradicional no calendário de provas do ciclismo gaúcho. Ocorria a 1ª Volta Ciclística de Porto Alegre¹⁷, que teve a participação de cerca de 50 ciclistas. Aproximadamente, quatro mil pessoas acompanharam as disputas. Essa edição da prova contou com a primeira transmissão de rádio de uma prova de ciclismo, através da Rádio Farroupilha (UMA IMPORTANTE COMPETIÇÃO..., 1937, p. 4).

O ano de 1937 inicia com a publicação de uma reportagem que traz a divulgação dos clubes que eram filiados à Federação Gaúcha de Ciclismo. Tratavam-se do Clube Ciclista Esperança, Clube Ciclista Rio Grandense, Grêmio Ciclista Jupiter e o Atlético Sigma Ciclista. Além das entidades de Porto Alegre, a Federação Gaúcha contava com a Sociedade Ciclista Angola, de Rio Grande, além do Clube Ciclista Pelotense, de Pelotas (NOTAVEL O DESENVOLVIMENTO..., 1937, p. 44).

Essa fonte consultada também é importante por demonstrar o tratamento que a Federação Gaúcha de Ciclismo recebia da mídia impressa. Era recorrente a utilização de expressões que enalteciam o trabalho desta entidade dirigente. Ademais, a reportagem também faz uma comparação com o desenvolvimento do ciclismo na cidade na década de 1930 e durante a transição dos séculos XIX e XX:

“É notavel o desenvolvimento do ciclismo em nossa metropole. O desporto do pedal está revivendo os seus aureos tempos da Blitz e da União Velocipedica, graças á magnifica orientação que lhe vem imprimindo a novel mas prestigiosa Federação Gaucha de Ciclismo. A mentora do ciclismo gaúcho vem realizando, continuamente, excelentes competições...” (NOTAVEL O DESENVOLVIMENTO..., 1937, p. 44).

A Federação Gaúcha de Ciclismo iniciava o ano de 1937 com o objetivo de construir uma sede definitiva, com apoio de indústrias e lojas de materiais para

¹⁷ Essa prova ocorreu de 1936 até 1984, com uma edição anual. Após um período sem ocorrer, retornou ao calendário de provas em 1995. A última edição que encontramos alguma referência foi a do ano de 2006. As edições de 2007 e 2008 estavam programadas para ocorrer, mas por problemas na gestão da Federação Gaúcha de Ciclismo, acabaram não acontecendo.

bicicletas. A entidade também tinha a expectativa da filiação de novos clubes. Conforme a fonte consultada, pessoas das cidades de Jaguarão, Cachoeira do Sul, Novo Hamburgo e Cruz Alta estavam criando novos clubes que seriam admitidos pela FGC (COM UMA PASSEATA, 1937, p. 4). No mês de abril de 1937, é divulgado o local de instalação da sede da FGC. O espaço ficava situado em uma sala do prédio do Banco Nacional do Comércio¹⁸ (A FEDERAÇÃO GAÚCHA..., 1937, p. 4). O início da temporada de 1937 marca a filiação de um novo clube na FGC. Tratava-se do Clube Ciclista Porto Alegrense. É importante destacar que possivelmente, essa associação já existia anteriormente. Encontramos uma referência do ano de 1914, que tratava das comemorações de aniversário do Club Cyclista Porto Alegrense. Além dos festejos sociais, a entidade estava organizando provas de ciclismo pelas ruas da cidade. No entanto, desse período até 1937, só encontramos outras referências sobre o clube no ano de 1931. (CLUB CYCLISTA PORTO ALEGRENSE, 1914, p. 5); (CORRIDA DE CYCLISTAS, 1931, p. 4).

Na primeira competição do ano, cerca de cem ciclistas participaram das provas. Ocorreram onze provas de diferentes categorias no evento de início de temporada. Destacamos a prova de velocidade, a prova de longa duração, as disputas de meninos e meninas, a disputa de principiantes, a prova de veteranos e a prova de revezamento. (UMA IMPORTANTE COMPETIÇÃO..., 1937, p. 4).

No nosso trabalho de pesquisa e análise das fontes, percebemos que frequentemente, as entidades de Porto Alegre obtinham resultados inferiores aos clubes da cidade de Pelotas. Diante disso, a Federação Gaúcha de Ciclismo, objetivando diminuir essa diferença de desempenho, formou uma seleção com atletas dos clubes de Porto Alegre, conforme critério técnico. Essa seleção tinha o intuito de participar de uma excursão em maio de 1937 com destino à Pelotas, onde disputariam provas com os clubes de Rio Grande e Pelotas. Essa seleção teve treinamento específico para tentar diminuir a diferença técnica entre os clubes dessas cidades. Perante isso, questionamos o que levaria a Federação Gaúcha de Ciclismo intervir nesse sentido? Uma hipótese possível é que a entidade, buscando a disseminação do esporte, desejaria um desempenho semelhante entre os clubes

¹⁸ A sede do Banco Nacional do Comércio ficava situada na Rua Sete de Setembro, junto à Praça da Alfândega, no Centro Histórico de Porto Alegre. Atualmente, o espaço é ocupado pelo Santander Cultural.

dessas cidades, tornando assim, o resultado menos previsível e o esporte mais atraente.

A segunda hipótese é de que embora a FGC organizasse o ciclismo em todo estado do Rio Grande do Sul, haveria interesse em elevar o padrão de qualidade, especialmente de ciclistas de Porto Alegre. Justificamos essa interpretação pela quantidade de dirigentes que compunham a FGC. Ainda que, houvesse representatividade de administradores dos clubes de Pelotas e Rio Grande, a maior parte dos diretores estava ligada aos clubes de Porto Alegre.

A respeito da diferença de nível técnico entre as cidades de Pelotas e Rio Grande perante Porto Alegre, é possível que um dos fatores que contribuíram pra essa diferença foi a estagnação do ciclismo em na Capital do Rio Grande do Sul durante muitos anos. Muito em função de os dirigentes do ciclismo no início do século XX terem migrado para clubes de futebol. Fato que não ocorreu em Pelotas e Rio Grande. Nesse período, as decisões administrativas estavam centradas em poucos diretores, fazendo com que a troca de esporte tenha prejudicado o desenvolvimento do ciclismo em Porto Alegre.

O mês de agosto de 1937 é marcado por importantes acontecimentos de ordem organizacional. A Federação Gaúcha de Ciclismo contemplava uma nova prática esportiva. O motociclismo foi incorporado pela entidade, fazendo com que o seu nome fosse alterado para Federação Gaúcha de Ciclismo e Motociclismo (FGCM). Embora, o ciclismo continuasse a ser a principal prática esportiva, frequentemente, o motociclismo estava presente nos eventos organizados pela Federação Gaúcha (O INTERRESSANTE CERTAME..., 1937, p. 4).

A incorporação do motociclismo não foi a única novidade administrativa da Federação Gaúcha de Ciclismo e Motociclismo. A entidade estava mostrando maior sintonia com o Moto Clube do Brasil do que com a Federação Ciclística Brasileira (FCB), responsáveis por dirigir no âmbito nacional, respectivamente, o motociclismo e o ciclismo. Isso ficou evidenciado com a filiação da FGCM somente ao Moto Clube do Brasil. Segundo a fonte consultada, a FCB impôs uma série de exigências que não puderam ser atendidas por parte da FGCM. Posteriormente, ainda em agosto, a FGCM filiou-se à Confederação Brasileira de Desportos¹⁹ (O INTERRESSANTE CERTAME..., 1937, p. 4); (MAIS UMA ENTIDADE..., 1937, p. 4).

¹⁹ A Confederação Brasileira de Desportos (CBD) era uma entidade não governamental que regulava o esporte no país.

A participação de ciclistas de Porto Alegre em excursões para outros estados estava se tornando mais frequente, especialmente para São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná. A vinda de atletas desses estados para disputas ciclísticas em Porto Alegre também estava ocorrendo com maior recorrência. Esses eventos ocorriam em conjunto com atividades sociais, havendo a confraternização com ciclistas dos outros estados. Na disputa da II Volta da Cidade de Porto Alegre, participaram atletas de clubes de ciclismo de Porto Alegre, São Leopoldo, Rio Grande, Pelotas, Curitiba e Rio de Janeiro (O DESPORTO DO PEDAL..., 1937).

No mês de outubro de 1937, a Federação Gaúcha de Ciclismo e Motociclismo completava dois anos de existência. Na ocasião, foi publicada uma extensa matéria tratando de como estava o desenvolvimento dessa prática esportiva. Além de fazer uma pequena retrospectiva, essa fonte consultada é importante por trazer o nome de dois novos clubes. Uma dessas associações era o Moto Clube Rio-Grandense, de Porto Alegre. É importante destacar que essa equipe tinha o motociclismo como esporte prioritário. A outra entidade filiada era o Clube Ciclista Leopoldense, de São Leopoldo. Com essas duas novas equipes, a Federação Gaúcha de Ciclismo e Motociclismo contava com o total de nove clubes filiados. Portanto, a cidade de Porto Alegre tinha seis clubes. As cidades de Pelotas, Rio Grande e São Leopoldo contavam cada, com uma equipe (VITORIOSA ENTIDADE..., 1937, p. 4).

A Federação Gaúcha de Ciclismo e Motociclismo parecia estar vivendo um período próspero, já que contava com a filiação de novos clubes. No entanto, no final do ano de 1937, o ciclismo perde uma importante fonte de divulgação de suas provas e acontecimentos. O jornal A Federação deixa de ser editado, após uma série de fatores que enfraqueceram a publicação. Além de problemas financeiros, a publicação que era uma plataforma de exposição das ações do Partido Republicano Rio-grandense (PRR) e, posteriormente, do Partido Republicano Liberal (PRL), sofreu com o advento do Estado Novo. Uma das ações dessa política administrativa foi a extinção dos partidos políticos. Com isso, o jornal também deixava de circular. Podemos pensar que foi somente a interrupção de um meio de divulgação dessa prática esportiva.

No entanto, além do jornal A Federação, a Revista do Globo também publicava informações sobre o ciclismo com pequenos textos e o uso de diversas imagens. Mas após o final da década de 1930, as publicações sobre essa prática esportiva não estiveram mais presentes nas páginas dessa revista. Esse periódico

foi editorado de 1929 até 1967, mas a última reportagem tratando sobre os acontecimentos desse esporte foi publicada no ano de 1939. Após isso, no ano de 1943, foi produzida uma extensa matéria retrospectiva de três páginas, que contava como a prática do ciclismo era valorizada na cidade de Porto Alegre na transição dos séculos XIX e XX. Além disso, o texto trazia algumas dificuldades que o ciclismo enfrentava. Divulgamos dois trechos que mostram esse quadro negativo: “Hoje o desporto do pedal só é praticado nas ruas e estradas. Não há mais velódromos e a situação financeira dos clubes é precaríssima” (DECADÊNCIA DO CICLISMO, 1943, p. 39). Ademais, o segundo trecho faz uma comparação do estado do ciclismo na transição dos séculos XIX e XX com as décadas de 1930 e 1940:

“Pouco a pouco as competições de rua reapareceram sem que, no entanto, sequer fôsse construída uma única pista especial, por modesta, na cidade que já possuía duas, uma das quais equiparada às melhores do mundo. O ciclismo lutou desesperadamente para voltar a ser o “esporte das multidões” que era antigamente. Não o conseguiu e não o conseguirá jamais. Desde o nível social de seus praticantes até a situação financeira de seus clubes, a disparidade entre o passado e o presente é enorme” (DECADÊNCIA DO CICLISMO, 1943, p. 59).

Dessa forma, não queremos dizer que a prática do ciclismo em clubes cessou, já que provas continuaram a ocorrer. Como exemplo disso, temos a tradicional Volta de Porto Alegre, com edições durante diversos anos após a década de 1930. Mas, afirmar que os acontecimentos dessa prática esportiva tornaram-se inviabilizados pela mídia impressa de Porto Alegre. Por isso, acreditamos que o ciclismo deixou de mobilizar uma parcela significativa da população da cidade. Além da questão midiática, podemos pensar nos aspectos políticos envolvidos na criação da Federação Gaúcha de Ciclismo, no ano de 1935. A fundação dessa entidade diretiva ocorre em período próximo à realização dos eventos comemorativos do Centenário Farroupilha. Sabemos que o Partido Republicano Rio-grandense (PRR) foi o grande organizador do Parque de Exposições Farroupilha e dos diversos eventos que ali ocorreram, atividades essas, que representavam o desenvolvimento e modernização da cidade e do Rio Grande do Sul. É possível que os dirigentes dos clubes de ciclismo e também da FGC fossem filiados ao PRR. Ademais, a principal fonte de divulgação dos fatos ciclísticos, o jornal A Federação, também era um órgão

do PRR. Com isso, é possível que o enfraquecimento desse partido político tenha contribuído com o enfraquecimento do ciclismo na cidade de Porto Alegre.

A prática do ciclismo enfraqueceu nos clubes em Porto Alegre até o final do século XX, todavia, gradualmente emergiram novas iniciativas de fomento ao uso da bicicleta em espaços públicos. Atualmente, ocorre a expansão da rede cicloviária da cidade, assunto que será abordado no próximo capítulo.

6 O CICLISMO EM PORTO ALEGRE PARA ALÉM DOS CLUBES

O objetivo desse capítulo é mostrar como está ocorrendo o desenvolvimento do ciclismo na cidade de Porto Alegre. Trazemos algumas informações sobre a expansão cicloviária do município, a organização de eventos, as iniciativas educacionais e os projetos de mobilidade urbana envolvendo a bicicleta. Esse capítulo não busca avaliar a qualidade dessas iniciativas envolvendo o ciclismo, mas compilar alguns dados que mostram o atual cenário do uso da bicicleta. Também trazemos algumas estatísticas sobre acidentes e furtos envolvendo a bicicleta. A ideia da elaboração desse capítulo surgiu devido ao elevado número de reportagens sobre essa temática que foram e estão sendo publicadas nos periódicos, especialmente no jornal Zero Hora. Além disso, buscamos demonstrar com a divulgação dessas informações, a relevância desse estudo e o momento profícuo em que se deu a sua realização.

De acordo com informações da Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC), a cidade possui pouco mais de 17 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas²⁰ concluídas. Atualmente, a rede cicloviária do município é composta por 13 ciclovias/ciclofaixas finalizadas (EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO, 2014). Para uma melhor visualização dos dados sobre o nome, localização e extensão destes espaços, apresentamos a tabela abaixo:

Tabela 2 – Ciclovias e Ciclofaixas existentes em Porto Alegre.

Nome da Ciclovias/Ciclofaixa	Localização	Extensão
Ciclovias Ipanema (Ayrton Senna da Silva)	Bairro Ipanema.	1,2 km
Ciclovias da Diário de Notícias (Eduardo Schaan)	Av. Diário de Notícias, junto à orla do Guaíba.	2 km
Ciclovias da Restinga	Bairro Restinga. Av. Economista Nilo Wulff e Est. João Antônio da Silveira.	4,6 km

²⁰ São consideradas ciclovias os trechos segregados do trânsito de veículos automotores por uma divisão física. A presença de canteiros, calçadas, tachões e grades de proteção caracterizam uma ciclovias. Já a ciclofaixa é caracterizada pela sinalização na forma de pintura no asfalto, indicando o espaço exclusivo para o trânsito de bicicletas.

Ciclovía José do Patrocínio	Bairro Cidade Baixa, ligando as Avenidas Loureiro da Silva e Venâncio Aires.	880 m
Ciclovía Sete de Setembro	Bairro Centro.	585 m
Ciclovía da Avenida Adda Mascarenhas	Bairro Jardim Itu Sabará.	1,2 km
Ciclovía da Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira	Bairro Rubem Berta.	1,1 km
Ciclovía Estrada das Três Meninas	Bairro Vila Nova. Estrada das Três Meninas.	1,65 km
Ciclovía Avenida Chuí	Bairro Cristal. Avenida Chuí, entre as Avenidas Icaraí e Diário de Notícias.	650 m
Ciclofaixa da Icaraí	Bairro Cristal. Entre as Avenidas Wenceslau Escobar e Chuí.	1,7 km
Ciclovía Vasco da Gama/ Irmão José Otão	Bairro Bom Fim. Entre as Ruas Miguel Tostes e Barros Cassal.	1,1 km
Ciclovía General João Telles	Bairro Bom Fim. Entre Vasco da Gama e Osvaldo Aranha.	300 m
Ciclovía Barros Cassal	Bairro Bom Fim. Entre a Vasco da Gama e Osvaldo Aranha.	300 m

Adaptada pelo autor. Fonte: Empresa Pública de Transporte e Circulação (2014).

A cidade de Porto Alegre também possui outras seis ciclovias que estão sendo construídas ou estão em fase de planejamento. A mais conhecida delas é a Ciclovía da Avenida Ipiranga, que já está sendo utilizada, mas ainda não foi concluída. Quando as obras estiverem acabadas, a extensão total da ciclovía será de 9,4 km. Além dessa obra, outras três ciclovias estão em fase licitatória ou em construção. São os casos das Ciclovias da Avenida Edvaldo Pereira Paiva (6,35 km), da Avenida Voluntários da Pátria (3,5 km) e da Avenida Tronco (5,6 km). As outras duas ciclovias que estão planejadas para serem construídas são a Ciclovía da Padre Cacique (1 km) e a Ciclovía da Sertório (12,3 km), contemplando as Avenidas

Sertório, Assis Brasil, Severo Dullius e dos Estados, na Zona Norte de Porto Alegre (EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO, 2014).

Na cidade de Porto Alegre estão ocorrendo diversos eventos envolvendo o ciclismo. Alguns deles, organizados por ciclistas independentes, possuem caráter de protesto frente às condições de mobilidade urbana. Destacamos os passeios realizados pela Massa Crítica, que ocorrem na última sexta-feira de cada mês. Segundo o site do evento, “a Massa Crítica é um evento sem qualquer organização centralizada, é organizada por cada um e por todos os participantes”. (MASSA CRÍTICA, 2014).

No âmbito universitário, a Universidade Federal do Rio Grande do Sul já realizou dois passeios ciclísticos que constam no calendário de eventos da instituição. Denominado de “UFRGS sobre rodas”, a primeira edição do evento ocorreu em maio de 2013 e teve a participação de aproximadamente 150 ciclistas. O ponto de largada do percurso foi o Campus Central da Universidade, passando por diversos pontos tradicionais de Porto Alegre. A chegada ocorreu na Escola de Educação Física da UFRGS. Na ocasião, foi prestada uma homenagem póstuma ao professor Antônio Carlos Guimarães, docente da ESEF, ex-pró-reitor de extensão da universidade, triatleta e ciclista. Guimarães faleceu em um acidente envolvendo sua bicicleta no ano de 2005 (PASSEIO CICLÍSTICO TEVE..., 2014). Já a segunda edição do evento ocorreu em abril de 2014, reunindo cerca de 250 ciclistas. O trajeto de 14 quilômetros teve início no Campus Central com destino ao Campus do Vale. No encerramento, foi prestada uma homenagem póstuma para duas estudantes e ciclistas da UFRGS. Em dois acidentes distintos, essas alunas faleceram em Porto Alegre no dia 20 de março de 2014, enquanto pedalavam em suas bicicletas (CONSCIÊNCIA SOBRE DUAS RODAS, 2014).

Diante do aumento do uso da bicicleta como meio de transporte e lazer, algumas iniciativas estão ocorrendo com o intuito de ensinar pessoas a andar de bicicleta e também pedalar pelas vias da cidade. Diversos grupos de ciclistas oferecem aulas para grupos interessados nesse aprendizado. No que se refere ao ensino elementar do uso da bicicleta, a atividade nesse sentido com maior visibilidade é o projeto BiciEscola Parque Marinha. Essa iniciativa ocorre aos domingos, no Velódromo do Parque Marinha do Brasil. Essa pista foi construída para a realização de corridas na década de 1980, mas posteriormente foi considerada inapropriada para competições de ciclismo.

O projeto BiciEscola Parque Marinha é uma realização em parceria da organização não governamental Centro de Inteligência Urbana de Porto Alegre (CIUPA), a loja de materiais pra ciclismo Dudu Bike, além da entidade UrbsNova Porto Alegre-Barcelona – Agência de Inovação Social. O projeto também conta com o apoio da Prefeitura de Porto Alegre, através da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e das secretarias de Esporte e Governança Local. De acordo com informações da Secretaria de Governança Local, as atividades do projeto iniciaram em janeiro de 2013, instruindo mais de 250 alunos até julho de 2013. A loja Dudu Bike empresta as bicicletas e oferece os instrutores das aulas práticas. A EPTC oferta as aulas teóricas sobre leis e segurança no trânsito. Além disso, o projeto BiciEscola Parque Marinha estabeleceu uma parceria com a rede de ciclistas Bike Anjo, responsável por orientar a utilização da bicicleta de forma mais avançada no meio urbano. Recentemente, o projeto também conta com a colaboração do Banco Itaú, que realizou doações de bicicletas para o projeto (CAMPOS, 2014).

No que se refere aos projetos de mobilidade urbana que objetivam o aumento da utilização da bicicleta, a iniciativa de maior destaque é o sistema de empréstimo denominado “Bike PoA”. Essa iniciativa ocorre com as parcerias do Banco Itaú, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Portal Mobicidade e a empresa Serttel, responsável pela manutenção das estações e bicicletas. De acordo com informações do site oficial do serviço, são disponibilizadas bicicletas para alugar em 40 estações da cidade. O usuário pode optar por adquirir um passe mensal ou diário. É possível retirar, utilizar e devolver as bicicletas em qualquer uma das estações (BIKEPOA, 2014). No mês de junho de 2014, ocorre uma publicação de reportagem no site do jornal Zero Hora, trazendo informações sobre a utilização desse sistema. Segundo a matéria, desde a implantação do “Bike PoA” em setembro de 2012, foram realizadas mais de 500 mil viagens entre as estações. Além disso, o sistema contava com mais de 100 mil usuários cadastrados. A reportagem também mostra quais foram as estações com maior número de viagens entre janeiro e maio de 2014. Os três espaços mais utilizados foram as estações do Gasômetro, Praia de Belas e Redenção. Diante disso, fazemos a interpretação de que grande parte do público que utiliza esse serviço, busca a bicicleta como meio de lazer. Essa interpretação ocorre por essas três estações estarem localizadas junto de espaços tradicionais de lazer na cidade. É importante destacar que a estação Praia de Belas está situada em frente ao Parque Marinha do Brasil (VARGAS, 2014).

A primeira impressão que temos é de que o número de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas está aumentando na cidade de Porto Alegre. No entanto, de acordo com as estatísticas, o índice desse tipo de ocorrência vem oscilando nos últimos anos. Apresentamos uma tabela em que é possível visualizar o número de acidentes desde o ano de 2009 até 2013:

Tabela 3 – Número de acidentes envolvendo ciclistas na cidade de Porto Alegre.

Ano	Número de acidentes por ano
2009	296
2010	303
2011	254
2012	290
2013	230

Adaptada pelo autor. Fonte: Empresa Pública de Transporte e Circulação (2014).

Realizando a observação e análise dos números de acidentes, percebemos que não está ocorrendo um aumento no número de acidentes envolvendo bicicletas. Inclusive, o ano de 2013, período mais recente, foi o ano em que menos ocorreram incidentes de trânsito. É possível que com o aumento da utilização da bicicleta em Porto Alegre esteja ocorrendo uma adaptação de todos os envolvidos no trânsito da cidade. Ou seja, a bicicleta já não causa mais tanto estranhamento pelas ruas da cidade. Além disso, com a expansão cicloviária da cidade, muitos ciclistas que andavam nas mesmas vias que os demais meios de transporte, agora estão isolados do contato com os veículos automotores.

No que diz respeito aos números de ocorrências criminosas envolvendo a bicicleta, as informações são escassas. Encontramos apenas uma referência sobre o aumento de furtos desse equipamento na cidade de Porto Alegre. Em setembro de 2013, foi publicada no site do jornal Zero Hora, uma reportagem mostrando o acréscimo de ocorrências dessa natureza. Com dados da Delegacia de Polícia Regional de Porto Alegre, a matéria informa que de janeiro de 2013 até agosto do mesmo ano, foram registados 47 furtos, um aumento de 15% no número de ocorrências se comparado ao mesmo período de 2012. Conforme a reportagem, o

número de ocorrências ainda é inexpressivo levando-se em conta os furtos de qualquer outra natureza. No entanto, já é perceptível o aumento do comércio de peças usadas em estabelecimentos destinados ao ciclismo e que não são registrados na Prefeitura Municipal de Porto Alegre (WAGNER, 2013).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Destinamos esse espaço final da dissertação para apontar os principais achados deste estudo. Acreditamos que a melhor forma de apresentar as principais considerações sobre os resultados desta pesquisa seja respondendo de forma breve as questões da dissertação.

A primeira questão diz respeito ao contexto histórico-cultural em que a prática do ciclismo ocorre na cidade de Porto Alegre. O município passava por transformações de sua configuração urbana. Os bondes foram fundamentais para a disseminação do ciclismo. Muitos atletas levavam suas bicicletas até os velódromos através desse meio de transporte. Mesmo, aos ciclistas que se dirigiam ao velódromo pedalando, o bonde foi importante, pois muitos familiares dos atletas e o público em geral, chegavam dessa forma ao espaço esportivo. Porto Alegre possuía os bondes elétricos desde 1891. Além da questão dos meios de transportes, a pavimentação de vias também era importante para a realização de provas de resistência nas ruas da cidade. As doações e cessões de terrenos por parte do município e de pessoas físicas aos clubes ciclísticos para a construção dos seus velódromos também foi fator decisivo para que essa prática esportiva se tornasse consolidada por um período da história desse município. Na década de 1930, as influências do Partido Republicano Rio-grandense (PRR) parecem ter contribuído com o aumento da exposição do ciclismo e a sua conseqüente disseminação nesse período. Além da organização dos eventos em comemoração ao Centenário Farroupilha. O PRR era responsável por editar o jornal A Federação, publicação que divulgava informações sobre o ciclismo nesse momento histórico. Com o enfraquecimento do PRR e a extinção desse jornal, o ciclismo voltava a ficar embaciado do cotidiano da cidade.

A segunda questão diz respeito ao contexto esportivo da cidade quando do surgimento da prática do ciclismo. Porto Alegre já possuía algumas manifestações esportivas consolidadas. As práticas equestres eram as atividades esportivas que melhor estavam estruturadas na cidade. Sem dúvida, os prados destinados aos esportes a cavalo foram de fundamental importância para o desenvolvimento do ciclismo. Antes da construção de velódromos, eram nesses espaços que ocorriam as provas e encontros de ciclistas.

A terceira questão diz respeito às representações e às práticas culturais produzidas através do ciclismo. Na cidade de Porto Alegre, as principais pretensões com o desenvolvimento do ciclismo estavam relacionadas com a própria prática esportiva, além de uma preocupação em adotar hábitos oriundos da continente europeu. Nesse sentido, a bicicleta foi um importante artefato cultural que representava as aspirações de desenvolvimento da cidade. A “máquina”, como a bicicleta era considerada rompia com uma forma de locomoção vigente. Alternava-se o animal cavalo por um veículo com rodas.

No que se refere aos conflitos que ocorreram entre as duas associações ciclísticas de Porto Alegre no primeiro período de ascensão dessa prática esportiva. O esporte era utilizado como forma de manter as tradições e hábitos de vida do país de origem. Enquanto, a *Blitz* poderia ser considerada uma sociedade bastante tradicional e destinada aos teuto-brasileiros, a União Velocipédica permitia ciclistas de diferentes origens étnicas. Na União Velocipédica, ciclistas de origem ítalo-brasileira obtiveram destaque e eram aceitos por sua qualidade no esporte. Nas fontes consultadas, as informações sobre a *Radfahrer – Verein Blitz* sempre foram mais escassas do que as da União Velocipédica, especialmente nos anos iniciais de sua existência. A confecção dos programas da *Blitz* em alemão recebia críticas dos jornais, especialmente do Correio do Povo. A associação esportiva acabou alterando a sua produção, utilizando dois idiomas, o português e o alemão. Posteriormente, o próprio Correio do Povo elogiou a atitude da *Blitz* em divulgar a sua programação em português, após uma reclamação do referido jornal. É possível que esse número menor de reportagens encontradas tenha sido uma forma velada de discriminação ao tradicionalismo presente na *Blitz*. As próprias cerimônias e festas comemorativas das duas associações eram diferentes. Conforme as fontes consultadas, as cerimônias da *Blitz* pareciam mais alegres e ocorriam quase sempre nos salões da *Turnerbund*, sociedade tradicional teuto-brasileira que foi uma das mais resistentes ao posterior processo de nacionalização. Enquanto, as comemorações da *Blitz* eram mais efusivas, as da União Velocipédica pareciam ser mais sérias. Eram realizadas em hotéis e primavam pela elegância e formalidade.

Na década de 1930, não percebemos conflitos étnicos entre as associações. Evidentemente, isso não significa que as entidades esportivas não eram formadas por indivíduos imigrantes e seus descendentes. Mas os clubes de ciclismo desse período não eram restritos aos imigrantes, como foi a Sociedade *Blitz*.

A quarta questão diz respeito aos fatores que contribuíram para o enfraquecimento do ciclismo em Porto Alegre. Acreditamos em algumas possibilidades. Na verdade, um conjunto de fatos que associados uns aos outros parecem ter contribuído para esse declínio na prática do ciclismo na cidade.

O fato que fica explícito nas fontes é de que a disseminação da prática do futebol contribuiu para a decadência do esporte de duas rodas. Nossa hipótese está bem estruturada para a cidade de Porto Alegre, já que diversos sócios da *Blitz* ajudaram a fundar o *Fuss-ball Club Porto Alegre*. Além disso, alguns integrantes da União Velocipédica participaram dos momentos iniciais da história do *Grêmio Football Porto Alegrense*. É importante pensar que nesse contexto histórico, a prática de um esporte está restrita a uma parcela muito pequena da população. Nesse sentido, se os dirigentes de uma associação ciclística migram para outro esporte, é inevitável esse enfraquecimento. Processo diferente ocorreu em São Paulo, onde o ciclismo permaneceu pouco tempo como esporte da alta sociedade, perdendo o espaço para o futebol e automobilismo. No entanto, após a Segunda Guerra Mundial o ciclismo ganha popularidade entre as classes mais baixas, através de competições organizadas pelos veículos de imprensa.

Além da adoção de uma nova prática esportiva, fatores estruturais e culturais também parecem ter favorecido esse enfraquecimento. A cobrança do imposto sobre bicicletas pode ser considerada uma agente nesse sentido do declínio do ciclismo. No entanto, não acreditamos que esse imposto tenha sido fator determinante, já que em função do número de bicicletas que existiam na cidade, as que contribuíam eram pouco expressivas. Porém, devido à visibilidade que os ciclistas sócios de clubes tinham, estes poderiam ser alvos de fiscalizações exemplares do município.

Consideramos o aumento do número de automóveis e as obras que a cidade sofreu nesse período inicial do século XX, como um fator determinante para o decréscimo da prática do ciclismo. O automóvel, por dois motivos. O primeiro, por causa da segurança, que com o aumento da circulação de veículos andar de bicicleta pelas ruas de Porto Alegre estava se tornando mais perigoso. Além desse motivo, os anseios por artefatos modernos que contribuíram para a expansão do ciclismo parecem, nesse momento histórico, ter ajudado ao declínio desta prática. A bicicleta que deixou o animal em segundo plano era ultrapassada pelo automóvel.

Na década de 1930, as provas de ciclismo ocorriam, em sua grande maioria, na pista do Parque Farroupilha. Também existiam provas de longa duração que

utilizavam estradas de diferentes cidades. No entanto, era extremamente rara, a realização de provas dentro da área urbana de Porto Alegre. É possível que o trânsito mais movimentado do que o presenciado no início do século XX, tenha feito com que as disputas se concentrassem em ambientes internos ou distantes de grandes aglomerações de pessoas e veículos automotores. Essa é somente uma possibilidade, já que não temos elementos suficientes para confirmar essa hipótese.

No que se refere aos meios de divulgação do ciclismo, o final da década de 1930, com a extinção do jornal A Federação, fez com que essa prática perdesse um importante meio de divulgação. O ciclismo não estava mais presente no cotidiano dos jornais de Porto Alegre. Com isso, não queremos dizer que a prática do ciclismo cessou. É preciso relativizar. Mas acabou por tornar-se invisível por grande parte da população.

Pensando no ciclismo no tempo presente e na sua relação com o passado, essa pesquisa traz um resultado que pode ser considerado um paradoxo. Conforme consta no sexto capítulo dessa dissertação, diversas iniciativas estão ocorrendo no sentido de promover a utilização da bicicleta e o aumento da prática do ciclismo. O ciclismo e a bicicleta estão presentes nos meios de comunicação, no entanto, a sua prática competitiva e de alto rendimento não é divulgada nos diferentes tipos de mídia jornalística. Enquanto o ciclismo como meio de transporte e lazer recebe muito destaque na imprensa, a divulgação de campeonatos e provas de ciclismo inexistiu nos jornais utilizados para a construção dessa dissertação. Essa realidade é bem distinta da encontrada na transição dos séculos XIX e XX e também na década de 1930, onde a prática competitiva do ciclismo recebia grande destaque da mídia impressa de Porto Alegre.

REFERÊNCIAS

ALMANAQUE

AMARO JÚNIOR, J. (org.). **Almanaque Esportivo do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Tipografia Esperança, Primeiro Ano, 1942.

ARTIGOS

FROSI, Tiago; CRUZ, Lucas; MORAES, Ronaldo; MAZO, Janice. A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre/RS. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 14, n. 3, p.1-18, 2011.

JESUS, Gilmar Mascarenhas de. Do espaço colonial ao espaço da modernidade: os esportes na vida urbana do Rio de Janeiro. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona, v. 7, n. 45, 1999.

KILPP, Cecilia; MAZO, Janice; LYRA, Vanessa. Um olhar histórico sobre a emergência dos primeiros clubes esportivos na cidade de Teutônia, no Rio Grande do Sul. **Pensar a Prática**. Goiânia, v. 13, n. 1, p.1-16, 2010.

MELO, Victor.; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Revista Estudos Feministas**. Florianópolis, v. 17, n. 01, p. 111-134, 2009.

PEREIRA, Ester, MAZO, Janice, LYRA, Vanessa. Corridas de cavalo em cancha reta em Porto Alegre (1852/ 1877): uma prática cultural-esportiva sul-rio-grandense. **Revista de Educação Física da UEM**. Maringá, v. 21, n. 4, p. 655-666, 2010. Disponível em:
<<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/RevEducFis/article/viewFile/8164/6770>>. Acesso em: 18 Jun. 2013.

SCHETINO, André. A história da bicicleta e do ciclismo no Rio de Janeiro na transição dos séculos XIX e XX. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico**

Brasileiro, Rio de Janeiro, v. 169, n. 439, p.113-130, 2008. Disponível em: <<http://www.ihgb.org.br/rihgb/rihgb2008numero0439c.pdf>>. Acesso em: 25 mar. 2013.

JORNAIS

ASSEMBLEA GERAL. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 29 fevereiro 1898, s/p.

ASSEMBLEIA EXTRAORDINÁRIA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 22 janeiro 1905, s/p.

ASSIGNADO CONTRACTO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 28 janeiro 1899, s/p.

BYCICLE CLUB. **A Federação**. Porto Alegre, 11 fevereiro 1886, p. 3.

BICYCLETTE CLUB PELOTENSE. **A Opinião Pública**. Pelotas, 06 julho 1897, p. 2.

CAMPEONATO DE RESISTÊNCIA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 22 janeiro 1901, s/p.

CAMPEONATO FARROUILHA de Ciclismo. **A Federação**. Porto Alegre, 15 outubro 1935, p. 5.

CAMPOS SALLES CYCLISTA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 21 outubro 1898, s/p.

CLUB CYCLISTA DE RIO GRANDE. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 12 janeiro 1899, s/p.

CLUB CYCLISTA PORTO ALEGRENSE. **A Federação**. Porto Alegre, 04 dezembro 1914, p. 5.

CLUBE CICLISTA. **A Opinião Pública**. Pelotas, 16 novembro 1897, p. 1.

CLUBE CICLISTA RIO GRANDENSE. **A Federação**. Porto Alegre, 6 abril 1933, p. 6.

CLUB VELOCIPEDICO – A FEDERAÇÃO. **A Federação**. Porto Alegre, 16 março 1895, p. 2.

COLUNA SPORT. **Correio Mercantil**. Pelotas, 14/04/1898, p. 2.

COM UMA PASSEATA a ser efetuada. **A Federação**. Porto Alegre, 22 fevereiro 1937, p. 4.

COMUNICADO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 05 fevereiro 1905, s/p.

COM VALIOSOS prêmios, entre eles uma bicicleta de corrida. **A Federação**. Porto Alegre, 14 abril 1936, p. 5.

CORREIO DO DIA – DIVERSÕES. **A Discussão**. Pelotas, 08 fevereiro 1886, p. 2.

CORRIDAS PARA JUNIORS. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 28 agosto 1898, s/p;

CRITICAS. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 23 novembro 1898, s/p.

DECADÊNCIA DO CICLISMO. **Revista do Globo**. Porto Alegre, 10 julho 1943, n. 343, p. 38-39, 59.

DESAFIO – VELODROMO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 08 maio 1898, s/p.

DIVERSAS – UNIÃO VELOCIPEDICA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 17 dezembro 1895, s/p.

ENTROU EM OBRAS. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 02 fevereiro 1900, s/p.

ESTATUTOS DO CLUB CYCLISTA DE PELOTAS. Pelotas, Livraria Commercial, 1898.

EXPERIÊNCIA DA PISTA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 31 outubro 1987, s/p.

FEDERAÇÃO GAÚCHA DE CICLISMO vai abrir, domingo, a sua temporada de 1937. **A Federação**. Porto Alegre, 16 abril 1937, p. 4.

FESTA DE INAUGURAÇÃO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 04 setembro 1898, s/p.

FUNDAÇÃO DA RADFAHRER - VEREIN BLITZ. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 11 outubro 1896, s/p.

GRANDES PROVAS Ciclísticas em comemoração ao Centenário Farroupilha. **A Federação**. Porto Alegre, 17 setembro 1935, p. 6.

GRÊMIO CICLISTA EM CACHOEIRA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 23 julho 1899, s/p.

IMPOSTO SOBRE BICYCLETA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 14 fevereiro 1901, s/p.

IMPRESSO EM ALEMÃO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 19 fevereiro 1899, s/p.

INAUGURAÇÃO DO VELÓDROMO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 19 novembro 1899, s/p.

JORNAL DO COMMERCIO. **Jornal do Comércio**. Porto Alegre, 06 março 1895, s/p.

MAIS UMA ENTIDADE estadual filiada à C.B.D.. **A Federação**. Porto Alegre, 28 agosto 1937, p. 4.

MATRÍCULA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 24 setembro 1899, s/p.

NOTAS SPORTIVAS. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 21 fevereiro 1904, s/p.

NOTAVEL O DESENVOLVIMENTO do ciclismo. **A Federação**. Porto Alegre, 01 janeiro 1937, p. 44.

PÁREO RIO GRANDE. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 11 janeiro 1900, s/p.

PASSEATA DO CLUBE Ciclista Esperança. **A Federação**. Porto Alegre, 21 dezembro 1935, p. 5.

PEDRA FUNDAMENTAL. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 12 março 1899, s/p.

PELA INSPECTORIA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 25 março 1900, s/p.

PELO CICLISMO. **A Federação**. Porto Alegre, 24 dezembro 1935, p. 4.

PISTA PARA CORRIDAS. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 09 fevereiro 1897, s/p.

PLACAS DE SINALIZAÇÃO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 21 maio 1899, s/p.

PRETENDE ADQUIRIR. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 28 novembro 1899, s/p.

PROVAS DE CICLISMO no Parque da Exposição Farroupilha. **A Federação**. Porto Alegre, 20 julho 1936, p. 6.

RECREIO MILITAR. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 10 março 1900, s/p.

REPUBLICA. **A Republica**. Porto Alegre, 21 dezembro 1896, s/p.

REUNIDOS – PRADO BOA VISTA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 31 dezembro 1895, s/p.

SANTA MARIA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 13 agosto 1899, s/p.

SECÇÃO JUDICIARIA. **A Federação**. Porto Alegre, 30 setembro 1910, p. 2.

SEGUNDO ANNIVERSARIO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 02 novembro 1900, s/p.

SENSACIONAIS CORRIDAS de bicicleta realizadas ontem, no Parque de Exposição Farroupilha. **A Federação**. Porto Alegre, 23 novembro 1936, p. 4.

SESSÃO EXTRAORDINÁRIA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 25 agosto 1898, s/p.

SPORT – VELOCIPEDIA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 21 dezembro 1899, s/p.

TORNEIO DE ENSAIO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 02 julho 1899, s/p.

TORNEIO DE TIRO AO ALVO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 25 agosto 1903, s/p.

TORNEIO VELOCIPEDICO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 12 janeiro 1897, s/p.

UMA IMPORTANTE COMPETIÇÃO de ciclismo. **A Federação**. Porto Alegre, 17 abril 1937, p. 4.

UNIÃO CYCLISTICA – VELÓDROMO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 17 março 1900, s/p.

UNIFORMES – CLUB CYCLISTA. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 01 setembro 1900, s/p.

UNION CACHOEIRENSE BÜRGER – VEREIN. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 19 fevereiro 1901, s/p.

VELODROMO – INAUGURAÇÃO. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 01 fevereiro 1898, s/p.

VITORIOSA ENTIDADE que dirige. **A Federação**. Porto Alegre, 19 outubro 1937, p. 4.

LIVROS

ARAÚJO, Rosa. **A vocação do prazer**: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano. Rio de Janeiro: Rocco, 1995.

BACELLAR, Carlos. **Uso e mau uso dos arquivos**. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). Fontes Históricas. São Paulo: Contexto, 2005.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70 LDA, 2000.

FRANCO, Sergio da Costa. **Gente e espaços de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2000.

LICHT, Henrique. **Ciclismo no Rio Grande do Sul 1869-1905**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2002.

MARROU, Henri-Irénée. **Sobre o Conhecimento Histórico**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

MASO, Benjo. **The Sweat of the Gods**: Myths and Legends of Bicycle Racing. Mousehold Press, 2005.

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

MONTEIRO, Charles. Porto Alegre no século XX: crescimento urbano e mudanças sociais. In: DORNELLES, Beatriz (org.). **Porto alegre em destaque**: história e cultura. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004, p. 51-74.

NICOLINI, Henrique. **Tietê**: o rio do esporte. São Paulo: Phorte Editora, 2001.

RODRIGUES, Marilita. Esporte, cidade e modernidade: Belo Horizonte. In: MELO, Victor Andrade. (Org.). **Os sports e as cidades brasileiras**: transição dos séculos XIX e XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010, p. 97-130.

ROZANO, Mário; FONSECA, Ricardo da. (Orgs.). **História de Porto Alegre**: Jockey Club. Porto Alegre: Nova Prova, 2005.

SCHETINO, André. **Pedalando na Modernidade**: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

VIEIRA, Marina. Esporte, cidade e modernidade: Santos. In: MELO, Victor Andrade. (Org.). **Os sports e as cidades brasileiras**: transição dos séculos XIX e XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010, p. 71-96.

VIEIRA, Silvia; FREITAS, Armando. **O que é Ciclismo**: História, Regras e Curiosidades. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

MONOFRAFIAS, DISSERTAÇÕES E TESES

CERONI, Giovani Costa. **A exposição do centenário da Revolução Farroupilha nas páginas dos jornais Correio do Povo e A Federação**. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

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

MORAES, Ronaldo. **O início da prática do ciclismo em Porto Alegre e sua relação com o Jornalismo**. 2012. 12 f. Monografia (Especialização em Jornalismo Esportivo) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

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

ROLIM, Berenice. **Momentos do Ciclismo**: uma leitura histórica. 2003. 42 f. Monografia (Especialização em Pedagogias do Corpo e da Saúde) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

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

DECRETO-LEI

DECRETO-LEI 3.199. Decreto-Lei 3.199 de 14 de abril de 1941. **Senado Federal**, Rio de Janeiro, 1941. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=152593>>. Acesso em: 22 mar. 2014.

ANAIS DE EVENTOS

VAZ, Leopoldo; VAZ, Delzuite. A introdução do esporte moderno no Maranhão. Congresso Brasileiro de História da Educação Física, Esporte, Lazer e Dança. 8ª edição, Ponta Grossa, UEPG. Disponível em CD-ROM, novembro de 2002.

REVISTAS

MAZO, Janice. **Catálogo O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo**. Porto Alegre: PUCRS, 2004.

MORAES, Ronaldo. Porto Alegre em duas rodas. **Esporte em Revista**, Porto Alegre, n. 1, p.25, 2011.

SITES

BIKEPOA. Bike PoA - Itaú. Disponível em: <<http://www.movesamba.com.br/bikepoa/home.asp>>. Acesso em: 28 jun. 2014.

CAMPOS, Poti Silveira. BiciEscola Parque Marinha abre novas inscrições. Secretaria de Governança Local. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smgl/default.php?p_noticia=162350&BICIESCOLA+PARQUE+MARINHA+ABRE+NOVAS+INSCRICOES>. Acesso em: 12 abr. 2014.

COB, Comitê Olímpico Brasileiro. **Ciclismo**. Portal do Comitê Olímpico Brasileiro. Disponível em: <http://www.cob.org.br/esportes/esporte.asp?id=27>, acesso em 30 mar. 2013.

CONSCIÊNCIA SOBRE DUAS RODAS. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/ufrgs/noticias/consciencia-sobre-duas-rodas>>. Acesso em: 30 abr. 2014.

DUNLOP PNEUS. **Sobre a Dunlop**. Disponível em: <<http://dunloppneus.com.br/sobre-a-dunlop/>>. Acesso em: 12 abr 2014.

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO. Cicloviário. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227>. Acesso em: 10 abr. 2014.

MASSA CRÍTICA. Disponível em: <<http://www.massacriticapoa.wordpress.com>>. Acesso em: 12 abr. 2014.

PASSEIO CICLÍSTICO TEVE a participação de mais de 150 pessoas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/ufrgs/noticias/passeio-ciclistico-teve-a-participacao-de-mais-de-150-pessoas>>. Acesso em: 30 abr. 2014.

UCI, União Ciclística Internacional. **História**. Sítio da União Ciclística Internacional. Disponível em: <<http://www.uci.ch/templates/UCI/UCI1/layout.asp?MenuId=MTY4MzU&LangId=1>>, acesso em 31 mar. 2013.

VARGAS, Bruna. Mais de 80% das estações do BikePoa oferecem bicicletas com problemas em Porto Alegre. Zero Hora. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2014/06/mais-de-80-das-estacoes-do-bikepoa-oferecem-bicicletas-com-problemas-em-porto-alegre-4517779.html>>. Acesso em: 06 jun. 2014.

WAGNER, Carlos. Em um ano, furto de bicicletas cresce 15% em Porto Alegre. Zero Hora. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticia/2013/09/em-um-ano-furto-de-bicicletas-cresce-15-em-porto-alegre-4268995.html>>. Acesso em: 11 dez. 2013.