

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

PRISCILA REQUIÃO LESSA

PAULICÉIA EM DUAS RODAS: DOS PRIMEIROS PASSEIOS DE BICICLETA
À CRIAÇÃO DA CORRIDA CICLÍSTICA NOVE DE JULHO (1895-1933)

CURITIBA

2021

PRISCILA REQUIÃO LESSA

PAULICÉIA EM DUAS RODAS: DOS PRIMEIROS PASSEIOS DE BICICLETA
À CRIAÇÃO DA CORRIDA CICLÍSTICA NOVE DE JULHO (1895-1933)

Tese apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Doutor em Educação Física, no Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Setor de Ciências Biológicas, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Moraes e Silva

CURITIBA
2021

Universidade Federal do Paraná
Sistema de Bibliotecas
(Giana Mara Seniski Silva – CRB/9 1406)

Lessa, Priscila Requião

Paulicéia em duas rodas : dos primeiros passeios de bicicleta à criação da Corrida Ciclística Nove de Julho (1895-1933). / Priscila Requião Lessa. – Curitiba, 2021.

165 p.: il.

Orientador: Marcelo Moraes e Silva.

Tese (doutorado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Educação Física.

1. Ciclismo - Brasil. 2. Corridas de bicicletas – São Paulo. I. Título. II. Moraes e Silva, Marcelo, 1975-. III. Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Educação Física.

CDD (22. ed.) 796.62



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EDUCAÇÃO FÍSICA -
40001016047P0

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em EDUCAÇÃO FÍSICA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da tese de Doutorado de **PRISCILA REQUIÃO LESSA** intitulada: "**PAULICÉIA EM DUAS RODAS: DOS PRIMEIROS PASSEIOS DE BICICLETA À CRIAÇÃO DA CORRIDA CICLÍSTICA NOVE DE JULHO (1895-1933)**", sob orientação do Prof. Dr. MARCELO MORAES E SILVA, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua **APROVAÇÃO** no rito de defesa.

A outorga do título de doutor está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 23 de Julho de 2021.

Assinatura Eletrônica
23/07/2021 12:57:10.0
MARCELO MORAES E SILVA
Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica
23/07/2021 15:39:23.0
ANDRÉ MENDES CAPRARO
Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica
23/07/2021 12:39:20.0
CARMEN LUCIA SOARES
Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS)

Assinatura Eletrônica
23/07/2021 16:24:38.0
MATTHEW BROWN
Avaliador Externo (UNIVERSITY OF BRISTOL)

Assinatura Eletrônica
23/07/2021 12:40:23.0
EDIVALDO GOIS JUNIOR
Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS)

Novo Edifício do Departamento de Educação Física - Campus Centro Politécnico - Curitiba - Paraná - Brasil
CEP 81531-980 - Tel: (41) 3361-3072 - E-mail: pgedf@ufpr.br

Documento assinado eletronicamente de acordo com o disposto na legislação federal Decreto 8539 de 08 de outubro de 2015.
Gerado e autenticado pelo SIGA-UFPR, com a seguinte identificação única: 102572

Para autenticar este documento/assinatura, acesse <https://www.prppg.ufpr.br/siga/visitante/autenticacaoassinaturas.jsp>
e insira o código 102572

AGRADECIMENTOS

Chegamos ao fim dessa intensa jornada que é a construção da pesquisa para o doutoramento. É esse o momento em que nos vem à memória tudo o que se passou e todos que de alguma forma estiveram conosco na caminhada. É o momento de agradecer, enfim. Mas hoje eu peço licença para quebrar o protocolo e começo por um lamento. A Fundação Cásper Líbero e o jornal A Gazeta Esportiva, detém o grande volume de fontes para compor essa pesquisa. Entretanto, as fontes me foram inviabilizadas porque a consulta ao acervo só pode ser feita mediante o pagamento por hora de pesquisa, em um valor que inviabilizou o trabalho de consulta. Lamentamos que uma instituição ligada à educação e à comunicação e que carrega o nome de seu fundador, um homem comprometido, em seu tempo, com a informação e a cultura se aproprie dos saberes e os transforme em mercadoria.

Sendo assim, meu primeiro agradecimento é para a universidade pública, democrática e livre, que permite ao cidadão o acesso à informação e à formação e que mantém sólidos o apego à pesquisa e a ciência. Ressalto que o presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001 e, portanto, meu agradecimento à CAPES, por me permitir, pelo seu programa de bolsas seguir firme nessa caminhada até o final. À UFPR, instituição em que ingressei na graduação no curso de História e que anos depois pude completar meu mestrado e agora meu doutorado no departamento de Educação Física. Assim, minha gratidão a todos os amigos, colegas e professores que de uma forma ou de outra estiveram comigo me ajudando a ser quem hoje sou.

Não poderia chegar ao fim dessa jornada sem render meus agradecimentos ao meu orientador, professor Marcelo Moraes e Silva pela cumplicidade e dedicação ao longo de todos esses anos. Ainda, de maneira nenhuma poderia deixar de novamente agradecer ao professor André Mendes Capraro por me permitir estar aqui nesse momento, sou grata pela generosidade. Ao querido Rodrigo Waki, secretário do Programa de Pós-Graduação em Educação Física, pela competência e paciência incondicional.

Minha gratidão a pessoa que tem estado sempre ao meu lado. Meu amor, meu amigo, meu cúmplice, Glaucio Burda, grata pela parceria, pelo amor e pelo

companheirismo. Sem essas virtudes seria impossível a caminhada. Também sou grata à minha querida mãe, pelo amor de todos os dias.

*Andar de bicicleta não é um jogo, é um esporte. Difícil, difícil e desagradável e requer grandes sacrifícios. Joga-se futebol, tênis ou hóquei. Mas não se joga no ciclismo.
Jean de Gribaldy.*

RESUMO

A Prova Ciclística Nove de Julho é considerada pela comunidade ciclística do Brasil a grande prova Clássica brasileira. Foi criada por Cásper Líbero e teve sua primeira edição em 1933. Desde então ela permeia o imaginário de ciclistas, dirigentes e amantes do ciclismo nacional. A corrida foi idealizada para homenagear a Revolução Constitucionalista de 1932 e se tornou, em certa medida, um símbolo da urbanidade paulistana e da identidade regional dos paulistas. O presente trabalho se propôs a analisar esse evento esportivo, partindo da construção da modernidade paulistana e as transformações que ela trouxe aos comportamentos e aos valores urbanos. Assim, pontuou-se a consolidação de um novo estilo de vida que valorizava o corpo, a saúde e os exercícios físicos. Nesse contexto, a bicicleta chegou à cidade de São Paulo como um artefato de divertimento importado da Europa e apresentado aos brasileiros pelas elites viajadas paulistanas. Logo tornou-se um hábito para os tempos livres daqueles que o dispunham. Mais tarde a bicicleta protagonizaria grandes espetáculos de competições no Velódromo Paulista e depois ganharia as ruas da cidade e estradas em seu entrono se popularizando como um exercício físico e posteriormente como um esporte moderno. Nesse processo o andar de bicicleta atravessou uma esportivização, baseada no aprimoramento das regras e da *performance*, possibilitando, dessa forma, a organização de eventos esportivos modernos como a Prova Ciclística Nove de Julho. Para a abordagem dessa pesquisa as fontes utilizadas se sustentaram nos jornais da época, o Correio Paulistano e A Gazeta (SP), no periódico Revista A Vida Moderna e nos memorialistas Jorge Americano, Alfredo Moreira Pinto e Heloisa Alves de Lima e Motta. Por fim, um conjunto de fontes iconográficas foram selecionadas para compor o trabalho dialogando com a narrativa.

Palavras-chave: Nove de julho. Ciclismo. Paulistanidade.

ABSTRACT

The Nove de Julho Cycling Event is considered by the cycling community in Brazil as the great Brazilian Classical event. It was created by Cásper Líbero and had its first edition in 1933. Since then it has permeated the imagination of cyclists, managers and lovers of national cycling. The race was designed to honor the Constitutionalist Revolution of 1932 and became, to some extent, a symbol of urbanity in São Paulo and the regional identity of São Paulo. The present work, had as a proposal, to analyze this sporting event starting from the construction of the São Paulo modernity, and the transformations that it brought to the behaviors and to the urban values. Punctuating thus, the consolidation of a new lifestyle that valued the body, health and physical exercise. In this context, the bicycle arrived in the city of São Paulo as an artifact of entertainment imported from Europe and presented to Brazilians by the traveled elites of São Paulo. It soon became a habit for the free time of those who had it. Later, the bicycle would start to protagonize in major competition spectacles at the Velodrome Paulista and later, it would take over the city streets and roads in its surroundings, becoming popular as a physical exercise in training for modern sport. In this process, the use of bicycles went through a sporting activity, based on the improvement of rules and performance. This way, it resulted in the organization of modern sporting events, such as the Nove de Julho Cycling Race.

To approach this research, the sources used were supported by newspapers of the time, *Correio Paulistano* and *A Gazeta (SP)*, by *Revista A Vida Moderna* and by memorialists Jorge Americano, Alfredo Moreira Pinto and Heloisa Alves de Lima e Motta. Finally, a set of iconographic sources were selected to compose the work, dialoguing with the narrative.

Keywords: 9th of July. Cycling. Paulistanidade.

LISTA DE IMAGENS

- Imagem 1:** Coleção de fotos de Guilherme Gaensly, São Paulo, 1911 – Bondes puxados a tração animal28
- Imagem 2:** Coleção de fotos de Guilherme Gaensly, São Paulo, 1911 - Rua 15 de Novembro35
- Imagem 3:** Revista *Sportman*, 1906 – *Sportmans*, p. 3.....42
- Imagem 4:** Pic-nic na Chacara do Belemzinho, Revista *Sportman*, 1906, p.6.....45
- Imagem 5:** No começo da década de 1890, surge o quadro trapezoidal, usado até hoje. Em 1895, vêm os primeiros modelos em alumínio, três vezes mais leves que os de aço. (Fonte: <https://super.abril.com.br/ideias/vida-sobre-rodas-a-evolucao-da-bicicleta/> , acesso 29/06/2021.....53
- Imagem 6:** Annie “Londonderry”, primeira mulher que deu a volta ao mundo de bicicleta. (Fonte: <http://tripedal.net/annie-londonderry-a-primeira-mulher-que-deu-a-volta-ao-mundo-de-bicicleta/> acesso 29/06/2021)66
- Imagem 7:** Velódromo de São Paulo, anos finais do século XIX. Ao fundo a placa: É proibido vaiar. Fonte: Arquivo Club Atlético Paulistano. <https://www.lance.com.br/futebol-nacional/100-anos-demolicao-velodromo-paulista.html> , acesso 18/05/2021.....73
- Imagem 8:** Arquibancadas do Velódromo de São Paulo com capacidade para 4 mil pessoas. Fonte: Arquivo Club Atlético Paulistano. <https://www.lance.com.br/futebol-nacional/100-anos-demolicao-velodromo-paulista.html> , acesso 18/05/2021.....75

Imagem 9: Otto Huffenbaecher – Semanario Cyclistico Ilustrado A Bicycleta, 12/06/1896, p.1.....	85
Imagem 10: Páreos de Bicicleta - Semanario Cyclistico Ilustrado A Bycicleta, 12/07/1896, p. 2	95
Imagem 11: Charles Murphy equivalendo sua velocidade a de um trem da época no vácuo de uma locomotiva, 1899.Fonte: http://blogdoathaydes.blogspot.com/2012/10/ , acesso 18/05/2021.....	103
Imagem 12: Mario Augusto, o corredor luso-brasileiro. Jornal A Gazeta 06/01/1923, p.6	110
Imagem 13: Voluntários esportistas na Revolução de 1932. Jornal A Gazeta 14/06/19132, p. 2	131
Imagem 14: Exemplo de regramento para dos números. Jornal A Gazeta 15/07/1933, p.9.....	143
Imagem 15: Primeiro percurso da prova Nove de julho em 1933. Jornal A Gazeta 15/07/1933, p. 9.....	146
Imagem 16: Ciclistas na largada da Prova Nove de Julho, 1933 – Acervo A Gazeta Esportiva (https://www.gazetaesportiva.com/fotos/fotos-historicas-da-prova-ciclistica-9-de-julho/ , (acesso 28/04/2021)	148

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. A CIDADE EM MOVIMENTO: A PROFUSÃO DE UMA CULTURA FÍSICA EM SÃO PAULO	27
1.1 São Paulo do fim do século XIX: a edificação da urbe	27
1.2 A construção de um comportamento esportivo: os novos valores atribuídos ao corpo	46
1.3 “ <i>Corra, velo, corra na sua luz brilhante</i> ”: a pequena rainha, a modernidade paulistana e as primeiras corridas de bicicleta	69
2. DO ANDAR DE BICICLETA À CONSTRUÇÃO DE UM ESPORTE MODERNO: UM OLHAR SOBRE O CICLISMO PAULISTANO	83
2.1. Civilizar, aprimorar, esportivizar	83
2.2. <i>Veloce</i> man: entre bicicletas, cultura nacional e a noção de Paulistanidade	102
2.3. Paulistanidade, memória e esporte no contexto histórico dos acontecimentos de 1932	122
2.4. Entre entusiasmo e inspirações: a Prova Ciclística Nove de Julho, uma corrida imaginada	136
3. CONSIDERAÇÕES FINAIS	149
4. FONTES	154
5. REFERÊNCIAS	156

INTRODUÇÃO

Da Avenida Paulista, pelas escarpas abruptas que demandam a várzea do Pinheiros, descem novos bairros. E a própria várzea começa a ser ocupada; já não como foi o caso de suas irmãs do Tietê e do Tamanduateí, por populações operárias, mas pela mesma burguesia de Higienópolis e da Avenida Paulista. Inaugura-se tal ocupação por esta obra-prima de urbanismo que é o Jardim América, iniciado em 1910. A designação ficará, e os bairros da várzea do Pinheiros serão todos 'jardins': Jardim Paulista, Jardim Europa. Jardins no nome no aspecto: vegetação profusa, amplos espaços livres, construções isoladas em meio de grandes parques. Será este o recanto mais pitoresco de São Paulo; o seu caráter se afasta completamente dos modelos urbanísticos que herdamos do passado, traz um cunho acentuadamente anglo-saxão que lhe imprimiu a empresa daquela origem que lançou este tipo de urbanismo depois largamente imitado. (PRADO JÚNIOR, 1998, p. 70)

A cidade de São Paulo, no final do século XIX, passava por profundas transformações. Foi notório que as mudanças ocorreram muito em virtude do desenvolvimento industrial da capital do Estado de São Paulo. O progresso recém-chegado oferecia à cidade e seus habitantes diferentes ares, novos olhares e outros comportamentos podiam ser vislumbrados. Pelo funcionar constante das chaminés na transição do século XIX para o XX, Prado Júnior (1998, p. 55) observava como a cidade havia se tornado o centro principal da região mais próspera do país - pela indústria - e assim, "(...) não poderia deixar de ser, portanto, a grande cidade que é".

As novidades eram ser vistas por todos os cantos. Uma profusão de novos artigos e de produtos fabricados pela nascente indústria nacional e outros que vinham de longe, das já consolidadas indústrias europeia e norte-americana. Assim, os jornais clamavam aos clientes de todos os gostos para o consumo desde as ferramentas americanas para jardinagem recém-chegadas, aos óleos lubrificantes para máquinas (Correio Paulistano, 01/01/1919, p. 10), dos materiais e utensílios para a tipografia e "os ramos das artes gráficas", aos "afamados" chapéus "duros e moles de *Christys*, *Pitt* e *Scotts*" vindos das mais importantes nações europeias como a Inglaterra, França, Itália e Alemanha (Correio Paulistano, 01/01/1907, p.8). As ofertas de viagens de navio para a Europa ocupavam páginas inteiras do jornal *Correio Paulistano*, na primeira década do século XX.

Vapores populares para a terceira classe como o *Cittá di Milano*, vindo da Itália, o luxuoso francês *Amazon*, com ventiladores elétricos nos salões ou o

moderno *Crefeld*, o navio alemão iluminado a luz elétrica e que acomodava passageiros de diferentes níveis sociais, inclusive oferecendo vinho de mesa para os viajantes da terceira classe (Correio Paulistano, 03/01/1907, p. 4). Encontrava-se de tudo um pouco nas páginas da imprensa local. A crescente valorização ao hábito de consumir produtos de beleza pessoal também florescia e apontava para a formação de novos valores ligados a vida urbana e tais questões eram corriqueiras nos jornais paulistanos:

Casa Baruel: Chamamos a atenção das Exmas. Famílias e do publico de Bom gosto, em geral, para a Secção especial de perfumarias da nossa casa. Temos nesse departamento tudo que há de chic em extractos, aguas de toilette, pós de arroz, locções, brilhantinas concretas e liguidas, pastas e elixires dentifricios, sabonetes, etc. (Revista A Vida Moderna, 15/07/1910, p. 5)

A cidade, então, desfrutava de um vibrante entusiasmo pelo modelo urbano que florescia, assentada no progresso, no consumo e nas comodidades da vida moderna que despertava na São Paulo do começo do século XX. As memórias de Alfredo Moreira Pinto (1900), já nas décadas finais do século XIX, ressaltavam uma cidade mais urbanizada, cosmopolita e de forte cunho comercial. Partilhava-se, assim, em muitos cantos, a mesma convicção crescente, que poucos anos mais tarde os jovens vanguardistas de 1922¹ consolidaram:

(...) de lhes ter cabido viver no tempo certo, o tempo da eletricidade, da velocidade, da indústria, do rádio, do arranha-céu e do bulevar. E também lhes ter cabido viver no lugar certo – a cidade que, na frente de outras, no Brasil, arrancava rumo à mais do que nunca cobiçada, embora elusiva, deusa chamada Modernidade (TOLEDO, 2015, p. 14).

¹ Os jovens citados eram Oswald de Andrade, Emiliano Di Cavalcanti, Helios Seelinger e mais tarde, Menotti del Picchia, Guilherme de Almeida, Mario de Andrade e Monteiro Lobato. A referência aos vanguardistas de 1922 tem inspiração no episódio narrado por Roberto Pompeu de Toledo, no início de 1920, quando Oswald de Andrade, Emiliano Di Cavalcanti e Helios Seelinger, segundo ele, percorriam em correria os caminhos do Palácio da Indústrias, ainda em obras, em uma exposição de maquetes, para concorrência, para a confecção de um monumento em homenagem à independência. Nesse dia eles tiveram contato com o escultor Victor Brecheret. Surgiu entre eles, devido ao imenso encantamento de colocar sua arte, o desejo de encomendar um monumento aos bandeirantes, que segundo eles representaria justamente o grande surto empreendedor e de desenvolvimento que São Paulo vivia. Um monumento que se remetesse ao passado, mas com o tom de modernidade que se vivia naqueles anos. Em pouco tempo o escultor concebeu o Monumento às Bandeiras, em maquete. Entretanto a obra só foi inaugurada em 1953, durante as comemorações do IV Centenário da cidade. (TOLEDO, 2015; <http://www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/monumentos/monumento-as-bandeiras>, 05/03/2019)

Como parte desse novo estilo de vida que passava a ser contemplado e praticado pelos indivíduos, o da vida urbana e do consumo, surgiam outros hábitos de comportamento, que ganhavam expressão e adeptos a cada tempo: os exercícios físicos, os divertimentos, os jogos e os “esportes”. As práticas esportivas em espaços urbanos ganharam vida na São Paulo nos últimos momentos do século XIX, e se fortaleceram a partir dos anos de 1920 (SEVCENKO, 1992; GAMBETA, 2013; GÓIS JÚNIOR, 2013; MEDEIROS, 2021). Segundo aponta Soares (2016), um novo estilo de comportamento se construiu no cotidiano da vida urbana, inclinando-se a uma atitude esportiva e uma mudança de hábitos de vida ligada aos valores de saúde, beleza, juventude e voltados à construção de uma nova moral.

A transformação dos comportamentos pelo estilo urbano de viver teve início na Europa Ocidental na segunda metade do século XIX, notadamente, em Londres e Paris de onde muitas práticas culturais e formas de comportamento foram trazidas para o Brasil, pelas elites viajadas. Weber (1988) salienta que os franceses nos últimos decênios do século XIX já fomentavam um estilo de vida em torno dos exercícios físicos e dos comportamentos esportivos na intenção de construir um propósito patriótico e de revitalização nacional. Essa atitude esportiva também se mostrava notória no Brasil já nas décadas finais do século XIX e acentuou nos anos posteriores à Primeira Guerra Mundial, ganhando na cidade de São Paulo na década de 1920, segundo indicam Sevcenko (1992) e Toledo (2015) certos tons de euforia.

Assim, muitas das práticas e comportamentos esportivos inseridas no contexto urbano ganharam forte significado cultural em São Paulo no alvorecer do século XX. A construção de um estilo de vida esportivo e de revitalização nacional pelas atividades esportivas esteve muito relacionada aos hábitos e valores oriundos do contexto europeu. De um modo geral, como aponta Gambeta (2013) houve significativa influência francesa nos comportamentos sociais e culturais na modernidade paulistana, porém com traços de individualidade brasileira.

A presença de práticas corporais e de competições esportivas fizeram uso dos espaços urbanos, que ganharam importância em São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX. A cidade também se transformara nesse período e os projetos pioneiros de urbanização e embelezamento idealizados

pelo Conselheiro Antônio Prado, primeiro prefeito da cidade, fizeram soar os inaugurais acordes de vida urbana paulistana. Novos calçamentos, áreas arborizadas e alargamento de ruas transformaram alguns redutos da cidade em espelhos dos tempos de riqueza vindouros (PRADO JÚNIOR, 1998; RAGO, 2004; TOLEDO, 2015).

Inclinar-se a um comportamento esportivo pelos exercícios físicos ao ar livre, em áreas arborizadas transformara-se em estilo de vida que emergia em novas atitudes ligadas, portanto, a valores como saúde, beleza, cuidados pessoais e higiene, bem como a novas formas de divertimentos e convívio social. O paulistano firmava, então, relações muito específicas com a natureza. Estabelecia-se um diálogo com o mundo natural no qual os indivíduos se submetiam se expondo ao sol e ao ar fresco, interagindo com espaços verdes e com os ambientes aquáticos. Conforme salientam Soares e Santos Neto (2018) o pensamento de uma atitude voltada a uma vida pela natureza se fortalecia e uma narrativa da cura e regeneração do corpo e do espírito era consolidada na capital dos paulistanos.

Dos novos comportamentos nascentes o de andar de bicicleta teve, entre o final do século XIX e início do século XX, um significativo momento de valorização e euforia. O artefato de duas rodas chegou em São Paulo pelas mãos das elites viajadas, inspirados pelo exemplo europeu, mais acentuadamente o francês. Entretanto, adquiriram, de certa forma, significados próprios no contexto paulistano, ao mesmo tempo em que contemplavam o uso dos espaços urbanos (SEVCENKO, 1992; RAGO, 2004; GAMBETA, 2013; GÓIS JÚNIOR, 2013; SOUZA, 2016; BROWN, 2021). As bicicletas logo se tornaram um símbolo do progresso e da vida citadina e decoravam as ruas causando curiosidade e encantamento, a exemplo do que já acontecia em cidades europeias, especialmente em Paris (BLOM, 2015; JONES, 2017; WEBER, 1988). Logo, ela se associaria aos conceitos de liberdade e juventude frívola, apresentando aos indivíduos a inédita possibilidade de uma mobilidade veloz e libertária. Gaboriau (1991), afirma que em contato com a natureza e com vento no rosto os ciclistas podiam alimentar no seu imaginário a inusitada experiência de parecer ter asas.

Sendo assim, entende-se que o andar de bicicleta se incorporou ao cotidiano paulistano do fim do século XIX como um divertimento da moda, mas

que aos poucos foi se esportivizando e se aproximando das lógicas do esporte moderno, conforme ensinam Elias e Dunning (1992) e Guttmann (2004). Assim, no decorrer desse período deixou de ser apenas uma novidade, um modismo e projetou-se também no sentido de uma tentativa de consolidação como uma atividade esportiva com um caráter cada vez mais regrado, competitivo e de cunho universalista.

Entretanto, mantêm-se em vista que essa trajetória ganhou novos significados no específico contexto paulistano da virada do século XIX para o século XX. Portanto, o esforço da presente tese de doutoramento repousa na tentativa de entender como esse elemento da cultura urbana, o andar de bicicleta, se consolidou como esporte, em São Paulo, até o ano de 1933, momento de realização da primeira edição da Prova Ciclística Nove de julho. Entende-se que na conjuntura e no recorte proposto ocorreu um certo processo de esportivização do andar de bicicleta sustentado na emergência de um aprimoramento desse elemento da cultura física.

Cultura física é um conceito utilizado por Kirk (1999) para se referir a um conjunto de práticas voltadas à manutenção, representação e regulação do corpo, sendo representadas em três práticas codificadas e institucionalizadas: o esporte, as recreações e os exercícios. Furtado, Quitzau e Moraes e Silva (2018) e Moraes e Silva e Quitzau (2018), ao operacionalizarem o conceito em pesquisas historiográficas realizadas no Brasil, fracionam a conceituação em esportes, divertimentos (em um sentido mais amplo do que o termo recreações) e ginásticas. Para Moraes e Silva, Quitzau e Soares (2018) a construção do conceito de cultura física decorre de narrativas sobre o corpo e as práticas físicas que teve grande destaque no contexto brasileiro até os anos da década de 1930. Assim, o desenvolvimento de uma cultura física em determinada sociedade esteve relacionado às suas práticas culturais, coletivas e individuais no contexto moderno (FURTADO; QUITZAU; MORAES E SILVA, 2018; MORAES E SILVA; QUITZAU, 2018; MORAES E SILVA, QUITZAU; SOARES, 2018; MEDEIROS; QUITZAU; MORAES E SILVA, 2020; MEDEIROS, 2021).

Cabe ainda destacar que as várias formas de andar de bicicleta estiveram sustentadas à sombra de um comportamento urbano de matriz europeia. Existiu um esforço de considerar a influência de elementos culturais de práticas urbanas nos comportamentos daqueles que se inclinam ao andar de bicicleta no cotidiano

paulistano do final do século XIX e início do XX (SEVCENKO, 1992; RAGO, 2004; GAMBETA, 2013; GÓIS JÚNIOR, 2013; SOUZA, 2016; BROWN, 2021). Contudo, acredita-se na consolidação de uma intenção de especialização do andar de bicicleta em direção ao ciclismo como esporte, bem como com relação de intimidade que essa mudança tem com a história da cidade.

Evidencia-se aqui a contribuição da reflexão de Brown (2021) acerca da produção historiográfica sobre a bicicleta e o ciclismo na América do Sul e por consequência, no Brasil. Para o autor, e corrobora-se com sua análise, a história da bicicleta e do ciclismo fora engrandecida nas suas regiões tradicionais de origem, quais sejam, primeiro Europa e depois Estados Unidos, em detrimento da sua história mais periférica que tendeu a valorizar outros aspectos ligados a sua condição histórica colonial e outras formas de inovações de tecnologia. Tal fenômeno se converteu em ausência de literatura e estudos em torno do tema, agravado pelo desinteresse de grande parte dos pesquisadores por essa discussão até meados do século XX. Para Brown (2021) o ciclismo sul-americano fora ignorada pelos historiadores, sociólogos e filósofos, na contramão do que aconteceu entre os pares europeus e norte-americanos. Entretanto, um alerta realizado pelo autor acena para o entendimento de que os indivíduos estiveram em ação, construindo uma história que não foi devidamente pesquisada e relatada, mas que não é de modo algum algo inexistente ou diminuto.

Nesse sentido, a presente tese de doutoramento buscou responder a seguinte problemática de pesquisa: como ocorreu o processo de esportivização do ciclismo em São Paulo, desde a inserção do artefato no cotidiano da cidade até a criação da “Prova Ciclística Nove de Julho” ocorrida em 1933? Sendo assim, o objetivo geral foi o de entender o processo de desenvolvimento do ciclismo como esporte em São Paulo, desde sua origem no andar de bicicleta como um divertimento, até sua estruturação a partir da incorporação de elementos reguladores e sistematizadores como regras, campeonatos ranqueados e entidade reguladoras. Traçou-se, por fim, como objetivos específicos: a) Compreender, historicamente, como se relacionam o processo de urbanização da cidade de São Paulo, a emergência de novos comportamentos e valores morais ligados à saúde, higiene e vigor físico e a inserção da bicicleta como divertimento e exercício físico nesse contexto; b)

Entender como um elemento da cultura urbana, o andar de bicicleta se aproximou das lógicas do esporte moderno no início do século XX; c) Detectar como se deu o processo de esportivização do andar de bicicleta a partir da assimilação de elementos que caracterizam os esportes modernos até a realização da primeira edição da Prova Ciclística Nove de Julho em 1933.

Dessa forma, trilhou-se, na construção dessa tese, um caminho de investigação em torno da inserção da bicicleta no final do século XIX, na década de 1890, na cidade de São Paulo. O marco inicial dessa investigação apoia-se no ano de 1896, pela exploração da Revista *Semanario Cyclístico Ilustrado A Bicicleta*, disponível na Hemeroteca digital e no Repositório do Arquivo Público de São Paulo e pela data comemorativa da grande reforma no Velódromo de São Paulo (NICOLINI, 2001). A riqueza do material investigado no semanário permitiu a tessitura relativa as análises iniciais acerca da chegada da bicicleta em São Paulo e da construção de uma cultura física em torno do artefato, bem como entender a origem dos eventos esportivos em torno da bicicleta realizados no primeiro grande palco do ciclismo na capital paulista. Já o marco final é o ano de 1933, data do acontecimento da primeira “Prova Ciclística Nove de Julho”, idealizada por Cásper Líbero em 1932 para comemorar e homenagear a Revolução Constitucionalista em São Paulo. Considerada a prova ciclística mais importante do calendário nacional de ciclismo, a “Nove de Julho” foi um marco importante da institucionalização do ciclismo no Brasil.

Fontes

O conjunto de fontes escolhidas para a construção da presente tese de doutorado repousa em três grupos. O primeiro refere-se aos documentos representados pelas notícias postas pela imprensa escrita paulistana a partir dos diversos veículos selecionados. O segundo foram as narrativas memorialistas de Heloisa Alves de Lima e Motta (1992), Alfredo Moreira Pinto (1900) e Jorge Americano (1957). Os autores selecionados relatam a cidade de São Paulo do seu tempo a partir de suas perspectivas e experiências pessoais e de um universo bastante específico da cidade, o das regiões e bairros mais centrais e abastados da capital do Estado de São Paulo. Por fim, o terceiro grupo refere-

se às fontes iconográficas, um conjunto de imagens que dialogam com a narrativa proposta.

A seleção das fontes de imprensa escrita foi estruturada pela consulta aos arquivos digitais da Fundação Biblioteca Nacional a partir da ferramenta da Hemeroteca Digital – BN Digital e aos arquivos do Repositório Digital do Arquivo Público de São Paulo. Para a seleção dos veículos consultados considerou-se a importância da fonte no período determinado (1896-1933), nos quesitos de frequência de circulação ao longo desse período proposto, escopo das temáticas propostas nas publicações e alcance em público leitor. Dessa forma, foram elencados quatro veículos da imprensa escrita como fontes dessa pesquisa: os jornais *Correio Paulistano* e *A Gazeta*, o *Semanário Cyclístico Ilustrado A Bicicleta* e a revista *A Vida Moderna*.

Aponta-se como de presença significativa no registro da vida urbana da capital paulistana o primeiro jornal de circulação diária, o *Correio Paulistano*, que pertence ao conjunto de periódicos de circulação mais antiga no século XIX. A presença do jornal no cotidiano paulistano contempla todo o período histórico pretendido nessa tese. Sua primeira edição foi em 1854, ainda como veículo independente, entretanto, no final do século XIX, em 1890, o periódico associou-se ao PRP (Partido Republicano Paulistano) e desde então caracterizou-se, conforme aponta Thalassa (2007) como um instrumento da imprensa escrita alinhado as aspirações em torno da vida urbana e da sociedade assentada no Estado liberal e de costumes conservadores.

O Correio Paulistano que hoje ... sua carreira jornalística, vem, também abrir uma nova hera a imprensa desta província. (...) Os jornaes que tem visto a luz nesta província, quasi exclusivamente ocupados de sua ... política, e o que é mais ... questões muitas vezes pessoais, tem transviado a nossa imprensa de seu santo ministério. (...) Nestas circunstancias, entendemos fazer um importante serviço a nossa bela província publicando o CORREIO PAULISTANO, cuja missão é de oferecer uma IMPRENSA LIVRE. A sociedade, o governo têm interesse no conhecimento da verdade; e nos oferecemos as colunas do CORREIO PAULISTANO, a discussão de todas as opiniões, de todos os pleitos, teremos contribuído com o nosso para ... consequimento ...glorioso fim (Correio Paulistano, 1854, sem data, p. 1)

O *Correio Paulistano* noticiava cotidianamente, em páginas exclusivas e de forma aglomerada as atividades realizadas pela elite local e entre elas estavam os divertimentos e as práticas esportivas. Assim, encontros sociais e/ou

de associações esportivas, jogos e espetáculos estavam sempre contemplados nas páginas do jornal. Como apontam Góis Júnior (2017), Soares e Neto (2018) e Medeiros (2021) os jornais da grande imprensa, como era o caso do *Correio Paulistano*, corroboraram para consolidar o pensamento urbano, republicano e voltada para um novo conceito de higiene e saúde ligado aos esportes e à vida ao ar livre.

Já o *Semanário Cyclístico Ilustrado A Bicycleta* conta apenas com três exemplares disponíveis tanto na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional como no Repositório digital do Arquivo Público de São Paulo, todos datados de 1896. Segundo aponta Góis Júnior (2013), a publicação era de propriedade de Otto Huffenbächer, tipografo e corredor de bicicleta do final do século XIX em São Paulo e que figurou em várias disputas ciclísticas da época, sempre entre os campeões e tais eventos eram muito bem promovidos pelo seu próprio veículo de imprensa, conforme pode-se visualizar na seguinte passagem encontrada numa das edições do referido semanário:

A Bicycleta retratando-o, não o faz por orgulho próprio, mas sim pela satisfação de tornar conhecido o progresso da velocipedia paulista e em homenagem áquelle que realmente merece, pois Otto Hunffenbaecher além de cyclista de primeira plana, é perito na arte que professa, possuindo em companhia de seu padrao Guilherme Braune uma typografia artística que dia a dia é augmentada pela quantidade de pedidos com que se vê abarbadado, provando assim que sabe corresponder á estima dos que procuram o jovem cyclista – typographo (Semanario Ilustrado A Bicycleta, 12/07/1896, p.1-2).

A passagem mostrou-se rica para a análise uma vez que se dedicava a noticiar exclusivamente assuntos sobre o andar de bicicleta e sobre o ciclismo nacional e internacional. O conjunto das fontes encontradas no semanário apresenta referências desde as corridas oficiais de grande importância no contexto dos anos finais do século XIX, até anedotas, anúncios de compra e venda de bicicleta e importação do artefato de duas rodas, colunas sobre orientação esportiva para quem iniciava-se na aventura de andar de bicicleta, a notícias corriqueiras do novo cotidiano de uma cidade que passava a se interessar cada vez mais pelas atividades corporais.

Para compor o conjunto de materiais impressos da época destaca-se o único exemplar disponível da revista *Sportman* e os números da sua subsequente *A Vida Moderna*, ora de circulação semanal, ora de distribuição

quinzenal. Os conteúdos dedicavam-se aos assuntos da política, vida urbana e novos comportamentos, de consumo de higiene e/ou de saúde:

As ciências caminham ao lado do progresso, e o Sport, esta pequena partícula, tem ganho também, nestes últimos tempos extraordinário impulso no nosso meio, e este desenvolvimento nos deve vangloriar, pois demonstra o perfeito conhecimento de sua utilidade, o que é, sem duvida, originado do cultivo intelectual de um povo. Succede entretanto, que esse desenvolvimento sé é conhecido por aquelles que o procuram conhecer, e isso porque, a despeito dos esforços muitas vezes empregados por distinctos moços de nossa melhor sociedade, difficilmente se mantem um orgam de publicidade que trate desenvolvidamente deste assunto tão nobre e de que tantos proveitos resultam para a humanidade. É, pois, o motivo que nos obriga a apresentar aos habitantes da Paulicéa, esta modesta revista que se não corresponder a expectativa, ao menos dará uma ideia do que se passa no mundo sportivo. Modesta, dissemos, porque modestos são os seus fundadores que visam, nesta iniciativa somente prestar o seu insignificante concurso nesta vereda scientifica. As, confiantes no nosso esforço que não será poupado e no bom acolhimento que o compense, esperamos merecer a sympathia publica e benevolência daqueles que, como nós demonstraram verdadeira dedicação e relevantes serviços têm prestado ao sport (Revista Sportman, São Paulo, janeiro de 1906, p. 3).

A Revista *A Vida Moderna* seria considerada uma das principais revistas de entretenimento da época, conforme aponta Moraes (2007). De leitura leve e muito ilustrada, caracterizou-se por seus conteúdos “frívolos” e por sua grande capacidade de formar conceitos, estabelecer padrões e suscitar comportamentos convenientes, somando-se ao projeto republicano e moderno da sua época (CRUZ, 2000; MORAES, 2007). Segundo o São Paulo em revista, catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedade paulista 1870 – 1930:

A vida moderna é uma revista de variedades, bem impressa e com estrutura editorial consolidada. Durante o período em que foi publicada, entre 1907 e 1925, A Vida Moderna se caracterizaria como uma das revistas de variedades mais bem sucedidas do periodismo paulistano, chegando, por volta de 1915, a disputar com A Cigarra, o título de revistas de maior vendagem em São Paulo. Mantendo laços editoriais com o grupo d’O Estado de São Paulo, paulatinamente moderniza-se compondo-se enquanto um empreendimento comercial de sucesso. A revista começou em 1906, com o nome de Sportman e depois mudou para A Vida Moderna (CRUZ, 1997)².

Finalmente, fechando a seleção de fontes impressas foi analisado o jornal *A Gazeta*, comandado pelo jornalista Casper Líbero, desde 1918 e que em 1947

2 CRUZ, L.F. (org). Coleção Memória, Documentação e Pesquisa, 4 – São Paulo: Arquivo do Estado, 1997, disponível em: http://www2.assis.unesp.br/cedap/cat_periodicos/popup/a_vida_moderna.html, 05/03/2019.

se transformou em *A Gazeta Esportiva*. A história da *A Gazeta* tem grande aproximação com a vida política e social da cidade de São Paulo, especialmente a partir da segunda década do século XX. O veículo personalizou o estilo paulistano de ser e de viver em torno de um cotidiano permanentemente em movimento e em progressiva modernização. Associou-se rapidamente, de acordo com Toledo (2012), ao projeto de construção de uma sociedade vigorosa, competitiva e saudável, fomentada, nesse sentido, por valores morais, pelos esportes e exercícios físicos. Assim, “A Gazeta reinventada por Cásper Líbero representou a modernidade do paulistano, que saltava de mera província a um dos maiores centros industriais da América Latina” (Revista Casper, 2017, p. 28).

O jornal *A Gazeta* é, portanto, conforme indica Medeiros (2021), uma fonte histórica de importância ímpar para a história dos elementos da cultura física na cidade de São Paulo, porque teve em Cásper Líbero um grande *sportman*, um incentivador e empreendedor das atividades esportivas, como por exemplo, na consolidação de importantes provas esportivas como a Travessia de São Paulo a Nado e a Corrida de São Silvestre. Por fim, destaca-se que o objeto central desse estudo, a idealização e realização da Corrida Ciclística Nove de julho fora de autoria de Cásper Líbero e o veículo *A Gazeta*, em todas as suas variações até os dias atuais ainda é seu maior fomentador.

No que se refere ao segundo grupo de fontes, selecionou-se três memorialistas que transcreveram a São Paulo do seu tempo a partir de suas perspectivas de vida e vivências pessoais. Assim, pautou-se o uso dessas fontes pela relação entre indivíduo, espaço e tempo, como sugere Barros (2009). As lembranças pessoais dos memorialistas ajudaram a construir o universo social e cultural onde repousa o objeto de pesquisa.

A memória, como fonte histórica, pode ainda oscilar entre o esquecimento e o silêncio, como lembra Pollak (1989). Porém, é de grande valia para a pesquisa histórica que faz o uso da memória superar sua operacionalidade como depósito de lembranças e se apropriar dela como uma instância criativa para a construção histórica da problemática do objeto de pesquisa e da sua produção simbólica.

Nesse sentido, as memórias de Heloisa Alves de Lima e Motta (1992) apresentaram-se como um conjunto de recordações pessoais e de família capaz de detalhar o estilo de vida das elites paulistanas do final do século XIX e início

do XX. São ricos relatos, pautados nas suas próprias perspectivas e de um ponto de vista mais relacionado ao universo feminino sobre os divertimentos, estilo de vida e de habitação, comportamentos e compromissos sociais tendo como cenário de fundo a emergente cidade de São Paulo nos momentos inaugurais do século XX. Como aponta a reportagem de Chagas (1994) a memorialista era sobrinha do ex-presidente da república do Brasil Washington Luís e circulou pelos casarões das elites locais, pelos bailes e pelas festas em vestidos de tafetá comprados em Paris. É a sua memória da vida urbana e social de São Paulo nos decênios iniciais do século XX que comporá parte do entendimento da cidade.

Trata-se de um retrato da vida paulistana das elites que oscilavam entre um projeto modernizador e a manutenção da vida e do comportamento conservador, conforme pode ser evidenciado na seguinte passagem: “Pelas manhãs íamos ao Instituto Jaguaribe, na rua do mesmo nome, onde fazíamos ginastica com Mme Gruscka, ballet clássico e natação. Não saíamos muito de casa, mas aos domingos costumávamos todos almoçar em casa de minha avó Baronesa, na rua Brigadeiro Tobias” (MOTTA, 1992, p. 57).

Para Alfredo Moreira Pinto as memórias estão concentradas na cidade e na sua transformação ao longo do tempo. Seus relatos são um conjunto de descrições detalhadas dos espaços urbanos da São Paulo de 1900, mas que se remete à sua origem histórica. Os olhos do autor nada pareceu escapar, ruas, monumentos, igrejas, prédio públicos, praças. Assim, segundo sublinha Bueno (2021), o geógrafo memorialista, como quem flana, descreve com nostalgia a São Paulo que o encantava apontando suas transformações pelo tempo e homenageando seus espaços urbanos cheios de história.

Tudo foi captado e detalhado por ele com certa dose de espanto diante do avanço da cidade:

E' com a maior timidez que ousou descrever a bella cidade de S. Paulo. São tantas as bellezas que ella encerra que receio fazer uma descripção que não es· teja na altura a que ella tem direito. Depois que deixei a Faculdade de Direito, ha pouco mais de 30 annos, nunca mais tive occasião de - visitar essa cidade, que tantas recordações e saudades me deixou dos tempos em que la estudei. S. Paulo, quem te viu e quem te vê! Não passavas naquelles tempos de uma pobre aldeia, completamente segregada do Rio de Janeiro (PINTO, 1900, p. 7).

Por fim Jorge Americano, que deixou nos anos finais de sua vida suas lembranças e impressões sobre a capital paulista na trilogia São Paulo Naquele Tempo (1895-1915) de 1957, São Paulo Nesse Tempo (1915-1935) de 1962 e São Paulo Atual (1935-1962) de 1963. A leitura para essa tese de doutoramento concentrou-se nas suas memórias entre os anos finais do século XIX e iniciais do século XX (1895-1915). Em prosa Jorge Americano relembra a sua São Paulo de 1900 dos estilos de vida em uma cidade em processo franco de urbanização às transformações da paisagem pelas indústrias e fábricas, dos bailes galantes aos divertimentos de patins, bicicletas e rinhas, dos bondes elétricos, do barulho do progresso, das ruas pavimentadas e dos viadutos às áreas verdes e parques. Sua obra é um legado histórico das percepções sensoriais de um indivíduo sobre si e sua vida e seu espaço e seu próprio tempo, como indica no seu breve prefácio: “Não li nada para escrever isto. Conversei com gente da minha idade. Os homens ainda são da minha idade. Mas as moças, que pensava que o eram, não são mais. Por isso não conversei com elas” (AMERICANO, 1957, p. 14).

Sobre Jorge Americano, ainda, ressalta-se sua origem paulistana e sua reconhecida carreira de jurista, como professor, advogado e promotor. Cabe destacar que ele também se inclinou para a esfera política onde foi deputado estadual entre os anos de 1927 e 1928 e como liberal entusiasmado compôs a linha de combate da Revolução Constitucionalista de 1932 e fora deputado constituinte em 1933. Sua obra analisada nessa tese de doutorado, “São Paulo naquele tempo”, segundo Rodrigues (1970) apresenta-se como um repositório para os historiadores do futuro, com “(...) graça cativante, porque é o menino Jorge Americano que vê São Paulo do começo do século, com olhos de criança, mas o descreve com a pena amadurecida do homem adulto e talentoso (RODRIGUES, 1970, p. 33).

Por fim, o último conjunto de fontes utilizadas nesta tese refere-se às fotografias. Fontes estas selecionadas em diversos acervos. A seleção dos acervos iconográficos buscou contribuir para o desenvolvimento da narrativa, entendendo as imagens enquanto textos ricos em que as palavras não conseguem alcançar. A fim da utilização desta tipologia de fontes, foram compiladas fotos que retravavam as transformações e características da cidade, de forma geral, dos atores históricos, da sociedade, das festividades, hábitos e eventos esportivos.

Como salientado por Burke (2017), a partir do advento de novas perspectivas historiográficas, que buscam romper estritamente com o registro de eventos políticos, tendências econômicas e estruturas sociais, o surgimento da nova história, da história das mentalidades, da história cultural, novos objetos, bem como fontes de pesquisas tornam-se possíveis para o ofício dos historiadores. Ao analisar, por exemplo, a história do corpo, Burke (2017) aponta que as imagens constituem um guia importante que evidencia certas mudanças, padrões, ideais de beleza, saúde e doença. Estas fontes permitiriam, assim, imaginar no passado de forma mais vívida, rompendo com a ideia de apenas meras ilustrações. As imagens, assim como textos e os testemunhos orais, são importantes fontes de evidência histórica, registram atos, experiências de testemunho ocular.

Para desenvolver essa narrativa estruturou-se a presente pesquisa em dois capítulos. O primeiro deles se intitula “A cidade em movimento: a profusão de uma cultura física em São Paulo” e pretende compreender a emergência de novos valores ligados à vida social, aos divertimentos, à saúde, à vida ao ar livre e aos comportamentos esportivos no âmbito urbano, no alvorecer do século XX. Nesse sentido, inseriu-se o objeto de estudo dessa tese de doutoramento nesse contexto urbano e remontou-se os primeiros momentos da bicicleta na cidade de São Paulo e os impactos culturais que esse artefato foi capaz de exercer sobre a vida urbana nascente na capital paulista. Para tanto, amparou-se também na construção histórica sobre o surgimento da bicicleta no contexto europeu, nas suas origens, no contexto industrial e seu importante papel na construção de uma vida mais urbana. Seguiu-se no sentido de estabelecer de que forma esse divertimento que chegou em São Paulo no final do século XIX se incorporou no cotidiano paulistano, aprimorando e incorporando elementos que corroboraram para o seu processo de esportivização nos anos iniciais do século XX.

O capítulo segundo denominado “Do andar de bicicleta à construção de um esporte moderno: um olhar sobre o ciclismo paulistano”, investigou e refletiu sobre o aperfeiçoamento do ciclismo paulistano, a partir dos seus momentos iniciais, no contexto das primeiras corridas de bicicleta e estruturação dos primeiros campeonatos e torneios direcionados por regras, regimentos e por entidades reguladoras. Trata-se de entender como esse divertimento de andar

de bicicleta se estruturou e se aproximou das lógicas mais universalizantes existentes no esporte moderno.

Finalmente, pretendeu-se estruturar a narrativa sobre a consolidação do ciclismo como um esporte, em São Paulo, a partir da sua maior institucionalização até a realização da Corrida Ciclística Nove de Julho, em 1933. Aponta-se aqui os movimentos históricos e culturais acerca dessa prática esportiva na intenção da sua consolidação como esporte moderno, pontuando suas especificidades e seus ressignificados.

1. A CIDADE EM MOVIMENTO: A PROFUSÃO DE UMA CULTURA FÍSICA EM SÃO PAULO

1.1 São Paulo e o fim do século XIX: a edificação da urbe

No lugar onde está hoje o City Bank ficava a Igreja do Rosário, dando frente para a rua do Rosário (João Briciola).

A Igreja abria três portas para o largo (Praça Antônio Prado). Uma alugada a engraxates. Outra, a uma casa de bombons. A terceira fora ocupada recentemente pela Light & Power. Vendiam-se passes e descansavam os motorneiros e cobradores à espera de entrar em serviço.

Vinham ter ao largo as senhoras e moças, ao voltar para casa depois das compras no “triângulo”.

Os vestidos apertados, as saias longas, “*entravées*”, cortadas ao lado, à altura do tornozelo.

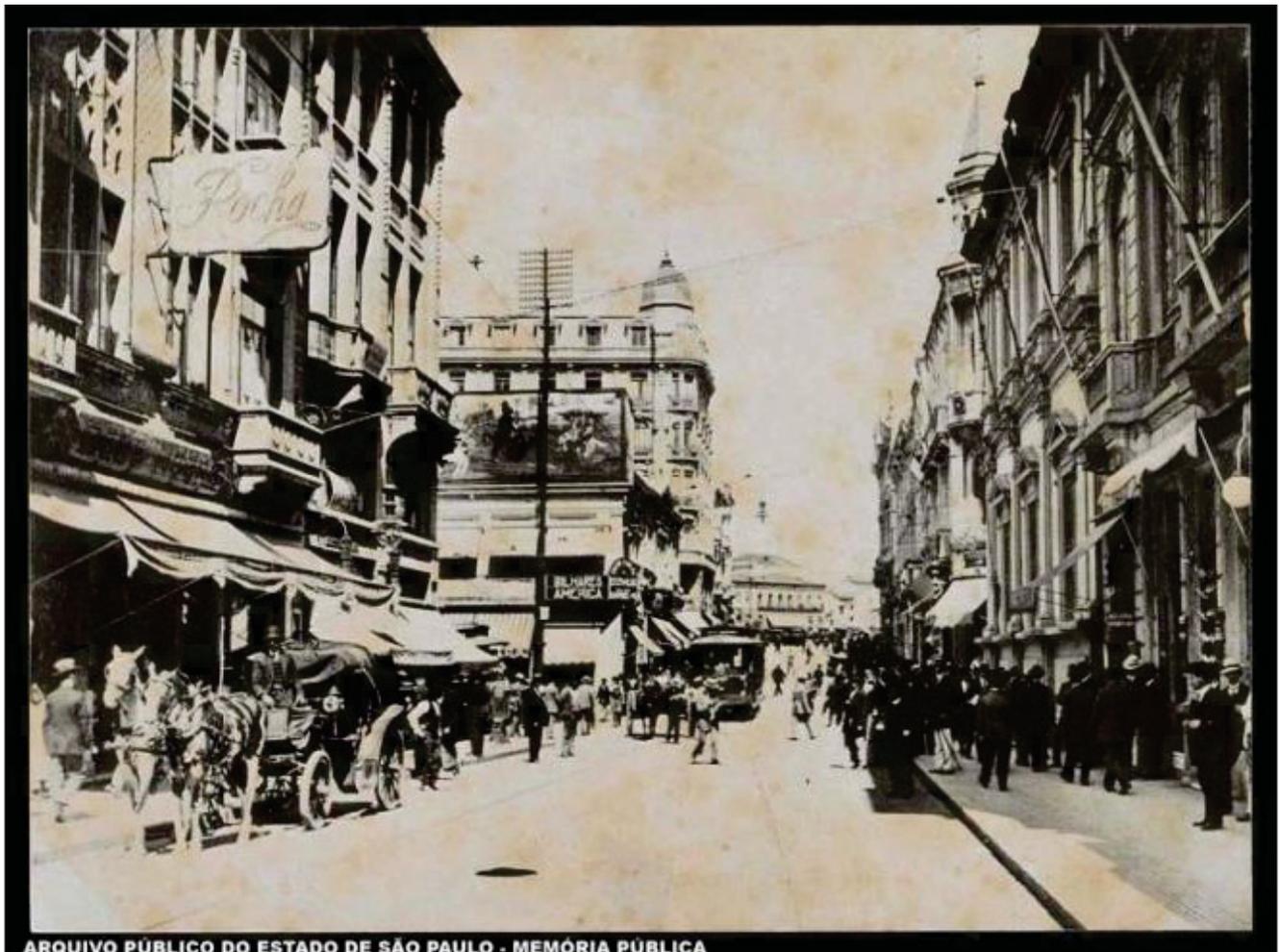
Esta circunstância fazia com que se agrupassem naquele posto duas categorias de homens; os de idade avançada e os meninos que se acreditavam homens. Encostavam à parede, em frente à parada dos bondes, para assistir ao embarque das moças de saias “*entravée*”. Ao levantar a perna, a saia subia até o meio da canela da segunda perna. Houve quem descobrisse melhor espetáculo. O observador colocava-se do lado oposto, no meio da praça, onde havia uma “ilha”, que se chamava “dos prontos”.

Quando embarcava a senhora ou moça de saia “*entrevée*”, o observador defronte via levantar-se a primeira perna e o vestido e enxergava tudo até o joelho, e as vezes, umas rendas de “*baptiste*”, acima do joelho (AMERICANO, 1957, p. 153-53).

O entusiasmo dos observadores reunidos em torno do embarque dos bondes contemplando as damas em movimento pode, certamente, ser entendido como um dos símbolos dos novos tempos na capital paulista. Uma cidade em movimento: pessoas para lá e para cá, movidas pelo consumo, pelos passeios, pelos esportes, pelas inauditas modas e por novos anseios que emergiram em seus cotidianos.

Acima de tudo o movimento se dava pelas inovações tecnológicas, como por exemplo, nas formas de se locomover. Em torno dos anos de 1900 a imagem dos bondes puxados à tração animal ainda se fazia presente, mas com o avanço do progresso tecnológico e das grandes invenções o entra e sai dos bondes elétricos se intensificaram entre o final do século XIX e o início do século XX, e nessa mesma medida o número de linhas ligando pontos importantes da capital do Estado de São Paulo se incrementava de maneira significativa. Segundo Sávio (2010) os bondes trouxeram à cidade uma nova medida sensorial, principalmente àqueles ligados a percepção da velocidade, do desempenho e do

progresso. Nenhum conceito parecia mais adequado para identificar os novos tempos como o de “vertigem”, conforme apontam as reflexões de Blom (2015) e Toledo (2015).



ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - MEMÓRIA PÚBLICA

Imagem 1 -Coleção de fotos de Guilherme Gaensly, São Paulo, 1911 – Bondes puxados a tração animal

A vertigem paulistana teve início no último quarto do século XIX e está bem representada nas seguintes palavras de Toledo (2015, p.17): “(...) o vilarejo despertava do sono e iniciava uma arrancada (...)” (2015, p. 17). Nas notícias de jornal e nas conversas de lá e de cá, as rápidas mudanças desse tempo que emergia estavam sempre presentes. Parecia constante a sensação de se estar vivendo em um mundo de mudanças rápidas e caminhando rumo ao desconhecido (WEBER, 1988; SENNETT, 1988; 2007; BLOM, 2015; HARVEY,

2015; TOLEDO, 2015). Nesse contexto transformador as novas tecnologias atuavam como protagonistas. Roche (2000), ao analisar o contexto francês, aponta como as invenções protagonizaram o período do nascimento da modernidade, ligando-se às condições históricas postas, proporcionando a oferta de inúmeros elementos desconhecidos. As novidades rapidamente abraçavam a vida cotidiana e transformavam o universo dos consumidores, a maneira de viver e a significação simbólica dos costumes dos habitantes dos principais espaços citadinos do mundo.

A São Paulo que se intentava moderna possuía uma soberba urbana à luz dos anos de 1900 registrada por Alfredo Moreira Pinto, que parece mais do que uma memória, quase se configurando em declaração de amor a uma cidade, feita por um contemporâneo em encantamento:

S. Paulo, quem te viu e quem te vê! Naquelles tempos usavas calças de brim, paletot sacco e chapéo de palha; hoje envergas casaca, usas collarinho a Luiz XIV, gravata de setim branco, botinas de verniz e tens á cabeça um vistoso castor ou debaixo do braço o aristocratico *claque*. Não posso mais dar-te o tratamento de tú ; fidalga como és, mereces hoje o tratamento de excellencia. Está V. Ex. completamente transformada, com proporções agigamtadas possuindo opulentos e lindíssimos predios, praças vastas e 'arborisadas, ruas todas calçadas, percorridas por centenares de pessoas, por faustosos e ricos trens tirados por soberbas parelhas de cavallos de raça e cortadas por diversas linhas de *bonds* ; bellas avenidas, como a _ denominada Paulista, encantadores arrabaldes como os Campos Elyaios, a Luz, Santa Cecília, Santa Ephigenia, Hygienopolis e Consolação, com uma população alegre e animada, commercio activissimo, luxuosos estabelecimentos bancarios, centenares de casas de negocio e as locomotivas soltando seus sibilos progressistas, diminuindo as distancias e éstreitando em fraternal amplexo as povoações do interior. Seria mais do que uma falta de cortezia, mas, até um crime, em não consagrar a V. Ex. um artigo especial. Antecipo-me em pedir á V. Ex. indulto pelo meu arrojo. Si não corresponder á expectativa de V. Ex. espero que me desculpará, supprindo a falta de talento, de que disponho, a boa vontade que tenho -em ser util a V. Ex. (PINTO, 1900, p. 9-10).

Para Rago (2004) elencavam-se, nesse período, novas verdades e regras e, conseqüentemente outras formas de viver, sentir, pensar e agir se estabeleciam na busca pela construção de um ideal de civilidade. O enaltecimento do progresso e da industrialização, nas palavras de Alfredo Moreira Pinto, apontam, segundo a autora, a uma demarcação temporal de distinção entre o antes e o agora, entre o passado e presente. Entretanto, é preciso observar, conforme salienta Rago (2004) como uma visão unilateral e

desconflituosa dos espaços marcaram o estabelecimento de uma esfera pública bastante excludente e privada³.

A redefinição da cidade de São Paulo teve início nos últimos anos do século XIX em um movimento histórico-cultural que emergiu, conforme aponta Sennett (1988, 2007) e Harvey (2015), em muitas cidades do ocidente. Uma reordenação urbana que se promoveu ao lado das transformações culturais de hábitos, comportamentos e ideologias. O termo *fin de siècle* (fim do século) foi usado por Weber (1988), para identificar esse período⁴. Para o autor a definição se refere ao período relacionado à história da França, muito concentrada nos acontecimentos parisienses, a partir da formação da denominada Terceira República Francesa⁵ até o fim do século XIX. Weber (1988, p.9-10), levanta elementos fundamentais para uma compreensão mais ampla do referido período:

Por que *fin de siècle*, com a evidente conotação de que não apenas um século, mas uma época, uma era, um modo de vida, um mundo chegava ao fim? O século XIX tinha o hábito de encerrar as coisas. A cortina caía repentinamente sobre regimes, revoluções, classes dominantes e ideologias, erguia-se e depois baixava de novo; mas aqueles que a história alegadamente condenava nunca paravam de morrer. (...). Entretanto, durante essas duas décadas aconteceu muita coisa que melhorou a vida de muitas pessoas. Não de todas. Melhoras alternativas para a maioria tornam-se facilmente menos oportunidade de escolha para uma minoria. Novas aspirações podem ser tomadas como ameaças, especialmente quando os que aspiram a melhorias começam a levantar as vozes, Transcrições podem ser reconhecidas de diversos modos: como promessa ou ameaça. Diferentes grupos sociais vêem o mesmo fenômeno de forma diferente. Até as mudanças benéficas podem ser perturbadoras: acesso a uma melhor alimentação, talvez desperte saudade da antiga e rústica comida familiar; os telefones invadem a privacidade, meios de transporte mais rápido e mais barato assustam e poluem; menos horas de trabalho predizem ócio. Sensualista grosseiros acolhiam com prazer o tempo de confortos modernos que sucedeu a “períodos de força e magnificência”, encantados com a ideia de que entraria para a história como “o século das privadas, dos banheiros e do aquecimento central”.

³ Rago (2004), aponta como o surgimento de uma nova urbanidade paulistana se sobrepôs às antigas estruturas. A destruição da Igreja do Rosário dos Homens Pretos, como exemplo, levou consigo as congadas, os batuques e os sambas. No seu lugar ergueu-se uma praça europeizada, denominada Praça Antonio Prado, marcando o processo de reordenação urbana em São Paulo, “à moda francesa”. A repressão das práticas negras se deu em nome da construção de uma civilidade. Entretanto, aponta ainda a autora, que esses eventos não se deram sem resistência popular de grupos opostos a nova forma de padronização.

⁴ Em Weber (1988, p.9): “Os franceses das décadas de 1880 e 1890 referiam-se a si mesmos como *fin de siècle*, e, uma vez que os ditames da moda francesa dominaram o mundo ocidental, o termo passou a marcar o término do século XIX como não tinha marcado nenhum outro até então”.

⁵ Período da História da França que segue de 1870, com a guerra franco-prussiana até 1940, com a ocupação nazista em Paris. Sobre o tema consultar Hobsbawn (1992).

A passagem evidencia que se tratava de um período de transição que levou o mundo ao século XX e que era algo que não teria se passado sem a atormentação do medo e da insegurança que nascera dentro dos indivíduos e fora alimentada pela dúvida e pela incerteza do que o futuro traria nos anos finais do século XIX. Nas palavras de Weber (1988, p. 15): “(...) a mudança tornou-se então a natureza da vida”. As memórias Jorge Americano parecem confirmar a suspeita que Eugen Weber levantara ao analisar o contexto francês, em pensar que não se tinha mais para onde avançar. O temor pelo fim do século, ou ainda pelas mudanças vindouras, também esteve presente no fim do século paulistano:

À meia noite exata da passagem de 31 de dezembro de 1899 para 1º de janeiro de 1900 o Mundo iria acabar, segundo foram informadas as empregadas da nossa casa, as quais por sua vez, transmitiram a informação a nós, crianças, que ficamos alarmados. A notícia corria por toda parte. Fomos a cata da verdade em outra fonte de informações, meu pai, o qual desmentiu o boato, como lhe foi possível.

Os argumentos alarmantes eram fortes: Iria tudo escurecendo, as estrelas apagando, esfriaria bruscamente, depois haveria uma enorme explosão, e estaria tudo acabado. Claro que esses argumentos eram convincentes.

O argumento calmante de meu pai era fraco: “Em cada fim de século era sempre o mesmo boato, mas o mundo nunca acabara, logo, não era agora que havia de acabar”. Entretanto, foi reforçado o argumento. Um jornal da tarde publicou uma nota da polícia, pedindo que a população se tranquilizasse. Nada estava para acontecer.

Está bem, pensei. Se a polícia diz que não, é porque não.

E não aconteceu mesmo. (AMERICANO, 1957, p. 32-33)

Como, enfim, não aconteceu nada, movidas, em parte, pelas influências dos movimentos que agitavam o mundo ocidental, vindos especialmente da França e de outros países europeus, e por outro lado pelas suas próprias transformações históricas e culturais, muitas cidades brasileiras já se inclinavam para um ideário urbano nessa transição do século XIX para o XX (BRESCIANI, 1992; PESAVENTO, 2002). A cidade de São Paulo seguiu essa trajetória e nos anos finais da década de 1890 as transformações urbanas tiveram um avanço mais significativo.

Do coração do que era a antiga São Paulo partiu a expansão urbana⁶. Uma reforma que transformaria a cidade e se entrelaçou às mudanças na vida

⁶ A área que definia o coração da antiga São Paulo era conhecida como Triângulo e caracterizava a fundação da cidade. O Triângulo era o encontro entre as ruas Direita, XV de novembro e São Bento. A região concentrava as mais refinadas casas, lojas e cafés da São Paulo do século XIX.

cotidiana dos paulistanos, fomentou novos hábitos e possibilitou a construção de novos comportamentos acerca da vida cidadina (RAGO, 2004; FERRARESI, 2007; SÁVIO, 2010; TOLEDO, 2015). Assim, as preocupações urbanísticas de melhoramento e embelezamento da cidade ganharam prioridade.

A motivação para a renovação urbana fora uma necessidade própria, em virtude do crescimento e desenvolvimento que fomentara novos anseios e uma herança europeia que inspirava o novo mundo⁷. Cidades modernas já haviam surgido na Europa ocidental desde a primeira metade do século XIX (PERROT, 1988; BRESCIANI, 1992; SENNETT, 2007; HARVEY, 2015; JONES, 2017). Um crescente desejo de inovação fervia em cada cabeça cafeicultora e em cada urbanista que voltava para São Paulo das férias na Europa. A intenção, então, de tornar a capital paulista também uma referência de urbanidade no Brasil alavancou o seu projeto modernizador. Despertava-se uma necessidade crescente de deixar de ser português para ser francês, como aponta a pesquisa realizada por Santos (2017).

Então, o centro urbano, que assumia o papel de liderança econômica e industrial do país, alimentou o desejo de ser moderno, fomentando novas preocupações com a vida urbana, a higiene, os comportamentos e hábitos físicos, em uma tentativa cotidiana de superar os tempos passados. Entretanto, é preciso ressaltar que os valores urbanos não se impuseram de forma homogênea, tampouco de forma rápida e avassaladora. Góis Junior (2013) chama a atenção para a importante reflexão de como a elite paulistana mantinha tradições ligadas a vida rural, características da aristocracia agrária, mas com uma inclinação ao moderno e à vida urbana. Nesse sentido o relato de Toledo (2015) sobre a Avenida Tiradentes mostra-se oportuno, visto que, à luz do século XX, mesmo abrigando o espírito moderno em seus novos edifícios e sua estrutura arborizada a avenida ainda contava com moradores que “(...)

Aglomeravam-se por lá a juventude paulistana, os estudantes e as senhoras em busca das compras. O Largo do Rosário que ali estava e abrigava a Igreja Nossa Senhora do Rosário do Homens Pretos dera lugar nos anos de 1900 à Praça Antonio Prado, marco da reordenação da cidade em torno de um propósito de modernidade (RAGO, 2004; FERRARESI, 2007; BUENO, 2012; TOLEDO, 2015).

⁷ As reformas urbanísticas realizadas no Segundo Império francês que inspiraram tantas outras ao redor do mundo ocidental foram protagonizadas pelo prefeito de Paris, Barão de Haussman. Era uma missão inovadora e civilizatória em torno do ideário da solução dos problemas de circulação, salubridade e segurança. Um passo definitivo em direção à superação do passado degenerativo (PERROT, 1988; WEBER, 1988; RAGO, 2004; SENNETT, 2007; HARVEY, 2015; JONES, 2017).

mantinham nela todas as espécies de criações, sendo que era muito raro o morador que não tivesse soltas na rua umas vinte ou trinta galinhas” (TOLEDO, 2015, p. 33).

A remodelação dos espaços públicos urbanos, a partir da segunda metade do século XIX, transformou o modo de viver nas nascentes cidades brasileiras e pautou-se na referência europeia (BRESCIANI, 1992; PESAVENTO, 2002; RAGO, 2004; TOLEDO, 2015). Em São Paulo a trajetória modernizadora fora idealizada pelo Conselheiro Antônio Prado, seu primeiro prefeito (RAGO, 2004; TOLEDO, 2015). Ele era neto do Barão de Iguape, de origem abastada, como aponta Toledo (2015). Antônio Prado percorrera todos os importantes cargos públicos em sua bem-sucedida carreira política durante o período imperial. Depois do advento da República Antônio Prado virou as costas para a vida pública por mais de dez anos, até tornar-se o primeiro intendente de São Paulo e receber o título de primeiro prefeito da cidade. O conselheiro era a imagem representativa dessa São Paulo que oscilava entre a intenção de avanço e o tradicionalismo:

O conselheiro Antônio Prado era do tipo que muito jovem, já é velho. A barba completa, cerrada e comprida, muito negra, seguia o modelo D. Pedro II, outro que desde jovem já era velho. Ou o modelo “rei de espadas”, conforme descrição de um íntimo. O bigode engolia-lhe a boca. A miopia conferia um conveniente ar ovalados apenas pousados no nariz. Aos cinquenta anos, a frondosa barba e os cabelos ainda fartos, embora com entradas laterais, ainda se apresentavam rigorosamente negros. Uma foto de cinco anos depois já o mostra com os pelos brancos ameaçando o domínio dos negros num ataque de pinça a partir das laterais da barba. Daí para frente nada deterá a marcha triunfal dos pelos brancos – e o conselheiro triunfará com ela. Reunindo-se a velhice de nascença coma velhice de verdade, mais conselherial ainda se tornará sua figura (TOLEDO, 2015, p. 23).

Seguiu-se por sua figura a dura missão de melhorar e embelezar a cidade. De abrir caminhos largos, grandes avenidas, demolir o “indesejável”, nivelar as ruas, expandir os bairros. São Paulo seria, então uma cidade erguida para ser moderna, como aponta Rago (2004) e interiorizando hábitos que a autora chamou de “haussmanianos”, em uma referência às transformações em Paris a partir das reformas do Barão de Haussman⁸.

⁸ Sobre as reformas em Paris durante o Segundo Império consultar Perrot (1988), Sennett (2007) e Harvey (2015)

O coração da cidade se expandiu, possibilitando uma nova ordenação de vida em torno dos passatempos e divertimentos, na interação, nos comportamentos sociais e nos consumos, além do limite das ruas do Triângulo, conforme aponta o seguinte trecho da revista *A Vida Moderna* que se refere as festividades carnavalescas:

A população d'esta grande urbs paulista, começa agora a compreender que o carnaval não é uma festa que se deva circunscrever nos acantados limites do triângulo e isto para nós é motivo de inteira alegria, pois, infelizmente nos anos passados as festas de momo tem sido apenas a reunião de uma massa compacta sufocada na promirendade intolerável do injusticável aperto do triângulo. E para o paulistano o carnaval se resumia naquela anciã, naquele borborinho asfixiante sob o sussurro brutal de uma onda eterogenea (Revista A Vida Moderna, 15/02/1911, p. 12).

Os novos desenhos que se traçavam pelos caminhos das ruas em São Paulo tomaram forma e foram uma inspiração aos que descreveram a cidade dos primeiros anos do século XX. Alfredo Moreira Pinto (1900) relata esse traçado urbano quase como um passeio e, hoje, por certo, despertam uma visão nostálgica e romântica dos que acompanharam suas transformações e um deslumbramento curioso e imaginativo de quem as lê e gostaria de tê-las visto no passado. O memorialista percorre a pé, como ele próprio se orgulhava de registrar em nota, "(...) todas as ruas, alamedas, avenidas e largos" (PINTO, 1900, p. 225).



Imagem 2: Coleção de fotos de Guilherme Gaensly, São Paulo, 1911 - Rua 15 de Novembro

O exercício da observação da vida cotidiana fora nesse início de uma vida mais urbana atribuído, por autores como Benjamin (1991), ao *flaneur*. Tal personagem vai e vem, de lá para cá, zanzando pela cidade presenciando a vida cotidiana, das multidões em meio à cidade que crescia. O *flaneur*, Alfredo Moreira Pinto, não se refere tanto às multidões quanto se refere à cidade e suas formas. Ele ao *flanar* pela São Paulo novecentista presenteia os seus leitores com seus relatos preciosos sobre a cidade. Cada alameda por onde ele passou, cada praça, igreja, cada prédio que se dispôs a descrever continha essa característica. Assim, pode-se *flanar* com o memorialista pela rua “*Quinze de novembro*”:

(...) O que, porém, dá a essa rua um tom alegre e festivo é a grande quantidade de formosas paulistas e italianas que percorrem-na em todas as direcções, trajando, umas, ricas toilettes, outras, um vestuário simples, mas elegante, todas alegres, risonhas e distinguindo-se pela excessiva gentileza e amabilidade com que se dirigem aos conhecidos, que encontram. (...) A' tarde e á noite é curioso ver-se a turba-multa de pequenos italianos que, em verdadeira correria, apregoam os jornaes, apenas sabem das typographias. Soltam gritos estridentes, disputando uns aos outros a primazia na venda dos jornaes (PINTO, 1900, p. 224-26).

Nesse cenário, conforme aponta Sávio (2010) os bondes elétricos representaram a imagem avançada da urbanidade. As antigas linhas de bonde puxadas por burros, passariam, diante da eletricidade, a representar cada vez mais o retrato do passado a ser abandonado e esquecido. A luz elétrica, já se espalhava por muitos cantos da cidade de São Paulo e as ofertas ligadas a energia elétrica eram cada vez mais frequentes e anunciadas com orgulho pelos veículos de comunicação da época:

THE SÃO PAULO TRAMWAY, LIGHT & POWER COMPANY LTDA.
 Tem o prazer de avisar aos Snrs. Consumidores, que tendo obtido dos fabricantes, em condições especiaes, uma partida de 3.000 lampadas econômicas de filamento de "Tungstenio", e desejando tornar mais conhecidas as grandes vantagens do uso dessas lâmpadas, resolveu vende-las pelos preços seguintes:
 De 25 á 40 "wattsá Rs. 1\$000 cada lampada
 De ___ á 60 " " á Rs. 2\$600 cada lampada
 De ___ á 100 " " á Rs. 5\$000 cada lampada
 De ___ á 250 " " á Rs. 15\$000 cada lampada
 S. Paulo, 31 de janeiro de 1911 (Revista A Vida Moderna 15/02/1911, p. 25).

Roche (2000), salienta que o domínio das técnicas de iluminação possibilitou um poder sobre os modos de vida, de mobilidade e de divertimentos. A iluminação elétrica consolidou esse poder e inclinou os habitantes das grandes cidades a uma nova percepção de vida. Esses anos de transição entre o século XIX e o XX em São Paulo, foram chamados por Sevcenko (1992) de *frenesi*. A cidade moderna se dava bem a esse papel, o de ser o palco da euforia urbana. Movimentos, encontros, conversas, desfile dos modismos, vanguardismo de todos os tipos. A nova São Paulo, tão "*cosmopolita*", como recorda Alfredo Moreira Pinto (1900) redefinia seus padrões culturais e suas identidades, ressignificando seus simbolismos em torno de uma percepção da coletividade posta pela vida cidadina.

O entusiasmo encontrou seu momento mais acentuado na década de 1920, mas teve início ainda na virada do século XIX para o XX, no passo das

transformações que aconteciam nos espaços urbanos e na difusão e valorização dos novos comportamentos (SEVCENKO, 1992; RAGO, 2004; FERRARESI, 2007; SANTOS, 2017). Entretanto, os primeiros indícios de transformação nas condutas remontam tempos mais remotos do século XIX. O estudo de Santos (2017) aponta para um montante significativo de transformações na São Paulo do início do século XIX que corroboram para a construção da capital que se apresentava na virada para o século XX.

Torna-se preciso acenar na perspectiva de que as transformações sociais e humanas não têm a seu favor o imediatismo e sim que são historicamente construídas. Assim, entende-se que a São Paulo do início dos oitocentos já apontava para uma cidade em transformação e se inclinada a uma vida que prestigiava diversos jogos e passatempos. Entre esses divertimentos que se construía, conforme aponta Santos (2017), estavam, para o povo as encamisadas, cujos participantes saíam mascarados e carregando tochas sob camisolões compridos, ou ainda, o festejo para lembrar a maioridade de Pedro de Alcântara, as cavalhadas:

(...) que eram torneios e disputas à cavalo, teatralizadas e com regras, e as iluminações, que consistiam em iluminar o lugar onde se dariam os divertimentos, bem como as casas da cidade, eram usadas para agradar o povo – a precariedade da iluminação da cidade em sua vida cotidiana, fazia com que a iluminação desses dias festivos, se tornasse uma atração –, eram divertimentos bem aceitos, que alegravam os paulistanos (SANTOS, 2017, p. 30).

Como forma de distinção, para os mais abastados e, especialmente alfabetizados, a leitura era uma das formas de divertimento. Contos, prosa, poesia, contos jornalísticos. Entretanto, segundo indica Santos (2017) era preciso dar a eles um tom menos sério, para ser, de fato, uma diversão e não fonte de aborrecimento. Ferraresi (2007), salienta que os bailes e os teatros também tiveram uma inserção mais remota na vida dos paulistanos até se consolidarem nos comportamentos da vida urbana. Os divertimentos culturais bem-vistos reuniam uma elite local que tomava gosto por momentos recreativos. Um perfil de indivíduos com tempo livre e posses. Weber (1988) define esse tipo de indivíduo como *reitiers*⁹. Santos (2017), aponta que no caso paulistano essa

⁹ Segundo Weber (1988) pessoas que viviam de rendimentos, soldados que recebiam soldos ou ainda estudantes com certo dinheiro e tempo livre.

tipologia era composta por estudantes abastados, burgueses emergentes, gente de renda, que podia, assim como as elites tradicionais, disfrutar de aventuras, divertimentos, práticas corporais e esportes, e que apresentavam padrões de civilidade aceitáveis, de acordo com o que se esperava.

Os comportamentos tiveram uma significativa mudança no contexto urbano. Em virtude do crescimento e melhoramento da cidade os indivíduos se inclinaram para novas formas de convívio, uma reordenação de hábitos e comportamentos em torno dos divertimentos foram se consolidando em São Paulo. Nesse contexto os bailes, segundo sinaliza Santos (2017), tinham a admiração das elites paulistanas e ocupavam um *status* de importância entre os principais divertimentos nas décadas iniciais do século XX, conforme aponta o jornal *Correio Paulistano*:

Teve numerosa e escolhida concorrência o sumptuoso baile realizado hontem na *Rotisserie Sportman*, sob iniciativa de um grupo de distintas senhoras de nossa sociedade e em benefício da herma de Alvarez de Azevedo a ser heregida no Jardim da Luz. O salão nobre achava-se belamente enfeitado de flores naturaes, tendo numa de suas extremidades o retrato do saudoso poeta acadêmico e doutro o novo e velho estandarte da Faculdade Direito. (...) (Jornal Correio Paulistano 01/01/1907, p. 5).

Em suas cartas de memória Jorge Americano (1957, p. 294) resgata os bailes do início do século XX pelas lembranças do Clube Concórdia. Segundo o memorialista paulistano desconsiderando as festividades de carnaval do Clube São Paulo, “(...) os bailes do Concórdia eram os mais importantes da cidade, sempre de três em três meses no salão Germânia (p.294)”. Tais espaços de sociabilidades eram nesse início de século um momento dos encontros sociais das elites paulistanas, recheados de liturgias e cerimônias, conforme indica a continuidade da narrativa do autor:

(...) No alto da escada de entrada ficava a comissão de recepção, de seis a dez rapazes, escalados, variando de baile para baile. Lá estavam desde nove e meia da noite, mas as famílias começavam a chegar as às dez.

A cada família que chegava destacava-se um dos membros da comissão de recepção, descia alguns degraus, fazia uma cortesia à senhora, oferecia-lhe o braço, ela despedia-se do marido e prendia-se ao ovo braço, havia sorrisos de cumprimentos, e o rapaz conduzia a senhora e as filhas até o vestiário, onde deixavam as capas, olhavam-se ao espelho, abriam a carteira, tiravam o caderninho de folhas de papel de sêda borrifadas de pó de arroz, e esfregavam uma no nariz “para tirar o lustro”. Era esse o “maquillage”.

(...) A iluminação consistia em quantidade de lustres de cristal, realmente bonitos e ricos, intensamente brilhantes de luz elétrica. (...) Os rapazes ficavam de pé, junto às colunas.

(...) Tocavam duas ou três músicas, sem começar o baile. Na terceira ou quarta, de repente, um rapaz dos que chamaríamos de grã-finos abandonavam a coluna em que estava negligentemente encostado, atravessava o salão, curvava-se ligeiramente diante dela, e dizia:- “A senhora me dá o prazer desta valsa’? (...) A moça levantava-se sorrindo e dizia; - “Com muito prazer”.

(...) Os rapazes vestiam casaca, colete branco, calçavam “scarpins”, traziam cravo branco na lapela e luvas brancas.

(...) Quanto ao vestuário feminino os figurinos vinham da França. As famílias que iam à Europa todos os anos traziam “modelos” da Rue de La Paix e da Place Vendôme.

(...) Os penteados, que no comêço do século haviam sido avolumados de enchimentos, cachos e trancinhas postiças eram agora menores e sem postiços. Obtinha-se discretamente como com Henné um tom bronzeado. As mais ousadas já douravam o cabelo com água oxigenada (AMERICANO, 1957, p. 294-300).

Já as memórias de Heloisa Alves de Lima e Motta (1992) esclarecem outros elementos relativos a esse tipo de festividades. Ela se recorda das festas de seu tempo reclamando dos poucos divertimentos dos dias de infância, entretanto, a memorialista parece sentir-se recompensada na juventude. As festas ocorridas na década de 1920 pareciam para ela empolgantes, muitas em casa de famílias, mas muitas também nos clubes sociais. Em uma dessas ocasiões em um dos vesperais do Club Atlético Paulistano ela estava presente, acompanhada, naturalmente de seus pais. Os rapazes tiravam as moças para a dançar o *fox-trots*, o maxixe e até mesmo “(...) tangos para os mais atirados” (MOTA, 1992, p.65).

Os divertimentos também incluíam as idas ao teatro e outros tipos de espetáculos. Num burburinho eufórico de comportamentos novos em torno dos divertimentos estava a polêmica inauguração do Teatro Municipal, em 13 de setembro de 1911. Na sua origem o teatro era uma fuga da vida tediosa (FERRARESI, 2007; SANTOS, 2017), mas no avançar da urbanização refletia inclinação para a mudança de comportamento e de mentalidade. Mas os divertimentos também ganhavam outros tons de cores. O Teatro Polytheama¹⁰, por exemplo, costumava receber espetáculos vindos de outros países. Gostava-

¹⁰ Em oposição ao teatro lírico, com programação erudita e construção em forma de ferradura, o polytheama destinava-se a atividades diversificadas e era frequentado por várias camadas sociais. Um teatro polytheama tanto podia apresentar operetas e atrações mais “elegantes” como espetáculos de circo, dança, mágicos e até números com cavalos. Sua arquitetura era tosca e bastante simples, em geral sem ornamentos. Sobre o assunto consultar Oliveira (2005).

se muito dos italianos e dos franceses. A imagem do local, no contexto urbano de São Paulo, fora registrada por Alfredo Moreira Pinto (1900, p.172) da seguinte forma: “É um grande barracão forrado de zinco, situado nos fundos de uma casa da rua S. João. (...) Tem na frente botequins e a um dos lados uma escola de tiro”.

Operetas e peças teatrais eram sempre noticiadas e divulgadas ao público admirador dos eventos em publicações como a *A Vida Moderna*: “Estrear-se-à hoje neste theatro a apreciada e aplaudida companhia italiana de operetas, dirigida pelo sr. Ettore Vitale”, anunciava (*Revista A Vida Moderna*, São Paulo 01/02/1911, p. 31). Nessa mesma linha argumentativa o memorialista Jorge Americano registrou os seguintes elementos:

- Que peças se levavam a São Paulo?”, pergunta Jorge Americano.
- De toda espécie. Teatro lírico (Tamagno, Enrico Caruso, Borghimaschi), Dramático (Sarah Bernhardt, Eleonora Duse, Clara Della Guardia, Chaby), Cômico, Revistas. Pawlova dançou a Morte de Cisne. Ouvimos também os pianistas Paderewski e Vianna da Motta.
- De que tipo as revistas?
- As revistas eram uma triste, e miserável, e longínqua imitação de qualquer revista teatral francesa. Tipo único: a “Capital Federal”. (...) Nos cafés-concêrto dançava-se o “cancan”. As dançarinas eram mais ou menos carnudas, ao gôsto da época. (...) Durante um tempo dançou-se o “cake-walk”.
- Quando não havia espetáculos dêsse tipo, as empresas ajustavam contratos de luta romana. Não era a “agilidade contra a agilidade”, como na “capoeira”, nem “sabedoria contra sabedoria”, como no jiu-jitsu. Era um misto de “força contra força”, “peso contra peso”, como no boxe, e “agilidade contra agilidade”. (...)
- Ali por 1905 a Companhia José Ricardo, de revistas portuguesas, fêz grande sucesso com “As agulhas e alfinetes”. Amélia Rentini (aparência, 20 anos) em maiô côm de carne, da gola aos punhos e aos pés, concentrou todos os binóculos masculinos, desde os quinze até os setenta anos de idade (ninguém ia ao teatro sem binóculo). (AMERICANO, 1957, p. 247-52).

A casa de diversões O Frontão do Boa Vista, que fora o Teatro Apolo, ou antes ou depois, segundo Jorge Americano (1957), orgulhava-se de seus espetáculos “irresistíveis”. Entrando-se pelo portão de ferro “(...) feito com arte e elegância”, conforme indica as memórias de Alfredo Moreira Pinto (1900, p. 173). Afinal já se atentava que os divertimentos ali estavam anunciando os novos comportamentos voltados aos hábitos urbanos, pois, inaugurava-se uma forma nova de passatempo, a do divertimento pelo *sport*. Nesse sentido, lá estavam os “pelotaris” ou “pelotiqueiros” (AMERICANO, 1957, p. 247). A novidade

denominada *sport* também era exaltada nas páginas de periódicos como *A Vida Moderna*:

Esta casa de espetáculos tem sido também a sua maré de sorte. Todas as funções do bello sport da *péla* tem sido concorridíssimas e os frequentadores do Frontão, teem sido contemplados com bem bom quinhão no rateio das *poules*, que são geralmente bem boas e muito vem contemplar os felizardos, principalmente agora que se aproxima o carnaval. (Revista A Vida Moderna 01/02/1911, p. 24).

Uma localidade que intencionasse o *status* de urbana precisava apoiar-se no *sport* como um importante elemento. A pelota, assim como outros *sports* foram exemplos desse processo, porque atuava como um indicador de condutas corporais, concentrados em espaços físicos delimitados e específicos, consolidando os padrões dos novos comportamentos (MORAES E SILVA, 2011; 2015). Assim, as memórias de Heloisa Alves de Lima e Motta autenticam essa argumentação, quando relembra dos eventos sociais envolvendo festas, jogos e que geralmente eram sempre acompanhados por inúmeros flertes e paqueras:

No Club Atlético Paulistano, cujo presidente era Antonio Prado Junior, praticava-se o tênis, mas o esporte da moda era o futebol. O clube era muito bem dirigido, pois seu presidente, verdadeiro gentleman, possuía grande tino administrativo. Este clube ficava em uma área recém-projetada por ingleses e brasileiros, visando ao início de um bairro residencial – o Jardim América. (...) Todos os domingos havia no Club Paulistano jogos de futebol e o time do clube era formado por rapazes que todos conheciam (amadores). Costumávamos assistir aos jogos e Arnaldo era o goalkeeper, de grande perícia e sucesso – gostava muito de se mostrar, principalmente quando sabia que eu estava lá assistindo. (...) Ao término do jogo íamos para a sede onde aconteciam as festinhas de dança tão ansiosamente esperadas durante a semana (MOTTA, 1992, p. 68).

Essa nova faceta dos divertimentos, cada vez mais esportivizados, entrara nos anos da segunda década do século XX, com bastante intensidade no cenário paulistano. O teatro Casino, por exemplo, que as vezes servia como circo e outras como teatro de brejo (AMERICANO, 1957, p. 247), também se entregava a divulgação e apoio ao novo passatempo oriundo da Europa. Assim, o espaço dedicava a apresentar além dos seus números de cantos, também os números de certas “*atrações*”, conforme sugere o trecho publicado na *A Vida Moderna*: “(...) temos o *The Olympiam Team* habilíssimos *cyclistas-footballers* que conseguem atrair a atenção dos espectadores quando jogam os seus

interessantes *matches* onde os *goals* são marcados com pericia excepcional” (Revista A Vida Moderna 28/04/1911, p. 19).



Imagem 3: Revista *Sportman*, 1906 – *Sportmans*, p. 3.

Dos espaços de divertimentos frequentados na São Paulo novecentista Alfredo Moreira Pinto (1900) recorda do Club Recreativo 6 de janeiro, como um espaço de convívio com salas para leituras, para jogos, ensaios, acomodações aos figurinos do teatro e um botequim, onde os associados podiam se socializar. Como este havia ainda o Club Germania e o salão *Stainway*. Outras associações também se estabelecem nesse período e fomentaram divertimentos sustentados já em um novo estilo de vida.

Os salões de café também caíram no gosto de uma freguesia fina. Parecia natural para uma região que concentrava a maior produção de café do país e uma das maiores do mundo, até mesmo em volume de exportação (CARONE, 1972; SEVCENKO, 1992; PRADO JÚNIOR, 1998; FAUSTO, 2015). O produto que ganhara o título de “Sua Majestade” no século XIX, ainda durante o Segundo Império, agora figurava muito à vontade numa cidade urbanizada e cada vez mais cosmopolita.

Ora, ele, afinal enriquecera famílias que se estabeleceram na capital dos paulistas, mas mantiveram seus negócios cafeeiros em suas fazendas no interior do estado. Os inovadores confortos proporcionados pela riqueza oriunda do café não eram apenas para os divertimentos e os luxos domésticos. Os avanços alavancavam a economia e possibilitavam uma dinâmica comercial inédita. A preocupação com estradas adequadas representava, em parte, o retrato desse progresso na sociedade paulistana. Era preciso criar, segundo apontam Sávio (2010), Toledo (2015) e Silva (2019), boas condições de locomoção, tanto para as necessidades advindas dos novos comportamentos urbanos, como para os deslocamentos mais longos, do transporte do café, no que se refere à economia ou ainda dos passeios e novas aventuras automobilísticas que surgiriam a luz do avanço urbano.

Sávio (2010) e Silva (2019), indagam que entre os divertimentos que passavam a ocupar o cotidiano dos paulistanos mais abastados estavam os passeios, excursões e visitas a cidade litorânea de Santos. Passear ao ar livre e estar em contato com a natureza caíam no gosto das pessoas. Ir a Santos também exigia uma relativa disposição aventureira nos primeiros anos do século XX. A descida era feita a trem, cujos cabos “eram amarrados a mão, na composição ferroviária” e, precisava-se de “quatro horas de viagem”, lembra Americano (1957, p, 242).

Dalben (2009; 2016), Soares (2016) e Soares e Santos Neto (2018), sublinham que os primeiros estímulos a divertimentos que se relacionados à saúde e a atitudes modernas de comportamento pareciam ganhar suas primeiras formas nesses anos iniciais do século XX. Certamente que entendimentos sobre esse novo estilo de vida já se elaborariam nos anos seguintes e atingiriam dimensões muito mais amplas. Em 1900, em Santos, Jorge Americano (1957, p. 242-45), recorda elementos bastante interessantes ocorridos numa dessas viagens a localidade litorânea:

De manhã, no inverno, levantávamos às seis horas. Era escuro, mas devíamos ir para o mar antes do sol, “para não tomar congestão”, e para aproveitar, “porque a água era mais iodada nessa hora”. Sentíamos estremeções de frio, e éramos conduzidos por um banhista que cheirava aguardente “para esquentar”. Dávamos meia dúzia de pulos contra as ondas amortecidas, voltávamos correndo “para chegar com o corpo quente”, e só então bebíamos leite com pão e manteiga. Daí podíamos voltar à praia, já com sol, com chapelões de palha, “para evitar insolação”. Para homens e meninos as roupas de banho eram

de baeta azul. Justas no pescoço, uma abertura, com três botões. As mangas vinham até os cotovelos, pernas cobertas até os joelhos. Para senhoras ou meninas também era de baeta azul. Tinham calção que descia até o meio das canelas, onde ajustava com elástico, e alargava em babados. Nos braços o elástico era abaixo do cotovelo e alargava em babados. No pescoço uma gola redonda e um corte abotoado. Havia do lado esquerdo do peito, uma âncora bordada. Gola, mangas e calção eram ornados com guarnição de cadarço branco. A parte da cintura para baixo era recoberta por um saiote fôfo, até os joelhos, onde terminava por guarnições de cadarço branco. Uma touca, também de baeta azul com cadarço branco.

Nos passeios da praia, depois do banho, as moças iam descalças, com vestidos caseiros, arregaçados, para não molhar quando caminhavam à beira d'água. Os homens também iam sem sapatos, com a calça dobrada até as canelas. As moças e senhoras que haviam tomado banho de mar, e enxaguado os cabelos para tirar o sal, traziam toalha felpuda nos ombros, e os cabelos estendidos sobre a toalha para secar. E um chapelão de palha. Entretanto, às vezes apareciam moças vestidas de outro modo. Roupas de passeio, penteado alto, sombrinhas. Riam sem saber porque, davam gritinhos, e os homens olhavam para elas. Então as senhoras de cabelo solto e chapelão de palha aproximavam-se umas das outras, falavam baixo, davam risinhos disfarçados, espiavam pelo canto do olho. Se se aproximavam as moças de sombrinha, um dos homens mais velhos do grupo das moças dos chapelões dizia: vamos voltar porque o sol está quente.

Então, para se passar o tempo, para mudar de rotina ou até mesmo para se comemorar dias especiais de domingos ou feriados quando o sol era agradável, ganhou-se gosto pelas atividades ao ar livre. Danças, jogos, passeios, exercícios físicos começam a se incorporar no cotidiano dos paulistanos, principalmente entre os mais abastados. Assim, Jorge Americano (1957) lembra das *garden-party*, ao estilo londrino, alertando para a forma como os espaços ao ar livre começaram a ganhar importância no dia a dia paulistano. Afinal para o memorialista o clube Floresta, o Velódromo Paulista, o Jardim da Luz, o Parque Antártica, os entornos do rio Tietê eram espaços que passaram a ser apropriados pelos indivíduos em uma inclinação para um novo comportamento, mais atlético e relacionado aos diversos elementos da cultura física.

As memórias de Heloisa Alves de Lima e Motta (1992, p.46-48) atestam novamente um estilo de vida cúmplice do novo hábito de estar ao ar livre e em áreas verdes e parques. Ela lembra como o Jardim da Luz era um local de reunião das famílias paulistanas, porque como não se tinha praias, à tarde ia-se ao parque, onde sempre se tinha quermesses e a Banda da Guarda municipal tocava aos domingos no coreto enquanto as pessoas passeavam livremente e tranquilamente pelas alamedas. Tratava-se de uma nova construção de hábitos

e atitudes e de uma vida que contemplaria outros direcionamentos a partir de uma nova ordem urbana, conforme indica a seguinte passagem de Soares (2016, p.18-19):

Ela evoca, assim, o ar puro e a vida ao ar livre como pedagogia do corpo e como terapêutica das doenças causadas pelos novos ritmos urbanos em que o esgotamento físico e nervoso, a tuberculose e outros problemas pulmonares se fazem presentes. Bandeira do higienismo nessas primeiras décadas do século XX, os cuidados terapêuticos por meio de elementos da natureza como o ar puro do campo ou das montanhas, o sol, as águas, sejam elas termais, do mar ou dos rios são registrados em diferentes veículos.

Já nos primeiros anos do século XX, portanto, São Paulo afirmava-se como uma cidade em crescimento acelerado e de grande dinamismo urbano. O contato mais frequente com a natureza, segundo salientam Dalben (2009; 2016), Soares (2016), Soares e Santos Neto (2018) e Medeiros (2021), passaria a ser uma prática relacionada à intenção de salubridade, física e mental, em decorrência das diversas transformações urbanas ocorridas na capital do Estado de São Paulo. Tal transformação histórica definiria os novos comportamentos e marcaria a inclinação dos paulistanos a uma vida mais atlética e próxima do universo da cultura física.



Imagem 4: Pic-nic na Chacara do Belemzinho, Revista Sportman, 1906, p. 6

1.2 A construção de um comportamento esportivo: novos valores atribuídos ao corpo

Um novo passatempo já fazia, no final do século XIX, muito sucesso entre os habitantes de diversas cidades europeias: o andar de bicicleta (WEBER, 1988; HOLT, 1989; GABORIAU, 1991; POYER, 2003; RENAUD, 2016). Sua prática logo se relacionaria aos prazeres do exercitar-se ao ar livre e à emergência do audacioso pensamento em torno de uma mobilidade humana mais ágil. Segundo aponta Gaboriau (1991), a bicicleta transformaria a forma de locomoção dos seus usuários, fosse pelo consumo improdutivo ligado as novas práticas de divertimento das elites, fosse pela rapidez já tão exigida nos tempos modernos que apontavam.

Nesse sentido, a ideia de vertigem levantada por Blom (2015) e Toledo (2015), ilustra as descrições dos tempos do fim do século XIX e das décadas iniciais do século XX, visto que tal representação pode representar bem o imaginário em torno das bicicletas nesse contexto. O artefato de duas rodas rapidamente também selaria a sua imagem a importantes noções como as de juventude e liberdade:

Quando saímos de manhã cedo, quando fomos às estradas, em uma bicicleta ... Nós éramos bons amigos, havia Fernand, Firmin, Francis e Sebastian e então Paulette ... Nós estávamos todos apaixonados por ela, sentimos que estávamos empurrando nossas asas, em nossas bicicletas". A bicicleta é o objeto da adolescência, primeiros flertes. A reunião de meninas e meninos longe dos pais, é a reunião de amigos, o festival local, os corredores, o campo onde passeamos em grupos de jovens, bons tempos¹¹ (GABORIAU, 1991, p.22 – Tradução livre).

Segundo Blom (2015) a velocidade tornara-se, nos tempos que apontavam uma experiência física singular. Esse fenômeno invariavelmente colocara a bicicleta no centro do seu significado moderno. Um artefato quatro vezes mais veloz que um pedestre e que, enfim tirava os indivíduos do seu confinamento e os lançavam a possibilidade de uma vida livre e a superação de

¹¹ No original em francês : "Quand on partait de bon matin, quand on partait sur les chemins, à bicyclette Nous étions quelques bons copains, y avait Fernand, y avait Firmin, y avait Francis et Sébastien, et puis Paulette ... Nous étions tous amoureux d'elle, on se sentait pousser des ailes, à bicyclette". Le vélo, c'est l'objet de l'adolescence, des premiers flirts. La rencontre des filles et des garçons loin des parents, les copains, la fête locale, les coureurs, la campagne où l'on se promène en bande de jeunes, le beau temps.

diversas convenções sociais. A bicicleta inevitavelmente nascera, dessa forma, subversiva. Blom (2015) argumenta que moralistas tinham com ela um incômodo e um temor pela quebra da ordem pública, especialmente pelas mulheres, transformadas por esse hábito em seres devassos. Esse artefato em duas rodas logo permeou o imaginário libertário da modernidade urbana. Logo surgiram muitos registros dessa inevitável associação entre bicicletas, liberdade e uma subversão com alguns retoques anárquicos, como o de Maurice Leblanc, em 1898, ao contar sobre dois jovens casais passeando de bicicleta:

No primeiro dia, um dos homens observa que nada evoca mais vividamente a velocidade que o zumbido das rodas na estrada, e os sentidos dos quatro ficam mais aguçados, permitindo-lhes uma nova experiência da paisagem. Enquanto isso, as mulheres começam a desabotoar as blusas. No segundo dia, elas já tiraram o corpete, e no terceiro, livraram-se completamente das blusas, percorrendo o campo como modernas amazonas. No fim das contas, os dois casais jogaram fora as convenções, numa orgia de amor livre (BLOM, 2015, p. 335).

Não tardou para que as bicicletas estivessem presentes em muitos cantos das cidades. Logo, nas últimas décadas do século XIX, os principais centros urbanos do mundo tinham bicicletas circulando em suas ruas e avenidas. No Brasil, relatos e fontes indicam que elas apareceram na cidade de São Paulo na última década do século XIX. Trazidas da Europa pelos imigrantes e pelas elites viajadas, logo viraram uma grande moda paulistana (RAGO, 2004; GAMBETA 2013; TOLEDO, 2015; SOUZA, 2016; BROWN, 2021). “Todo mundo começou a pedalar; até mesmo respeitáveis damas e circunspectos cavalheiros, habituados à cartola e à indispensável sobrecasaca” (TOLEDO, 2015, p. 90). A bicicleta incorporava-se ao cotidiano dos indivíduos que se renderam aos prazeres ofertados pelo artefato:

Mulher (já há muito deitada):
 João, eu hoje te pedi, que não viesse para casa mais tarde do que ontem...
 Marido: Mas, querida, não vim nem um segundo mais tarde.
 Mulher: - O quê! Vieste mais tarde 1'7"1/5, se é que o cronometro que tens na tua bicycleta regula!... (*Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta*, 15/11/1896, p. 2).

O novo hábito, entretanto, custava caro. As bicicletas eram importadas e poucas pessoas podiam ter acesso a esse modismo. Mesmo na Europa, quando as bicicletas ganharam as ruas das principais cidades e se transformaram em

um artefato de divertimento e depois esportivo, o seu preço era considerado alto. Assim, até a sua consolidação como esporte popular nas primeiras décadas do século XX, o ciclismo pode ser considerado um divertimento com um custo financeiro elevado (WEBER, 1988; HOLT, 1989; GABORIAU, 1991; POYER, 2003; RENAUD, 2016). A seguinte passagem de Weber (1988, p.240) ajuda compreender um pouco mais essa questão relativa ao dispêndio necessário para ter acesso ao artefato de duas rodas

Só a bicicleta devia custar 500 francos ou mais, equivalentes a dois meses de soldo de um tenente ou três salários de um professor. (...) É característico que os primeiros profetas, campeões e adeptos do novo esporte tenham sido *filis de famille* (filhos de famílias): herdeiros de donos de mercearia como Frédéric Charron, de comerciantes de vinho como Paul Ruinart, ambos grandes ciclistas da década de 1880. Tristan Bernard, o jovem espirituoso que se encarregou da administração do Vélodrome Buffalo (construído no local do Circo Buffalo Bill), em 1882, era filho de um construtor e agente imobiliário (...).

No Brasil as bicicletas e acessórios para ciclistas, nos anos finais do século XIX, figuravam nos anúncios dos principais veículos de comunicação da época, conforme sinalizam as pesquisas de Souza (2016) e Moraes e Silva *et. al.* (2021). Até mesmo as crianças já eram contempladas com a novidade: “*Velocipedes americanos para crianças (...)*”, estavam à disposição no *Ao Bazar*, na rua Direita, n. 48 (Correio Paulistano, 05/01/1905, p 4). A bicicleta, então, logo se tornaria um artefato de passatempo ligado aos novos conceitos higienistas e de valorização atlética, de tal forma que a preocupação em reduzir impostos e taxas manifestou-se logo. A revista *Semanário Ciclystico Illustrado A Bicicleta* mantinha-se atenta sobre todos os acontecimentos em torno das bicicletas e do ciclismo. Sobre as taxas alfandegárias e a perspectiva de facilitar financeiramente o acesso ao artefato, logo preocupou-se em acalmar seus leitores com a seguinte notícia:

Direitos Sobre Velocipedes.

Foi com grande jubilo, que recebemos do Rio de Janeiro, a grata noticia de ter a Camara dos Deputados Federal, estabelecido em 3ª. Discussão que os direitos de alfandega sobre velocípedes pagarão só *dez por cento ad volarem*, sob proposta do ilustre deputado Dr. Americo de Mattos. Esta patriótica decisão da Camara Federal vae certamente contribuir para o desenvolvimento physico da nossa mocidade, cujos exercicios athleticos são ainda infelizmente muito pouco cultivados, não deixando de notar-se, que com esta diminuição de direitos dentro de pouco tempo augmentará consideravelmente a importação de bicicletas. (...) Aos illustres deputados drs. Bueno de

Andrade e Americo de Mattos, A Bicycleta como órgão dos interesses dos cyclistas, agradece a prova de patriotismo que deram na sessão 9 do corrente (*Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta* 15/11/1896, p. 4).

O trecho publicado no semanário aponta para a preocupação de como as taxas alfandegárias e os custos da importação agregavam um alto valor às bicicletas. Acentuava-se a percepção de que para fomentar os exercícios em duas rodas e estimular o comércio de bicicletas era preciso amenizar os impactos do seu alto preço. Na Europa, por exemplo, nos anos iniciais do século XX a bicicleta já passava por um processo acentuado de popularização. Deixou de ser, assim como sinalizam Weber (1988) e Gaboriau (1991), um artefato de divertimento exclusivo das elites para caracterizar-se em um instrumento de uso diário das camadas populares e meio de transporte para a classe trabalhadora, embora existisse uma distância considerável entre as bicicletas de boa qualidade daquelas com os preços mais acessíveis. Os autores lembram que posteriormente os trabalhadores puderam finalmente, abrir linhas de crédito para financiamento de suas bicicletas.

No contexto brasileiro, entretanto, a popularização da bicicleta fora um fenômeno mais tardio. No final do século XIX, em 1896, o *Semanario Illustrado A Bicycleta* anunciava as seguintes ofertas: “Vende-se. Uma bicycleta com borrachas pneumáticas “Michelin” quadro 1896, marca F.B.C por 300\$000 para ver e tratar com V. Laborde no Velodromo Paulista” (*Semanario Illustrado A Bicycleta*, 12/07/1896, p. 4); ou ainda: “Tandem. Vende-se um quase novo da acreditada fábrica Clément pela quantia de Rs. 800\$000 metade do seu valor. Trata-se no Velodromo Paulistano com o corredor-amader Antopos” (*Semanario Illustrado A Bicycleta*, 06/09/1896, p.4). A equivalência do valor das bicicletas logo da sua chegada ao Brasil pode ser entendida considerando que, segundo Werlang (2005) uma colônia de cem mil braçadas quadradas poderia ser avaliada, na década de 1880, pela mesma quantia de 300\$000¹².

Entretanto, apesar do seu alto custo, logo a bicicleta caíria no gosto do paulistano abastado do final do século XIX. As narrativas sobre seu uso e seus benefícios se espalhavam por toda a cidade de São Paulo, como na notícia do *Semanario Illustrado A Bicycleta*, sugerindo que o passatempo em duas rodas

¹² Uma braçada quadrada equivale a 4,84 m². Fonte: Tabelas do Manual do ITR 2004: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Publico/itr/2004/TabelasManualITR2004.doc>

era digno das mais altivas e importantes indivíduos e personalidades ao redor do mundo:

De um periodico allemão extraímos o seguinte artigo, que prova evidentemente o gráo de apreciação em que é tida a bicycleta pelos monarchas europeos. A bicycleta, diz o mesmo jornal, que é hoje sem duvida o verdadeiro “emblema” do nosso século, tem sido approveitada como excellente meio de diversão, por quasi todas as côrtes europeas. D’entre os dedicados cyclistas, destacaremos em primeiro lugar o Imperador Guilherme, seu irmão o Principe Henrique, o Czar Nicolau II de todas as Russias, El- rei D. Carlos de Portugal e a Rainha da Italia, sendo esta considerada perita velocipedista. Na família real da Inglaterra tambem há grande numero de valentes velocemen, pois tanto o Principe de Galles, como os filhos, o Duque de York, a Duqueza de Fife, bem assim as Princezas Victoria e Maud e suas irmãs a Marqueza de Lorne e a Princeza Beatriz de Battenberg, de há muito que são dedicados ao sport velocipédico. Temos a mencionar entre os membros da família real da Dinamarca, o Principe herdeiro, seus filhos e filhas, bem assim seu irmão Principe Waldemar, todos verdadeiros entusiastas do velocipedismo. Affirma-se, outrosim, que a Princeza viúva Estephania da Austria, o Principe herdeiro da Grecia, são distinctos velocemen, e o mesmo se diz de muitos outros principes e princezas (*Semanario Illustrado A Bicycleta* 12/07/1896, p. 3).

Weber (1988) e Gaboriau (1991; 2003; 2012), lembram que a notoriedade da bicicleta era tanta que na França ela passou a ser chamada de forma apaixonada pelos seus admiradores pelo carinhoso apelido de *la petit reine* (a pequena rainha), país onde notadamente o artefato de duas rodas ganhou *status* de símbolo da cultura nacional nas décadas finais do século XIX, Ela era também um símbolo dos novos tempos. Uma marca da urbanidade. Desde sua invenção, no século XIX, esse artefato simbolizava o progresso emergente com a industrialização e representava um desejo burguês de distinção e uma maneira de libertação do espírito (WEBER, 1988; GABORIAU, 1991; 2003; 2012; POYER, 2003; RENAUD, 2016).

A bicicleta, então, consolidou-se em um novo conceito em torno da mobilidade urbana, o da velocidade: “A bicicleta, a grande libertadora, dá asas ao homem”¹³ afirma Gaboriau (1991, p. 20 – Tradução livre). Em tempo, o andar de bicicleta se relacionaria ao prazer do corpo e à liberdade de movimentos e de atitudes trazidas pelos tempos modernos:

A bicicleta resolveu o problema. Remedia a nossa lentidão e elimina o nosso cansaço. O homem agora é provido de todos os seus meios. Vapor e eletricidade foram apenas progresso para seu bem-estar. A bicicleta é um aperfeiçoamento do próprio corpo é a conclusão a que

¹³ No original em francês : *La bicyclette, 'la grande délivreuse', donne des ailes à l'homme*”

se pode chegar. É um par de pernas mais rápido oferecido a ele. Ele e sua máquina são um. Eles não são dois seres diferentes, como homem e cavalo, dois instintos opostos. Não, é um único ser, um autômato de uma só peça. Não há homem nem máquina. Há um homem mais rápido. Nós temos asas, Madeleine! Não é como se você tivesse essa visão enlouquecedora de que o homem tem asas agora? Deixe-o abrir todos e deixe-o voar, já que ele não pode mais engatinhar. Aqui estão as asas que nos empurram, ainda incompetentes e imperfeitas, mas as asas do mesmo jeito. É o esboço que melhorará até pairarmos no ar como pássaros grandes e tranquilos. A bicicleta é a nova amiga que o destino acaba de dar ao homem. É feito de seus ferros quebrados, e é um aliado fiel e poderoso que pode usar contra seus piores inimigos. É mais forte que a tristeza, mais forte que o tédio. Ela é forte como esperança. Reduz as preocupações ao seu valor. Isso nos afasta do passado, nos ensina a viver no presente e a caminhar em direção ao futuro. Ela é a grande libertadora (GABORIAU, 1991, p. 20 – Tradução livre)¹⁴.

Logo, a uma cidade que se pretendia mais urbana e cosmopolita e com forte influência dos comportamentos europeus como São Paulo o novo passatempo não poderia faltar nos melhores círculos sociais. É verdade que no Brasil o artefato chegara mais tardiamente. Em importantes cidades europeias como Paris elas surgiram pelas ruas centrais ainda na primeira metade do século XIX e eram muito diferentes das modernas bicicletas que desembarcariam em São Paulo no final os oitocentos. Eram apenas engenhocas, que representavam os anos iniciais da era da tecnologia (GABORIAU, 1991; HOBBSAWN 1992; KNUTS; DELHEYE, 2014; RENAUD, 2016) e que receberam o nome de velocípede. Uma máquina nova inventada na intenção de proporcionar ao indivíduo uma nova possibilidade de andar pelo espaço urbano. Um “cavalo mecânico”, segundo Weber (1988) e Gaboriau (1991), que teve seus valores

¹⁴ Trecho do romance de Arsene Lupin, de 1898, *Here are wings*, que relata as aventuras de dois jovens casais em uma viagem de bicicleta pela Normandia (GABORIAU, 1991). No original em francês: *La bicyclette a résolu le problème. Elle remédie à notre lenteur et supprime notre fatigue. L'homme maintenant est pourvu de tous ses moyens. La vapeur, l'électricité n'étaient que des progrès servant à son bien-être. La bicyclette est un perfectionnement de son corps lui-même, l'achèvement pourrait-on dire. C'est une paire de jambes plus rapide qu'on lui offre. Lui et sa machine ne font plus qu'un. Ce ne sont pas deux êtres différents comme l'homme et le cheval, deux instincts en opposition. Non, c'est un seul être, un automate d'un seul morceau. Il n'y a pas un homme et une machine. Il y a un homme plus vite. Nous avons des ailes, Madeleine ! N'est-ce pas que vous avez comme moi cette vision affolante que l'homme a des ailes maintenant ? Qu'il les ouvre donc toutes grandes, et qu'il vole enfin puisqu'il lui est permis de ne plus ramper. Voici des ailes qui nous poussent, encore inhabiles et imparfaites, mais des ailes tout de même. C'est l'ébauche qui s'améliorera jusqu'au jour où nous planerons dans les airs comme de grands oiseaux tranquilles. La bicyclette, c'est la nouvelle amie que le destin vient d'accorder à l'homme. Elle est faite de ses fers brisés, et c'est une alliée fidèle et puissante dont il peut user contre ses pires ennemis. Elle est plus forte que la tristesse, plus forte que l'ennui. Elle est forte comme l'espérance. Elle réduit les soucis à leur valeur. Elle nous éloigne du passé, elle nous apprend à vivre dans le présent et à marcher vers l'avenir. C'est la grande délivreuse”.*

ligados, à princípio, não à cultura física, mas ao consumo das classes aristocráticas.

A novidade, quando chegou ao Brasil, já em amplo progresso técnico no final do século XIX, exigiu um novo esforço conceitual e gramatical de definição, com um certo toque de brasilidade. O neologismo proposto pela reflexão publicada no *Correio Paulistano* pode indicar uma busca de ressignificação e de interação ao ambiente brasileiro deste novo elemento da cultura física que se tratava o andar de bicicleta:

Ciclo (bicicleta) tem o mesmo significado que velocípede, mas é mais distinto. Trata-se de andar de bicicleta. Em dois anos, o andar de bicicleta se tornou mais abrangente e agora é necessário um novo nome: muda-se o nome habitual para adotar um nome mais amplo, mais sério e mais elegante, o do ciclismo¹⁵ (*Correio Paulistano* 25/05//1895, p. 2 – Tradução livre).

Por fim, o artigo publicado no *Correio Paulistano* que se iniciou com um trecho escrito em língua francesa e que foi intitulado como “*Grammatiquices: Velódromo, cyclódromo*”, prosseguiu e concluiu-se em português da seguinte maneira:

Com o aparecimento de velocípede, novos vocábulos se formaram e dahi a tecnologia de que usam os cyclistas, quando se referem a esse útil e agradável divertimento. A par, porém, dessa novidade, vieram termos bárbaros, galicismos, que nós macaqueamos servilmente, deixando de por-lhes o laço nacional, adaptando-os às formas peculiares do nosso idioma. Tão obvias, entretanto, são as incorrecções introduzidas pelos afrencezados, que desnecessário é citar um ou o outro exemplo. O fim destas poucas de linhas é a introdução ou substituição, si lhes apraz, da palavra hybrida *velódromo* pela bem formada *cyclódromo* (...) Taxar-nos-ão ao provavelmente, de innovador pedante, como sôe acontecer aos novatos, que como nós, mettem a fouce em seara alheia (...) (*Correio Paulistano* 02/01/1895, p. 2).

A passagem evidencia que todo um vocabulário conceitual estava sendo construído em relação a bicicleta na cidade de São Paulo. O trecho deixa evidente que a influência vinda da França era muito grande, afinal, conforme salienta Gaboriau (1991), esse passatempo, teve grande aceitação aqui e acolá em alguns círculos de aristocratas que se divertiam montados em seus

¹⁵ Na fonte original : « Cycle a le même sens que velocipède, mais et plus distingue. Saunier, Le Cyclisme. (...) Em deux années, la vélocipédie a pris de telles propositions qu'un nom nouveau lui est désormais nécessaire: elle change d' habit en prend un plus large, plus sériueux et plus élégant, celui de cyclisme ».

velocípedes para duplas ou individuais. Mas, de um modo generalista, sua origem fora vista como um retrocesso porque desonrava as formas de andar e a elegância. Entretanto, como aponta o autor com o avanço rápido das inovações tecnológicas o velocípede original não resistiria¹⁶ e a bicicleta moderna triunfou apoiada nas novas demandas industriais, que já a partir de meados do século XIX exigiam também o avanço nas formas de locomoção.



Imagem 5: No começo da década de 1890, surge o quadro trapezoidal, usado até hoje. Em 1895, vêm os primeiros modelos em alumínio, três vezes mais leves que os de aço. (Fonte: <https://super.abril.com.br/ideias/vida-sobre-rodas-a-evolucao-da-bicicleta/> , acesso 29/06/2021)

¹⁶ Os anos do Segundo Império francês são considerados o marco histórico do nascimento da bicicleta, muito embora ela ainda carregasse o nome de velocípede e não se definisse, em tecnologia, como a bicicleta moderna do final do século XIX. A experiência era com modelos de bicicletas de madeira, apelidadas de “quebra ossos”, que nem mesmo tinham ainda pneus de borracha. Mas, historicamente, esse artefato já caracterizava uma forma moderna de se comportar e era capaz de fomentar uma vigorosa indústria crescente. Na França a instabilidade das guerras dos anos de 1870 e 1871 que afetaram suas indústrias, relegaram a nova moda às bicicletas inglesas. Modelos como o triciclo, uma bicicleta da moda, estável e segura, a *Big Bike* ou *penny-farthing*, um artefato com uma enorme roda dianteira e uma pequenina roda traseira e a *Rover*, que por ser mais baixa permitia que o ciclista se machucasse menos quando caísse e ainda pesava muito menos que os exemplares anteriores. Mas fora a patente inglesa de Henry Lawson, em 1880, que marcou a invenção da bicicleta moderna. Tratava-se, como aponta Gaboriau (1991), de um sistema engenhoso de tração, onde a roda traseira era acionada por um sistema de pedal por transmissão de corrente. A isso uniram-se novos esforços tecnológicos para o avanço da bicicleta, como a invenção do pneumático por John Boyd Dunlop, em 1888, e os pneus descartáveis com câmara de ar de André e Edouard Michelin, capazes de oferecer uma performance em duas rodas nunca imaginada até então (WEBER, 1988; GABORIAU, 1991; KNUTS; DELHEYE, 2014; RENAUD, 2016).

Na segunda metade do século XIX, surgiu a inovação do pedal preso ao eixo da roda dianteira. Tal avanço tecnológico incorporava ao artefato velocidade de forma circular e contínua. Vigarello (1988) lembra como a engrenagem por correntes deu nova forma ao ciclista sobre a bicicleta. Sua invenção apontou, então, para o surgimento de um novo personagem: o *velocer*. Gaboriau (1991), salienta que não se tratava apenas de uma forma de locomoção inovadora, mas de uma outra forma de andar, o locomover-se, um andar moderno, que caracterizaria um esporte em processo de formação.

O exercício em duas rodas exigia dedicação constante para manter o equilíbrio e aperfeiçoar os movimentos. Formas desajeitadas de andar nos pedais eram alvo de observação risível pelas ruas da cidade de São Paulo. Tal questão não passou em branco e foi explorado pela linha editorial do *Semanario Illustrado A Bicicleta*:

Um cyclista, ainda não muito seguro no risco passeando pelas ruas d'esta capital, notou que era constantemente seguido por tres moleques. Já montado por tal perseguição, dirigiu-se aos molecotes, perguntando-lhes o que queriam, ao que um d'elles respondeu: - Fazeis tantos zig-zags, que estamos à espera que deis um tombo, para carregar a bicycleta para vossa casa! (*Semanario Illustrado A Bicicleta*, 06/09/1896, p. 2).

Portanto, praticar diariamente os exercícios do pedal passaria a ser uma rotina dos muitos indivíduos que desejavam aprimorar o novo passatempo que emergia nas ruas da principal cidade do Estado de São Paulo. Surgia uma nova rotina na Paulicéia para aqueles que se inclinavam a esse novo comportamento e se dedicavam ao andar de bicicleta, como sugeriu a divertida anedota divulgada pelo *Semanario Cyclístico Illustrado A Bicicleta*: “- Como aprendeu Você a andar de bicycleta? pergunta-se ao ciclista, que prontamente responde – Em bicycleta” (12/07/1896, p. 3).

A formação de uma cultura física em torno dos divertimentos e a nova dinâmica da vida urbana possibilitou a consolidação de valores referentes a um estilo de vida desejoso das práticas ligadas ao corpo, às concepções de higiene e beleza e ao uso dos tempos livres em território brasileiro (MORAES E SILVA, 2011; SOARES, 2016; MORAES E SILVA; QUITZAU, 2018; SOARES; SANTOS NETO, 2018; MEDEIROS, 2021; MORAES E SILVA *et. al.* 2021). Esse

fenômeno de transformação dos comportamentos e valorização dos passatempos como uma rotina é perceptivo nas páginas do jornal *Sportman*, pela divulgação do programa das festividades, onde o andar de bicicleta já se mostrava presente na nova ambiência urbana que se instalava na cidade de São Paulo:

Está designado o dia 4 de fevereiro próximo para ter lugar, no Velodromo, mais uma esplendida festa organizada pelo "Sport Club Internacional" cujo programa está sendo caprichosamente confeccionado. A festa constará de corridas de cyclistas contra meninos, tandens, em barricadas, motocyclos, bicycletas contra pedestres, a pé phnatasia, obstáculos, senhoritas, meninas *Team Race* entre cinco turmas, regatas em bicycletas e ascensão de um enorme balão tripulado por um arrojado sócio do club. Com um programa assim recheado de surpresas, é de se esperar um êxito completo, e é este o nosso desejo (*Sportman*, janeiro/ 1906, p. 5).

O andar de bicicleta ocuparia um espaço nesse processo de transformação do cotidiano paulistano, entretanto, é importante reforçar o entendimento de que a introdução na rotina da cidade de um ideário de cultura física que influenciava o estilo de vida de muitos indivíduos nas cidades ocidentais não se definiu, em um primeiro momento, com um caráter esportivo e competitivo, mas sim como um novo comportamento ligados aos exercícios físicos. Esse processo, o de esportivização dos exercícios físicos, dentro dos modelos apontados por diversos autores como Vigarello (1988;1995), Elias e Dunning (1992), Guttmann (2004), Loudcher (2008; 2020) e Terret (2019), se deu em terras paulistanas de forma gradual e posterior do que ocorrido no contexto europeu.

O primeiro movimento fora, portanto, no sentido das mudanças do comportamento em uma inclinação para o exercício e o cuidado cotidiano do corpo. No início do século XX, Vigarello (1995; 2011a) assinala a grande diversidade de exercícios físicos que passaram a fazer parte do cotidiano urbano francês e que foram caracterizados como passatempos. Eram nas palavras do autor "(...) jogos ao ar livre, os esportes pedestres, os exercícios corporais, o ciclismo, o automobilismo, a aviação, os esportes náuticos, os esportes hípicas, os esportes de inverno, o turismo e as viagens (...)" (VIGARELLO, 2011a, p. 206). Praticar exercícios físicos tornara-se uma porta aberta aos novos tempos segundo indica o historiador francês.

O jornal *Correio Paulistano* e a revista *A Vida Moderna* também foram importantes veículos de disseminação dos novos ideais em torno da construção de uma cultura física. Os exemplares chegavam ao leitor recheados de anúncios de produtos ligados a beleza física e aos artigos esportivos. Roupas especiais para a nova moda do pedal eram contempladas pelos inúmeros anúncios publicitários publicados nestes veículos. As “*camisas para velocipedistas*” poderiam ser encontradas na Camisaria Especial, à preços fixos, segundo o *Semanario Cyclistico Illustado A Bicycleta* (06/09/186, p. 7). Esse novo tipo de consumo, o dos divertimentos ligados aos exercícios que fomentavam a emergência de uma cultura física, seria cada vez mais divulgado e exaltado: “Lições de velocipédia e patinação. Alugueis de velocípedes e patins. Todos os dias das 7 às 10 horas da manhã, das 12 às 2 da tarde e das 4 às 6”, anunciava-se orgulhosamente ao leitor” (*Semanário Cyclístico Ilustrado A Bicycleta*, 06/09/1896, p. 7).

O entendimento sobre o corpo, ligado aos exercícios físicos e aos hábitos de higiene e beleza, perpassavam pela elaboração de uma imagem física e moral ascendente no contexto europeu desde o século XIX (VIGARELLO, 1988; 1995; 2008; 2018). Mas não se tratava apenas de vigor e sim de “(...) uma renovação nas representações do corpo, de sua aparência e suas encenações: atitude menos maciça, por exemplo, trabalhada pela elegância, pelo porte” (VIGARELLO, 2008, p. 305).

Representações semelhantes circulavam na imprensa paulistana tanto que figuravam pelas páginas da *A Vida Moderna* inúmeros exemplos desse perfil ideal. A beleza do corpo estava ligada às novas formas, mais magras e mais esbeltas. Segundo Vigarello (2012) o novo ideal de corpo rompe com o antigo conceito que relacionava a gordura e a opulência física à saúde e à abundância. Portanto, “as carnes fartas”, nas palavras de Vigarello (2012, p. 19), não mais representava um conceito de beleza. Nesse sentido, ressalta-se as reflexões de Sant’Anna (2014, 2016) sobre a preocupação com a aparência física e a ideia de cuidados do corpo que emergiram entre o fim do século XIX e início do século XX. Assim, a autora aponta a problemática do peso do corpo e das exigências em torno da beleza física padroniza e como ao longo da história os corpos excessivamente magros passaram a encontrar resistência em um movimento em torno do conceito de saúde e também da beleza física.

O refinamento, aponta o intelectual francês, se inseria num corpo com beleza magra e esguia. Ainda, segundo Vigarello (2012), nas transformações do século XIX o corpo desnuda-se mais, o que aumenta a vigilância sobre as formas, denunciando a gordura como desagradável ou feia. Passava existir uma pressão social sobre o gordo, que se comprova pelo narrado abaixo numa matéria publicada em 1912 na *A Vida Moderna*:

Na imprensa de Nova York vai uma discussão medonha sobre o desaparecimento da gordura de prima-dona Nordic. A prima-dona Nordic tinha engordado de tal maneira, que passara a ficar obesa. Alguns espectadores começaram a dirigir-lhe remoques. Numa passagem romântica de certo drama, houve um que gritou com toda a força de seus pulmões:

- O'pipa!

Foi um escândalo. As risadas estalaram em toda a sala e a actriz, furiosa, saiu do palco, disposta a não voltar a ele enquanto não emagrecesse. Passe-se tempo, ninguém mais se lembra da Nordic, quando aparece de novo no cartaz o nome da actriz, cuja aparição, no palco, foi uma surpresa, um oh! Geral de espanto. A pipa estava agora mais fina que um I. Como se dera isso? Era segredo. A imprensa comenta o facto, sobre inquéritos, manda entrevistas a atriz. Nordic, que se lembra dos remoques, limita-se a responder:- usei de um certo banho que me fazia transpirar. E fechou-se no seu segredo, para que outras actrizes gordas passem agora a ser o alvo dos espectadores engraçados (Revista A Vida Moderna 03/10/1912, p. 16).

A mentalidade em torno do peso havia se banalizado. E para dedicar-se aos novos passatempos atléticos, que exigiam movimentos físicos mais ágeis, disposição e fôlego, era preciso, então, se adequar a esse novo padrão. Então, por exemplo, para se andar em uma bicicleta fabricada pela Manufatura de Armas *Saint-Étienne* em 1890, por exemplo, era preciso fazer um minucioso cálculo de pesos: “(...) a bicicleta devia pesar entre 14 e 15 kg ‘no mínimo’, contando que o ‘velocipedista’ não pesasse mais de 70kg” (VIGARELLO, 2012, p. 243). Gaboriau (1991), lembra que a bicicleta apresentava inconvenientes para os barrigudos e para aqueles que não tinham uma forma física mais atlética. Sendo assim, o *Semanario Ilustrado A Bicicleta* não poderia deixar de prestigiar essa discussão acerca do peso dos ciclistas, e mais uma vez se utiliza de uma linguagem escrita bastante descontraída: “Para um amador tornar-se um bom corredor é necessário ter: 1º., 2 kilos de pelle; 2º., 10 kilos de ossos e 3º., 20 kilos de medalhas. Com vistas ao Fígaro!” (12/07/1896, p 4).

Aos membros do sexo masculino a exaltação dos dotes físicos mais vigorosos pareciam estar presentes desde mais cedo, como sugeria a revista

Sportman, quando Juvenal, Dr. Armando e Mario Prado posaram para foto de sócios do *Sport Club Internacional*, como “distintos *Sportman*. (Revista *Sportman*, janeiro de 1906, p. 3). No novo hábito de andar de bicicleta a intenção de ressaltar uma suposta superioridade masculina, em vigor físico e talento, em detrimento às mulheres parecia se confirmar pelas narrativas construídas em torno da representatividade e do papel de cada um:

A Cyclista romântica

- Ah! Como deve ser delicioso, deixar-se uma pessoa ir deslizando na sua bicicleta, contemplando os myriades de estrelas *ao luar*...

O veloceman pratico:

-É bello, mas uma distração poderá tambem fazer com que se as veja *ao meio dia*... (*Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta* 12/07/1896, p. 4).

Construiu-se, portanto, uma certa euforia em torno da ocupação dos espaços urbanos ao ar livre para prática de exercícios físicos nos anos de passagem do século XIX para o XX em diversas cidades brasileiras (DALBEN, 2009, 2016; SOARES, 2016; MORAES E SILVA; QUITZAU; SOARES, 2018; SOARES; SANTOS NETO, 2018; MEDEIROS, 2021). Nesse contexto, as bicicletas estiveram sempre ligadas a esse emergente estilo de vida ao ar livre e urbano e já tomavam parte das ruas da cidade de São Paulo no final do século XIX, conforme sugere Souza (2016). Ora, ousaram até mesmo reivindicar o *status* de “iluminadores” das vias públicas. Ao ser questionado por um velocipedista estrangeiro porque as luzes da vila onde estavam não eram acesas à noite, o praticante local responde sem titubear: “Somos tantos velocipedistas a passear de noute de bicycleta com as competentes lanternas, que a câmara achou uma extravagancia mandar acender os lampeões!” (*Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta* 06/09/1896, p. 3).

O novo comportamento corporal que se consolidava em São Paulo, inclinava-se para valorização de novas formas de se viver e de outros hábitos passavam a ser exigidos. Afinal priorizava-se a necessidade crescente de higienização, de beleza pessoal, de preocupar-se com a aparência física e de manter cuidados com a saúde do corpo (DALBEN, 2016; SOARES, 2016). Soares (2016) lembra que nos anos iniciais do século XX, em São Paulo, o desenvolvimento industrial acelerado protagonizou ao lado das transformações urbanas uma dinâmica inédita. Ocorreu uma inclinação ao uso dos espaços

urbanos para a prática dos primeiros divertimentos e comportamentos esportivos. De acordo com Dalben (2016) e Soares (2016), os parques públicos paulistanos foram apropriados por uma nova elite urbana em sobreposição à antiga oligarquia rural, nos hábitos e no estilo de vida.

Corridas a pé, passeios de canoa, nado, *pic-nics*, jogos, divertimentos com bola, eram as novas atividades ligadas a um ideal de vida imposto pela inaudita formatação urbana: a busca pelo ar mais puro, livre e terapêutico (NICOLINI, 2001; DALBEN, 2009, 2016; SOARES, 2016; SOARES; SANTOS NETO, 2018; MEDEIROS, 2021). Entre os passatempos que prestigiavam a vida ao ar livre nos parques da cidade de São Paulo estavam também aqueles relacionados a bicicleta e estas ações eram publicadas com frequência pelos jornais locais:

Si o tempo permitir, realiza-se hoje a anunciada corrida de bicycletas que deverão fazer o circuito de Itapecerica, cujo ponto de partida e de chegada é o Parque Antartica. Os concorrentes devem achar-se no Parque às 11 horas da manhã. Como se sabe, a corrida de hoje faz parte do programma das festas do Centro Academico Onze de Agosto (Correio Paulistano 12/10/1908, p. 3).

Uma parte da população mais ligada ao ideário urbano inclinou-se, então, à busca desses espaços comportando-se de forma a possibilitar a regeneração do corpo e a exaltação de suas capacidades de força, habilidade e competição. Os divertimentos, os jogos e os esportes ganharam destaque e simbolizaram parte da vida paulistana (SEVECENKO, 1992; RAGO, 2004; GAMBETA, 2013; GOIS JUNIOR, 2013; SANTOS, 2017; SOARES; SANTOS NETO, 2018; MEDEIROS; QUITZAU; MORAES E SILVA, 2020; DOI; GÓIS JÚNIOR, 2021; MEDEIROS, 2021). Um desses espaços de divertimento ao ar livre era o Parque Antártica. O espaço fora idealizado por uma fábrica de cerveja, a Companhia Antártica Paulista, e a princípio, destinava-se aos momentos livres dos funcionários da empresa de bebidas, mas acabou franqueado como um dos espaços mais importante para divertimentos e esportes da época: “(...) Havia ali de pistas de bocha e riques de patinação a roda-gigante e carrossel, e mesmo um campo de futebol, que logo ganhou arquibancada, no qual o Germânia mandava seus jogos” (TOLEDO, 2015, p. 98).

Foi, portanto, nesse contexto do final do século XIX, que a chegada das bicicletas atraiu atenções dos paulistanos. O artefato considerado inovador e

libertário, teve na transição entre os séculos XIX e XX seus momentos de glória na Paulicéia que se urbanizava a largos passos, com um grande impacto cultural nos comportamentos da cidade. Logo, procurou-se desafios maiores para serem realizados sobre a bicicleta.

Emergia um desejo de ir além, de ir mais longe. A inspiração pelas distâncias mais longas talvez tenha chegado da Europa. Notadamente na França, o gosto pelo ciclismo inclinou-se para as distâncias desafiadoras nas estradas, e as notícias de façanhas em distância inimagináveis não tardaram a chegar na capital dos paulistanos: “Na classificação geral do circuito cyclístico da França, foi conferido ao esportista italiano Botecchia. Os jornaes, ocupando-se do assumpto, referem-se com *sympathia* a Botecchia, que classificam de extraordinário cyclista” (A Gazeta, 29/06/1923, p. 6). Embora inúmeros velódromos se espalhassem pelo velho continente, a admiração pelo sacrifício dos corredores pelas estradas precárias durante horas a fio era uma febre. As corridas de bicicleta se transformaram em arauto da juventude, em resgate simbólico da moral, da força, da coragem e do heroísmo nacionalista (WEBER, 1988, GABORIAU, 1991,1996; VIGARELLO, 1997; POYER, 2003; RENAUD, 2016; LESSA; MORAES E SILVA, 2017).

O gosto pelos desafios e pelas competições em longas quilometragens ainda no final do século XIX e início do XX pode estar relacionado a associação que se fez da bicicleta com a liberdade e mobilidade. Para Schetino (2008) o espírito de aventura e o desafio aos limites do corpo também contribuía para o fascínio pelos desafios longos sobre a bicicleta. Os efeitos libertadores do artefato de duas rodas eram notórios. Passeava-se de bicicletas aos domingos, sob o sol do verão. Um exercício ao ar livre, executado pelos movimentos dos músculos, conforme salienta Weber (1988). A mobilidade inédita que o instrumento proporcionava levava seus adeptos à lugares inexplorados. Por onde ciclistas de passeio passavam as hospedarias francesas se empenhavam em melhorar seus atendimentos e guias de turismo surgiam para os aventureiros em duas rodas. Emergiu pela bicicleta uma forma inédita de relato das paisagens, dos monumentos, dos caminhos, dos mapas (WEBER, 1988; GABORIAU, 1991; 1996; POYER, 2003). Os guias de turismo para os excursionistas ganharam notoriedade no contexto francês, conforme evidencia a seguinte passagem de Bertot (1895, p.7-8 – tradução livre):

As rotas que são objeto deste volume de nossas coleções indicam o melhor caminho que um ciclista deve seguir para chegar de Paris a qualquer localização a um raio de 80 quilômetros das fortificações. (...) As rotas dos itinerários são macadamizadas ou pavimentadas com corredores laterais ou calçadas (...)

Por isso, colocamos à disposição dos ciclistas mais de duas mil e quinhentas rotas, incluindo todos os municípios importantes, além desse raio de até 100 quilômetros.

A indicação dos principais hotéis e o preço da viagem de trem a partir de Paris completam esse trabalho sem precedentes, e esse diretório agora se tornará essencial para qualquer ciclista de viagens curtas, para poupar barulhos, incertezas e erros assim como nas viagens longas¹⁷.

As excursões em bicicleta podem ter inspirado algumas corridas clássicas pelo mundo, como a *Bordeaux-Paris*, que alinhou pela primeira vez com vinte e oito ciclistas em disputa em *Palce du Pont*, em *La Bastide*, em 1891. Na manhã seguinte a largada o inglês George Pilkington Mills tornou-se o primeiro vencedor da corrida, depois de uma jornada de pouco mais de 23 horas em um percurso de 589 km realizado entre as duas cidades francesas¹⁸.

Mas foi no ano anterior que três excursionistas partiram para completar pela primeira vez o percurso de quase 600 km entre Bordeaux e Paris. O registro da narrativa é um convite à experiência ciclística, uma jornada que levava ao fortalecimento dos músculos e da força física, mesmo que a distância fosse aparentemente intransponível para a época. O trajeto até Paris cruzou por várias cidades e vilas francesas, por castelos seculares como *Fontainebleau* e *Versailles*. Finalmente, depois de sete dias de jornada chegaram a Paris (MARTIN,1890). Embora a viagem não possa ser vista como uma corrida ciclística, tampouco seus atores possam ser comparados aos profissionais de seu tempo, a empreitada já estabelecia um certo grau de distinção àqueles que

¹⁷ No original : « Les itinéraires qui font l'objet de ce volume de notre collection indiquent la meilleure route que doit suivre un cycliste pour se rendre de Paris à toute localité située dans un rayon de 80 kilomètres des fortifications. (...) Les trajets de los itinéraires sont ou macadamisés, ou pavé avec bas-côtés ou trottoirs vélocyclables (...). Nous mettons de la sorte à la disposition des cyclistes une de plus de Deux mille cinq cent cents itinéraires, comprenant toutes les communes importantes, au delà de ce rayon jusqu'à 100 kilomètres.

L'indication de hôtels principaux et le prix du trajet en chemin de fer, au départ de Paris complètent ce travail sans précédent, et ce répertoire deviendra désormais indispensable à tout cycliste désireux de s'épargner les fatigues, les incertitudes et les erreurs dont les petites excursions ne sont pas plus exemptes que les grands voyages ».

¹⁸ A corrida viria a se tornar uma prova importante no calendário mundial profissional até o ano de 1988 (<https://www.memovelo.com/photos> , acesso 02/03/2020).

somam condições para aventuras esportivas, tanto financeiramente como fisicamente.

Outros aventureiros, segundo aponta Schetino (2008), registraram suas empreitadas na bicicleta em distâncias como de Paris a Madrid, ou de Viena a Milão, o que significativamente contribuía para a construção do imaginário popular sobre a bicicleta e longos percursos desafiadores. Aqui torna-se fundamental o apontamento realizado por Brown (2021), pois o historiador britânico argumenta que os passeios, excursões e competições de bicicletas em longa distância não eram uma prática exclusivamente europeia. Na América do Sul, segundo o autor, existem diversos relatos ainda da última década do século XIX sobre passeios e viagens em distâncias potencialmente desafiadoras pelos espaços nacionais e até mesmo internacionais. De acordo com Brown (2021), viagens de bicicleta realizadas em países como Argentina e Venezuela eram frequentes em distâncias longas e apontavam um anseio dos ciclistas dispostos a horas de viagem sobre suas bicicletas a imaginar o mundo além de suas próprias fronteiras e de suas próprias experiências.

No Brasil, os excursionistas em bicicleta também ganharam as ruas centrais da cidade de São Paulo no final do século XIX, de uma forma quase lúdica, rememora Jorge Americano:

Neste ano de 1956 foi publicada no “Estado de São Paulo” uma fotografia do ano de 1897, em que aparecem em excursão ao bosque da Cantareira Antônio Prado Junior, Joaquim Bento Alves Lima e Pedro Luís Pereira de Souza, em blusa esporte de listras transversais, ao lado de suas bicicletas. (...) As bicicletas fizeram furor. Tôda gente as possuía. Moças e rapazes, pais e filhos, meninas e meninos. Sendo plano o bairro residencial dos Campos Elíseos, rodavam bicicletas em torno dos quarteirões, depois do jantar, desde as cinco e meia da tarde até escurecer (AMERICANO, 1957, p. 343).

Embora entre os anos finais do século XIX e iniciais do século XX o encontro com uma bicicleta pelas ruas em determinados locais da cidade pudesse ser um acontecimento inusitado, é inegável que a prática ganhava forma e agradava a elite novidadeira. Na medida em que as bicicletas iam surgindo pelas ruas os aventureiros pioneiros que se espalhavam estimulavam outros praticantes e novos eventos se organizavam em torno dos passeios ciclísticos em conjunto com divertimentos de jogos e *pic-nics* (SCHETINO, 2008; MORAES E SILVA, *et. al.* 2021). Moraes e Silva *et. al.* (2021), ao pesquisarem

a cidade de Curitiba, ressaltam como a bicicleta fora capaz de estimular encontros sociais e corroborar para a valorização dos espaços públicos, num contexto em que a capital paranaense se valorizava e a vida urbana emergia. Tal questão não passou incólume pela imprensa paulistana, conforme indica a seguinte nota publicada no jornal *A Gazeta* em 1926:

O campeonato interino da E. S. Cyclo Paulista, não deixará de obter o mais completo sucesso e nem poderá ser diversamente si considerarmos que pelo titulo posto em prova e pela riqueza dos prêmios. A primeira prova se realizará no dia 20 do corrente, às 7 horas da manhã, no percurso de Bom Retiro-Penha-Bom Retiro e terá o seguinte itinerário (...) O percurso mede em torno de 72 k e presta-se optimamente para uma justa e bela selecção dos valores, porque comprehende as rampas da Casa Verde, Collegio, Villa Galvão e muitas outras que constituem a mais dura tenacidade da corrida (...) (*A Gazeta*, 04/01/1926, p. 7).

Alguns *sportmans* brasileiros mais cheios de energia e inspirados por feitos internacionais também começaram a desafiar distâncias mais longas e percursos muito mais difíceis, figurando entre as páginas dos jornais da época como desbravadores heroicos. Esses indivíduos planejaram os primeiros trajetos além dos limites territoriais das principais cidades brasileiras segundo ensinam Schetino (2008) e Moraes e Silva *et. al.* (2021). Assim, mais importante do que o destino final de cada percurso era o movimento do qual eles foram pioneiros, o de romper com os limites e transpor os espaços pré-determinados e a bicicleta fora, no início da modernidade a máquina perfeita para esse feito, assim como sinalizam Gaboriau (1991), Thompson (1991) e Renaud (2016).

Foi assim com um grupo de cinquenta ciclistas, que em maio de 1914 se desafiaram em território do Estado de São Paulo, da capital paulista até a cidade litorânea de Santos, como relatou o jornal *A Gazeta* (São Paulo 30/04/1914, p. 3): “Um grupo de cyclists emprehenderá no dia 3 de maio próximo, em bicycleta, o longo percurso desta capital a Santos (...)”. Empreitadas ainda mais audaciosas também foram registradas pelos veículos de comunicação paulistanos. A notícia, publicada pelo jornal *A Gazeta*, relativa ao feito histórico de três ciclistas brasileiros em bicicleta pelas Américas ressaltava o tom heroico que as excursões de longas distâncias acolhiam em suas descrições e narrativas. Os referidos pioneiros transpuseram o percurso pelo território do Brasil, pelos Andes, pela República do Equador e América Central e do Norte, até, finalmente embarcarem para a Europa, onde o traçado fora finalizado:

A Volta ao mundo por três cyclistas brasileiros: 32 paizes – 36.415 kilometros. Conforme publicámos há dias os valentes esportistas brasileiros Setimo Sozzi, Jacomo Carminata Filho e Luiz França da Silva, estão ultimando os preparativos para a realização da fantástica prova cyclistica, circuito das Americas do Sul e do Norte e da Europa, percorrendo 32 nações, num percurso de 36. 415 kilometros, que deverá ser coberto em 825 dias. O traçado do percurso em território brasileiro eleva-se a um total de 7.157 kilometros, que deve ser vencido em 160 dias, convindo a assignalar ser o mesmo a maior etapa do raide gigantesco. O menor percurso é em territorio boliviano, na extensão de 135 kilometros. O numero de paizes a percorrer eleva-se a 32! (...) (A Gazeta, 23/06/1924, p. 4).

Aventuras sobre a bicicleta por caminhos a se descobrir tornaram-se relativamente mais frequentes na capital paulistana e ganharam destaque e certa visibilidade na imprensa local. Em uma das colunas da revista *A Vida Moderna*, em 1917, a aula de geografia transcorreria em torno de uma pergunta do professor ao aluno:

Professor - Como sabe, o desenvolvimento que têm tido, nesses últimos annos, todos os ramos do *sport*, faz com que de tempos em tempos se realizem arrojados concursos de aviação, de automobilismo, etc., como por exemplo o *raind* Pekin-Pariz, a travessia do canal da mancha e outros muitos. Assim, imaginemos que se institue um grande prêmio para que fizer a viagem de Roma a Pekin, por um caminho novo, onde não haja estrada de ferro, e v. inscreve-se para tomar parte no concurso; qual seria seu itinerário?

Alunno – Si a viagem deve ser feita por logares onde não haja estrada de ferro, eu terei que fazel-a a pé?

Professor – Não; pode escolher o meio de locomoção que lhe parecer mais comodo.

Alunno – Nesse caso prefiro a Bycicleta... (...) (Revista A Vida Moderna 25/01/1917, p. 20).

Das transformações gestuais e das possibilidades de novos comportamentos que a bicicleta fomentou, certamente as das formas inéditas de subversão foram muito bem acolhidas pelo público feminino (WEBER, 1991; GABORIAU, 1991; CHEBRE; RENAUD, 2020). Afinal tratava-se de um artefato que permitia uma mobilidade e uma liberdade inédita às mulheres. Isso em um tempo em que sair às ruas era uma conquista para o sexo feminino, como ressalta Toledo (2015, p. 94) no seguinte trecho: “Não para todas, nem em todas as horas, nem em todos os lugares. E, de preferência, não sozinhas (...)”. Do encontro entre elas e a *petit reine*, no início da modernidade, seguiu-se uma notável vontade de subverter a ordem social que lhes era imposta.

Para as mulheres a possibilidade de ocupação dos espaços públicos se fez mais presente, embora tenha sido esse um processo demorado, de

conquistas década a década e de avanços tímidos (TRINDADE, 1996; TOLEDO, 2015). Entretanto, segundo Rago (2004), a inserção das mulheres nesses espaços, nos divertimentos e nas práticas esportivas mantiveram-se, em conceito, ligadas ao ideal higienista e não libertador. Historicamente, sustentou-se, segundo argumentos levantados pela autora, uma vigilância sobre os corpos femininos e reforçava-se a narrativa contra a relação das mulheres com a bicicleta. Os comportamentos femininos, que se mantinham cuidadosamente codificados para um comportamento socialmente aceitável e tradicionalmente familiar, eram sistematicamente observados (GOELLNER, 2000; 2003; RAGO, 2004; MORAES E SILVA; FONTOURA, 2011).

Conforme apontam Goellner (2000; 2003) e Moraes e Silva e Fontoura (2011), estava consolidada a ideia de que o papel feminino na sociedade era o da submissão e o destino final seria a maternidade. Assim, não tardou para que uma narrativa de incompatibilidade entre mulheres e bicicletas fosse posta em cena nessa transição entre século XIX e XX. Nesse sentido, Melo e Schetino (2009) apontam como um discurso médico esforçou-se em ressaltar os incontáveis perigos das pedaladas para as mulheres, entre os riscos estavam o aborto e a esterilidade. Entretanto, a narrativa moralista se sustentava de forma mais enfática. Nesse sentido, os autores sugerem que determinadas mulheres poderiam ter sensações não compatíveis com o comportamento adequado de uma “boa moça” ao pedalar, já que o insinuante contato das partes íntimas femininas poderia causar, às moças de moral duvidosa – ressalte-se assim, que o problema não estava na bicicleta e sim, na moça - pensamentos inadequados.

Contudo, por todas as partes da Europa o ciclismo feminino do final do século XIX, como divertimento e passatempo, se desenvolveu e rapidamente e foi associado ao movimento feminista. Aos poucos as mulheres, para andar de bicicleta, tiraram os espartilhos e vestiram roupas mais leves e adequadas para os exercícios físicos, e isso parecia-lhes uma libertação (SANTUCCI, 2016; VIGARELLO, 2017; CHEBRE; RENAUD, 2020). Segundo Benjamin (2009) a roupa da ciclista fora aonde a mulher pôde assumir sua forma mais sedutora e ela foi a expressão inconsequente da vestimenta esportiva. O autor lembra como as gravuras de Charles Vernier com mulheres em velocípedes alimentavam o imaginário das saias levantadas, oferecido pelas rodas da bicicleta. A ciclista se

apresenta nas suas formas íntimas, eternizando a bicicleta como o instrumento libertário da mulher moderna.

Quem hoje ainda se lembra onde, na última década do século passado, as mulheres ostentavam aos homens sua aparência mais sedutora, a mais íntima promessa de seu corpo? Nos galpões cobertos e asfaltados nos quais se aprendia a pedalar. Como ciclista, a mulher disputa o primeiro lugar coma cantora dos cartazes e dá à moda sua linha mais ousada (BENJAMIN, 2009, p. 103).



Imagem 6: Annie “Londonderry”, a primeira mulher que deu a volta ao mundo de bicicleta. (Fonte: <http://tripedal.net/annie-londonderry-a-primeira-mulher-que-deu-a-volta-ao-mundo-de-bicicleta/> acesso 29/06/2021)

Sob os olhos atentos da sociedade paulistana as primeiras ciclistas do sexo feminino surgiram pelas ruas da capital na última década do século XIX. E como se já não fosse o suficiente circularem pelas ruas sobre duas rodas

algumas ousadas moças ainda o faziam vestindo calças. Sim, calças! Fora de fato um escândalo, não somente no Brasil, mas até mesmo nas mais avançadas cidades europeias. As maiores conquistas na libertação do corpo da mulher nas suas vestimentas do início da modernidade foram, conforme aponta Vigarello (2017), o desgosto pelo espartilho, primeiro, e mais tarde, o gosto pelas calças, a *jupe-culotte*.

A novidade escandalizou a sociedade paulistana quando as primeiras jovens aderiram a essa moda e desfilaram pelas ruas da principal cidade do Estado de São Paulo. A bicicleta fomentou ambos. Os relatos estavam nas páginas das revistas e jornais da época, noticiados com certa indignação e espanto: “Mulheres querem andar mais a gosto e à frescata. Inventaram umas modas curiosas para conseguirem o que desejam. Sabem? Escutem lá: jupe-cullottes. Nada mais, nada menos, que uns commodos calções” (*Revista A Vida Moderna* 15/03/1911); ou ainda:

A moda das mulheres deve ser uma constante preocupação esthetica e de gosto para o agrado dos homens (...) Mas, acima de tudo, mesmo do imoral das jupes cullottes (...) a nova moda porá em relevo pés de dimensões avantajadas e pernas em arco. Nada mais feio do que uma moça de pernas tortas em cima de um pé grande (*Revista A Vida Moderna* 04/04/1911, 15).

Segundo Soares (2011) através das vestimentas e dos ornamentos se expressam as formas mais intrínsecas da educação do corpo. Através das roupas é possível fabricar ou valorizar certas aparências e no caso das mulheres, ressaltar, nessa transição entre os séculos XIX e XX, novos valores postos acerca das aparências do corpo, das novas e mais esbeltas silhuetas e de fomentar o desejo libertador eminente. Segundo Jamain-Sanson e Terret (2009), Santucci (2016) e Chebre e Renaud (2020), a moda esportiva feminina teve como característica nos seus momentos iniciais uma inclinação voltada ao conforto e elegância em detrimento da intenção de *performance*, mais conveniente aos homens. A revista *Semanario Cyclistico Illustrado A Bicicleta*, um notório veículo de estímulo ao ciclismo, apontava ainda no século XIX com visível naturalidade a melhor vestimenta para uma mulher pedalar em uma coluna intitulada *Às cyclistas*:

Modelo de *jupe pantalon*. Padrão *epinglé* como o precedente e corsage de *vigogne* pardo-avermelhada. *Jupe-pantalon* são duas espécies de

saías forma de sino, bem largas, cortadas *droit fil* na frente e atrás (...). Ella é collante na cintura excepto atrás e na frente onde se formam duas pregas cahidas *al milieu* para ocultar a costura e *fermeture*. Corsage blusa formando três pregas redondas na frente e nas costas *tendue* na cintura por um cinto de couro branco. Fivela de *vieil argent*. Manga *d'une pièce*, não muita larga. Gravata de *mussellini* de seda crême bordada. *Canotier* de palha pardo-avermelhada *cerclé* de uma *fita de setim*. *Plume* fantasia sobre o lado. Meias e sapatos pretos (*Revista Semanario Cyclistico Illustrado* 15/11/1896, p. 3).

A participação de ciclistas mulheres no começo do século XX foi, de fato, modesto no Brasil, segundo indicam as pesquisas de Melo e Schetino (2009), Santucci (2016) e Moraes e Silva *et. al.* (2021). Santucci (2016) e Moraes e Silva *et. al.* (2021), ao estudarem, respectivamente, as cidades de Porto Alegre e Curitiba, indicam que de um modo geral que na capital gaúcha e paranaense as mulheres ocupavam as arquibancadas, não somente nas corridas de bicicletas, mas em outros eventos esportivos, e tinham basicamente a função de embelezamento dos eventos esportivos. Gambeta (2013) e Souza (2016), sinalizam para um quadro bastante semelhante ao analisarem o caso específico da cidade de São Paulo na virada do século XIX para o XX, visto que para os autores era mais comum ver as mulheres nas arquibancadas, ornamentando os eventos com suas belas *toilettes* e sua gestualidade graciosa.

Entretanto, Brown (2021) aponta como em muitas cidades da América do Sul, ainda na década final do século XIX, o andar de bicicleta e os primeiros desafios de competição por divertimento independeram do sexo, vendo-se mulheres alinhadas ao lado de homens para a aproveitarem a brincadeira e embora elas não tivessem o apoio unânime para usarem as bicicletas, mostravam-se como consumidoras potenciais e agregavam ao ato de pedalar certo misticismo virtuoso que destoava do ciclismo como esporte de competição, mais adequado ao universo esportivo do homem, porque o praticante “(...) muitas vezes acabava coberto de sujeira, graxa e hematomas¹⁹” (BROWN, 2021, p. 315 – Tradução livre). As mulheres e as bicicletas simbolizaram uma mistura de subversão reprovada moralmente com encantamento e admiração, como insinua o poema de Roberto J. Diaz:

Oh, adorável senhora ciclista, minha alma indiscreta
Não posso mais esconder de você, o quanto te ama;

¹⁹ No original: “Although promoters sought to present cycling as a modern example of technological progress that South Americans should aspire to, the reality was that its practitioners often ended up covered in dirt, grease, and bruises.”

E diante de sua indiferença, prefere morrer
 Abaixo da marca dos pneus da sua bicicleta²⁰
 (BROWN, 2021, p. 316 – Tradução livre).

Por fim, passeios e eventos que envolviam a prática do ciclismo tornaram-se relativamente frequentes no cotidiano da urbe paulistana. Páreos de bicicleta em espaços reduzidos, como nos parques e no velódromo ou desafios em distâncias mais longas. Era, portanto, um enraizamento de uma cultura física ligada ao artefato de duas rodas e que adquiriu nos anos iniciais do século XX elementos que corroboraram para sua maior aproximação com as lógicas do esporte moderno.

1.3. “CORRA, VELO, CORRA NA SUA LUZ BRILHANTE”: *A Pequena Rainha*, a modernidade paulistana e as primeiras corridas de bicicleta

Consta-nos que duas senhoritas da elite de nossa sociedade, já fizeram encomenda de duas bicycletas; algumas outras moças sabendo d'isto, resolveram aprender a andar de bicycleta e a ser isto verdade, folgamos sinceramente dando os nossos parabéns às duas gentis iniciadoras (*Semanário Cyclístico Ilustrado A Bicycleta* (12/08/1896, p.4).

As bicicletas que ganharam as ruas da São Paulo estimularam inevitavelmente novas formas de comportamento, transformaram gestos, hábitos e estilos de vida. Aos poucos esse passatempo sobre duas rodas somou-se a outros divertimentos corporais adquirindo uma certa intenção esportiva e se expandiram pela cidade. Dos primeiros passeios às áreas verdes e parques de São Paulo chegava-se enfim às práticas de caráter um pouco mais regrado e competitivo. Para Sevcenko (1992) seguia-se no sentido de incorporar indivíduo e sociedade ao espírito atlético e esportivo, ou ainda de suscitar um sentimento de pertencimento desse espírito ao cotidiano do habitante da capital dos paulistas. Rago (2004) aponta como os adeptos dos esportes nos anos iniciais do século XX já estavam por muitas partes da cidade, nos espaços livres, nos divertimentos aquáticos realizados pelo rio Tietê ou montados em suas bicicletas. Assim, essa narrativa histórica fora possível uma vez que a cidade se prestaria ao papel de acolher o fenômeno esportivo, bem como os demais

²⁰ No original: “Oh, lovely lady cyclist, my indiscreet soul/Can no longer hide from you, how much it loves you; /And faced with your indifference, it prefers to die /Beneath the imprint of the tyres of your bicycle”.

elementos da cultura física, dando vistas aos grandes torneios, às celebrações atléticas ou as demonstrações de *performances*.

A cidade possibilitou ao esportista um protagonismo ímpar que impactara culturalmente as relações entre seus indivíduos e deles com o espaço urbano (RAGO, 2004; TOLEDO, 2015). Ainda, ressalta-se a jovialidade do “ativismo atlético”. De fato, coube ao jovem cidadão a missão de simbolizar os novos comportamentos em torno da vida esportiva e marcar o tom dos novos tempos, em ruptura com o passado. Tratava-se, então, conforme apontam Sevckenko (1992) e Dalben e Góis Júnior (2018) não apenas de inserir-se numa modernidade aparente, mas sim de marcar uma nova mentalidade tendo as práticas atléticas como um elemento central.

Nesse sentido a escolha de espaços que acolhessem os novos comportamentos esportivos logo se manifestaria como uma necessidade eminente na principal cidade do Estado de São Paulo. O Frontão do Boa Vista, por exemplo, era um desses muitos espaços de divertimentos que surgiam voltados ao comportamento esportivo com espetáculos de “*hábeis pelotaris*” de várias partes do mundo e disputas que entretinham o público (Revista *Sportman*, janeiro de 1906). Entretanto, Gambeta (2013), salienta que novas atrações esportivas caíram no gosto da população e outro importante espaço para as praticá-las surgiu na transição do século XIX para o XX: a Chácara do Carvalho, de propriedade da família Prado. O autor lembra ainda que a família tivera seu nome muito ligado a eventos e práticas esportivas pela cidade de São Paulo no começo do século XX.

Como lembram Gambeta (2013), Souza (2016) e Dalben e Gois e Junior (2018) Antonio Prado fora considerado patrono dos esportes na cidade e junto com seu filho foram grandes propagadores dos valores das elites ligados ao estilo esportivo de vida. Os Prado, ao lado de entusiastas dos esportes de outras famílias igualmente tradicionais e aristocráticas, foram importantes propagadores de provas náuticas, automobilísticas, de jogos de futebol e de corridas de bicicleta.

Chartier e Vigarello (1982), ao analisarem o caso francês indagam que a reivindicação por instalações e espaços de práticas de exercícios físicos passou a ser uma demanda da sociedade francesa desde a segunda metade do século XIX. As pesquisas de Moraes e Silva (2011; 2015), Moraes e Silva, Quitau

(2018), Moraes e Silva, Quitzau e Soares (2018) e Moraes e Silva *et. al.* (2021), relativas ao contexto da cidade de Curitiba, lembram como a vulgarização desses divertimentos esportivos fomentou a necessidade de instalações e espaços mais adequados para a prática dos diversos elementos da cultura física: “Logo, uma estrutura física precisava ser construída, pois o espaço físico era um elemento fundamental para a consolidação de todo um dispositivo institucional que faria com que o discurso da cultura física se estabelecesse em Curitiba” (MORAES E SILVA, *et. al.* 2021, p.10).

Se isso ocorreu numa localidade de porte menor como Curitiba em São Paulo tal processo foi bem mais contundente. Tanto que já em 1881 se defendia a construção do hipódromo, com a fundação do *Jockey Club de São Paulo*, ou outros locais como o Velódromo Paulista, inaugurado oficialmente no ano de 1896 (GAMBETA, 2013; SOUZA, 2016; BROWN, 2021; MEDEIROS, 2021). Na medida em que o uso da bicicleta como um elemento da vida esportiva se consolidava nas cidades os ciclistas inclinaram-se a um movimento de ocupação de espaços já existentes para suas primeiras práticas competitivas sobre as duas rodas. Assim, segundo aponta Brown (2021), em muitos momentos apropriaram-se de locais já existentes como campos de críquete e hipódromos²¹.

Contudo, foi na pista do velódromo que as corridas de bicicleta nessa transição do século XIX para o XX encontraram verdadeiramente sua acolhida. O espaço construído pela família Prado na Chácara do Carvalho foi o primeiro local específico para as disputas em pista fechada do ciclismo paulistano. A Chácara, localizada onde é hoje a rua da Consolação, era de propriedade de Veridiana Prado, irmã do Conselheiro Antônio Prado, que cedera um considerável espaço no terreno para a construção do Velódromo de São Paulo e para o alojamento da sede do *Veloce Club Olympico Paulista*, que nascera de uma união entre sócios de clubes pioneiros, porém menores (NICOLINI, 2001; GAMBETA, 2013; SOUZA, 2016). A obra foi idealizada e feita especialmente para atender ao desejo de seu filho Antônio Prado Júnior, que teria se encantado

²¹ Brown (2021), aponta que esse movimento não fora exclusivo no Brasil. Ciclistas em Buenos Aires (Argentina), Bogotá (Colômbia) e Gauyaquil (Equador) movimentavam-se em busca de espaços para a prática esportiva do ciclismo. Posição que também foi relatada por Moraes e Silva *et. al.* (2021) ao estudar a cidade de Curitiba. Nesse sentido, entende-se, o que tal fenômeno se configura em um franco crescimento da intenção esportiva, competitiva e profissional do andar de bicicleta.

com o a bicicleta ainda muito jovem. Mais tarde o local serviu aos eventos de futebol, segundo indicam Nicolini (2001), Gambeta (2013), Souza (2016), Brown (2021) e Medeiros (2021). O velódromo também foi rememorado na seguinte passagem de Jorge Americano:

O velódromo começou em 1897 como pista de corrida de bicicletas. Das do tipo de uma roda grande e outra pequena, ambas protegidas por filetes de borracha, só se encontrava nalgum “ferro velho”. As modernas dêsse tempo eram exatamente como as de hoje. Câmaras de ar, manoplas altas em forma de chifres de boi, para as de passeio, e manoplas baixas, retorcidas em forma de chifres de carneiro, para as de corrida. Mas as corridas passaram da moda e o Velódromo foi inteiramente aproveitado para quadra e arquibancada de futebol. A arquibancada comportava talvez oitocentas pessoas. A “geral” era ao redor da cerca da quadra (AMERICANO, 1957, p. 343).

O local era orgulhosamente apresentado, a exemplo do primeiro velódromo construído no Brasil²², para proporcionar a prática do ciclismo e outros esportes que satisfizessem os jovens *sportmans* das elites, que, afinal, representavam a força vanguardista na criação de espaços específicos para essas novas práticas esportivas na cidade de São Paulo (SEVCENKO, 1992; RAGO, 2004; GAMBETA, 2013; GÓIS JÚNIOR, 2013; DALBEN; GOIS JUNIOR, 2018; MEDEIROS, 2021).

O gosto pelas bicicletas, que ganharam a pista do Velódromo Paulista, veio desses jovens filhos dos cafeicultores ricos e instalados agora na capital. Eles representavam uma virtude moral expressiva e simbolizavam o vigor físico e o modernismo de “uma rapaziada forte e sacudida”, como adjetivaram Dalben e Gois Junior (2018). Assim, as notícias sobre corridas de bicicleta no Velódromo Paulista, nos anos finais do século XIX, animavam a programação esportiva na rotina da vida urbana:

Com o entusiasmo habitual, prova evidente do modo pelo qual se vae aclimatando o cyclismo, realisou domingo ultimo o Veloce-Club uma das suas magníficas corridas. As archibancadas repletas de gentis senhoras, que, aplaudindo com frenesi o vencedor d’este ou d’aquelle pareo, davam um tom festivo ao Velodromo da rua da Consolação. As honras do dia couberam ao intrépido amador Osmond que dia a dia se avanta no treno, mostrando que dentro em pouco talvez seja o scratch de sua turma. Alegremo-nos também imenso ao vermos o Otto

²² Segundo Brown (2021) o primeiro velódromo da América do Sul foi o Bellodromo/Velódromo Nacional no Rio de Janeiro, construído e inaugurado em 1892. Segundo as fontes levantadas pelo autor o espaço possuía poltronas de luxo, espaço para banda musical e podia acolher duas mil pessoas. A pista era cimentada e tinha uma circunferência de 150 metros e toda iluminada com energia elétrica.

que gradativamente ganha as suas antigas formas, e se assim continuar adquirirá em breve os seus fóros de corredor de primeira plana como em outros belos tempos. Merece também particular menção o minúsculo Scylla, que, a não ser a sua imprevidencia de creança, tiraria folgado o 2. Logar no primeiro pareo. A directoria deve recomendar a todos os corredores que antes do poste do vencedor não abandonem o guidon, qualquer que seja a colocação em que estejam, evitando d'esta forma dissabores que podem advir com o publico (...). Ahi vae o resultado dos pareos (...) (Semanao Illustrado A Bicycleta, 15/11/1896, p. 1).

As corridas em duas rodas ganharam logo a admiração dos paulistanos, especialmente aqueles de origem mais abastada. Esses acontecimentos também chamados de páreos eram sempre relacionados às calorosas disputas do turfe. Ora, o *turf* fora considerado um precursor dos demais esportes. As corridas de cavalo movimentavam especulações e apostas em torno dos favoritos em diversas localidades brasileiras (LUCENA, 2001; MELO, 2001; NICOLINI, 2001; SCHETINO, 2008; MORAES E SILVA, 2011; 2015; GAMBETA, 2013; SANTUCCI, 2016; MONTENEGRO; SOARES, 2018; PEREIRA; MAZO; BATAGLION, 2019; MORAES E SILVA, *et. al.* 2021).



Imagem 7: Velódromo de São Paulo, anos finais do século XIX. Ao fundo a placa: É proibido vaiaer. Fonte: Arquivo Club Atlético Paulistano. <https://www.lance.com.br/futebol-nacional/100-anos-demolicao-velodromo-paulista.html> , acesso 18/05/2021.

Os anúncios de eventos dessa natureza eram constantes nos jornais paulistanos: “Com grande concorrência, realizou esta veterana sociedade a festa inaugural da temporada hippica deste anno, obtendo êxito” (Revista *Sportman* janeiro de 1906, p. 4). A imprensa acompanhava com atenção as combinações de cada páreo: “Reina grande entusiasmo entre os amantes do *turf*, o que quer dizer que vamos ter uma excelente temporada. O Grande Premio Municipal, que vae ser disputado domingo tem despertado vivo interesse porque as forças dos parceiros estão bem equilibradas” (Revista *Sportman* janeiro de 1906, p. 4).

A influência do turfe recairia sobre o ciclismo, em parte, pela histórica comparação das bicicletas aos cavalos: um artefato moderno como um “cavalo de ferro” incansável, que ao ser montado transformava homem e máquina em um só corpo (GABORIAU, 1991; POYER, 2003; SCHETINO, 2008; RENAUD, 2016; MORAES E SILVA, *et. al.* 2021). Assim, é importante lembrar que na origem das competições de ciclismo as corridas eram anunciadas como disputas de páreos e muito desses eventos ocorreram inicialmente em hipódromos²³, como anunciou o Correio Paulistano:

Hipodromo Antarctica. Neste Prado realiza-se hoje, às 2 horas da tarde, uma interessante festa sportiva, na qual será disputado o brassard de resistência do campeonato cyclista entre bravos cyclemeas (sic) desta capital, Italia e Jacarêhy. Também o andarilho José Ferrari correrá um match contra os cyclistas que tomam parte no campeonato 10/12/1905, p. 5).

Essas corridas ou páreos de bicicleta eram movidos por apostas a dinheiro, entretanto, é importante ter em vista que os comportamentos em prol dos divertimentos que envolvessem apostas e especulações seriam superados na medida em que a prática sistematizada dos jogos, a imposição das regras e a contenção da violência e dos exageros coletivos se fizessem presentes (ELIAS; DUNNING, 1992; VIGARELO, 1995; LOUDCHER, 2020).

Com entusiasmo por esse novo esporte em ascensão, as arquibancadas paulistanas se encheram de admiradores do ciclismo e de jovens moças e senhoras em elegantes *toilettes* a torcer pelos seus corredores favoritos (GAMBETA, 2013; SOUZA, 2016). As pequenas disputas e os passeios de

²³ Moraes e Silva (2011; 2015) e Moraes e Silva *et. al.* (2021), indicam que na cidade de Curitiba as primeiras corridas de bicicleta ocorreram no hipódromo da capital paranaense, sendo este espaço um difusor de outros elementos da cultura física como a corridas a pé, tiro e principalmente os primeiros jogos de futebol.

bicicleta, que antes eram realizados nos espaços públicos dos parques, como no Parque da Aclimação e no Parque Antártica, tinham agora um palco específico e ganharam o formato de disputas e páreos (NICOLINI, 2001; GAMBETA 2013; TOLEDO, 2015; SOUZA, 2016).



Imagem 8: Arquibancadas do Velódromo de São Paulo com capacidade para 4 mil pessoas. Fonte: Arquivo Club Atlético Paulistano. <https://www.lance.com.br/futebol-nacional/100-anos-demolicao-velodromo-paulista.html> , acesso 18/05/2021.

A organização de locais mais geometrizados para os divertimentos, segundo indicam Chartier e Vigarello (1982) e Vigarello (1995) surgiu no contexto francês em torno dos anos de 1900, amparados no conceito de sistematização das atividades e dos eventos e de orientação dos olhares para os acontecimentos específicos que se dariam nesse novo espaço. A combinação entre festividades e comportamentos desejáveis orientava essa nova forma dos divertimentos e dos exercícios esportivos, ou seja, de todos os elementos que compunham a cultura física.

Os passatempos regrados na bicicleta em espaços específicos e restritos permitiriam o controle dos gestos e as práticas de comportamentos considerados

mais adequados. Assim, o andar subversivo do *veloceman* e a ilimitada sensação e busca de liberdade que a bicicleta insinuava logo da sua aparição poderiam agora, finalmente ser contidos, regrados e sistematizados, não somente nos espaços restritos das disputas, mas com uma amplitude programada: “Foi multado, pelo 2º Dr. Pedro Alves, 2º delegado. José Petuzzi, por andar de bicicleta com lanterna apagada, na rua Glycerio” (Correio Paulistano 17/11/1903, p. 2).

Brown (2021) aponta como o ciclista individual pelas ruas das cidades era um foco de incomodo e que contrariava os ideais de comunidade e de nação que na América do Sul, e claro, no Brasil já se associavam ao futebol, o jogo de onze combatentes uniformizados que representava uma coletividade mais ampla. Assim, o ciclista pela cidade era um ser irritante, talvez livre demais. O autor indaga que desde a origem do uso da bicicleta nas vias urbanas em grandes cidades como São Paulo, por exemplo, o ciclista fora subjugado a constrangimentos e perigos ao atingir buracos e/ou ser espremido por bondes e carros e invariavelmente terminar seu passeio ferido e/ou machucado. Por isso ele também era desde os tempos remotos do uso da bicicleta um ativista de uma política urbana que exigia a melhoria das vias públicas e as estradas para a prática do ciclismo. De acordo com Brown (2021), o ciclista é por definição um lobista das boas ruas e estradas.

Assim, Moraes e Silva (2011; 2015), Moraes e Silva e Quitzau (2018) Moraes e Silva, Quitzau e Soares (2018) e Moraes e Silva *et. al.* (2021), ao analisarem a cidade de Curitiba, também corroboram para a reflexão de que a estruturação de espaços sociais e esportivos contribuíram para a consolidação de uma cultura física a partir de comportamentos e gestos desejáveis que somassem ao projeto urbano. Isso, não apenas daqueles que se dedicavam a admirar as disputas nos espaços estabelecidos, mas também, e sobretudo para uma aproximação cada vez maior desses divertimentos com as lógicas do esporte moderno.

O Velódromo Paulista fora, nesse cenário, de fato, um grande sucesso. Não era para menos. Todos os esforços se voltaram a transformá-lo em um palco para as bicicletas e outros elementos da cultura física serem vistos pela

população paulistana²⁴. Em 1896 uma grande reforma foi realizada para potencializar os eventos nesse espaço, conforme aponta Gambeta (2013, p.73), na seguinte passagem:

O projeto foi encomendado ao engenheiro Demetrio Ricci que traçou a pista elíptica, com piso de saibro, medindo 380m de comprimento e largura entre 4 e 8 metros. Incluía uma arquibancada em madeira, oficina, bilheteria e um chalé para a sede do clube. No chalé além dos escritórios havia vestiário, refeitório e dois salões, um para ginástica e um para esgrima. Dois pequenos coretos foram erguidos para bandas de música se revezarem durante os programas.

Nesse contexto, um comportamento mais esportivizado se firmava em torno do andar de bicicleta. Caminhou-se para a estruturação de novos elementos que foram lentamente incorporados em torno dessa rotina. Um conjunto de códigos, normas, regras, parâmetros e comportamentos se impuseram e caracterizaram uma mudança do conceito de andar de bicicleta ou ainda da prática informal do ciclismo. Tais elementos se somariam para relacionar o andar de bicicleta a uma construção moderna de esporte, mais competitivo e organizado em torno de associações, clubes e ligas que começavam a surgir.

Nesse sentido, Vigarello (1988; 1995), Guttmann (2004) e Loudcher (2008; 2020) ressaltam que os exercícios físicos que caminharam no sentido desse tipo de estruturação se aproximavam de forma mais efetiva das lógicas do esporte moderno. Referências sobre resultados, *performances* e treinamento, por exemplo, passaram a cada vez mais a fazer parte das narrativas sobre as disputas ciclísticas, que pareciam entusiasmar os grupos de admiradores que cresciam a cada tempo, como pode ser observado no *Semanario Ciclystico Ilustrado A Bicicleta*:

O que foi a 3. corrida da presente estação, realizada domingo ultimo, senão mais um sucesso para o Veloce Club! Que o digam todos que a ella assistiram se não ficaram plenamente satisfeitos e se não levaram para casa saudosas recordações!... Como de costume todos os pareos foram bem disputados, sobressaindo o 5. Em Bargossi, que hoje anda

²⁴ A febre das corridas de bicicleta no Velódromo de São Paulo teve uma vida relativamente rápida. Logo, o espaço das bicicletas cederia a uma nova paixão, a bola de futebol, e ainda no início da segunda década do século XX (NICOLINI, 2001; GAMBETA, 2013; TOLEDO, 2015; SOUZA, 2016; BROWN, 2021). Moraes e Silva (2011) e Moraes e Silva *et. al* (2020), aponta que movimentação parecida ocorreu em Curitiba no mesmo período, onde outras modalidades esportivas acabaram cedendo espaço para o futebol que caía cada vez mais no gosto dos habitantes da capital do Estado do Paraná.

n'um completo entrainment, bateu os seus competidores brilhantemente, sendo muito aplaudido (...). A Bargossi, um bravo! Iris ao contrário d'este ultimo, não tem o necessário preparo, e será bom, que continue a s'entrainer, para continuar a fazer a brilhante figura das duas primeiras corridas d'este anno! O Dr. Campos Salles, presidente do Estado acompanhado de sua Exma. Família, dignou-se comparecer vigarela esta corrida, mostrando que se interessa realmente pelo desenvolvimento do cyclismo entre nós. (...).

Para a uma boa exibição nos páreos ciclísticos do Velódromo Paulista não bastava mais apenas a paixão pela bicicleta e pedaladas constantes pelas ruas da cidade. Exigia-se uma transformação de postura e uma inclinação a um novo comportamento esportivo em torno do aprimoramento físico e da busca por vitórias e ótimas *performances*. Emergia, segundo aponta Vigarello (1988; 1995; 2011a), ao estudar o contexto francês, um pensamento em torno de programas de treinamento e uma preocupação com as formas e com o entendimento do corpo esportivo que formulou um tempo esportivo. Guttmann (2004) e Loudcher (2020) sublinham como a distinção entre profissionais e amadores evidenciava-se pela dieta, pela dedicação e método nos treinamentos e por um conjunto de novos códigos morais que se estabeleciam contribuíram na consolidação do esporte moderno.

Nesse sentido, Vigarello (2011a) aponta uma reflexão em torno da importância do treinamento esportivo. Treinar entrava na ordem do dia. Estabelecia-se uma busca pela transformação do corpo, uma imersão na percepção corporal aliada ao aprimoramento da força que desafiava a resistência e levava o indivíduo esportista a uma interiorização do seu conhecimento pessoal e um reconhecimento da sua própria identidade. Mesmo que as formas de treinar sejam distintas e sirvam a diferentes objetivos, um requisito é obrigatório, segundo Vigarello (2011a), o método de preparação, ou seja, um programa específico de treinamento.

Sendo assim, não parecia mais possível, nesses tempos que apontavam, que o esportista se apresentasse à disputa sem a preparação adequada, como no ocorrido nas disputas organizadas pelo *Veloce Club*: quando “Nilo, fez carreira mediocre e não correspondeu a expectativa geral. Gostaríamos de vê-lo diariamente em rigoroso entrainment, assim como devia também inscrever-se mais a miudo disputando prêmios” (Semanao Cyclístico Ilustrado A Bicicleta 06/09/1896, p 2).

Como imprensa especializada em ciclismo e assuntos sobre a prática da bicicleta o *Semanario Cyclístico Illustrado A Bicicleta* inundou suas páginas com um vocabulário ligado a referências ao treinamento sobre a bicicleta e novos comportamentos do corpo derivados dessa inovação física, como na coluna “Corre...” uma referência ao que se falava aqui e acolá, assinada pelo Besbilhoteiro:

Corre...

... que o Tartaruga depois do grande premio 7 de setembro estará em completo *entrainement* e disposto a lançar um desafio em 100 kilometros contra qualquer corredor nacional ou estrangeiro.

... que o Iris apesar de andar com o pé destroncado, tem feito magníficos *entrainements* chegando a bater Otto.

... que o Bargossi deixou de bicycletar por essas ruas afora.

... que o Menelick tem feito as barbas nas pernas.

(...) (Semanario Cyclístico Illustrado A Bicicleta, 06/09/1896, p. 2; 15/11/1896, p.2).

O treinamento passava a entrar na ordem do dia nesses tempos do final do século XIX e início do XX, fato que levava conforme evidenciam Vigarello (1988; 2011a; 2018), Moraes e Silva e Quitzau (2018), Medeiros, Quitzau e Moraes e Silva (2020), Medeiros (2021) e Moraes e Silva *et. al.* (2021), a idealização de determinadas pedagogias corporais. Eis, então a construção de um pensamento que reforçava o argumento de que a modernidade acentuaria a distinção física como forma de *status* e poder. Vigarello (2018) indica que se dava a aparência um novo valor, o do vigor físico, da capacidade de resistência e da exibição física pela realização de façanhas, visto que era preciso provar solidez, força e uma certa dose de valentia. Não tardou para que as distinções decorrentes dos resultados dessas pedagogias que valorizavam os treinamentos se manifestassem, nos resultados e nas *performances*.

Uma distinção entre o andar de bicicleta e os exercícios físicos que se aprimoraram pelo treinamento e atuações competitivas nas primeiras pistas de corrida se estabeleceu na transição dos séculos XIX para o XX. Nesse sentido, uma novidade chamou a atenção nas páginas do *Correio Paulistano*: “Realizou-se hoje uma corrida preparatória no novo velódromo em construção em S. Christovam, para se verificar os defeitos que por ventura apresentassem a pista e as cabeceiras de desgarras” (01/07/1903, p. 1). A notícia evidencia a preocupação com o desempenho e aprimoramento técnico das *performances*, bem como com a consolidação dos espaços específicos para a prática esportiva.

Era uma atitude de certa forma inédita nas terras paulistanas, que contribuiria para caracterizar de maneira ainda mais efetiva as distinções entre divertimentos com bicicleta e as primeiras competições cada vez mais próximas as lógicas do esporte moderno.

Assim, preocupações novas surgiram em torno do desenvolvimento do ciclismo como uma prática mais racionalizada, que buscava sua sustentação em regramentos e intenção de *performance* pela valorização dos seus equipamentos e dos treinamentos para o aprimoramento competitivo. Esses elementos, que se aprimorariam nas décadas iniciais do século XX, permeavam o universo sobre duas rodas já na última década do século XIX, possivelmente pela inspiração do contexto esportivo europeu, sobretudo francês, como registra Vigarello (2011a, p.197) no seguinte trecho:

A revista *Véloce-Sport*, apresentando em 1885 “os dez mandamentos do ciclista”, publica a imagem de um corredor pedalando no seu apartamento. A máquina está fixa, suportada por cabos de aço, arrimada a um pranchão. Seu papel é limitado, a roda só faz mover uma engrenagem colocada em uma chaminé. O comentário é sugestivo: “Ao pé do fogo, procurarás utilizar o treinamento”. Ironia, sem dúvida, vago deslocamento também. O treinamento pode continuar sendo uma cultura “curiosa” em 1885, surdamente contestável: iniciativa que desvia do útil, esforço muito egoísta em suma, enquanto se deveriam privilegiar outras eficácias. Daí essa engrenagem lembrando a necessidade do “real”²⁵.

A valorização dos equipamentos, mais tecnológicos, mais potentes, mais competitivos ou que pudessem de alguma forma auxiliar o processo de treinamento e aprimoramento das *performances* já eram uma febre também no Brasil. Misturava-se ainda nesses anos de transição dos séculos XIX para o XX o entretenimento e o convívio social com a intenção e valorização da experiência esportiva. O evento de inauguração do Novo Hotel e Cassino do Guarujá ilustra bem esse contexto, quando no mesmo trem desciam ao litoral paulista alguns

²⁵ O equipamento observado por Vigarello (2011a) corresponde atualmente ao rolo de treinamento. Um instrumento onde a tecnologia de fato debruçou-se ao longo da história do ciclismo. Permite, hoje, ao ciclista um treinamento *indoor* com simulações de percursos mais ou menos sinuosos e acompanhamento detalhado dos dados do ciclista, tais quais batimentos cardíacos, perda de calorias, temperatura corporal, potência de força. Também é um instrumento de fundamental importância para o aquecimento corporal antes das competições. Para os amadores a máquina mais modernas também oferece a simulação dos percursos dos competidores profissionais, pelas estradas das grandes corridas de bicicleta pelo vídeo que ele assiste enquanto pedala. Entretanto, para os mais modestos ou minimalistas sobrevivem os modelos simples, portáteis e de fácil transporte.

ciclistas, uma banda de música e distintas senhoras e cavalheiros da sociedade para as festividades:

Em vagon especial, collocado na vanguarda do comboio, havia tomado lugar a esplêndida banda de música do Corpo de Bombeiros que durante toda a viagem fez-se ouvir despertando o entusiasmo de todos, principalmente dos nossos cyclistas, que alegres e folgazões faziam um barulho infernal, com grande magoa para os que contavam ainda recuperar as horas de somno que o fatal horário da S. Paulo Railway lhes fizera perder e com gaudio dos que se deleitam com o novo gênero de *sport*, pois que, alli fazia-se a chronica do cyclismo e dos cyclistas, discutindo-se a superioridade da machina *Cleveland* sobre a *Brennebor*, dessa sobre a *Columbia*, com o que não concordavam uns que afirmavam categoricamente que a melhor marca era a *Deflance*, seguindo-se logo a contestação dos entusiastas da *Monarch*, etc.etc. (...) Às 2 horas da tarde dirigimos-nos todos para beira-mar, acompanhando os cyclistas que irão dar começo às corridas. Sempre com a maior animação foi executado o programa distribuído (...). Este pareo (V pareo) despertou vivo entusiasmo, pois foi corrido em um tempo admirável e calorosamente disputado. À chegada de cada um dos vencedores a banda do Corpo de Bombeiros fazia ouvir um trecho do seu vasto repertório (...) (Correio Paulistano, 11/09/1898, p. 2).

Gambeta (2013), Souza (2016) e Brown (2021), salientam que à euforia competitiva somou-se a organização dos primeiros clubes de ciclismo em São Paulo. Eram essas associações que fomentaram as primeiras disputas calorosas das corridas de bicicleta no Velódromo Paulista. Weber (1988) e Poyer (2003), ao analisarem o contexto francês, apontam que o fenômeno do surgimento dos clubes no final do século XIX tem sua sementaria ligada à formação de associações de tiro e esportivas com intenções nacionalistas.

Entretanto, Weber (1988), salienta que com certa rapidez eles se transformaram em associações semi-sociais que aglutinavam indivíduos com folego financeiro e que, portanto, podiam pagar taxas para frequentar tais espaços. Moraes e Silva (2011), ao analisar o contexto brasileiro, mais especificamente a cidade de Curitiba, sugere que as agremiações em torno de um esporte articulavam também interesses econômicos e fomentavam os novos simbolismos impostos pela vida cidadina que emergia no começo do século XX. Entretanto, tem-se em foco que o surgimento dos clubes voltados às práticas esportivas representou as primeiras aspirações de institucionalização esportiva e no caso do ciclismo possibilitou, gradativamente, o processo de aprimoramento dos corredores de bicicleta.

Nos anos pioneiros, ressalta Nicolini (2001, p.162) a improvisação imperava. “Os ciclistas nem uniforme possuíam”. Mas, na medida em que o

andar de bicicleta se aproximava das lógicas do esporte moderno foi criada toda uma realidade para o Velódromo Paulista, que passou a contar, conforme salienta Nicolini (2011), até mesmo com a presença de ilustres ciclistas estrangeiros. Para Brown (2021) esse fenômeno de intercâmbio e/ou a formação de redes globais entre os ciclistas, clubes, associações e federações é a demonstração de como a bicicleta e os ciclistas sul-americanos e, portanto, os brasileiros, fizeram parte da história desse esporte e contribuíram para a construção dos seus conceitos ligados ao progresso, regeneração da raça e construção cultural de nação.

Para Brown (2021) nomes como Egan Bernal²⁶ e Mariana Pajón²⁷ surgiram em virtude desse fenômeno iniciado no final do século XIX. Pode-se estender a lista a nomes como Mauro Ribeiro, Luciano Pagliarini, Carlos Silvestre, Jair Braga, Murilo Antonio Fischer e Claudia Carceroni, entre outros²⁸. Embora as corridas de bicicleta dentro do Velódromo Paulista tenham cedido espaço para o futebol, a aproximação com os ditames do esporte moderno seguiu com o fortalecimento gradual de muitos clubes e a transferência da sua prática para outro espaço, o das ruas e estradas. Essa forma de encaminhamento do ciclismo definiu o trajeto da sua consolidação a partir da institucionalização pela fundação da Federação Paulista de Ciclismo em 1922 e teve na Prova Ciclística Nove de Julho, criada no ano de 1933, um marco histórico fundamental.

²⁶ Ciclista profissional colombiano que se sagrou o primeiro sul-americano a vencer o *Tour de France*. Em 2021 ele também venceu o Giro d'Itália, a corrida profissional em 21 etapas em torno do território italiano.

²⁷ Ciclista profissional colombiana medalhista olímpica e campeã mundial de BMX, também chamado de bicicross, modalidade que surgiu na Europa nos de 1950 e consiste em executar manobras em pista fechada em uma bicicleta especial para tal finalidade.

²⁸ Mauro Ribeiro foi ciclista profissional, campeão Pan Americano e mundial na categoria júnior e o único brasileiro a vencer uma etapa do *Tour de France*, em 1991; Luciano Pagliarini foi ciclista profissional brasileiro com várias conquistas em corridas internacionais; Carlos Silvestre foi ciclista olímpico brasileiro, medalhista pan americano e treinador de ciclismo; Murilo Antonio Fischer foi ciclista profissional pela equipe europeia *Française des Jeux* e único brasileiro a completar quatro vezes o *Giro d'Itália* e três vezes o *Tour de France*; Jair Braga foi ciclista profissional e único brasileiro a vencer a Volta de Ciclismo da Bélgica e a chegar em segundo lugar em uma etapa do *Giro d'Itália*; Claudia Gilles Carceroni foi uma ciclista profissional brasileira sete vezes campeã do mundo em diversas categorias.

2. DO ANDAR DE BICICLETA À CONSTRUÇÃO DE UM ESPORTE MODERNO: UM OLHAR SOBRE O CICLISMO PAULISTANO

2.1. Civilizar, aprimorar, esportivizar

Musculoso, forte e bom gynasta estreou elle na inauguração do velho Velódromo, logo com os melhores [Seniors de 1ª Classe] de então, disputando belissimamente... o último lugar! Mais tarde já contava algumas victórias notáveis, e as leitoras devem se recordar que foi ele em companhia de Swift, em tandem, o vencedor da corrida no Prado de Moóca, ali organizada pelo Jockey-Club no dia 5 de Abril deste anno. De então para cá tem sido um Deus nos acuda de victorias. Depois que se reinaugurou o Velódromo Paulista, até hoje, nos 7 pareos que lhe era permittida a inscripção, tirou colocação em todos, sendo 5 em 1º lugar e 2 em 2º (...) (Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta, 12/07/1896, p. 1).

O *Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta* apresentou na primeira página de uma de suas edições de 1896 a narrativa em que o trecho acima é um fragmento. Tratava-se de uma homenagem ao jovem Otto Huffenbaecher, dono da tipografia que produzia o periódico, importador de bicicletas e um dos principais ciclistas de competições de sua época. Os feitos do jovem talento do esporte sobre duas rodas e sua coleção de vitórias sobre seus pares estavam expostos para a admiração dos entusiastas do emergente ciclismo paulistano. Até mesmo um “primoroso quadro photographico, representando Otto sobre uma bicycleta, em attitude de disputar um pareo” fora exposto na casa de música do Sr. Luiz Levy²⁹. “O trabalho era magnífico até nos seus menores detalhes e a semelhança é perfeitíssima (....)”. (Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta, 12/07/1896, p.3).

Aos elogios sobre sua boa forma física e à *performance* superior à dos adversários somava-se, estampada entre as palavras impressas, uma imagem de um dos principais protagonistas do ciclismo paulistano. Lá estava Otto Huffenbaecher, sobre a bicycleta de corrida, daquelas cujo *guidón* obriga o ciclista a debruçar-se sobre o artefato em posição mais aerodinâmica e mais

²⁹ “A fixação de comerciantes estrangeiros em São Paulo fazia aumentar muito, então, o fluxo de mercadorias negociadas diretamente com fabricantes europeus, e Henrique Luiz Levy, associado a Behrendt, inaugurou, nessas bases, no n. 2 da rua do Rosario (João Briccola), o seu estabelecimento Ao Buquet de Brilhantes, com jóias vindas da França e da Alemanha. Henrique Luiz ficou depois mais conhecido por sua loja de música, a famosa Casa Levy (na rua 15 de Novembro n. 33), mas os outros Levys atuaram, por décadas, no ramo de joalherias” (BARBUY, 2006, p.133)

agressiva, o que possibilitaria maior velocidade e conseqüentemente uma melhor *performance*. Havia uma boa dose de elegância em sua postura que mantinha a ponta dos pés levemente voltadas para baixo, a flexão dos joelhos na altura aparentemente correta³⁰ e os cotovelos levemente flexionados. Mas além da elegância em sua postura o jovem ciclista não se furtou em deixar-se retratar com uma indumentária completa para a prática dos pedais. Ah sim, os sapatos pareciam adequados ao ciclismo e as meias estavam orgulhosamente esticadas nas canelas (modelo que, entre outras, até os dias atuais distingue um ciclista competitivo de um de passeio), bermuda e camisa de gola alta e justa ao pescoço coladas ao corpo³¹.

Otto Huffenbaecher representava a prática do ciclismo competitivo do final do século XIX em São Paulo com o que havia, na época, de mais distinto para um competidor do esporte de duas rodas. Tanto para ele como para os outros atletas a paramentação transformou-se em um elemento de distinção e

³⁰ A medição da altura correta do selim, atualmente, se dá através de cálculos que envolvem altura, ângulo e ponto médio da sela. Medições mais precisas são feitas com auxílio da tecnologia e um processo chamado *Bike Fit*. Entretanto, no final do século XIX tais recursos não existiam, mas a imagem capturada no *Semanario Cyclistico Illustrado A Bicicleta* indica um senso comum do conforto sobre a altura do selim, que permite ao ciclista uma leve flexão dos joelhos, indicando uma posição mais capaz de fornecer força com relativo conforto (<https://revistabicicleta.com/dicas/como-definir-a-altura-do-selim-na-sua-bicicleta/>, acesso 13/07/2019).

³¹ Atualmente os capacetes de ciclismo são um acessório obrigatório nas competições e de grande importância para a segurança não só dos competidores, mas de todos os indivíduos que fazem uso da bicicleta. A fabricação de capacetes para ciclismo conta, atualmente, com os recursos da tecnologia disponíveis para desenvolver variados modelos desse equipamento, de matérias, tamanhos e *designs* diferentes para cada tipo de prática relacionada à bicicleta. Entretanto, nos anos finais do século XIX e iniciais do século XX esse equipamento era de constituição bem mais frágil. Muitos eram feitos de cortiça ou apenas de tiras de couro que envolviam a cabeça que se aprimoraram e nos anos de 1970 foram chamados de *hairnets*, ou seja, redes de cabelo. A evolução se deu a partir de 1974, quando a empresa *Bell Capacetes* desenvolveu o primeiro modelo de capacetes para ciclismo, fabricado de poliestireno expandido, para absorver impactos. Em 1984 foi estabelecido o primeiro padrão para fabricação do artefato como forros de EPS e cascos rígidos de policarbonato. Mais tarde os primeiros capacetes com frestas para ventilação surgiram no mercado. As tecnologias avançaram até os dias atuais, com a fabricação desse artefato em matérias duráveis, leves e aerodinâmicos. A UCI – União Ciclística Internacional adotou como regra obrigatória o uso de capacetes em competições de ciclismo profissional em 2003, tornando-o um acessório ligado ao processo de aprimoramento da regra do ciclismo competitivo: “A União Ciclista Internacional (UCI) anunciou nesta sexta-feira que o uso de capacetes será obrigatório a todos os ciclistas profissionais a partir da próxima semana. Até agora, a entidade apenas recomendava a utilização do acessório. A decisão da UCI foi tomada quase dois meses depois da morte do ciclista do Cazaquistão Andrei Kivilev em decorrência de ferimentos na cabeça sofridos em uma queda na corrida Paris-Nice. Quem descumprir a determinação da UCI corre o risco de levar uma multa que varia de US\$ 150 a US\$ 7 mil, além de perder 50 pontos no ranking da entidade”. (<https://www.uol.com.br/esporte/outros/ultimas/2003/05/02/ult68u582.jhtm>, acesso em 13/07/2019; <https://revistabicicleta.com/historias-da-bicicleta/origem-e-evolucao-dos-capacetes-2/>, acesso em 13/07/2019).

diferenciação daqueles que se inclinavam à prática esportiva e competitiva da bicicleta, em comparação aos que apenas utilizavam do artefato pelas ruas da capital paulista em busca de um pouco de sol, de vento e de diversão. Essa distinção aponta como um dos elementos que transformaria nos anos iniciais do XX a prática de andar de bicicletas em um esporte moderno em franca ascensão na cidade de São Paulo.



Imagem 9: Otto Huffenbaecher – Semanario Cyclistico Illustrado A Bicycleta, 12/06/1896, p.1.

Lessa (2019), lembra que a paramentação adequada para a prática do ciclismo como esporte tem um valor muito consolidado até os dias atuais. Trata-se, segundo sinaliza a autora, de *performance* e de uso das tecnologias disponíveis para o aprimoramento atlético e competitivo, considerando conforto, temperatura, aerodinâmica, precisão para os movimentos e otimização da força. Nesse sentido, Roche (2000) atenta para a função das vestimentas escondida sob os hábitos de uso e de consumo. Mas refere-se também de distinção, de refino identitário e de pertencimento, conforme sugere os ensinamentos de Bourdieu (2007). Não foi à toa que para reforçar esses elementos e definir uma adequação para a prática do ciclismo e para marcar a atemporalidade da importância da vestimenta para o ciclista, as corredoras profissionais da equipe australiana *Orica Green Edge* apresentaram no ano de 2013 uma espécie de guia com as cinco principais dicas para aqueles que se aventuram ao esporte dos pedais de forma competitiva.

A sequência de dicas nomeada *Top 5 tips for looking good* elencou as melhores práticas de vestimentas para treinar e competir de bicicleta: 1. Barras de bermudas e meias dobradas para evitar marcas de sol somente para os treinos, jamais em dias de corrida em competição, quando a vestimenta deve estar perfeita no corpo, sem dobras, mostrando todos os patrocinadores e as meias erguidas nas canelas; 2. As hastes dos óculos escuros devem estar ajustadas sobre as tiras do capacete, sempre; 3. O uniforme deve estar completo e perfeito e não é de bom tom misturar bermudas e camisas de uniformes diferentes; 4. O capacete deve estar perfeitamente ajustado à testa e alinhado aos óculos escuros, pouca coisa acima deles, evitando que ele fique torto na cabeça ou fora de posição; 5. No inverno é aceitável que se use botas de tecido especial sobre as sapatilhas para proteger os pés do frio e da umidade e elas podem ser pretas, mas meias pretas ou do tipo de passeio, especialmente se as sapatilhas forem brancas, jamais³².

Estão, então, consolidados, segundo aponta Santucci (2016), códigos de vestimenta e uma valorização histórica da roupa para praticar o ciclismo. Segundo Soares (2011a; 2011b) a roupa possibilita entrelaçar historicamente os

³² Top 5 tips for looking goods. <https://www.youtube.com/watch?v=afWfzRRpqXU>, acesso em 26/06/2020).

indivíduos, as coisas, o corpo e o consumo. Segundo a autora, a roupa traz em si um simbolismo que permite o entendimento das transformações e aponta para o desejo de pertença por um lado e individualidade por outro, porque permite ao indivíduo a sensação de apoio coletivo e pertencimento a um determinado universo social enquanto possibilita sua afirmação identitária singular. A moda esportiva, portanto, relaciona-se ao avanço das transformações de comportamento físico e associa-se, conforme salienta Roche (2000) à escalada industrial, atingindo primeiro as classes mais abastadas.

Portanto, o esportista no alvorecer do século XX já podia praticar suas modalidades devidamente paramentado com as calças e tênis adequados à sua prática e tecidos especiais (CUNHA, 2011; SOARES 2011a; 2011b). Nesse novo universo estavam os ciclistas. Tudo estava exposto nos catálogos e páginas de diversas revistas esportivas da época (OHL, 2001; JAMAIN-SAMSON; TERRET, 2009; SANTUCCI, 2016). Nesse sentido, apropriando-se dos conceitos de Walter Benjamin (2009) ressalta-se que a roupa, pela moda, se projeta como um elemento de distinção, como um elemento singular das atividades humanas.

A moda esportiva emergiu no final do século XIX à luz de uma sociedade de consumo que se consolidava e esteve relacionada a uma elite que passou a alimentar o desejo de vestir-se com especificidade (CUNHA, 2011; SOARES, 2011a; SANTUCCI, 2016). O favorecimento da elegância era muito evidente nos anos finais do século XIX e iniciais do século XX, mas sobretudo a moda esportiva deu às práticas do esporte uma identidade, oportunizou uma saída do comum e distinguiu seus atores esportistas (JAMAIN-SAMSON; TERRET, 2009). Dessa forma, a distinção não era apenas de classe, mas era também uma diferenciação esportiva, que caracterizava a formação do esporte moderno e o seu praticante.

No final do século XIX muitos indivíduos estavam focados em andar de bicicleta e queriam possuir seus trajes específicos. Segundo Jamain-Sanson e Terret (2009) o uso e aprimoramento da indumentária esportiva se incorporou às lojas de moda e uma grande procura de artigos para velocípedes teve início nesse período. Ainda, para os autores essa moda não pode ser vista como efêmera ou meramente de tendências, visto que respondia a uma função específica e atendia a quesitos próprios para a prática esportiva. Assim, para os indivíduos que praticavam os primeiros exercícios na bicicleta e avançaram para

as primeiras corridas e competições a roupa específica adquiriu uma simbologia bastante expressiva.

A roupa adequada para corridas de bicicleta, treinamentos e competições, práticas que foram além do exercício do andar ou passear de bicicleta, diferenciava, já no final do século XIX, aquele que pertencia ao esporte do pedal daquele que pertencia às práticas dos divertimentos ou tinha sua bicicleta como um artefato de mobilidade, especialmente até o trabalho. Esses protagonistas emergiram nos primeiros momentos do século XX ligados à bicicleta e seguiram contemporâneos, porém distintos. Por um lado, um ciclista que se recobrirá de regras, procedimentos e liturgias esportivas cada vez mais acentuadas e evidentes, por outro, conforme sugere Gaboriau (1991), um ciclista como um personagem do cotidiano urbano sujeito a um universo diferente e bem mais flexível de obrigações e regramentos e voltado à ocupação do seu tempo livre e ao prazer do seu divertimento em duas rodas ou ainda, se utilizando da bicicleta como um objeto indispensável de mobilidade.

No aprimoramento do andar de bicicleta em direção à construção do ciclismo como esporte a vestimenta fora um elemento simbólico e identificador. Historicamente a modalidade se caracterizou como um esporte onde as identidades estão definidas pela indumentária. Roche (1989) nos alerta para a roupa com função de comunicação, de profissão e de *status*. No ciclismo esse destaque passou a ser definido, segundo aponta Lessa (2019) ao longo do tempo pelo uso das camisas que identificam no meio dos demais corredores os campeões do mundo, europeu, e os de cada país, além de evidenciar os mais bem colocados em competições de mais de um dia. A camisa, no ciclismo, conforme os argumentos levantados pela autora, é uma marca de identidade e de força esportiva.

Ohl (2001) e Jamain-Samson e Terret (2009), indicam que os primeiros esportistas do ciclismo eram vanguardistas que pertenciam a uma classe burguesa que tinha acesso ao consumo de equipamentos e vestimentas adequadas. Mesmo quando na Europa o ciclismo já apontava como um esporte em consolidação e em processo de crescente profissionalização muitos corredores assalariados não tinham acesso às roupas adequadas. Alguns ciclistas fabricavam seus próprios uniformes e alguns equipamentos. Por isso, Henry Desgrange, o criador do *Tour de France*, fez uma importante denúncia:

(...) Eu tenho precisamente diante de mim uma carta de um jovem corredor que me fornece uma lista de despesas que ele não poderia fazer e que resulta em um acréscimo de 22fr.75. (...) A questão mínima do equipamento os impede claramente: eles acham as camisas muito caras, os sapatos muito caros, os acessórios de uma tarifa cara (...) ³³ (JAMAIN-SANSON; TERRET, 2009, p. 60)

O aprimoramento do ciclismo como esporte e o seu processo de popularização permitiram aos competidores o acesso a vestimentas e equipamentos, notadamente porque eram fornecidos pelos seus clubes e patrocinadores. Possivelmente nenhum esporte em formação nos anos iniciais do século XX expôs de forma tão evidente o sentido comercial como fenômeno. Especialmente quando as competições de bicicleta se deslocam também para as ruas e estradas descobre-se, conforme aponta Lessa (2019) que marcas de roupas, acessórios e bicicletas poderiam expor seus anúncios nas camisas e bermudas dos ciclistas e exibi-los por quilômetros.

De acordo com os apontamentos de Weber (1988), nos anos iniciais do século XX ocorreu uma comercialização robusta do ciclismo permitindo seu acesso a um número de pessoas antes à margem dessa prática esportiva. Loudcher (2020) ressalta que a inclinação das classes populares às práticas esportivizadas não implica necessariamente em um domínio vertical dos segmentos mais abastados e que as associações em torno de um esporte moderno se consolidavam por pares que comungavam as intenções ao regramento, à civilidade e às distinções de comportamento em sobreposição a vínculo de classe social.

Na medida em que a distinção pela aparência da indumentária identificava um ciclista competitivo no universo esportivo em ascensão também na São Paulo mais urbana, através de Otto Huffenbaecher e seus demais pares esportivos, as corridas de bicicleta assumiam uma intenção esportivizadora crescente. Tal característica soma-se a outros elementos que corroboraram para esse processo de consolidação. As competições sobre a bicicleta, por exemplo, ganharam, de forma gradual, novas significâncias e apontaram como um tipo de prática com intenção esportiva. Entretanto, as práticas de andar de bicicleta

³³ No original em francês : [...] J'ai précisément sous les yeux une lettre d'un jeune coureur à pied qui me dresse une liste de dépenses qu'il n'a pu faire et qui se solde par une addition de 22fr.75. [...] La question pourtant minime de l'équipement les arrête net: ils trouvent les maillots bien chers, les souliers hors de prix, les accessoires d'un tarif rothschildien”.

como divertimento e/ou locomoção não desapareceram e dividiriam espaço com o ciclismo esportivo.

Contudo, foi somente com a construção do Velódromo Paulista, o mais importante palco competitivo dos anos finais do século XIX, que se reuniu elementos que possibilitaram a consolidação esportiva para o ciclismo paulistano. As primeiras corridas de bicicleta, nesse período, elencavam um pequeno conjunto de regras que ao longo do tempo foram se aprimorando seguindo as normativas institucionais do ciclismo mundial da época³⁴. Dessa forma, tanto gestos e regras, como os equipamentos e acessórios adentraram em um processo dinâmico e constante de aprimoramento, que integrariam elementos de competição e esportivização e se sustentaram sobretudo, conforme apontam Elias e Dunning (1992), Vigarello (1988), Guttmann (2004) e Loudcher (2008; 2020), na intenção de padronização das regras de condutas, gestos e das emoções.

Para Elias e Dunning (1992) e Loudcher (2020), o século XIX foi o marco histórico diferenciador entre as práticas esportivas antigas e primitivas e as novas práticas modernas, porque estabeleceu rupturas temporais e culturais que caracterizam a formação do que se consolidou como esporte moderno. Tendo em vista os argumentos levantados pelos autores entende-se que o processo esportivizador do andar de bicicleta à formação do ciclismo como esporte moderno repousa em uma temporalidade diferente da formação de muitas outras modalidades esportivas modernas. A bicicleta esteve, na sua história em um único tempo, qual seja o moderno. Ela fora forjada, conforme apontam Weber (1988), Gaboriau (1991) e Renaud (2016) na modernidade e estava ligada aos conceitos de velocidade e progresso e foi nesse tempo histórico que seu processo de afloramento das sensibilidades e aprimoramentos de condutas se consolidou.

A formação do ciclismo como esporte não atravessou processos de ciclos de violência como os primeiros passatempos e divertimentos forjados à luz dos

³⁴ A normatização do ciclismo competitivo amador e profissional mundial se concretizou com a fundação da UCI – União Ciclista Internacional, em 1900. A entidade formou-se como uma associação internacional de federações e atualmente é o órgão que regulamenta, controla e estabelece regras, calendários, *rankings* e pontuações no ciclismo profissional e amador competitivo (de atletas federados como amadores) em todo o mundo (<https://www.uci.org/inside-uci/about/history>, acesso 13/07/2019).

séculos XVII e XVIII, conforme apontado por Elias e Dunning (1992), mas passou por um extensivo processo de regulamentação e institucionalização na transição do século XIX para o século XX. Segundo Terret (2019), Loudcher (2020) e Moraes e Silva *et. al.* (2020), os esportes repousam em processos de aprimoramento e evolução distintos uns dos outros e em contextos bastante específicos. Assim, o desenvolvimento do ciclismo como esporte aponta para características únicas do seu processo histórico, bem como se estrutura em trajetórias diferentes nos lugares onde se consolidou.

Aqui não seria possível estabelecer um único processo de aprimoramento e aperfeiçoamento do andar de bicicleta à formação do ciclismo como um esporte moderno. A forma como ele se desenvolveu em países como a França, Espanha, Itália e Inglaterra, por exemplo, pode ser entendida como um referencial importante, entretanto, quando essa prática chega em São Paulo, no final do século XIX, ela encontra condições e circunstâncias históricas distintas que forjaram seu aprimoramento com características únicas a esse contexto social.

Para o cenário brasileiro percebe-se que os primeiros confrontos idealizados para as disputas de bicicleta em São Paulo, no final do século XIX, carregavam na sua intencionalidade o instinto de satisfazer o modismo dos espectadores. Corredores de bicicleta se associavam aos primeiros clubes para ciclistas que promoviam as corridas e eram compostos por membros das elites novidadeiras. Gambeta (2013), Góis Júnior (2013) e Souza (2016) apontam que o *Veloce Club Olympico Paulista*³⁵ protagonizou entre as associações que prestigiavam o artefato de duas rodas e estimulavam a prática do ciclismo no

³⁵ O clube fora fundado por jovens das elites paulistanas representados na figura de Antonio da Silva Prado Junior que se uniram ao *Club Olympico Paulista* e o rebatizaram. A agremiação reunia também, além dos jovens ciclistas, personagens importantes da sociedade paulistana que garantiam o prestígio da referida entidade. As grandes corridas do Velódromo Paulista se deram através da organização do *Veloce Club*, que organizava com esmero os programas com páreos e os rankings, muito divulgados pelo semanário *A Bicicleta*. (GAMBETA, 2013; SOUZA, 2016). É importante ter em vista o entendimento que nesse momento, no final do século XIX para o início do século XX, segundo apontam Weber (1988) e Poyer (2003), os clubes de ciclismo tinham uma característica de associações de pares que se empenham na divulgação, normatização e fortalecimento do ciclismo como um esporte moderno. Seu caráter de clube como equipe competitiva profissional se consolidará mais tarde e nem sempre como norma predominante. Entretanto, uma vez ligado a um clube burocratizado ou vinculado a alguma federação o ciclista estava sujeito e submisso as normativas oficiais que regulamentam esse esporte. A consolidação da prática do ciclismo como esporte moderno pode estar muito mais relacionada à submissão dos atletas às normas de caráter universal que se consolidavam do que a simples associação a clubes e/ou equipes.

final do século XIX, mas muitos desses clubes se configuravam apenas como associações esportivas que reuniam outras práticas e divertimentos, conforme evidencia a seguinte nota publicada no *Correio Paulistano* em outubro de 1909:

Fundou-se, nesta capital, mais uma sociedade sportiva, que constará de: cyclismo, corridas a pé, em sacos, jogos de peteca, tamborette e muitos outros divertimentos, que serão disputados no pitoresco Bosque da Saúde. A directoria pede aos que já se inscreveram na lista deste *club* reunirem-se dia 19 do corrente as 2 h da tarde, na sede social, à rua Vergueiro n. 159, para receberem os devidos esclarecimentos e condições que a sociedade oferece (*Correio Paulistano*, 07/10/1909, p. 6).

Das primeiras disputas nas ruas em torno de uma praça, de um parque e/ou em pequenos circuitos fechados em pontos movimentados de circulação e de divertimentos ao ar livre, como o Parque Antarctica, o Parque da Luz ou o Jardim da Aclimação chegou-se enfim às disputas realizadas em velódromo (GAMBETA, 2013; TOLEDO, 2015; SOUZA, 2016). O mais importante deles para o ciclismo paulistano foi o Velódromo de São Paulo, que em dias de grandes disputas comportava um público espectador de até quatro mil pessoas, num ambiente onde as apostas sobre os páreos, que aqueciam os ânimos dos torcedores e mantinham as arquibancadas atentas e entusiasmadas, eram uma praxe, de acordo apontam as pesquisas realizadas por Gambeta (2013), Souza (2016) e Brown (2021).

Gambeta (2013), Souza (2016) e Brown (2021), argumentam que as festividades que marcaram a vida esportiva do Velódromo Paulista e consagraram as primeiras corridas de bicicleta na São Paulo, nos seus primórdios, reuniam os espectadores e apostadores nas tardes de domingos e feriados, quando os indivíduos podiam desfrutar de seu tempo livre com uma série de divertimentos esportivos. A programação das corridas era anunciada pelos diversos jornais paulistanos. O *Semanario Cyclistico Illustrado A Bicicleta*, por se tratar de um veículo especializado em ciclismo e assuntos relacionados à prática da bicicleta, criava, a cada exemplar, como não podia deixar de ser, uma grande expectativa em torno das disputas em duas rodas:

Damos em seguida a descrição dos diferentes pareos: 1. Pareo: Juniors de 2. 760 metros.
1.Nigel 1:22:
2.A Napoleão

Niger zombou dos esforços dos outros meninos e venceu à tã no bom tempo de 1m. 22 seg. (...) Iris, que era favorito fez carreira extranhavel, não sabemos se devido à falta de treinamento (...). Este pareo, tiro de velocidade, foi pôde dizer-se, o clou do dia! Que chegada emocionante! Os corredores inscriptos disputaram este pareo, palmo a palmo, chegando em bolo todos ao poste do vencedor, sendo Otto em 1., Magno em 2. E Bargossi em 3. (Semnario Cyclistico Illustrado A Bicycleta 12/07/1896, p. 2).

A organização das corridas estruturadas em páreos ou *matches*, como eventualmente era mencionado, indica, assim como apontam Schetino (2008), Gambeta (2013) e Moraes e Silva *et. al.* (2021), uma inclinação para além da analogia com as disputas do turfe. Uma intencionalidade da estruturação do andar de bicicleta e dos divertimentos como jogos para uma forma de competição esportiva seguindo determinados regramentos se fortalecia. Vigarello (1995) aponta como elemento para a formação do esporte moderno a constituição de um programa temporal organizado previamente em um calendário especial e provas regulamentadas e escalonadas, definindo à prática esportiva um caráter autônomo e específico. Somam-se aos calendários pré-estabelecidos alguns regramentos como o de distâncias bem definidas de percursos a serem disputados ou de pistas padronizadas para as disputas, medição de velocidades e de tempos de cada competidor, bem como a institucionalização de números e resultados. Elemento que também se mostrou presente na cidade de São Paulo e que foi noticiado na imprensa paulistana do final do século XIX:

Hoje os apreciadores do *sport* velocipédico e os admiradores de Odrap e Otto, terão ocasião de assistir a um interessante desafio entre estes dois valentões *scratches*. O torneio será corrido na distância de 3000 m., puchando Bargossi a corrida por parte de Odrap, e Swift por Otto (Semnario Cyclistico Illustrado A Bicycleta, 12/07/1896, p. 2).

As dimensões de tempo e espaço ganham uma importância inédita, visto que o esporte moderno sugere, conforme aponta Vigarello (1995) uma nova forma de construção temporal que se explicita nos eventos esportivos de competição. Simultaneamente uma nova temporalidade se estabelecia na medida em que o uso do tempo ganhava uma significância própria a partir da prática esportiva. Nesse contexto o historiador francês ressalta a importância do uso do cronômetro. Afinal a medição do tempo era uma invenção industrial e as

práticas esportivas que se consolidaram como esporte moderno se apropriaram desse elemento no seu processo de aprimoramento.

Sendo assim, as corridas de bicicleta passaram a ser cronometradas de várias formas. Media-se o percurso total e estabelecia-se metas para cronometrar percursos parciais e comparar os desempenhos dos competidores, controlava-se os tempos para medir o avanço da *performance* dos esportistas. Vigarello (1995), salienta que as distâncias, pelo cronômetro foram transpostas em tempo e não apenas em metros ou quilômetros. Assim, a medição temporal torna-se um marco diferenciador entre os indivíduos que praticavam o andar de bicicleta em seu tempo livre e aqueles que se tornavam protagonistas de um esporte moderno em consolidação.

Vigarello (1995), ainda lembra que também se estabeleceu a possibilidade de comparação de *performance* e de estágio de treinamento e preparo físico entre os atletas. Assim, a marcação do tempo levou a uma certa intenção de velocidade e ao aprimoramento do ciclista e de seu artefato de duas rodas. Ele deveria se tornar mais leve, mais forte, mais magro mais veloz. O *Semanario Cyclistico Illustrado A Bicicleta* publicava notas que evidenciam a presença desses valores nas competições realizadas na cidade de São Paulo do final do século XIX:

(...) Assim entendidos, largou Johnson seguido de Morin que na reta de chegada passou para frente, ganhando novamente e por muitos metros. Os amigos de Morin no auge do entusiasmo carregam-n' o triunfalmente até ao seu gabinete de vestir. O tempo total foi de 4:36 sendo os últimos 402 metros feitos em 26:9/10. Como vêm nossos leitores, em Paris, onde o ciclismo já atingiu ao auge do desenvolvimento, ainda de vez em quando, corredores de 1., gastam 5:20 para percorrer *allenados* a distancia que, sem *allenador*, Otto Fez no 2. Pareo da corrida do dia 21 de junho p. p. aqui em S. Paulo, em 2:53. Qual, decididamente nós ainda um dia pregarremos uma surpresa no mundo velocipédico! (*Semanario Cyclistico Illustrado A Bicicleta*, 12/07/1896, p.4).

Mas, sobretudo, o registro do tempo implicava em separar o vencedor do vencido. Tratava-se de um tempo paralelo ao cotidiano, inventado pelo esporte, segundo explica Vigarello (1995). Para Guttman (2004) a medição do tempo se configurou como um dos elementos de maior caracterização do esporte moderno. Para o autor norte-americano o uso da cronometragem, a contagem do tempo e sua relação com as medições de distâncias e de velocidade são quantificações que determinam o desejo de resultados melhores.

uma typographia artistica que dia a dia é augmentada pela quantidade de pedidos com que se vê abarbadado, provando assim que sabe corresponder á estima dos que procuram o jovem cyclista - typographo.

Veloce Club

O que foi a 3. corrida da presente estação, realzada domingo ultimo, senão mais um successo para o Veloce Club! Que o digam todos que a ella assistiram se não ficaram plenamente satisfeitos e se não levaram para casa saudosas recordações! . . .

Como de costume todos os pareos foram bem disputados, sobresaindo o 5. em que Bargossi, que hoje anda n'um completo entrainment, bateu os seus competidores brillantemente, sendo muito applaudido. A sua victoria causou tanto mais enthusiasmo, quanto Bargossi era até então classificado como Senior de 2.,

A Bargossi, um bravo! Iris ao contrario d'este ultimo, não tem o necessario *prepare*, e será bom, que continue a *s'entrainer*, para continuar a fazer a brillante figura das duas primeiras corridas d'este anno!

O Dr. Campos Salles, presidente do Estado acompanhado de sua Exm. familia, dignou-se comparecer a esta corrida, mostrando que se interessa realmente pelo desenvolvimento do cyclismo entre nós.

Damos em seguida a descripção dos differentes pareos:

1. Pareo: Juniors de 2. 760 metros.

1. Niger 1:22:
2. A Napoleão

Niger zombou dos esforços dos outros meninos e venceu á tór no bom tempo de 1 m. 22 seg.; Napoleão que substituiu Ocil, chegou distanciado em 2.

Poules de Niger em 1. 2\$600

Não houve poules de 2. lugar.

2. Pareo: Juniors de 1. 1500 metros.

1. Ophir 2:22:
2. Antopos

Iris, que era o favorito fez carreira extranhavel, não sabemos se devido á falta de entrainment, se ás boas condições de Ophir, que fez na recta final uma entrada magnifica, sendo muito festejado a sua 2. victoria deste anno; Antopos como bem previramos, tirou esplendido segundo lugar. Quer-nos parecer, que este corredor afaga o plano de dar breve uma tacada em 1. lugar!

Iris sustentou a 3. collocação, exgottado.

Poules de Ophir em 1. 6\$700
" " " " 2. 4\$300
" " Antopos em 2. 3\$200

3. Pareo: Seniors de 1. 1140 metros.

1. Otto 2. minutos
2. Mago

Este pareo, tiro de velocidade, foi pôde dizer-se, o clou do dia!

Que chegada emocionante! Os corredores inscriptos disputaram este pareo, palmo a palmo, chegando em bolo todos ao poste do vencedor, sendo Otto em 1., Mago em 2. e Bargossi em 3.

Poules de Otto em 1. 4\$100
" " " " 2. 2\$200
" " Mago " 2. 6\$600

4. Pareo: Seniors de 2. 2000 metros.

1. Figaro 3:26:
2. Tristan

Figaro, que melhor faria, se trocasse o seu nome de guerra pelo de locomotiva, venceu esta corrida bri-

lliantemente, luctando com todos os seus competidores e deixando-os a vêr o ruído da sua machinal! Tristan entrou em regular 2. e Bargossi em bom 3.

Poules de Figaro em 1. 5\$300
" " " " 2. 2\$900
" " Tristan " 2. 8\$800

5. Pareo: Seniors de 1. 3000 metros.

1. Bargossi 5:17:
2. Otto

Ao signal do starter, puxou a corrida Rochet, indo Mago em 2., Otto em 3., Spoffort em 4. e Bargossi em 5.

Rochet continuou na frente até á 4. volta, em que deu uma forte *coada*, obrigando Otto a ir *basca*-o; na penultima volta, Mago estava em 1., Otto em 2., Rochet em 3., Bargossi em 4. e Spoffort ultimo. Começou então a lucta titanica entre Mago e Otto, parecendo a todos ser essa a chegada, quando Bargossi n'uma d'aquellas entradas magnificas, de que elle tem seus competidores, para vencer debaixo de uma prolongada salva de palmas!

Otto que ficou um pouco exgottado em vista da forte *coada* que foi obrigado a fazer por causa de Rochet, chegou em esplendido 2. lugar, seguido de Mago. Rochet disputou o ultimo lugar!

Poules de Bargossi em 1. 19\$200
" " " " 2. 5\$500
" " Otto " 2. 2\$100

6. Pareo: Seniors de 1. 2000 metros.

1. Tristan 3:33:
2. Spoffort

Foi uma verdadeira surpresa a chegada n'este pareo, com a victoria de Tristan! E' verdade, que este, ultimamente tem querido sahir do lethargo profundo, em que jaz desde a sua primeira inscripção . . . A fama de que veio precedido do Rio, não foi ainda confirmada, comparando nós este profissional (ainda que em plano inferior) ao *scratch* americano Johnson, que chegando a Paris, com um renome extraordinario, foi e é successivamente batido pelos corredores parisienses e até pelos das provincias!

E se não fosse Mago *ter perdido durante a carreira o paraíso da sua sella*, veriamos então Tristan chegar em magnifico 3. ou 4. lugar! Spoffort tirou o 2. e Rochet o 3.

Poules de Tristan em 1. 9\$400
" " " " 2. 5\$000
" " Spoffort " 2. 2\$800

Desafio entre Odarp e Otto

Hoje os apreciadores do sport velocipedico e os admiradores de Odarp e Otto, terão occasião de assistir a um interessante desafio entre estes dois valentes *scratches*.

O torneio será corrido na distancia de 3000 m., puchando Bargossi a corrida por parte do Odarp, e Swift por Otto.

Um conto de réis! . . .

Bargossi — o bello menino
Na bicycleta anda tonto;
Porém si correr com tino,
Chama aos peitos o tal conto.



Bom será que o Pradosinho,
Ou que o Otto — o temerario,
Não lhe mudem o continho
N'um bom conto . . . do vigario!

Tal proposição se mostra adequada ao entendimento do processo de intenção de consolidação do ciclismo como um esporte moderno na São Paulo do fim do século XIX e início do XX, na medida em que aponta aos não vencedores o quanto é preciso progredir para alcançar a vitória.

Nesse sentido, se estabeleceu uma busca pelo *record* uma perseguição, por vezes implacável, dos corredores de bicicleta pela superação de seus melhores tempos e/ou dos melhores tempos de seus oponentes. Para Vigarello (1995) o *record* determinou um ritmo exclusivo do esporte e criou novos ciclos de tempo baseados em números comparativos e resultados, inventando, assim, novos cálculos para estabelecer um quadro de rendimentos: distâncias, tempo, velocidade, peso, força, tudo é medido quando se persegue a melhor marca. A intenção do *record* que se construía no emergente ciclismo paulistano à luz do século XX muitas vezes vinha por uma influência distante e oriunda de terras europeias:

Em Liverpool, no Anfield Club, realizou-se no fim de maio p. p., um *handicap* na distância de 100 milhas inglesas. Concorreram a esse interessante torneio 43 representantes de diferentes sociedades cyclísticas inglezeas, saindo vencedor W. E. Gee, que fez essa distância em 4 horas 59 min, 33seg., batendo o *record* universal das 100 milhas pela diferença de 44 segundos! (Semanao Cyclístico Illustrado A Bicicleta, 12/07/1896, p. 4).

Entretanto, é preciso manter em vista que o ciclismo, como esporte moderno, se aprimorou, segundo sublinha Brown (2021), em palcos de disputas diferentes e, portanto o entendimento do contexto e das especificidades se faz notório. Fora dos velódromos, no ciclismo de estrada, como é chamado o praticados nas ruas e estradas, como explica Lessa (2019), as distâncias não se mantêm fixas, tampouco as dificuldades do percurso como altimetrias, altitudes e quantidades de subidas, favorecendo os mais leves ou de terrenos muito planos, beneficiando os mais velozes, são constantes. A autora ainda lembra que ao ar livre o ciclismo de estrada conta com as dificuldades impostas pelo vento, frio, chuva ou excesso de calor. Portanto, não é possível medir os tempos e definir *records* por uma contagem cartesiana dos números relacionados a distâncias e velocidades. Nesse sentido, torna-se bastante interessante a seguinte anotação realizada por Vigarello (1995, p.280- tradução livre):

No seu trabalho de higiene de 1897 Rochard não esconde a sua admiração por Zimmerman, cuja bicicleta efetua uma velocidade de

ponta de 60 km por hora, embora considere um ‘abuso de esforço’ esta velocidade ‘equivalente à dos trens expressos’. L’Auto de 17 de julho de 1903 entrega-se a um cálculo erudito para comparar o tempo do trajeto de Garin, o vencedor do primeiro Tour de France, com o dos trens regulares que ligam as mesmas cidades da corrida. Noventa e sete horas para os comboios, noventa e quatro horas para o ciclista e L’Auto chama para uma descoberta: ‘Garin bate as locomotivas’³⁶.

Os velódromos incitam à comparação em suas pistas contínuas e tal elemento se fortaleceu ao longo da história do ciclismo de pista praticados nos velódromos quando, por regra, a distância da circunferência da pista de competição passa a ser universal e oficializada pela *Union Cycliste Internationale* (UCI), órgão regulador, entre 200m e 333m³⁷. Mas, para as disputas pelas estradas e pelos trechos urbanos existe, segundo aponta Lessa (2019) uma nova conta que repousa em parâmetros diferentes: quem acumula mais vitórias em determinada prova que sempre se repete, qual o melhor tempo em um trecho de percurso de uma subida, quem vestiu mais vezes a camisa de campeão, quem venceu mais vezes os *Grand Tours* (as voltas ciclísticas em 21 etapas).

Sendo assim, a noção de *record*, então se caracteriza como um elemento da construção do ciclismo como esporte moderno e fortaleceu em seu entorno as bases para a sua consolidação, conforme evidenciam os apontamentos de Vigarello (1995) e Guttmann (2004). Assim, um esporte que repousa na expectativa dos resultados e na contagem de tempos tendo a velocidade como parâmetro representou uma imagem bastante simbólica da modernidade. Característica que também foi evidenciada pelos jornais paulistanos das primeiras décadas do século XX:

³⁶ “Dans son traité d’hygiène de 1897, Rochard ne cache pas son admiration pour Zimmerman, dont la bicyclette effectue une pointe de vitesse à 60 km à l’heure, même s’il considère comme un ‘abus d’effort’ cette allure ‘équivalente à celle de trains express’. L’Auto du 17 juillet 1903 se livre à un savant calcul pour comparer le temps du trajet de Garin, le vainqueur du premier Tour de France, et celui des trains réguliers joignant les mêmes villes que la course. Quatre-vingt-dix-sept heures pour les trains, quatre-vingt-quatorze pour le cycliste, L’Auto jure à la découverte : ‘Garin bat les locomotives’.

³⁷ Com extensão entre 200 e 333 metros de comprimento, a Pista de Ciclismo pode atingir 7 metros de largura, desenvolvida em piso de madeira com alta qualidade e ripas resistentes para provas de alta velocidade. Para os Velódromos com a extensão de 250 metros, por exemplo, é possível acontecer provas com até 24 ciclistas. Nas superfícies com 220 e 333 metros, cerca de 20 e 36 atletas podem competir, respectivamente (FONTE: Velódromos: entenda as características da superfície da pista para o ciclismo de pista. <https://www.recoma.com.br/blog/construcoes-esportivas/velodromos-entenda-as-caracteristicas-da-superficie-para-o-ciclismo-de-pista/#:~:text=Quais%20s%C3%A3o%20as%20medidas%20da,para%20provas%20de%20alta%20velocidade> , acesso em 18/05/2021.

É domingo próximo que se realiza, segundo o calendário da Federação Paulista de Ciclismo, a disputa do Campeonato Paulista de Velocidade, ao qual concorrem os nossos mais fortes elementos do pedal (...) Será arbitro nessa competição o sr. Trajano de Oliveira, que convidou para seus auxiliares os srs:

Partida – Benjamin Venosa e José (?)

Chegada – Alberto Pucci e Paschoal Ferretti.

Chronometristas – Guido Caloi, Roberto Costa e Amadeu Silveira Saraiva.

(...). (A Gazeta, 22/07/1926, p. 7).

A cada disputa os resultados esportivos dos páreos ou desafios de bicicleta aumentaram as notícias porque exigiam atualizações galopantes. Vigarello (1995) lembra que as notícias dos resultados esportivos chegavam, tantas vezes em tempo real. O ciclismo, como apontam Vigarello (1995; 1997), Lessa e Moraes e Silva (2017) e Lessa (2019) disputado pelas estradas consolidou essa prática, quando atrás dos corredores seguiam automóveis e motocicletas levando repórteres em busca da divulgação de cada detalhe das corridas de bicicletas e transmitindo ao seu veículo o mais breve possível, como em 1903 quando as notícias dos corredores do *Tour de France* chegavam ao *L'Auto* por telégrafo.

As notícias que pareciam inesgotáveis deram ao ciclismo vida e repercussão e consolidaram sua mais bem definida característica, a de um esporte forjado na modernidade e definido pela tecnologia de seus equipamentos e por sua capacidade comercial. Os relatos do ciclismo também chegavam ao Brasil por uma imprensa que se especializava nas notícias esportivas, possivelmente estimulando o seu aprimoramento esportivo e trazendo ao protagonismo os ídolos que esse esporte construiu no decorrer de sua história. O Jornal *A Gazeta* fora, nesse sentido, conforme sugerem os trabalhos de Medeiros (2020), Medeiros, Quitau e Moraes e Silva (2020) e Medeiros (2021), um símbolo da divulgação esportiva em terras paulistanas. Nas suas páginas de esporte o ciclismo sempre estava presente, prestigiando as notícias nacionais e informando sobre as informações que vinham de longe, principalmente as oriundas do continente europeu:

Revelarase o “az” – e voltou para a sua pequena localidade, onde o aguardavam seus filhos. Talvez, então, Bottechia teve seus momentos mais felizes de toda a sua existência. A sua actuação no “Tour de France” de 1924 era ansiosamente esperada. Poucos, porem, acreditavam que seria capaz de repetir a performance do ano anterior. Octavio Bottechia não só confirmou a revelação, como foi o vencedor (...). Tornou-se o ídolo, não só de seus compatriotas, como

dos francezes, a quem o “Tour” é a mais sensacional prova esportiva (A Gazeta, 18/06/1927, p. 3).

A prática constante da marcação e divulgação do registro esportivo e da expectativa em torno do *record* se consolidava como um elemento do processo de esportivização do ciclismo na medida em que a comparação poderia a ser feita entre os legitimamente comparáveis, registrada e compartilhada, como apontam Vigarello (1995) e Guttmann (2004). A possibilidade de comparação aponta para a definição dos indivíduos e a intenção de se estabelecer a igualdade competitiva repousa no comparativo entre os pares.

Loudcher (2020) ressalta como, no esporte moderno, ocorreu uma democratização da prática, porque amadores e profissionais podiam competir, entretanto, os esportistas profissionais se distanciavam dos amadores impondo critérios comparativos específicos. Segundo o autor esportistas profissionais estariam subjugados a rotinas diárias de comportamento e códigos morais, treinamento e alimentação muito rigorosos, ao passo que um esportista amador se submeteria a códigos de regras morais menos restritos a regras de jogos e competições regulados e institucionalizados. Nesse sentido, a estruturação dos calendários e das categorias semelhantes aptas a competir se consolidou historicamente no ciclismo paulistano na transição do século XIX para o XX e identifica o seu fortalecimento do processo de esportivização na década de 1920:

O Paulista Moto Clube promove, para o dia 14 de agosto próximo, a 1ª prova de ciclismo de velocidade, para 3 categorias, a se realizar nas seguintes condições:

Para cyclists da 1ª. categoria – 1 volta do circuito de Itapeperica (70 kilometros)

Cyclistas da 2ª. categoria – 20 kilometros de pista, no Jardim Europa.

Cyclistas da 3ª. categoria – 15 kilometros de pista, no Jardim Europa (...).

A Companhia Dunlop ofereceu diversos “pneus” e camaras de ar para bicycletas, para os que se colocarem em 1º. Lugar. Em breve publicaremos os restantes dos prêmios, que serão oferecidos por diversas casas desta praça, e que durante esta semana, serão expostos em uma casa desta praça (A Gazeta, 17/07/1927, p. 7).

Quando os pares podem ser estatisticamente comparados no confronto competitivo reafirma-se o aprimoramento da prática dos exercícios físicos e divertimentos em direção as lógicas do esporte moderno. Guttman (2004) propõe que a igualdade competitiva se estabeleça de forma a permitir que todos possam competir. Nesse sentido, as condições postas para a disputa devem ser as mesmas. Os mecanismos utilizados para prover a igualdade repousam na

organização da competição por categorias semelhantes de características físicas ou de tamanho e maturidade física.

Assim, ao longo do seu processo de refinamento esportivo o ciclismo fora capaz de se estruturar em diversas categorias que contemplam competidores dos mais jovens das categorias juvenis aos mais experientes dos grupos de veteranos³⁸. Entretanto, a igualdade também pode ser estabelecida pelos mecanismos de fiscalização das normas postas para as disputas. Nesse sentido, o ciclismo, como esporte moderno mantém uma gama de árbitros, fiscais e comissários que fiscalizam as disputas na intenção da garantia de igualdade competitiva. Esse refino da fiscalização no cumprimento das normas também ocorreu nas disputas ciclísticas realizadas na cidade de São Paulo:

(...) Os cyclists que não comparecerem para tomar parte na prova, sem motivo justificado, perderão os pontos conquistados nas provas anteriores. Servirão de juizes os seguintes srs.:
 Sahida e chegada – José Mendes Filho e João Hornos Garcia.
 Chronometrista – Antonio Barberam.
 Controle – Rua da Moóca, Nicola Cosmo; Avenida Vasconcellos, José V. Martins; no Bertolino, Diego Rodrigues; no Saccoman, José Taboni.
 Juizes de percurso – José Melero, Armando Cesarini e José Carrasco.
 (...) (A Gazeta 06/09/1926, p.9).

Ainda, para contemplar a narrativa sobre intenção de igualdade imposta pelo esporte moderno ressalta-se mais alguns pontos da argumentação teórica levantada por Guttman (2004) onde o esporte moderno repousaria na ideia de igualdade e não se restringiria castas ou determinados grupos. Embora o ciclismo tenha suas origens históricas nas elites europeias, a trajetória da sua consolidação como esporte moderno se deu, conforme apontam Weber (1988), Poyer (2003), Renaud (2016) e Lessa (2019) pelas classes trabalhadoras, muito em função da brutalidade imposta pelas competições, especialmente quando elas ganharam as estradas em longas distâncias e grandes subidas e no momento no qual os corredores de bicicleta se profissionalizaram, fazendo das corridas seu ganha pão e ascendendo de posição social. Assim, é pertinente lembrar, segundo salientam Weber (1988), Vigarello (1995; 1997), Lessa e Moraes e Silva (2017) e Lessa (2019) que o primeiro vencedor da corrida de

³⁸ As informações sobre a organização das categorias, recordes, *ranking* e calendário encontra-se disponível em <https://www.uci.org/inside-uci/about/history>.

bicicletas mais difícil do mundo, em 1903, o *Tour de France*, fora Maurice Garin, um limpador de chaminés.

No alvorecer do ciclismo paulistano esse processo de popularização fora mais lento e com passos bastante diferenciados. Como apontam Gambeta (2013), Souza (2016) e Brown (2021) as primeiras disputas aglomeravam corredores que pertenciam as elites paulistanas, das famílias Prado, Pacheco ou Penteado, representantes das oligarquias agrárias. Eram indivíduos que tinham condições de competir e arcar com os custos das roupas, equipamentos e acessórios até que se voltaram a outros passatempos e esportes, como o automobilismo e a aviação assim como indicam elementos levantados na pesquisa de Gambeta (2013).

Assim, o ciclismo paulistano precisou avançar nas primeiras décadas do século XX para que os clubes e associações que reuniam ciclistas se caracterizassem como instituições burocráticas não apenas de pares unidos por sua condição social. Entretanto, é preciso ressaltar que mesmo na sua origem se definindo como um esporte de elite, os primeiros clubes e associações de ciclistas em São Paulo, mesmo não se caracterizando como organizações burocráticas complexas nos moldes indicados por Guttmann (2004), deram início a uma intenção de burocratização e permitiram o avanço do ciclismo como esporte moderno na capital paulistana, pois, reuniam os pares em torno da discussão sobre regras e controles para as competições e se inspiravam em regras universais, buscando cumpri-las. Essa questão também foi evidenciada nas páginas do jornal *A Gazeta*:

A Liga Cyclo Motocyclistica, em sua ultima sessão, tomou, entre outras, as seguintes deliberações: 1. Promover as provas do campeonato cyclístico em séries para 1922 em agosto, setembro e outubro, sendo a primeira em Santos, sob o patrocínio do Club Velo Santista e fiscalização da Liga, a segunda em Rio Claro, sob o patrocínio do Velo Club Rio Clarense e fiscalização da Liga, e a terceira, em S. Paulo, sob a organização da Liga (...) (*A Gazeta*, 14/06/1922, p. 2).

A racionalização das regras do ciclismo paulistano surgiu timidamente nas primeiras corridas dos velódromos e avançaram para as competições de rua e estrada. Ao longo de sua consolidação evoluíram para a estruturação das disputas da modalidade. As primeiras edições das corridas realizadas pelas ruas de São Paulo dependiam aparentemente apenas do comparecimento dos esportistas candidatos à vitória na linha de largada e do acompanhamento de

cavalheiros *sportmans* ao longo do percurso, como aponta a seguinte notícia vinculada num jornal da cidade de São Paulo: “*A sahida será dada com qualquer numero de concorrentes às 7 horas da manhã (...). Serão Juizes os srs O. Hilario Carsdoso, Elio Sgoion e Salomão de Souza*” (Correio Paulistano, 08/03/1928, p. 7).

Entretanto, na medida em que ocorre a racionalização das competições em torno da construção moderna do esporte as regras se tornaram mais complexas e mais presentes. Nesse sentido, Guttman (2004) aponta que as regras modernas para os esportes precisavam ter lógica e se definiam como um meio para atingir o fim. Portanto, é natural que as regras para as competições de ciclismo tenham se fortalecido a assumido um papel protagonista nas competições na medida em que a referida modalidade esportiva também se aprimorou, se institucionalizou e se burocratizou. Esse processo em terras paulistanas teve seu início nos anos finais da última década do século XIX e seguiu avançando nos anos seguintes, caracterizando as bases nas quais o ciclismo se assentou como um esporte moderno principalmente na São Paulo da década de 1920.

2.2 O *Veloceman*: entre bicicletas, cultura nacional e a noção de paulistanidade

Um outro ponto que merece ser problematizado na presente tese de doutoramento refere-se a questão da vertigem moderna ocorrida em diversos grandes centros urbanos espalhados pelo mundo. Para ilustrar a narrativa dessa0 vertigem moderna, dos tempos velozes, Blom (2015, p.336) se apropria da bicicleta ao descrever a história que se passou em uma ferrovia nova iorquina nos últimos anos do século XIX:

Em 1899, o ciclista de corridas Charlie Murphy percorreu pouco mais de um quilômetro e meio em menos de um minuto ao lado do motor de um trem, ganhando cada vez mais velocidade. Murphy quase morreu de exaustão e ficou gravemente queimado por fagulhas e detritos atirados pela locomotiva em alta velocidade, mas por alguns segundos a pura e simples força muscular do homem havia conquistado maior velocidade que a de um trem a vapor. A tecnologia e a velocidade geravam um novo tipo de super-homem artificialmente aprimorado, precursor dos heróis biônicos da nossa época.



Imagem 11: Charles Murphy equivalendo sua velocidade a de um carro da época no vácuo de uma locomotiva, 1899. Fonte: <http://blogdoathaydes.blogspot.com/2012/10/> , acesso 18/05/2021.

Histórias de ciclistas supervelozes e suas proezas alimentavam o imaginário urbano no alvorecer do século XX. Homens, em suas bicicletas, rápidos como máquinas. Esse personagem vertiginoso se consolidou no cenário urbano esportivo como o *veloceman*, o corredor de bicicletas capaz de atingir, numa explosão de força, uma velocidade impensada para os homens até então. Blom (2015), relembra que quando eles começaram a se reunir em pistas de velódromos para as disputas, centenas de pessoas se aglomeraram nas arquibancadas nos fins de semana para assisti-los. O *veloceman* era um fenômeno moderno, que transitava intransigente pelos palcos competitivos do ciclismo sob os olhares admirados dos espectadores que buscavam diversão, emoção e velocidade.

Cabe também destacar, conforme evidenciam Vigarello (1997), Loudcher e Aceti (2009), Campos (2012) e Lessa (2019), que não tardou para que o corredor de bicicletas, esse personagem esportivo vertiginoso, se associasse ao ideal de um mito moderno. Indivíduos capazes de transpor velocidades até então

inéditas para um ser humano. Rapidamente, conforme argumenta Thompson (1998), suscitou-se a inevitável comparação da imagem do *veloceman*, em harmonia com o contexto moderno, a máquinas em funcionamento, ou a locomotivas, como muitos foram chamados ao longo da história desse esporte, em prol do progresso e da velocidade. Vigarello (1997), Campos (2012), Lessa (2019), argumentam que o mito moderno do *veloceman* emergiu como um símbolo da revitalização nacional, da bravura e coragem e da força física heroica.

Nesse contexto as análises de empreendidas por Guttman (1996) são fundamentais para uma melhor compreensão dessa questão, visto que para o intelectual norte-americano existe um apelo erótico ligado à imagem do esportista moderno decorrente da sua grande capacidade de realizar façanhas e demonstrar força e habilidades incomuns aos demais personagens urbanos de vida não esportiva. Assim, de acordo com Thompson (1998), no conjunto dos esportistas heróis figurava também o *veloceman*, esse personagem subversivo e anárquico, que desafiava os limites da fadiga e se sobrepunha ao tempo dos indivíduos comuns.

A representação do *veloceman* emergiu de contextos específicos de países europeus como França, Bélgica e, em menor escala, a Inglaterra. Tensões ligadas a questões históricas de fronteiras e nacionalismos, no final do século XIX, suscitou uma intenção de afirmação nacional, que se deu também através do esporte (WEBER, 1988; CAMPOS, 2012; KNUTS; DELHEYE, 2014; LESSA; MORAES E SILVA, 2017; LESSA, 2019; TERRET, 2019). A relação entre corridas de bicicletas, resgates nacionalistas e cultura nacional logo se estabeleceu, elevando o *status* do ciclista a de um herói moderno, “(...) o que não era nada mal, quando outras espécies de heróis estavam relativamente em falta”, como afirma Weber (1988, p. 255). Havia então, no contexto europeu, onde o ciclismo emergiu, uma intencionalidade heroica na sua construção como esporte moderno e seu uso se afirmava como uma característica definidora de cultura nacional.

O contexto específico brasileiro, segundo Fausto (2015), entre os anos finais do século XIX e iniciais do XX era de consolidação da república e a afirmação do Estado liberal. Os principais representantes do conceito republicano estavam concentrados no coração político e econômico do país, nos estados de Minas Gerais e São Paulo. Eram oligarquias ligadas aos setores

agrários, entretanto, é importante ter em vista a diversidade política e econômica desses anos iniciais da república. Carone (1972) e Fausto (2015), indicam que grupos como os das oligarquias gaúchas ou como o de determinados setores militares também estavam ao redor do poder³⁹. A consolidação republicana no Brasil, segundo os argumentos levantados por Fausto (2015), só fora de fato completada com a transição do primeiro presidente civil, Prudente de Moraes ao mandato de Campos Sales⁴⁰, quando a elite política dos estados economicamente e politicamente fortes, tendo os paulistas a frente, triunfou e a estabilidade se consolidou pelos arranjos políticos assentados na prática do clientelismo e do coronelismo que marcou o período que ficou conhecido no Brasil como Primeira República⁴¹.

Dessa forma, produzia-se no Brasil uma cultura republicana concentrada nos poderes políticos em torno dos estados de São Paulo e Minas Gerais em certa sobreposição aos demais regionalismos e brasileirismos. De acordo com Neves (2018) e Veloso (2018), a percepção de um Brasil moderno, que se construía desde 1870 com a produção de documentos como o Manifesto Republicano⁴², situou-se, sobretudo, na cidade de São Paulo. Foi nela que

³⁹ Segundo Fausto (2015) embora a oligarquia paulista, reunida em torno do PRP (Partido Republicano Paulista), e os políticos mineiros sustentassem juntos a construção de um modelo liberal de república, outras oligarquias e grupos econômicos também se estabeleceram no cenário político nacional. As oligarquias gaúchas, comandadas por Júlio de Castilho representavam o positivismo com força acentuada, influenciadas por uma tradição militar e certo gosto ainda pela monarquia, assentado no Partido Liberal e depositando no republicanismo uma consistente fragilidade. Por fim, Boris Fausto (2015) ainda acentua o importante papel dos militares nos anos iniciais da república, tanto no comando do executivo, como na ampla participação de militares compondo o Congresso, mesmo, ainda, que o setor militar não fosse homogêneo, considerando que a Marinha tinha um certo apreço pela monarquia.

⁴⁰ Campos Sales (1898-1902) consolidou a República Oligárquica criando os instrumentos políticos para sua perpetuação no poder de forma estável por meio da Política dos Governadores e pela subsequente criação da Política do Café com Leite (FAUSTO, 2015).

⁴¹ Fausto (2015) explica que a República Velha, que seguiu entre os anos de 1889 à 1930 se caracterizou pelo domínio das oligarquias agrárias no cenário político, tendo paulistanos e mineiros como os protagonistas, que se utilizaram das práticas do clientelismo político e do coronelismo para se manterem no poder. O autor aponta para o conceito de coronelismo, lembrando como é comum ter esse período denominado de República dos coronéis e, reforça que a denominação de “coronel” é uma referência às patentes distribuídas pelo império a membros da Guarda Nacional, em geral proprietários rurais que fortaleciam seus poderes locais com a prerrogativa de contribuírem com a manutenção da ordem estabelecida pela coroa. Do coronelismo decorreu o clientelismo e a consolidação de uma política assentada nos favores pessoais, na hegemonia oligárquica, na concentração do poder político e de repressão em torno dos coronéis e na precariedade dos direitos e econômica da maioria dos cidadãos.

⁴² Segundo Boris Fausto (2015), o Manifesto Republicano, surgido na década de 1870, foi a expressão do movimento do republicanismo, conservador e oligárquico. Em São Paulo seu principal representante foi o Partido Republicano Paulista, fundado em 1873, em torno do ideal do federalismo e com uma defesa muito frágil pelo fim do sistema escravocrata. Em resumo, os

emergiram, segundo apontam Sevcenko (1992), Rago (2004), Gambeta (2013) e Medeiros (2021), entre os muitos comportamentos modernos, o dos esportes que fomentavam e movimentavam a vida urbana e mitificaram muitos de seus atores.

Quando, então, em São Paulo, na transição do século XIX para o XX e no contexto da consolidação republicana, as corridas de bicicleta assentaram-se como forma de comportamento esportivo no seu espaço próprio dos primeiros velódromos e/ou nos primeiros circuitos de rua, os postulantes a heróis regionais do ciclismo emergiram com suas façanhas atléticas, trazendo em seu bojo uma resignificância no contexto da Paulicéia, embora invariavelmente estivessem ligados à inspiração que era proveniente da Europa. *“Lasciate ogni speranza!”*, anunciava A Gazeta, em 1922, concluindo sua manchete com *“Um patricio de Girardengo – Quarenta e cinco victorias e outras tantas medalhas! – Os astros do pedal na Paulicéia – Por causa do poeta florentino... – Esporte e cubismo”* (A Gazeta, 24/11/1922, p. 3)⁴³. Tinha início uma conversa sobre pedais entre um ciclista italiano que vivia no Brasil há 25 anos e aqui se forjara um campeão e os redatores do jornal:

Ouvindo aquelle brado “dantesco”, em pleno cahir da tarde, na sala de Esportes da Gazeta, voltamo-nos na cadeira. Ficámos estupefatos, ou melhor apavorados... Estavamos em presença de um personagem soturno, exótico e de olhar fixo.

- Co'a brécia! Eis ahí, “cuspido e escarrado”, um dos protagonistas das concepções mórbidas do sr. Deabreu – o homem das histórias do outro mundo...

- Perdão, cavalheiro, disse o visitante. Vim incomodal-o. Eu sou o cyclista Miguel Contofanti!

Cahimos das nuvens. Miguel Centofanti! Ora! Ora! Quem diria que o famoso campeão de cyclismo fosse aquella figura atarracada e esquisita?

- Sei que os senhores apreciam os campeões, disse o cyclista. Posso fornecer-lhes algumas notas sobre cousas dos pedaes e guidons (A Gazeta, 24/11/1922, p. 3).

Os primeiros heróis ciclistas paulistanos, ou que figuravam no contexto do ciclismo da cidade de São Paulo, se forjaram nas corridas dos velódromos, a

paulistanos republicanos buscavam maior expressão política no cenário nacional em um momento de franco crescimento da economia cafeeira.

⁴³ O italiano Constante Giardengo foi corredor profissional de bicicleta e campeão seis vezes da importante corrida, Milan-San Remo, duas vezes do *Giro d'Italia* e vice campeão mundial. Morreu em 1979, aos 84 anos. Disponível em <https://translate.google.com/translate?hl=pt-BR&sl=en&u=https://www.procyclinguk.com/greatest-spring-classics-riders-costante-giardengo/&prev=search&pto=aue>, 03/08/2020.

exemplo de outros lugares do mundo que consolidaram esse esporte, aglomerando espectadores ao redor de uma pista de velocidade. Weber (1988) chama atenção para o fato de o ciclismo ser considerado o primeiro esporte realmente popular. Esse fenômeno, segundo o autor, ocorreu na medida em que as elites que fomentaram as primeiras manifestações em torno do artefato de duas rodas se retiraram dessa prática para abraçarem o automobilismo e o aeromobilismo, muito em razão de considerá-lo “(...) brutal, fedorento e bárbaro” demais (WEBER, 1988, p. 241) e, portanto, mais alinhado com as classes populares e os segmentos menos abastados. Assim, segundo apontam Knuts e Delheye (2014), os primeiros atores do ciclismo mundial nas pistas de velocidade e depois das estradas, os *velocemans*, eram representantes das camadas populares e logo se identificam com um projeto de construção de uma nacionalidade.

No contexto paulistano, de acordo com Gambeta (2013), ocorreu um movimento de certa forma parecido, visto que as elites também se desinteressaram pelas corridas de bicicleta e inclinaram-se para os automóveis e aviões e dedicaram-se aos clubes e aos jogos de futebol. De maneira bastante paradoxal, segundo Brown (2021), as reivindicações dos ciclistas por melhores condições de ruas e estradas alimentaram a prática do automobilismo, contribuindo para o afastamento das classes mais abastadas do ciclismo. Abriu-se aqui, então, uma brecha para o entendimento de quem foram os atores que emergiram e consolidaram o ciclismo como esporte moderno na São Paulo do início do século XX. A bicicleta que nascera como artefato de divertimento e posteriormente se tornou um esporte na Europa também se fez presente na rotina esportiva da cidade de São Paulo, primeiro pelos corredores pioneiros oriundos das elites, depois pelos esportistas das classes mais baixas e pelos imigrantes de origem simples que dariam ao ciclismo paulistano o tom popular para os anos seguintes. A chegada inesperada à redação da *A Gazeta* do ciclista Miguel Centofanti, o patrício de Girardenzo, ilustra o argumento apresentado:

- (...) Eu apesar das minhas funções mais que modestas, pois sou um simples jardineiro, adoro poesia, e conheço quase todos os poetas da Itália.

- É italiano?

- De corpo e alma. Há 25 anos, porém que estou no Brasil. – “o mais bello florão da America” (...)

- Então, quantas victorias conquistou?

- Até hoje? Triunfei em 45 provas. Possuo 45 medalhas de todos os feitos, sendo que 10 (dez), são de ouro de lei (...)
 - Bonito! Mas ... quantos anos tem você?
 - Vinte e nove anos completos. Ainda espero ser o "primus inter pares" do cyclismo paulistano! (...)
 Miguel Centofanti, de pé no meio da sala, em posição de quem pedala desesperadamente, com os cabelos eriçados como os espinhos do ouriço, parodiava os versos do poeta (Dante Alighieri) florentino (...).
 E o jardineiro-voadôr deixou cahir silenciosas lágrimas que lhe rolaram pelas faces (...) (A Gazeta, 24/11/1922, p. 3).

A imprensa local que noticiava os esportes abraçou a importante missão de trazer à luz a imagem heroica do esportista. Logo, os *velocemans* paulistanos ocupariam um significativo espaço local na construção de uma imagem esportiva ligada a bravura, à força física e a um tipo de cotidiano intencionalmente relacionado à modernidade que se firmava pelos outros cantos do mundo ocidental. Sevcenko (1992) aponta como a cidade de São Paulo, na construção da sua intencionalidade moderna se apropriou da imagem heroica dos esportistas e das suas façanhas, construindo em seu entorno uma identidade urbana ligada à dignidade e à audácia. Construía-se, segundo aponta o autor, uma imagem regional de um esportista heroico da cidade, recoberto de certo prestígio e detentor de virtudes únicas e singulares. Assim, os *velocemans* paulistanos registraram seus nomes na história da cidade, conforme fica evidenciado na seguinte nota publicada no *Semanario Illustrado A Bicycleta* no final do século XIX:

Figaro, que melhor faria, se trocasse o seu nome de guerra pelo de locomotiva, venceu esta corrida brilhantemente, lutando com todos os seus competidores e deixando-os a vêr o rastro da sua machina! Tristan entrou em regular 2. E Bargossi em bom 3. (...) Ao signal do starter, puxou a corrida Rochet, indo Magno em 2., Otto em 3., Spoffort em 4. E Bargossi em 5. (...) Começou então a lueta titânica entre Magno e Otto, parecendo a todos ser essa a chegada, quando Bargossi n'uma d'aquelas entradas magníficas, de que elle tirou (...) o respectivo privilégio, foi batendo um por um os seus competidores, para vencer debaixo de uma prolongada salva de palmas! Otto ficou esxgottado em visa da forte voadá que foi obrigado a fazer por causa de Rochet, chegou em esplendido 2. Logar, seguido de Mago ...) (Semanario Illustrado A Bicycleta, 12/07/1896, p. 2).

Cabe também destacar que não tardou para que a imagem do *veloceman* como um personagem urbano se espalhasse por outros espaços da cidade de São Paulo, mesmo quando as corridas de bicicleta nos velódromos diminuíram

significativamente e o futebol ocupou esse palco de espetáculos⁴⁴, deslocando os ciclistas para as ruas e para as estradas nos entornos da capital paulista. Sevcenko (1992), ressalta como a transformação da cidade se inclinou para receber esses personagens esportivos quando aponta como o asfaltamento, por exemplo, da Avenida Paulista transformou o espaço num cenário esportivo semanal, onde aconteciam corridas de carro, a pé ou de bicicletas. Assim, segundo as palavras do autor: “Dia a dia a cidade produzia e entronizava novos ídolos. (...) Num instante o clamor se transferia para os heróis Arbace Simi e José Caloi, recordistas ciclísticos de São Paulo e do país (...)” (SEVCENKO, 1992, p. 57). O ciclismo fora então um esporte forjado no contexto urbano e fomentado pela ação de certos corredores que se transformaram em pioneiros, forjando historicamente a percepção desse esporte em terras paulistanas.

A consolidação do *veloceman* como um personagem heroico urbano se deu pela imprensa, notadamente o jornal *A Gazeta* que noticiava e ressaltava a imagem desses esportistas em duas rodas como um símbolo de identidade local e de regeneração e vigor, como em Brown (2021), para quem o ciclismo permitiu o rompimento de limites físicos, mas também uma subversão social que recuperava os degenerados e revigorava os povos. Indivíduos destinados ao anonimato figuravam no cenário esportivo local como exemplos a serem seguidos e muitos como ídolos através das corridas de bicicletas que se consolidavam pelas ruas da capital do Estado de São Paulo. Entre esses heróis locais que surgiram em São Paulo nas décadas iniciais do século XX estava Mario Augusto: “(...) *Sou português de nascença e brasileiro pelo coração. Foi no*

⁴⁴ Segundo Toledo (2015, p. 91) “Em 1894 o paulistano de descendência inglesa Charles Willian Miller chegou em São Paulo trazendo na bagagem duas bolas, uma bomba de encher, um par de chuteiras, uniformes e um livro de regras do esporte para o qual pretendia catequizar os conterrâneos – o futebol”. Sendo assim, não tardou para que os jogos com a bola dividissem espaço com as bicicletas no Velódromo Paulista. Gambeta (2013) aponta que ainda no final do século XIX, as corridas de bicicletas no velódromo declinaram, em parte pela popularização do futebol e a separação entre profissionais e amadores que se estabeleceu, em parte pelo incômodo das apostas de azar nas corridas de bicicleta que se sobrepunham, invariavelmente, ao fenômeno esportivo e, em parte pelo declínio do interesse das elites pelas corridas, fazendo com elas se deslocassem para as ruas e que seus novos protagonistas emergissem, muitos decorrentes de imigrantes e corredores das classes populares. Assim, segundo Gambeta (2013), Toledo (2015), Souza (2016) e Brown (2021), nesse mesmo contexto o futebol ocupou o espaço dos velódromos de forma mais efetiva e logo caiu no gosto daqueles que se dedicavam aos espetáculos esportivos e lotou as arquibancadas de espectadores, desde os homens torcedores e palpiteiros até as moças e senhoras nas suas melhores *toilettes*.

Brasil que tomei gosto pelo esporte. Aqui fiz-me corredor a pé e em bicycleta. (...)" (A Gazeta, 06/01/1923, p. 3).

Um corredor luso-brasileiro — Competições cyclísticas e pedestrianas

— O meu nome é Mario Augusto. Sou portuguez de nascença e brasileiro pelo coração. Foi no Brasil que tomei gosto pelo esporte. Aqui, fiz-me corredor a pé e em bicycleta.

Assim falou na redacção da GAZETA o joven Mario Augusto, um luzitano de formas apolíneas, rosado, com um eterno sorriso a brincar-lhe nos lábios grossos.



MARIO AUGUSTO

— Qual é a sua categoria nos meios esportivos da Paulicéa? Inquerimos, mergulhando a pena no tinteiro.

— Em **cyclismo** a minha figura — modesta allás — póde-se dizer que "emparetha" com os famosos Ardauny, Centofanti e outros. No campeonito de 1921, quando se realizou o faldado circuito de Itapetorica, tirei a 2.ª collocação; 1 segundo apenas atraz de Antonio Ardauny; Miguel Centofanti en-

Imagem 12: Mario Augusto. Jornal A Gazeta 06/01/1923, p.6

Nesse contexto as entrevistas presentes nas colunas esportivas deram vida a esses corredores de bicicleta do início do século XX em São Paulo e marcaram historicamente sua imagem de representantes de uma modalidade esportiva que se consolidava na cidade e dava-lhes um certo tom de bravura e heroísmo:

-Qual é sua categoria nos meios esportivos da Paulicéia? Inquerimos, mergulhando a penna no tinteiro.

-Em ciclismo a minha figura – modesta aliás – pôde-se dizer que “emparelha” com os famosos Ardauny, Centofanti e outros. No campeonato de 1921, quando se realizou o famoso circuito de Itapeperica, tirei a 2ª colocação; 1 segundo apenas atrás de Antonio Ardauny; Miguel Centofanti entrou em 3º lugar. Eu corri com as pernas enfaixadas, pois que me machucára em uma competição recente. Assim mesmo, contrariando os diretores de meu clube e amigos, que não me queriam deixar correr escangalhado daquele modo, consegui acompanhar a até bater os “invictos” do pedal Paulistano (...)

- E as provas de velocidade?

-Oh! Antigamente apreciava muito a corrida de velocidade. Lutei bastante para vê se conseguia derrotar Caloi, mas em pura perda; o Caloi quando “trepá” no selim, ninguém lhe passa a frente! (A Gazeta, 06/01/1923, p. 3).

Nicolini (2001), Gambeta (2013) e Souza (2016), cada um à sua maneira, sugerem que o ciclismo paulistano fora modesto, restrito a um modismo ligado às apostas que fomentavam as corridas e que a ausência de patrocínios e de uma comercialização desse esporte, a exemplo do que notadamente ocorreu em países como França e Bélgica, limitou o desenvolvimento do ciclismo pelas estradas nas grandes e épicas corridas de bicicleta. Entretanto, quando os velódromos deixam de acolher os ciclistas para empolgar os espectadores em jogos de futebol, o ciclismo mudou-se de palco esportivo e atravessou seu processo de aprimoramento e esportivização pelas ruas da cidade de São Paulo e seus arredores.

Cabe destacar que esse movimento não foi explorado pela historiografia do esporte brasileira, evidenciando uma importante lacuna a ser explorada. Afinal, muitas eram as competições pela cidade ou desafios em distâncias maiores sobre a bicicleta que surgiram, sustentadas em normas, regulamentos, *rankings* e que trouxeram à cena uma categoria de corredores que invariavelmente figuravam nas páginas da imprensa atenta aos acontecimentos esportivos que pululavam pelos diversos espaços sociais da capital dos paulistas.

O formato não mais se assemelhava às corridas de turfe, como fora na origem das corridas de bicicleta, inclusive fomentando apostas de azar, como aponta Gambeta (2013). Sendo assim, as competições de ciclismo em São Paulo se consolidaram nos anos iniciais da segunda década do século XX com uma personalidade muito própria, estimando por um formato sustentado em regimentos, envolvendo os nascentes clubes e associações que eram reguladas e geridas por uma entidade burocrática em específico, a Federação Paulista de Ciclismo. O jornal *A Gazeta* noticiava com frequência notas relativas a eventos e competições organizadas por essa instituição, conforme nota publicada no referido veículo de comunicação em março de 1922:

Será no dia 24 do corrente mez o inicio da disputa do torneio cyclistico de 60 km, para a decisão da taça "Taciano de Oliveira", instituída pela S. E. Cyclo Paulista. O local da primeira prova vae ser o Alto da Lapa, onde existe uma pista em optimas condições para completo desenvolvimento dos 60 kilometros cyclisticos. Trinta após segundo regulamento, deverá disputar-se a segunda prova do Torneio no percurso de Bom Retiro Freguesia do Ó- Bom Retiro, passando pela Barra Funda e Bairro do Limão, percurso esse que mede 20 kilometros e será repetido três vezes completando os 60 kilometros. Após a classificação dessa última disputa é que será proclamado – o clube vencedor da taça e o cyclista vencedor absoluto com direito à medalha de ouro. É grande o interesse que reina em nossas rodas cyclisticas pela competição do dia 24, prevendo de antemão o sucesso que ella alcançará. Este torneio é reservado exclusivamente para corredores de 2ª categoria (A Gazeta, 22/03/1922, p. 7).

Assim, um conjunto de competições de ciclismo mais elaboradas emergiram tomando como palco as ruas de São Paulo. Algumas se aventuravam a mais longe e distâncias até Santos, Jacareí e Jundiaí, por exemplo, eram noticiadas orgulhosamente nas colunas esportivas do jornal *A Gazeta*: *“É amanhã que a Federação Paulista de Ciclismo realizará de acordo com seu calendário esportivo, a disputa dos 100 kilometros cyclisticos, prova esta que será sómente para a primeira categoria* (A Gazeta, 23/10/1926, p. 7).

A construção das competições de ciclismo passou a seguir um regimento detalhadamente imposto, regrando o comportamento esportivo e os procedimentos durante a competição, aproximando a modalidade dos ditames de um esporte moderno dentro dos moldes sugeridos por Guttmann (2004). Assim, a Federação Paulista de Ciclismo, que nos seus anos iniciais também regulava as competições de motociclismo, reunia os clubes e associações

existentes em torno das competições reguladas por estatutos, regimentos, regras e deliberações.

Resolução da comissão de ciclismo

Ratificadas pela directoria, a comissão de ciclismo tomou as seguintes deliberações: Aprovar o relatório do arbitro da prova “volta do Município” realizada a 23 de junho; incumbir o sr. Alberto Pueel de entender-se com quem de direito sobre o local da disputa das XXIV Horas Americanas, a realizar-se a 21 e 2 de agosto próximo; e aprovar o regulamento das XXIV Horas Americanas (A Gazeta 22/07/1926, p. 7).

Vigarelo (1995) aponta a importância da reunião em torno dos clubes e associações esportivas como uma importante forma de manifestação de originalidade do fenômeno esportivo, uma vez que os agrupamentos de clubes e associações contribuem para os encontros hierarquizados, possibilitando a realização dos campeonatos locais e para a formulação de uma organização temporal do esporte em torno de um programa/calendário estabelecido e previamente divulgado e difundido. Sendo assim, os clubes de ciclismo existentes na cidade de São Paulo já se organizavam em torno das inscrições para as competições propostas pela Federação Paulista de Ciclismo, possibilitando que a modalidade ganhasse ares de um esporte moderno que seguia um ritual das disputas oficializadas e detalhadamente regulamentadas por uma entidade de cunho burocrático, como noticiava o jornal *A Gazeta*, para “*A prova dos 100 kilometros cyclísticos*”:

É amanhã, que a Federação Paulista de Ciclismo realizará de acordo com o seu calendário esportivo, a disputa dos 100 kilometros cyclísticos, prova esta que será somente para a primeira categoria. As inscrições encerram-se hoje, na sede da Federação, com os seguintes inscriptos:

Velo Clube Ardanuy – Antonio Ardanuy, Gregório Ardanuy, Francisco Saes, Antonio Vellani, Joaquim Silva, Renato Soncini, Emilio Grisolia, Guilherme Pizzolotti, Mario Falotico, Americo Gabajini, Alfonso Regoi, Antonio Barberam, Antonio Garcia, Paschoal Aletti e Miguel Centofanti.
Brasil Esporte Clube – Paschoal Ferretti, Joaquim Octavio Nebias Junior, Helio Sgorlon, Crispino Foorti, Aleixo Rocha, Astolpho Greller, Antonio Ruffino, Rogerio Grilli, Edgar Euphenio de Oliveira, Olyntho Grilli, Hugo Collarile, Francisco Cano, Angelo Ferretti, Ignacio Cordeiro Mendonça.

Sociedade Esportiva Paulista – Anibal Sossi, Ernesto Romano, Francisco Scarpitti, Lino Pires, Octavio Hilario, Rogerio Pastore, Antonio Guerreiro, Walter Pedrini (A Gazeta 23/10/1926, p. 7).

Então, nesse cenário, os corredores de bicicleta já podiam ter seus nomes reconhecidos por esses espectadores e aficionados do esporte e/ou pelo público

leitor das páginas específicas dos jornais paulistanos. A construção do imaginário em torno do mito do *veloceman* se deu em torno das narrativas dos duelos e dos desafios, dando aos confrontos um *status* com certas doses de aspectos míticos. Essa também fora uma construção de valores em torno de um personagem que, por fim, selou a distinção entre amadores e profissionais do ciclismo. Dessa forma, Knuts e Delheye (2014), ao analisar o contexto europeu, ressaltam as narrativas da imprensa ao apresentar esses personagens esportivos do ciclismo aos seus leitores, ressaltando características individuais e exagerando nas virtudes. Torna-se importante perceber ainda como a figura do *veloceman* que se formou nesse período estava ligada a predicados como aptidão, destreza e força física, características exclusivamente masculinas para o contexto social da época. O *veloceman* era por natureza era exclusivamente uma figura masculina, vigorosa, de força física admirável e capaz de dominar a máquina e a tecnologia, conforme sugerem Knuts e Delheye (2014). Elementos semelhantes também foram encontrados e se fizeram representar nas páginas da *A Gazeta*:

Porque não promovemos provas de longo folego, de centenas de quilômetros? Por aqui temos, também os nossos Girandengos dos “arranques fulminantes e de energia feroz”, os Brumeros invictos, os Mottiat, capazes de, como aquelle, correr 600 kilometros com o sol a pino; Cristophe, os Goys ágeis incansáveis como triunfadores de 6 dias (*A Gazeta*, 04/06/1924, p. 4).

Um aparente vácuo se aponta entre o frenesi dos anos finais do século XIX e iniciais do século XX quando se trata de ciclismo (NICOLINI, 2001; GAMBETA, 2013). Esse fenômeno pode estar relacionado, segundo sublinham os escritos de Gambeta (2013), Toledo (2015) e Souza (2016), à descoberta de outras diversões para as elites e de um novo jogo no Brasil que logo se identificou com os espectadores do esporte: o futebol. Esse fora também um fenômeno internacional, afinal a modalidade de origem bretã conforme salientou Corbin (1995), ao analisar o contexto francês da virada do século XIX para o XX, possibilitou um destino contrastante em relação as outras modalidades esportivas e demais divertimentos.

Segundo Knuts e Delheye (2014) mesmo em países onde a bicicleta já contava com muito mais popularidade, mas que o ciclismo competitivo teve origem nos velódromos, como na Bélgica, a diminuição dos espetáculos e

divertimentos nesses espaços forçou um movimento de reinvenção do ciclismo e apontou para o seu aprimoramento como um esporte moderno. O seu deslocamento, dos velódromos para as ruas e/ou para as estradas, afinou a percepção entre profissionais *versus* amadores e competidores contra entusiastas que utilizavam o artefato de duas rodas para a ocupação do tempo livre de forma bem mais livre.

As cidades europeias, segundo salientam Knuts e Delheye (2014), ainda pareciam improvisadas, mas comprometidas com a organização institucional, burocrática e nacionalista desse esporte. Esse movimento indicou, conforme apontam os autores no início, uma queda na popularidade das corridas de bicicleta, gerada especialmente pelo crescente fenômeno do profissionalismo. Corredores amadores se profissionalizavam e se associavam ao mercado esportivo, entretanto a prática amadora resistiria em duelos ou desafios longos e caminharia ao lado do profissionalismo, muitas vezes se misturando a ele.

Em São Paulo, o ciclismo de estrada que ganhara as ruas e algumas estradas como palco competitivo fora um fenômeno esportivo regional. Embora alguns eventos ressaltassem datas comemorativas nacionais ele não se consagrou historicamente, como um elemento cultural de unidade nacional, a exemplo de países como a França e Bélgica, onde os contextos históricos, culturais e políticos eram bastante específicos para esse tipo de construção identitária. Entretanto, cabe ressaltar que o ciclismo paulistano também se afirmou como esporte moderno e lançou à luz da cidade a figura dos *velocemans*, os corredores de bicicleta que consolidaram a história desse esporte e da sua relação com a localidade. Essa ligação do ciclismo com uma construção identitária paulistana era algo que desde o final do século XIX se mostrava presente nas páginas dos periódicos da cidade de São Paulo, conforme pode ser evidenciado na seguinte passagem:

Grande Premio 7 de Setembro

Para solemnizar a gloriosa data da nossa Independencia, o Veloce Club realiza amanhã no Velodromo Paulistano, o grande premio 7 de Setembro, na distância de 5000 metros, distribuindo ao 1. Um premio no valor de um conto de reis, ao 2. Um dito no de 300\$000 e aos 3. Uma rica medalha de ouro. Para esse pareo de honra estão nscriptos os melhores corredores da turma de seniors de 1. e dois da de seniors de 2. A vista do completo entreinemnt em que se acham os corredores inscriptos, difficil é dizer-se qual será o vencedor: em todo caso pelas

belas carreiras que tem feito ultimamente, Rochet é o nosso favorito (...) (Semanao Ciclystico Illustrado A Bicycleta, 06/09/1896, p. 3).

Entende-se, a partir das diversas fontes e bibliografias mobilizadas, que o ciclismo, no seu processo de consolidação como um esporte moderno, esteve historicamente relacionado à construção de uma identidade cultural, ligada ao resgate heroico e nacionalista nos seus países europeus de origem. Não raro os eventos esportivos de corridas de bicicletas comemoravam datas cívicas ou episódios militares ou de guerra. Essa característica fora notável na França, quando a maior e mais famosa corrida de bicicletas do mundo, o *Tour de France*, percorreu, pela primeira vez em 1903⁴⁵, o território francês e algumas localidades em seus entornos, reforçando sua identidade nacional e reafirmando sua delimitação territorial⁴⁶ (WEBER, 1988; LAGET, 1990; VIGARELLO, 1997; THOMPSON, 1998; GABORIAU, 1996, 2003, 2012; PERERA; GLEYSE, 2005; FUMEY, 2006; DAUNCEY, 2012; CAMPOS 2012; LESSA; MORAES E SILVA, 2017; LESSA, 2019).

Um esporte como o ciclismo, que exigia força, brutalidade e resistência logo se relacionou, conforme aponta Lessa (2019), à construção de uma juventude heroica, destemida e capaz de resgatar o moral e a bravura de uma sociedade inteira. Não apenas o *Tour de France*, mas corridas profissionais de bicicleta pelo mundo, logo se associaram à classe trabalhadora, de onde, de fato, saíram os seus protagonistas e ganharam um tom revolucionário e de resistência, que evocava, segundo apontam Weber (1988) e Gaboriau (1992), uma atitude onde seus atores se distanciavam das relações de domínio postas pela consolidação capitalista da modernidade, respondendo com um heroísmo aos seus dominadores.

⁴⁵ O *Tour de France* é maior evento anual do ciclismo profissional, que ocorre no mês de julho na França. Desde sua criação em 1903, o evento deixou de acontecer apenas entre 1915 a 1918 e entre 1940 a 1946 durante as duas Guerras Mundiais (WEBER, 1988; LAGET, 1990; VIGARELLO, 1997; THOMPSON, 1998; GABORIAU, 1996, 2003, 2012; PERERA; GLEYSE, 2005; DAUNCEY, 2012; CAMPOS 2012; LESSA; MORAES E SILVA, 2017; LESSA, 2019).

⁴⁶ A história do *Tour de France* sustenta a forte lembrança da guerra franco-prussiana e a perda dos territórios da Alsácia e Lorena para a Alemanha. Tal mutilação do território francês despertou um sentimento nacionalista e patriótico e quando o *Tour* foi criado em 1903, como uma corrida de bicicletas em volta da França, sua rota assumiu a responsabilidade de redefinir as fronteiras e reafirmar a cultura popular do território francês, representando a memória nacional da França. (WEBER, 1988; LAGET, 1990; VIGARELLO, 1997; THOMPSON, 1998; GABORIAU, 1996, 2003, 2012; PERERA; GLEYSE, 2005; FUMEY, 2006; DAUNCEY, 2012; CAMPOS 2012; LESSA; MORAES E SILVA, 2017; LESSA, 2019).

Segundo Weber (1988) o ciclismo mantinha-se, desde o final do século XIX, como um esporte sempre elogiado quando se tratava de promover o encorajamento e o ativismo da juventude. Pretendia-se, também, ressaltar pelas corridas de bicicleta, especialmente as mais longas e com percursos mais sinuosos, a virilidade e a associação com a vida militar e as glórias da guerra⁴⁷, no conturbado contexto europeu dos primeiros anos do século XX.

Pelas corridas épicas de bicicleta, que surgiram entre o final do século XIX e o início do século XX, pretendeu-se construir, conforme sublinham Laget (1990), Perera e Gleyse (2005) e Lessa (2019) uma relação entre esporte e cultura, amplamente divulgada pelas mídias escritas da época, mas fortemente sustentado pelo simbolismo da imagem que fomentou, conforme ensina Gaboriau (1992) o imaginário coletivo em torno de um ideal épico e lendário de identidade cultural, baseado na oralidade e que se desenvolveu em ritmo próprio e paralelo à cultura letrada.

Assim, as corridas de bicicleta estavam prontas para serem inseridas na narrativa de uma cultura popular nacionalista, mas também urbana e local, através da sua rota que prestigiava localidades históricas e heroicas de forma atemporal. Assim, “(...) *a rota do Tour era uma associação de dramas e façanhas, apresenta-se como uma longa marcha adiante*⁴⁸” (GABORIAU, 1992, p. 26. Tradução livre).

Nesse contexto da São Paulo moderna, ou pelo menos em boa parte dela, o pensamento voltava-se à inclinação ao elogio atlético. Assim, Sevckenko (1992) ressalta como fora estabelecida uma relação íntima entre o surgimento dos esportes e sua popularização e as mobilizações militares ressaltadas por um contexto ligado a Primeira Guerra Mundial e a vitória dos aliados ocidentais e, ainda, ao avanço da produtividade capitalista. A primeira edição das olimpíadas do pós-guerra, que se realizou em 1922, reforçou a aproximação simbólica entre

⁴⁷ A simbologia do *Tour de France*, como maior e mais importante corrida de bicicletas do mundo é bastante ilustrativa. No contexto do pós-guerra, nos anos de 1960, o evento iniciou em outros países, como Bélgica, Holanda ou Inglaterra. A partida dos corredores de localidades além das fronteiras da França resgatava o simbolismo nacionalista do território representando uma luta em territórios inimigos até a chegada em território francês. A presença feminina recepcionando ou premiando os corredores se remete a presença das moças que acolhiam os soldados chegados da guerra em tempos passados (LAGET, 1990; VIGARELLO, 1997; CAMPOS, 2012; LESSA; MORAES E SILVA, 1997; LESSA, 2019).

⁴⁸ No original em francês: « la route du Tour, association de drames et d'exploits, se présente comme une longue marche en avant ».

esporte e o heroísmo da guerra. Para o autor, no contexto urbano paulistano, a atenção que se voltava aos esportes fora um fenômeno que reforçou o imaginário dos indivíduos da São Paulo moderna em torno da construção de uma hegemonia paulistana forjada na moralidade, na higiene, na disciplina e, onde as virtudes adquiridas pelas práticas atléticas e pelo comportamento esportivo contribuiriam para a consolidação do progresso e para o avanço da economia.

Conforme apontam Góis Júnior (2013; 2016) e Doi e Góis Júnior (2021), não tardou, portanto, para que virtudes atléticas e esportivas fossem associadas à construção de uma identidade local que se pretendia nacional, pautada na superioridade econômica e no prestígio cultural que a cidade de São Paulo desfrutava desde os anos finais do século XIX no contexto brasileiro. Diversas fontes localizadas na imprensa paulistana deixam bastante evidente a relação entre os elementos da cultura física e uma identidade heroica paulistana. O seguinte excerto localizado no jornal *A Gazeta* exemplifica muito bem tal questão:

S. Paulo, a “terra da liberdade”, pátria de heroes e berço de guerreiros, o louro mais brilhante e puro, o mais bello “florão dos brasileiros” – consoante o vibrante hymno do vale parnasiano, é inconstavelmente também a terra dos esportes. (...) Aqui têm séde os reis do futebol, (no Brasil...) do hipismo, da esgrima, do tennis, da “noble art”, da peteca, do pião, da athetica e dos esportes ainda não nascidos... Parece bairrismo rubro, mas não é. Citamos factos, e contra factos... Pois bem. Somos uns bichos... até dormindo; em qualquer terreno as cores paulistas tremulam nas alturas, anunciando uma victoria! (*A Gazeta*, 04/06/1924, p. 4).

Consolidava-se, dessa forma, uma afirmação identitária pelos esportes em São Paulo, no início do século XX. Tal esforço em torno do ciclismo como um esporte nacional e que simbolizava bravura e regeneração já caminhava, conforme salientado anteriormente, a passos largos em outros países da Europa. Parecia, portanto de bom tom, que o caminho fosse, de certa forma, repetido no cenário urbano paulistano, reforçando, segundo aponta Neves (2018) a percepção de Euclides da Cunha, para quem o Brasil se empenhou na cópia dos modos de viver europeu. Entre esses empréstimos culturais estavam aqueles relacionados aos esportes e eram sempre reproduzidos nas páginas dos diversos jornais locais:

Para solemnizar estaa data gloriosa, que pertence não só a França como a todo mundo culto, o Veloce Club soba inteligente direção do dr.

Jaguaribe, dá na terça feira do corrente, uma função cyclista no Velódromo Paulistano, em homenagem à colônia francesa desta capital. Felicitamos a distincta directoria do Veloce Club, por ter posto em prática uma ideia altamente louvável e ao sr. dr. George Ritt, digno consul de França as nossas cordeaes saudações (...) (Semnario Cyclistico Illustrado A Bicycleta, 12/07/1896, p. 3).

A transferência do palco de disputa dos velódromos⁴⁹ para as ruas fora, nos anos iniciais do século XX, nesse sentido, favorável para a construção de um ciclismo que contemplasse tantos os espectadores pelas ruas quanto o espaço geográfico, fosse das estradas, fosse das ruas das cidades, e, portanto, prezando pela valorização das rotas, não apenas pelas belezas e desafios naturais dos percursos mais remotos, mas pelos símbolos da história e da cultura local paulistana.

Knuts e Delheye (2014) ressaltam como o sucesso de corridas de bicicleta em distâncias longas como a Paris-Brest-Paris⁵⁰, por exemplo, contribuíram para estabelecer as corridas de rua de bicicletas como parte fundamental do ciclismo e como um elemento que se agregaria à cultura popular local⁵¹. Em São Paulo esse movimento em torno de um ciclismo competitivo que simbolizasse uma identidade cultural avançada e contava com a divulgação entusiasmada da imprensa ligada às pautas esportivas, conforme pode ser visualizada na seguinte passagem da *A Gazeta*:

Vem dahi o nosso alarma para que, num “arranco”, “chispando na curva”, levantemos bem alto, também o magnífico esporte cyclístico.

⁴⁹ Torna-se importante ressaltar que as corridas de velódromo não deixaram de existir. Disputas nos velódromos da Penha tiveram, por exemplo uma certa continuidade, como apontam as fontes dos Jornais *Correio Paulistano* e *A Gazeta*, entretanto ocorreu notadamente uma diminuição tanto no volume das corridas como no prestígio que elas detinham no final do século XIX quando as corridas ganharam as ruas da cidade de São Paulo.

⁵⁰ A Paris-Brest-Paris é o evento de ciclismo autossuficiente mais antigo do mundo, realizado pela primeira vez em 1891, em um percurso originário de 1.200 km, de Paris a Brest na Bretanha, ida e volta. A última edição profissional foi realizada em 1951. Disponível em: <https://translate.google.com/translate?hl=pt-BR&sl=en&u=https://www.apidura.com/journal/paris-brest-paris-everything-you-need-to-know/&prev=search&pto=aue>, acesso 31/08/2020.

⁵¹ A Paris-Roubaix é a mais simbólica corrida profissional de bicicletas como um elemento de cultura local. Considerada uma “Clássica Monumento”, com distância acima de 250 km, foi criada em 1896 e acontece na região norte da França na fronteira com a Bélgica, onde o ciclismo adquiriu desde o final do século XIX um *status* de cultura local. Seu percurso é notório ainda atualmente, visto que atravessa as antigas estradas de pedra, usadas pela população local para passar os carros de boi e as produções rurais locais em tempos passados. Há um intenso envolvimento da população local que cuida da manutenção dessas estradas para que a corrida, que faz parte do calendário anual profissional, possa acontecer todos os anos. Entretanto, as estruturas antigas de pedras grandes e velhas das estradas por onde os corredores passam são mantidas para que a essência cultural da corrida seja conservada. Disponível em <https://obicicleteiro.com/2019/02/20/provas-classicas-e-as-5-monumentos/>, acesso 31/08/2020.

Já é tempo do ciclismo brasileiro aparecer. Por que espera a tal de Confederação, para oficializar o “pedal”, afim de podermos competir com o Chile, Uruguay, os formidáveis corredores da Argentina? (A Gazeta, 04/06/1924, p. 4).

O momento da afirmação cultural e política da cidade de São Paulo nas primeiras décadas do século XX era notável. Segundo indicam Fausto (2015) e Neves (2018) o ano de 1870 fora um marco político na construção da hegemonia paulistana no cenário nacional e o avanço, a passos rápidos, para a formalização do regime republicano já estava concretizado. Segundo os autores a cidade de São Paulo era um dos principais epicentros do movimento republicano brasileiro, apontando para uma construção conceitual onde o advento da república não teria sido uma ação inesperada e que se direcionou para a consolidação do regime a partir dos anos iniciais do século XX, concentrando poder político, econômico e prestígio cultural no Estado de São Paulo, emergindo sua capital como o mais importante centro urbano do país.

Parecia, então, historicamente natural que os elementos de construção cultural e de identidade se consolidassem com um forte respaldo regionalista paulistano. Velloso (2018) aponta como a constituição da república, somada ao fim da escravidão e à influência imigrante, proporcionou o surgimento de um amontoado de novas ideias para construir essa nova identidade, senão nacional e unitária, regional, republicana e principalmente paulistana. Um considerável esforço fora feito no sentido de superar uma má visão de identidade cultural atrasada e monárquica e elaborar uma representação cultural capaz de acelerar a marcha evolutiva e integrar-se ao contexto internacional voltado para a ciência, para o progresso e nesse bojo também estavam inseridos os diversos elementos da cultura física.

A cidade de São Paulo era o palco da nova era cultural centralizando o conceito e as representações ligados ao novo, ao progresso e ao moderno. Nesse sentido, é perceptível, que no exemplo paulistano, o ciclismo não fora elaborado como um elemento inserido espontaneamente no comportamento cultural da cidade, mas fora um fenômeno ligado ao esforço de construção de identidade local, em um contexto específico de afirmação republicana, que se acentuou de forma bastante considerável a partir dos anos de 1920. Como aponta Gois Júnior (2016) tal acontecimento estava ligado a um movimento de paulistanidade, no sentido da hegemonia social. Assim, ocorreu uma tentativa

de harmonização entre os interesses da aristocracia, a herança bandeirante e a modernidade urbana, representada pelos imigrantes europeus e pelo crescente proletariado que emergia na cidade, em uma intenção de consolidação de uma representação cultural de um nacionalismo brasileiro.

Nesse sentido, seguia-se, assim, pelas práticas esportivas competitivas, entre elas a do ciclismo, uma narrativa que associava as diversas modalidades, como arauto da moral e da força, aos diversos espaços urbanos paulistanos. Condição essa que era sempre lembrada e celebrada pela imprensa da capital dos paulistas:

Campeões Paulistas. Padua fez 52 kilometros, em estrada “pesada”, em 1 hora e 33 minutos.

A fruturosa sociedade Cyclo Paulista realizou domingo, 8, a anunciada eliminatória para a formação da 1ª. e 2ª. categoria. O percurso foi o seguinte: Sant’Anna – Carandirú – Tucuruvi – Guaripa – Villa Galvão – Guarulhos – Penha (ida e volta), num total de 52 kilometros. (...) A’s 9 horas precisas, os 14 corredores deram o “larga”. Sylvio Perron, o valente cyclista, com a sua “Champion” encabeçou a turma até Vila Galvão, onde Roque Padua, forçando magnificamente, consegue abrir luz, deixando os antagonistas pata traz. Não obstante nesse trajecto serem muitas as rampas “tira-prosa”, os cyclistas não esmoreceram, continuando sempre, inclinados sobre o “guidon”, a pedalar com indômita energia, como que a atestar a fibratura da raça, que, infelizmente, anda por ahi desperdiçada, escondida ... (A Gazeta, 20/06/1924, p. 4).

Ressalta-se, de acordo com os argumentos levantados por Sevcenko (1992) e Góis Júnior (2013; 2016), que as corridas de bicicleta representavam uma inclinação à modernidade em uma atitude voltada a superar o passado. O respaldo do esporte afirmou-se pela necessidade de situar a cidade no ambiente moderno e ligá-lo ao seu contexto histórico, relacionando os heroísmos e de construção cultural e identitária. No cenário urbano paulistano a afirmação da cultura regional conviveu com a tentativa de reencontro de brasilidade proposta pela Semana de Arte Moderna de 1922⁵².

Contudo, cabe ainda ressaltar que a relação entre cultura e política foram inseparáveis, e o esporte se manteve presente nos contextos históricos e políticos do início do século XX. Sevcenko (1992), Nicolini (2001), Gambeta (2013), Góis Júnior (2013; 2016), Souza (2016), Medeiros, Quitzau e Moraes e

⁵² Toledo (2015), indica que a Semana de Arte Moderna, em 1922 foi construída para celebrar o centenário da independência do Brasil e trouxe no seu bojo a intenção de uma segunda independência com uma narrativa intelectualizada e forte nacionalidade.

Silva (2020), Doi e Góis Júnior (2021) e Medeiros (2021) apontam como em São Paulo ocorreram a formação de eventos esportivos que se transformaram em marco histórico de determinadas modalidades como o ciclismo, a natação, o futebol e o pugilismo.

Nesse sentido, sobre as bicicletas, o novo capítulo para a história do ciclismo paulistano – e posteriormente brasileiro – foi a criação da Prova Ciclística Nove de Julho. O evento, que se tornaria uma referência para o ciclismo nacional profissional e ganharia *status* de competição internacional na década de 1940, teve sua primeira edição em 1933, ano sequencial do intenso contexto político da Revolução Constitucionalista em São Paulo, identificando-se, imediatamente, com o “(...) fervor patriótico do povo paulista” (NICOLINI, 2001, p. 166).

A história da Nove de Julho e da sua consolidação como um elemento da cultura esportiva urbana em São Paulo está historicamente relacionado ao contexto político da cidade e à intensa participação de imprensa, na imagem do Jornal *A Gazeta*, em intencionar o esporte como uma manifestação de resgate identitário, patriótico e cultural na rotina urbana da capital do Estado de São Paulo. Sendo assim, o próximo tópico da presente tese de doutoramento centra seus esforços na análise desse importante evento do ciclismo brasileiro.

2.3. Paulistanidade, memória e esporte no contexto histórico dos acontecimentos de 1932

A moça, na rua Direita, bem vestidinha, bonita como um presente, se aproxima do rapaz e oferece um envelope fechado:

- Quer ficar com um?

- Pois não, senhorita!

- Não, não tem que pagar nada, é grátis!

E segue, distribuindo mais envelopes idênticos pra quantos rapazes encontra, bem vestidinha, bonita como um presente. O rapaz, abrindo o envelope, tirou o papel dobrado cuidadosamente em oito, em que vem impresso: 'VISTA SAIA' (TOLEDO, 2015, p. 335).

Naquele mês de julho de 1932 parecia inaceitável que qualquer indivíduo do sexo masculino paulista com vigor e força física fosse visto flanando, nas palavras de Roberto Pompeu de Toledo, pelas ruas das cidades em detrimento do combate e da guerra. Nada mais se poderia pensar como moral da história, percebida por Mario de Andrade, que só poderia tratar-se de uma “maricas”, um

covarde e que, portanto, conforme a epigrafe acima reproduzida, a saia lhe caberia bem.

Esses agitados dias seguiam como um inevitável desdobramento dos momentos iniciais da década de 1930, quando a oligarquia gaúcha representada por Getúlio Dornelles Vargas se sobrepôs, em certa medida, e apenas em certa medida, aos interesses paulistanos e deu início, segundo aponta Fausto (2015) a um governo tido como autoritário, comparado a uma ditadura, que humilhava os paulistas e desfazia da sua importância na liderança nacional rumo ao progresso.

Ora, o estado de São Paulo, como aponta Lima (2018) era a maior potência econômica nacional e, abrigava de um lado os mais importantes empresários do país, consolidados em suas fortunas erguidas pelas oportunidades da industrialização e representados por famílias como Matarazzo e Scarpa, e de outras estirpes familiares antigas chamadas de “quatrocentonas”, que mantinham seu *status* em grandes propriedades rurais e urbanas, representadas pelos Prado, Cerqueira César, Piva de Albuquerque, Cardoso de Almeida.

A emergência de uma oligarquia marginal se sobrepondo a todo esse “legado paulista” soava, portanto, inaceitável. Segundo Toledo (2015) os gaúchos que ainda não tinham ocupado a cadeira da presidência flertavam com o poder há tempos. Seria, então, o ano de 1930 sua vez na alternância de oligarquias no poder, porque, em última instância, defendiam os mesmos interesses. De fato, em carta a Washington Luís, o ainda pouco conhecido representante das oligarquias sulistas, Getúlio Dornelles Vargas, se comprometera a curvar-se aos interesses e articulações sucessórias do atual governo oligárquico. As circunstâncias em que se realizaram as eleições de 1930 fora de fraudes e irregularidades, como era até então de praxe. A derrota de Vargas para Júlio Prestes, representante das oligarquias paulistas, nas urnas não o afastou da ambição pela presidência do país. Apoiado por oligarquias marginais, militares do movimento tenentista e paramilitares caudilhistas, Getúlio Vargas iniciou a tomada do poder em Porto Alegre e estendeu a revolta armada pelo sul do país e depois para outras regiões, de forma a tornar irreversível o levante armado que ficaria denominado na história por muitos autores como Revolução de 1930. Os anos iniciais de seu governo concentraram-se no

combate ao trabalhismo fora do controle do Estado, às organizações de esquerda como o Partido Comunista e a perseguição aos inimigos da imprensa, como o jornal A Gazeta e o Correio Paulistano. O governo fora rapidamente centralizado em torno de um Governo Provisório autoritário, o Congresso Nacional fora dissolvido e os governadores dos estados substituídos por interventores federais. A essas medidas somaram outras, também de caráter autoritário, que limitavam as articulações políticas e econômicas dos estados. As condições para movimentos e levantes regionais contra o governo federal estavam postas, o que certamente alimentou os acontecimentos de 1932 (DONATO, 2002; FAUSTO, 2015).

Por ocasião da visita de Oswaldo Aranha, então ministro de Vargas um panfleto foi distribuído para a população paulistana, onde se afirmava o seguinte:

(...) o povo paulista, cuja paciência não é ilimitada, não mais suportará tamanha afronta e humilhação. Tendo consciência do seu valor e da sua força, ele repele a indébita e injuriosa intromissão na vida política daqueles que estão conduzindo São Paulo e o Brasil à ruína e desonra (DONATO, 2002, p.48).

Esse panfleto entregue pelos estudantes convocando para a manifestação na Praça do Patriarca, espaço público construído no início do século XX em homenagem ao patriarca da independência José Bonifácio, na região onde se localiza a igreja mais antiga da cidade, a Igreja de Santo Antônio. O intento de tal mobilização era criticar e atacar de forma bastante contundente o governo instalado por Getúlio Vargas em 1930 e reforçar os interesses dos paulistas.

Nada parecia poder acalmar os ânimos. Uma revolução estava por vir. Não existe dúvidas que a movimentação política de 1932 de oposição ao governo centralizador de Getúlio Vargas estava motivada especialmente pela questão econômica que girava em torno da crise da produção cafeeira paulista, bem como pela questão política em torno da quebra da hegemonia oligárquica estabelecida desde os anos iniciais da república ainda no século XIX. Em parte, segundo aponta Fausto (2015), a economia cafeeira se encontrava desgastada pela denominada política do café com leite, do ponto de vista político e pela prática da superprodução que provocava a queda dos preços, equilibrado pela compra de excedentes do governo. O autor salienta que tal crise se agravava relativamente com a

Grande Depressão de 1929 e empurrou o Brasil à necessidade de um modelo de produção de substituição de importações e de maior intervenção estatal

Entretanto, uma narrativa muito potente, surgira no seio da oposição paulista e fora fomentada incansavelmente pelos meios de comunicação apoiadores dos valores paulistanos, destacando principalmente os valores que direcionariam as agitações daquele ano, ou seja, a glória paulista, o patriotismo, o nacionalismo e o resgate da paulistanidade.

Segundo Cerri (1998) o termo paulistanidade pode ter surgido pelo historiador Alfredo Ellis Júnior, numa tentativa de adjetivar o sentimento dos paulistas em torno da Revolução Constitucionalista de 1932, dando-lhe um tom ideológico. O autor na sequência de seus argumentos apresenta elementos importantes para uma compreensão mais ampla sobre o referido termo, conforme pode ser visualizado na seguinte passagem:

A paulistanidade é a ideologia produzida pela oligarquia paulista que consiste na criação de uma *identidade* de ordem regional, valorizando a condição de pertencente ao Estado (numa operação de homogeneização, nível das ideias, de seus habitantes), ao mesmo tempo em que institui uma série de *valores* e *características* como próprias da condição de paulista e, para sacramentar essa construção, oferece uma explicação para essa situação por meio do recurso à História Regional, que aponta o bandeirante como ancestral, civilizador, patriarca do paulista (CERRI, 1998, s.p.).

Para Cerri (1998) existe um esforço no sentido de construir historicamente uma condição paulista muito anterior aos acontecimentos ocorridos na segunda década do século XX. Então, esta construção histórica remontaria ao século XVIII, quando cronistas se preocupavam em ligar famílias paulistas aos nomes da nobreza, dando a elas uma identidade guerreira e bastante singular e ímpar.

Nesse sentido, Cerri (1988), indica que não é de espantar que nesse sentido o termo usado por Auguste de Saint-Hilaire referindo-se aos paulistas como “raça de gigantes” tenha sido incansavelmente proferido por tantos e tantos membros de suas elites. Afinal, a paulistanidade, já no século XIX, tomara uma consistência simbólica mais significativa ao definir a cultura da classe dominante regional, aristocrática e cafeeira. Novamente as palavras de Cerri (1998, s.p), são interessantes para uma maior compreensão do referido contexto histórico:

A paulistanidade começa a se definir, nesse momento, a partir de duas funções básicas: como auto-afirmação/identificação de um grupo

social em ascensão econômica e política, e como instrumento deste grupo para atingir seus objetivos de hegemonia sobre a sociedade e controle sobre as demais parcelas da classe dominante brasileira (1998, s.p.).

Entretanto, a partir da segunda década do século XX os demais grupos sociais e elites de outras regiões reivindicam seu papel simbólico na história do Brasil e avançam sobre as elites paulistas, notadamente a partir da década de 1930. O termo ganhou, então, segundo apontam Donato (2002) e Fausto (2015), um significado patriótico, heroico, republicano e constitucionalista, à luz de uma revolução eminente, que iria se materializar em 1932.

Capelato (1981, p.32) aponta, nesse sentido, como primordial o trabalho da imprensa nos acontecimentos que embocaram na Revolução Constitucionalista de 1932, apresentada como a “(...) causa mais elevada e digna pela qual o mínimo que se poderia dar era a própria vida”. Para Rodrigues (2009) a propaganda pela imprensa se transformou em uma arma de combate ressaltando o orgulho patriótico sob a ótica paulista, criando um projeto de união e pertencimento. Para o autor existia uma concretização histórica na Revolução de 1932 e ela ocorreu na medida em que ocorria uma apropriação de valores do imaginário social construindo o sentimento nacionalista e patriótico, mas acima de tudo de paulistanidade, ou seja, de apego regional, conforme indicam as reflexões Bezerra (1986) e Rodrigues (2011). Nessa lógica, a fala de Paulo Nogueira Filho, é, entre tantas outras, a expressão deste regionalismo: “A Guarda Paulista será a elite, será o pobre, o empregado das fábricas, o desempregado, o estudante, o professor, a esposa, o filho. É o anseio dos homens pelo povo e pela lei”⁵³ (LIMA, 2018, p. 74).

Nesse contexto as análises de Anderson (2008) sinalizam para a importância do jornal, como meio de comunicação de massas, na construção dos fatos e do sentimento simbólico. Para o autor trata-se de uma justaposição de notícias capazes de, deliberadamente, causar um vínculo imaginado. O jornal, segundo o autor, é uma forma extrema do livro, vendido em escala colossal, de popularidade efêmera, fazendo as vezes de um *best-seller* de um

⁵³ Paulo Nogueira Filho era descendente de famílias abastadas em São Paulo, ligado a aristocracia agrária e aos industriais. Ao lado de outras lideranças fundaram uma organização secreta chamada Guarda Paulista em prol do movimento Constitucionalista (LIMA, 2018).

dia, entretanto, algo obsoleto no dia seguinte, quando um novo amontoado de notícias pertinentes se cria.

Ainda, ressalta-se o entendimento de Anderson (2008) de que a imprensa, desde sua origem no século XVI, fora capaz de fomentar o sentimento identitário que encontra acalento na possibilidade de conhecimento e/ou de informação. Sendo assim, o intelectual define o jornal como um material impresso que historicamente estimula uma adesão silenciosa de cada indivíduo todas as vezes que suas páginas são folheadas, e que se repete por muitos milhares de indivíduos simultaneamente, construindo uma consciência coletiva entre indivíduos cuja identidade é desconhecida. A imprensa segue então com seu papel histórico de construir, pela sua narrativa, a nação imaginada e modela e apara suas arestas em prol de uma dada necessidade de transformação, forjando as formas pertinentes de consciência.

Os indivíduos foram, assim, sistematicamente mobilizadas para a “causa paulista” com panfletos, notícias constantes, comícios que convocavam “todos” para a luta constitucional, ou que ressaltavam, segundo aponta Capelato (1981), o importante papel do estado de São Paulo em formar consciências e libertar a “todos” do jugo autoritarismo do governo central. Rapidamente a constitucionalidade tomara conta das notícias políticas e fomentou as mais acaloradas discussões, no cenário urbano para dos acontecimentos de 1932, conforme foi noticiado pelo jornal *A Gazeta*:

A situação prossegue inalterada – Reina entusiasmo em todas as partes – A população mostra-se confiante – A mocidade paulista e a nobre causa constitucionalista.

A campanha em pról do retorno do país ao regime da lei tem empolgado o coração de todos os bons brasileiros. Não há um só verdadeiro patriota que não vibre ante esse grito unanime e atravez o qual se pede, se exige ampla liberdade para todas as classes sociaes do Brasil. Em assim, ninguém deixa de apoiar a nobre causa constitucionalista, amparando-a na medida de suas forças. A população bandeirante conscia de seus deveres e dos verdadeiros princípios que levaram as forças federaes e estadoaes a rebelar-se contra o jugo do dictador Getulio Vargas, vem se mostrando confiante na victoria final, certa de que, por fim, juntamente com os demais patrícios, há de respirar livremente. (...) Entrecruzam-se, pelas fachadas dos altos prédios das ruas da cidade, as bandeiras brasileira e paulista. Parecem sorrir. Parecem concitar a população a prosseguir nessa jornada altamente patriótica que a levava za escrever no livro de nossa História páginas gloriosas, paginas significativas. Essas flammulas que ondulejam à brisa que passa são machas que symbolisam o triunfo próximo. (...) E estes, por sua vez, correspondem aos vivas e às palmas com vibrantes hurrahs ao Brasil, a São Paulo e à Constituição. (*A Gazeta*, 12/07/1932, p. 3).

Torna-se importante ter em vista a construção histórica de Bezerra (1986) de que esse movimento revoltoso de 1932 no Estado de São Paulo se autointitulava de revolução. Segundo o autor, embora os números sejam expressivos, considerando mais de duzentos mil voluntários e sessenta e seis mil soldados, é preciso saber que os acontecimentos iniciados por eles em 9 de julho e narrados com grande euforia local, não estavam ao alcance do entendimento da maioria dos combatentes, alheios ao que se passava de fato na política e aos interesses em jogo⁵⁴, o que reforça o entendimento de uma luta pautada no simbolismo histórico e no sentimento de pertença.

Dessa forma, sustentou-se uma construção histórica sobre a revolução de 1932 que repousava no ideário de defesa dos princípios, no sacrifício da causa constitucional e na luta pela autonomia regional. Ao considerar as análises realizadas por Abreu (2011) e Rodrigues (2016), pode-se afirmar que inúmeras foram as ações que se consolidaram para assegurar a revolução de 1932 na memória coletiva com uma perspectiva revolucionária, como contos, testemunhos, obras literárias e edificação de monumentos e sepulturas. Segundo os autores, nas narrativas acerca do 9 de julho de 1932 existe um esforço histórico e contínuo contra o esquecimento. Abreu (2011), lembra que embora o número de mortos, seiscentos e trinta e quatro, não pareça expressivo para uma revolução, os simbolismos em torno do movimento se consolidaram na história do estado e da cidade de São Paulo.

Diversos autores como Capelato (1981), Rodrigues (2011; 2016), Lima (2016) e Toledo (2015), enfatizam que tal argumento se fortaleceu com a história dos quatro mártires de mês maio, os primeiros a morrerem pela causa e que simbolizaram a alavancada da luta, eternizados pela sigla MMDC, uma homenagem que imortalizou seus nomes e figura em muitos monumentos espalhados por todo o Estado de São Paulo: Miragaia, Martins, Dráusio e Camargo⁵⁵. Os referidos elementos eram valorizados e exaltados por veículos de imprensa como o jornal *A Gazeta*:

⁵⁴ Refere-se aqui que as questões econômicas e políticas são apenas discutidas e decididas em círculos mais restritos, significativamente os assuntos relacionados ao café, à indústria e à crise que abatia e assolava o mundo capitalista desde o ano de 1929 (BEZERRA, 1986).

⁵⁵ A jornada do dia 23 de maio de 1932 fora, segundo Lima(2018), configurada por um ato de desobediência civil ao governo central que tomou proporções possivelmente não imaginadas. O comício que foi realizado no centro da capital paulista resultou em conflito armado e, embora,

(...) ides pelejar pelo Brasil unido e constitucional, pela lei e pela liberdade, pela ordem e pela justiça, - e por que não? – ides pugnar por Deus, porque Deus é tudo isso (...) A terra que pisaes é sagrada; ella está empapada no sangue ainda quente dos Drausio r dos Maragaia, dos Marcondes Salgado e dos Marcelino (...) O espírito destes bravos tombados na lucta paira sobre vossas cabeças, enche o ar que respiraes, faz brotar a comoção dos vossos peitos... (...) (A Gazeta, 03/08/1932, p. 4).

Finalmente, tendo como parâmetro as reflexões de Anderson (2008) entende-se que o mito da Revolução de 1932 tentou impor uma experiência homogênea de uma sociedade em torno de uma causa aparentemente de todos. Isso ocorreu como uma tentativa de pensar a nação a partir da incansável intenção de resgate da paulistanidade, outrora elemento central da ideia nacional de progresso e civilidade. A Revolução de 1932 foi, portanto, um compartilhamento de experiências entre indivíduos e grupos que não se relacionavam, em torno de um credo supostamente comum, o da federação e da constitucionalidade, intencionalmente estabelecido além do Estado de São Paulo e além dos indivíduos, como difusão de uma consciência unitária. Novamente o jornal *A Gazeta* foi um importante difusor e porta-voz desse ideário:

Avante
 As tropas concentradas em Cruzeiro,
 Reforçadas de novos batalhões,
 Vão marchar sobre o Rio de Janeiro,
 Que, em peso, as cobrirá de aclamações.
 Vão libertar o povo brasileiro
 De injustiças, de longas opressões;
 Levam, para o salvar do captiveiro,
 Fuzis, metralhadoras e canhões.
 Tremendo de pavor, a ditadura
 Sente-se cada vez menos segura,
 Como a fera atacada no covil.
 Nobres soldados de São Paulo! Avante!
 Deus favorece a causa bandeirante

como lembra Lima (2018), populares tenham sido alvejados a maioria manteve-se fora de perigo de morte. Entretanto, quatro indivíduos entraram para a história da Revolução de 1932 como heróis mártires paulistas. Antônio Américo de Camargo, Euclides Miragaya, Mario Martins e Dráuzio Marcondes de Souza. Nos acontecimentos subsequentes formou-se a Guarda Paulista que em homenagem aos quatro mortos do dia 23 de maio passou a se chamar MMDC incumbiu-se de recrutar os voluntários para o pelotão de combate para a derrubada do governo. A sigla consolidou-se na história da Revolução Constitucionalista de 1932 e pode ser vista espalhada pela capital e em outras cidades de São Paulo em Praças Públicas e Monumentos. Ela aparece em cartões-postais, no Mausoléu do Ibirapuera e em placas de rua, como na rua Butantã (<https://vejasp.abril.com.br/cidades/sigla-mmhc-significado/>, acesso 03/05/2021). Ainda, a Lei 11.658, de 13 de janeiro de 2004, de autoria do deputado José Caldini Crespo, acrescentou à sigla a letra A, em homenagem a Orlando de Oliveira Alvarenga, que também faleceu em decorrência de ferimentos no confronto (<https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=305260>, acesso 03/05/2021; LIMA, 2018).

Para felicidade do Brasil.
Santos 14/07/1932
Agenor Silveira (A Gazeta, 15/07/1932, p. 3).

Sendo assim, o regionalismo paulista foi consolidado como um produto cultural específico, considerando suas origens históricas que permitem entender sua legitimidade simbólica e a forma como avançou em diferentes terrenos sociais para se incorporar no âmbito político e social. Um desses terrenos foi, sem sombra de dúvida, os relacionados aos elementos da cultura física, principalmente aqueles ligados as práticas esportivas. Nesse sentido, se apropria-se novamente de Capelato (1981, p.29) que aponta como mesmo sendo um movimento de defesa dos interesses das classes mais altas e dos intelectuais paulistas contra a “soldadesca da ditadura”, os ideais de 1932 acerca da “causa paulista” foram transformados em uma narrativa que pretendia representar ideias comuns. Diversos setores se organizaram em batalhões civis que aglomeravam em suas fileiras desde representantes das classes mais conservadoras até batalhões de soldados negros e indígenas⁵⁶.

Entre os batalhões que surgiram para compor com vigor e boa moralidade a frente de luta paulista foram os esportivos, que colaboraram cedendo os espaços físicos de seus clubes, associações, agremiações e federações para alistamentos e treinamentos militares e incorporando esportistas voluntários nas linhas de frente de luta:

Dos mais relevantes têm sido os serviços prestados pelo conhecido Lodovico Bacchiani à causa de S. Paulo. Na Cruz Vermelha, onde se acha como sentinella incansável, Bacchiani não esmorece um instante sequer. Ainda hontem elle seguiu para as linhas de frente, desempenho de missão importante da Cruz Vermelha.
- Alistaram-se para o Batalhão Esportivo mais os esportistas V. P. Souza e Jose Mandari, este da Liga S. de Athletismo.
- Hoje, às 19 horas e meia, prossegue no campo do São Paulo F. C., na Ponte Grande a instrução militar aos elementos do Batalhão Esportivo, organizado pelo Departamento de Educação Physica (A Gazeta, 23/07/1932, p. 3).

Segundo Góis Junior (2016) o entendimento de construção coletiva sobre as instituições em que se colaborava com um projeto de identificação, usando o conceito de Benedict Anderson, estava também ligado aos diversos elementos da cultura física. Assim, o esporte poderia inserir valores nacionais para a

⁵⁶ Segundo Capelato (1981) o batalhão de soldados negros foi exterminado, não restando dele sequer o nome dos mortos, que não compuseram a lista de heróis a quem o movimento delega homenagens todos os anos.

O esporte e a revolução constitucionalista

O GRANDE ENTHUSIASMO COM QUE FOI RECEBIDO O APPELLO DO D. E. P. S. P.

O appello lançado pelo Departamento de Educação Physica de S. Paulo em prol da causa que S. Paulo abraçou, de livrar o Brasil da ditadura foi recebido, como não podia deixar de acontecer, entusiasmamente no seio de nosso esporte. Hontem mesmo, já os nossos sportistas se agitaram numa bella demonstração de fé e patriotismo pondo-se clubes, sportistas e entidades á disposição da Revolução Constitucional. Assim já se alistaram os primeiros voluntarios, os gremios e as federações offereceram seus prestimos, dando dest'arte um bellissimo exemplo de patriotismo que muito dignifica nosso esporte.

Estupendo o gesto do grande futebolista do passado Rubens Salles, que se alistando qual voluntario da Força Publica, partiu hontem para o "front". Hontem mesmo alistaram-se no Departamento os primeiros dois sportistas voluntarios do C. R. Tieté que são Jaynho Silva Filho e Mauzur Abbid.

Para entendimento permanente com o Departamento, ficou assentado a nomeação de uma comissão composta e representantes das grandes entidades esportivas, já sendo designados os srs. Henrique de Aguiar Vallim, para representar a Federação Paulista de Agrima; Roque Albano, para a Federação Paulista de Bola ao Cesto; João Manuel da Costa, para a Federação Paulista de Cyclismo. Para representar a secção de cultura physica da Associação dos Funcionarios Publicos foi convidado o dr. Nuno Guerner.

Hypothecaram hontem inteira solidariedade a iniciativa o Departamento Palestra, S. Bento, a Apea, Federação Paulista de Bola ao Cesto, Interclubal, A. A. Guapira, Cap. Joaquim Nascimento, Jardim America F. C., General Couto de Magalhães F. C. e o Antonio Prado Junior.

O ALISTAMENTO

O alistamento poderá ser feito nas sedes dos clubes que adheriram a iniciativa

todos os dias uteis das 20 ás 22 horas. Ficou deliberado, outrosim, suspender, até nova resolução, a realização das provas constantes do seu calendario esportivo.

De conformidade com o artigo n. 18 dos seus Estatutos ficará exercendo provisoriamente o cargo de presidente, o sr. José Cuffari, actual thesoureiro, no impedimento do presidente e vice-presidente por acharem-se incorporados.

FEDERAÇÃO PAULISTA DE TENNIS

Com a presença dos srs. directores Cicolano Cobra, Carlos Gozo, Herbert Sack e W. Auerbach, realizou-se a sessão semanal da directoria desta Federação, tendo sido tomada a seguinte deliberação:

"Suspender todos os jogos de campeonato, até datas que serão opportunamente designadas".

RIBEIRÃO PIRES F. C.

A directoria do Ribeirão Pires F. C. comunica aos srs. socios e sympathizantes, que em virtude do eminente movimento constitucionalista pelo qual São Paulo se levanta forte e unido, e tendo seguido para a frente, em defesa da grande causa, parte dos associados deste clube, resolveu transferir "sine die" o baile e demais festejos que se deviam realizar em 16 e 17 do corrente.

GRANDE COMICIO EM SOROCABA

Reina indescriptivel entusiasmo na terra leal e heroica do Brigadeiro Tobias

Realizou-se hontem, na tradicional cidade de Sorocaba, um formidavel comi-

construção de uma identidade e de um pertencimento. Nesse sentido, segundo os argumentos apresentados por Góis Júnior (2016), pode-se associar a paulistanidade com o esporte em uma pretensão acerca da idealização de uma comunidade única, harmônica e homogênea nos seus anseios.

Relacionar os exercícios físicos e os esportes a valores nacionalistas e de guerra já era, conforme sublinha Terret (2019), uma narrativa recorrente em outras sociedades, como na Inglaterra, Alemanha e na França, por exemplo. Bied (1981), Weber (1988), Defrance (1995) e Lebecq e Saint-Martin (2020), apontam como os clubes de tiro estavam voltados ao treinamento pré-militar e a regeneração física da nação. Todo o ideal do treinamento esportivo militarizado estava relacionado ao desejo de unidade nacional nos anos finais do século XIX⁵⁷.

Era uma espécie de tarefa dada aos esportistas, de fomentar a revitalização nacional e de representar um modelo de moral, coragem e civismo (BIED, 1981; WEBER, 1988; DEFRANCE, 1995; VIGARELLO; HOLT, 2008; TERRET, 2019). Assim, reunia-se em torno da atenção aos exercícios físicos e ao esporte moderno em consolidação, às preocupações higienistas, militares e de superação da debilidade da raça⁵⁸.

O treinamento físico já era entendido nos anos finais da década de 1890 como uma proposta para a contribuição de prontidão nacional. Então, os clubes e esportistas estavam ligados a missão de criar unidade nacional e a prioridade era para os esportes que indicavam maior vigor e masculinidade. Aponta Weber (1988), como no contexto europeu o crescimento dos treinamentos esportivos e estava ligado a guerras do fim do século XIX, que trouxeram à tona a necessidade da formulação da força do patriotismo e moral cívica⁵⁹. Para o caso

⁵⁷ Sequencialmente as campanhas de regeneração racial e nacionalistas através do treinamento esportivo militarizado transferiram-se para as escolas, já que voltadas à juventude poderiam, de forma mais eficiente, aprimorar mecanismos de controle e disciplina (WEBER, 1988; VIGARELLO; HOLT, 2008).

⁵⁸ Segundo Weber (1988) e Vigarello e Holt (2008) o treinamento físico servira, como aconteceu por exemplo na França, assolada pela guerra franco-prussiana (1870) e pela Comuna de Paris (1871), a uma intenção patriótica e de revitalização da juventude e do orgulho nacional. Assim, os exercícios físicos estavam também ligados a um treinamento pré-militar.

⁵⁹ A segunda metade do século XIX fora marcado na França por conflitos militares e revoluções permanentes. Significativamente a Guerra franco-prussiana, em 1870, que resultou na mutilação do território francês pela perda da Alsácia e Lorena, desencadeando um forte sentimento de revanchismo, patriotismo e unidade nacional territorial e a Comuna de Paris em 1871, que resultou em centenas de mortes e simbolizou a luta popular anti-imperial (BRAUDEL, 1989).

brasileiro Barsottini, Góis Júnior e Silva (2013) e Góis Júnior (2015) assinalam como a Guerra do Paraguai trouxe à tona fragilidades do povo no sentido da força da raça e da robustez física, explicitando a necessidade de forjar o corpo e o espírito nacionalista e combatente do povo brasileiro.

Na medida que alguns elementos da cultura física se esportivizavam⁶⁰ e se consolidava uma noção de esporte moderno emergia uma ideia de esporte como um cultivo coletivo, como um espaço de prática capaz de forjar uma ética que contribuísse para a consolidação da unidade nacional. Soma-se a isso, segundo indica Terret (2019), a intencionalidade de transformar os campeões em um símbolo para o engrandecimento do espírito nacional.

Nesse sentido, conforme indica Góis Júnior (2015), a competição se afirmaria, então, como um reflexo social onde representações eram postas, tais quais, distinção de classe, comportamentos adequados e tensões sociais. Diversos autores como Melo (2001), Moraes e Silva (2011), Góis Júnior (2015) e Medeiros (2021) salientam que o turfe e o remo, no final do século XIX, trouxeram consigo o desenvolvimento de outras modalidades que se consolidaram nos anos iniciais do século XX, quais sejam, a natação, o atletismo, o futebol e o ciclismo. Tais elementos parecia providencial para o que Cásper Líbero pretendia realizar para o esporte nas décadas iniciais do século XX na cidade de São Paulo.

Foi no contexto imediatamente posterior ao fim da Revolução Constitucionalista de 1932 que o jornalista Cásper Líbero, homenageou os revoltosos e à causa paulista com a criação de um evento esportivo⁶¹. Nasceu,

⁶⁰ Interessante o apontamento de Weber (1988) para a construção do pensamento em torno do conceito de esporte moderno e da confusão no seu entendimento no final do século XIX. O autor aponta como se confundia com frequência algumas modalidades esportivas como o ciclismo com o turfe ou com corridas de cavalo, dando ao esporte um aspecto pejorativo ligado a apostas. A imagem do esportista estava ligada à de homens que possuíam cavalos e/ou que eram presidentes de clubes e associações de ciclismo ou de hipódromos. A relação com o ciclismo pode se dever ao fato de que nos anos iniciais do surgimento das corridas de bicicleta, nas décadas finais do século XIX, os eventos ciclísticos ocorriam, conforme apontam Weber (1988), Schetino (2008) e Moraes e Silva (2011) e Moraes e Silva *et. al.* (2021), em hipódromos e eram sempre comparados à páreos de corridas de cavalos.

⁶¹ Nicolini (2001) e Medeiros (2021), salientam que a corrida de bicicletas Nove de Julho não foi o primeiro evento esportivo idealizado por Cásper Líbero. Em Paris, 1924, o jornalista assistiu a uma corrida de rua noturna iluminada com tochas no seu percurso e logo pretendeu trazer ao Brasil uma prova em um formato semelhante. Assim, em 31 de janeiro de 1925, no último dia do ano, o evento aconteceu pela primeira vez, sob a alcunha de Corrida de São Silvestre. A prova, essencialmente masculina, marcava um percurso que de certa forma conta um pouco a história de São Paulo, com a saída do Trianon, atravessando o Vale do Anhangabaú e chegada em frente ao clube Atlético São Paulo. A intimidade do jornal *A Gazeta* com o esporte se fez

então, a Prova Ciclística Nove de Julho, que teve sua primeira edição em 1933. Nesse sentido, pretende-se apontar historicamente como o esporte e particularmente a “Nove de Julho” também contribuíram para a construção simbólica da consciência coletiva e da narrativa de hegemonia paulista, fortalecendo seu sentimento de superioridade, delegando ao esporte uma intenção heroica. Assim, considerando Rodrigues (2011; 2016) buscou-se um entendimento do esporte, pela criação da prova Ciclística Nove de Julho pelo campo simbólico a partir de novas engrenagens históricas e sua intenção de consolidação como elemento de afirmação cultural e coletiva.

Torna-se importante mencionar, segundo indicam Medeiros, Quitzau e Moraes e Silva (2020) e Medeiros (2020; 2021), que não era uma novidade que jornais se envolvessem na criação e organização de eventos esportivos em São Paulo. O periódico *A Gazeta*, por exemplo, já tinha uma consolidada coluna esportiva que trazia a seus leitores diariamente as notícias dos mais diversos esportes. Dois veículos de imprensa já organizavam pequenas corridas de bicicleta em São Paulo⁶². É pertinente a lembrança de que as corridas ciclísticas aconteciam com relativa frequência e que a modalidade caminhava avante na intenção da sua esportivização e profissionalização a exemplo do ciclismo internacional. Da Costa (2005), indica que o periódico *Folha da Noite*, organizava a *Ciclo Rústica* e o pequeno jornal italiano local *Il Piccolo* desenvolvia a *Taça Il*

presente na corrida quando à meia noite o líder passaria pela frente da sede do jornal e a sirene fosse acionada. O próprio jornalista deu o primeiro tiro de largada. Na década de 1940 a São Silvestre consolidou-se como uma das provas esportivas mais importante do país, com ampla participação internacional. Entretanto, tão importante quanto a São Silvestre, ocorreu, segundo indicam Medeiros, Quitzau e Moraes e Silva (2020) e Medeiros (2021), foi a idealização da Travessia de São Paulo a Nado. Tal competição esportiva fora criada em 1924 e passou a ser encampada por Cásper Líbero e pelo jornal *A Gazeta* em 1932. De acordo com os autores o evento acontecia no rio Tietê, amplamente usado pelos paulistanos como local de divertimentos e de práticas esportivas de remo, salto e natação. A prova teve grande importância para o esporte nacional e destacou nadadores que seguiram para as olimpíadas de Los Angeles, em 1932 e de Berlim, em 1936, como Maria Lenk, Harry Forssell e João Havelange.

⁶² Na Europa grandes corridas de bicicleta tinham como organizadores ou patrocinadores jornais de grande circulação. Assim foi com as três maiores corridas de bicicleta do mundo. O *Tour de France* que foi criado, em 1903, em parte, pela intenção do jornal *L'Auto* em aumentar a sua circulação apresentando um espetáculo esportivo sobre as bicicletas em torno da França (WEBER, 1988; VIGARELLO, 1997; CAMPOS, 2012; LESSA; MORAES E SILVA, 2017; LESSA, 2019). Também foi o caso do *Giro d'Italia*, a Corsa Rosa. Uma corrida em etapas pelo território italiano criada em 1909 e patrocinada pelo jornal italiano *La Gazzetta dello Sport*, famosos por suas páginas cor de rosa (GALLAGHER, 2017). Finalmente, conforme indica López (2010), se estabelece em 1935 o diário *Informaciones* organizou a *Vuelta a España*, também em etapas, pelo território e montanhas da Espanha.

Piccolo. A própria *A Gazeta*, liderada por Cásper Libero, era divulgadora destes eventos:

A grande corrida de amanhã para a posse da Taça Il Piccolo
É amanhã, as 8 horas, partindo do Belvedere que será levada a efeito a grande corrida de bicicleta em disputa do bello troféu oferecido pelo jornal Il Piccolo. O percurso dessa prova a ser coberto 5 vezes, é o seguinte (...). A hora da saída está fixado para as 8 da manhã. Os corredores deverão encontrar-se no ponto de partida 15 minutos antes da hora marcada (...) (*A Gazeta*, 06/01/1923, p. 3).

Entretanto, conforme indicam Weber (1988), Vigarello (1997), Campos (2012) e Lessa (2019), foi na França que o jornal *L'Auto*, disputando maior circulação entre os leitores deu início a primeira e mais importante corrida de bicicleta em etapas do mundo, o *Tour de France*, que acontece desde 1903. Por trás da história e intencionalidade do evento francês talvez estejam, assim como sinalizam Lessa e Moraes e Silva (2017), algumas pistas e a inspiração de que se precisa para entender a relação entre corridas de bicicleta e pertencimento, nacionalismos e consciência coletiva.

A criação de uma corrida competitiva de bicicleta que fosse capaz de reunir os maiores corredores locais e de outras localidades, personalidades renomadas e que homenageasse um evento cívico importante e o território francês é, com efeito, de acordo com os argumentos de Popovic (2008), uma construção histórica de patrimônio moral, capaz de reinventar os espaços por onde passa a disputa, simbolizando pequenos trechos do percurso e trazendo as multidões à rua, em celebração comum. Aqui torna-se ilustrativo o entendimento, segundo Popovic (2008), de que uma corrida de bicicletas, mesmo entre grandes profissionais, não seria a que se presta senão pela literatura e publicidade capazes de construir histórias em seu entorno. O esporte, segundo o autor, de um modo mais amplo se presta a midiaticização, porque é suscetível a simbologia, em seus excessos e esforços exagerados que desafiam a imaginação.

Nesse sentido, uma corrida profissional de bicicleta como a Prova Ciclística Nove de Julho, criada em torno do imaginário coletivo paulistano, se fortaleceria por uma característica estrutural, a sua repetitividade, estabelecendo um fracionamento anual que motivava a instalação de uma narrativa simbólica.

Ao longo das repetidas edições⁶³ a corrida buscou se consolidar no imaginário cultural associada a um ideal de uma comemoração e/ou de uma homenagem, porque envolvia uma narrativa política local, mas também pretendia ilustrar um todo e consolidar uma história paulista. Então, a cada nova edição de um evento com tais características esperava-se o próximo ano, onde através do esporte era perpetuada uma lembrança:

(...) A ideia de fazer um *tour* de uma coisa, uma questão, seu quarto, de um país é em si aporético e ilusório. Assim que estiver feito, tem que ser feito novamente, a perfeição permanece fora de alcance, a circularidade perfeita é uma miragem e, de qualquer forma, nunca damos apenas uma volta entre um número infinito de outras possíveis⁶⁴ (POPOVIC, 2008, p. 122 – Tradução livre).

Nesse sentido, a Prova Ciclística Nove de Julho, a prova mais clássica do ciclismo brasileiro, fora forjada na intencionalidade de fortalecer a narrativa histórica e cultural de São Paulo através da ação do jornal *A Gazeta*, uma imprensa engajada e comprometida com a consolidação da modernidade, da república e do constitucionalismo.

2.4. Entre entusiasmos e inspirações: Prova Ciclística Nove de julho, uma corrida imaginada

As páginas esportivas do jornal *A Gazeta* de 07 de julho de 1933 anunciavam a novidade com uma dose grande de entusiasmo: “Com a disputa da corrida da ‘Gazeta’, o esporte do pedal paulista iniciará uma nova fase de sua vida” (*A Gazeta*, 07/06/1933, p. 33). Intencionalmente a Prova Ciclística

⁶³ A primeira edição da prova foi realizada em 1933. Devido a presença de ciclistas argentinos, uruguaios e outros de mais de 15 países a disputa recebeu o título de Prova Internacional Nove de Julho, em 1947. Entretanto, ao longo da sua história a Nove de Julho teve várias interrupções e deixou de acontecer entre os anos de 1941 à 1946, de 1952 à 1954, de 1966 à 1968 e de 2019 à 2021. A prova também passou por um período “em branco”, de 2012 a 2014, quando não pode ser chamada de Nove de Julho e foi substituída pelo GP São Paulo Internacional de Ciclismo. Finalmente, em 2015, depois de um período sendo disputada longe das ruas de São Paulo, no Autódromo de Interlagos, a Prova voltou para as ruas principais da cidade em referência à sua origem histórica ligada a São Paulo, contemplando espaços urbanos importantes da memória acerca da Revolução de 1932 (<https://www.tvgazeta.com.br/gazetaesportiva/noticias-gazetaesportiva/prova9dejulho/>, acesso 03/05/2021; <https://www.gazetaesportiva.com/prova9dejulho/#historia>, acesso 03/05/2021).

⁶⁴No original : (...) Or l'idée de faire le tour d'une chose, d'une question, de sa chambre, d'un pays est en soi aporétique et illusoire. Sitôt fait, c'est à refaire, l'exhaustivité reste hors d'atteinte, la circularité parfaite un mirage et, de toute façon, on ne fait jamais qu'un tour parmi une infinité d'autres possibles.

Nove de julho alimentava a expectativa de simbolizar uma transição definitiva das corridas de bicicleta e do ciclismo em São Paulo a uma nova era de consolidação.

Alimentada pelo contexto político da Revolução Constitucionalista de 1932, a competição consolidou-se como um evento além do esporte e de forte apelo cultural e histórico. Uma corrida de bicicletas que homenagearia um recorte da história política local de grande impacto sobre a sociedade paulistana. Essa era, entretanto, de acordo com Gaboriau (1991), Thompson (1998) e Popovic (2008), uma prática já recorrente em outros países onde o ciclismo assentava-se no cotidiano da comunidade.

Ao seguir uma construção histórica sustentada no simbolismo acerca da importância cultural do ciclismo Gaboriau (1991) argumenta que uma corrida de bicicleta pode ser vista como o produto de uma cultura de resistência e de reações ideológicas para reafirmar um objeto como uma resposta simbólica aos dominadores, transformando-se assim numa forma de consolidar historicamente uma ação de resistência.

No Brasil as condições para a criação de uma grande corrida de bicicleta ou para uma competição que intencionava ser grande pareciam postas. Como vista no transcórre da tese ciclistas amadores e alguns profissionais já tomavam as estradas na região da cidade de São Paulo e arredores em corridas fomentadas pela imprensa e pela federação de ciclismo. Campeonatos locais, estaduais e desafios de longa distância entre uma cidade e outra ocorriam com frequência e sempre figuravam nas notícias esportivas:

No raid realizado no dia 14 de julho, no percurso de S. Paulo a Santos, promovido por um grupo de amadores de cyclismo, no qual se disputava uma medalha de ouro oferecida pelo sr. Rodolfo Casellato, saíu vencedor o sr. Francisco Amabile, cobrindo o percurso em 6 horas; segundo o sr. Inocenti Leroni (A Gazeta 17/07/1920, p. 2).

Contudo, a Prova Ciclística Nove de julho, diferentemente das outras competições ciclísticas realizadas até então, apontava sua intenção diferenciada. Tratava-se de uma corrida de bicicleta que reuniria os melhores ciclistas locais e feita para homenagear a cidade e os valores morais do Estado mais abastado e prospero de um país federativo como o Brasil. Passadas as

consequências políticas da Revolução de 1932⁶⁵o jornalista Cásper Líbero homenageou o movimento do qual fez parte e o manteve vivo também pelas notícias esportivas locais através da prova.

A “nove”, como era carinhosamente apelidada ao longo dos anos pelos ciclistas, fora idealizada para atravessar parte da cidade de São Paulo e ao longo de muitas edições da sua história passou por monumentos, vias importantes da capital e inaugurou rodovias como foi no caso da *Imigrantes*. O evento fora a única competição do gênero no país que buscava valorizar a cidade, conforme sublinham os apontamentos de Calçade (2017).

Em 1947, em sua primeira edição depois da Segunda Guerra Mundial, a prova ganhou ares internacionais, devido a presença de ciclistas argentinos e uruguaiois e no ano seguinte foi vencida por dois corredores oriundos da Argentina. Assim, naquele julho de 1948 os companheiros de equipe Jorge Oliveira e Oscar Mulero cruzaram a linha de chegada para consolidar a participação de corredores de outros países da América do Sul e posteriormente de outros quinze países do mundo⁶⁶.

Para desenvolver de forma mais consistente tal argumentação se apropria das reflexões de Brown (2021) sobre a importante e crescente formação de redes globais informadas que estabeleciam vínculos e intercâmbios entre ciclistas no Brasil e de outros lugares do mundo desde os anos iniciais do século XX. Aqui torna-se pertinente a lembrança de um dos principais personagens do ciclismo paulistano, o campeão corredor de bicicleta Miguel Centofanti. O atleta em visita a redação do jornal *A Gazeta*, afirmava-se como um “italiano de corpo e alma” que se estabeleceu no Brasil onde competia e disseminava o ciclismo como um pequeno herói no meio do pedal (*A Gazeta* 24/11/1922, p. 3), ou ainda, Mario Augusto, que em entrevista para o mesmo jornal afirmava, orgulhosamente ser português (*A Gazeta* 06/01/1923, p. 3).

⁶⁵ Depois da derrota da Revolução Constitucionalista de 1932 e a rendição os principais líderes do movimento sofreram as punições. Cásper Líbero, por exemplo, foi levado a então capital da República, a cidade do Rio de Janeiro, no dia 10 de outubro de 1932, onde ficou detido por cerca de trinta dias na Casa de Correção. Finalmente em virtude da sua atitude francamente solidária ao movimento revolucionário, Cásper embarcou para o exílio no L’Atlantique seguindo para Lisboa e depois para Londres e outros países da Europa até finalmente se estabelecer em Paris, até o maio de 1933 quando finalmente foi repatriado (NITRINI, 2019).

⁶⁶ Disponível em: <https://www.gazetaesportiva.com/prova9dejulho/> , acesso 26/05/2021.

Ainda nesse sentido, ressalta-se que as trocas de informações e experiências na história do ciclismo paulistano e sul-americano também se fez presente muito antes da criação da “Nove de julho”. O jornal *A Gazeta*, por exemplo, anunciava, em 1925 a participação brasileira no Campeonato Sul-americano de Ciclismo que seria realizado no Chile:

A Liga Brasileira recebeu um officio da Union Cyclista do Chile, convidando-a para participar, representando o Brasil, no próximo Campeonato Sul-Americano, a disputar-se em Santiago do Chile. Nesse officio a Liga Brasileira é scientificada de que em consecuencia do projeto de fundação da Confederação Sul-Americana de Cyclismo, foi estabelecido que o primeiro Campeonato Sul-Americano será disputado no Chile, sob a direção da Union Cyclistica do Chile. Esse grande certame será iniciado a 28 de março e terminará a 15 de abril. (...) Ao paiz que tiver mais vitorias será conferida uma taça denominada “Americana”. Estamos informados que a Liga Brasileira está no firme propósito de atender ao convite que lhe foi feito, enviando ao Chile uma delegação cyclistica. Esse é um empreendimento esportivo que deve merecer unanimes aplausos, pois será a primeira vez que uma delegação de cyclismo sai do Brasil (...) (A Gazeta 03/02/1925, p. 1).

A “Nove de julho” parece comungar com essa análise e consolidar tal reflexão a partir da segunda metade do século XX, quando ganhou o título de Prova Ciclística Internacional Nove de Julho⁶⁷. Na sua primeira edição a prova fora cuidadosamente elaborada, planejada e anunciada em superlativos pelo jornal *A Gazeta*: “(...) crescem extraordinariamente o interesse e o entusiasmo (...) as inscrições augmentam extraordinariamente de dia para dia” (...) (A Gazeta 07/07/1933, p. 1).

Cuidadosos também foram os preparativos com a fiscalização e arbitragem e premiação, indicativos de que a “Nove de julho” desejava estar sintonizada com todos os valores do esporte moderno, ou seja, estar totalmente institucionalizada pelas normativas estabelecidas pelas federações internacionais da modalidade. Assim, para cuidar dos mais de trezentos ciclistas inscritos na primeira edição de 1933 a organização tomou todas as melhores providências e as registrou em regulamento específico.

As páginas da *A Gazeta* divulgaram minuciosamente as cláusulas do regulamento, apontando o horário, a forma e local precisos da largada, a disposição dos juizes ao longo do percurso, o local exato da chegada, a forma de controle de passagem dos corredores no retorno do percurso que “deverá ao

⁶⁷ Disponível em: <https://www.gazetaesportiva.com/prova9dejulho/>, ac esso 26/05/2021.

passar pelos juizes, declarar em voz alta seu número, pois assim facilitará o serviço dos juizes anotadores” (A Gazeta, 15/07/1933, p. 9) e até mesmo as providências a serem tomadas com aqueles competidores que não conseguirem acompanhar os demais ou, ainda aqueles que necessitem de auxílio extraordinário:

O caminhão do prego

Seguindo os “rabeiras” haverá um caminhão do “prego”. Irá recolhendo os estragos, bicicletas quebradas, rodas, pneus, parafusos, concorrentes etc. Alerta com o caminhão do “prego”!

Serviço médico e de socorro

A prova terá um perfeito serviço médico e de enfermaria para qualquer acidente que por ventura suceder aos cyclists participantes (A Gazeta 15/07/1933, p. 9).

A mesma preocupação pareceu também se inclinar ao regramento sobre os corredores. Em um momento em que grandes corridas de bicicleta se consolidavam pelo mundo ocidental, notadamente na Europa e nos Estados Unidos, fomentar heróis corredores, especialmente em competições relacionadas à vida política da comunidade transformara-se em uma prática corriqueira. Anunciou-se ao vencedor da Prova Nove de julho uma coroa de louros oferecida pelo ex-ciclista sr. Adolfo Bisconcini, como uma “(...) iniciativa de alto valor que trará ao nosso ciclismo um cunho verdadeiramente popular. Bravos!” (A Gazeta 15/07/1933, p. 9).

As reflexões de Gaboriau (1991; 2003; 2001) apontam, se utilizando do contexto do *Tour de France*⁶⁸ e que se expande, em parte, para a presente argumentação, como as grandes corridas de bicicleta, podem habitar o imaginário coletivo como um evento épico, lendário e espontâneo, ao mesmo tempo que carrega na origem sua expressão na oralidade e na cultura não letrada. Assim, os meios de comunicação de massa são capazes de ressaltar para o coletivo uma infinidade de relações simultâneas entre escrita e imagem, reportagens técnicas, oralidade e literatura. A *Gazeta* fora capaz de cumprir esse papel nos momentos que antecederam a primeira edição da “Nove de julho” com bastante maestria:

⁶⁸ As notícias sobre o *Tour de France* chegavam ao Brasil pelos principais jornais e revistas esportivas desde a sua origem e servira de exemplo para construir a narrativa heroica e épica e de superação física do ciclismo de longa distância ao redor do mundo. O jornal *A Gazeta* divulgava acontecimentos referentes à grande volta francesa com bastante frequência, sempre ressaltado suas características de organização e exaltava os valores atléticos e morais de seus corredores.

Em todo o percurso, de kilometro em kilometro si possível, e em todo o cruzamento de ruas ou estradas, haverá um juiz estacionário, indicador de percurso, com bandeira, e, junto a elle, um juiz anotador, para a completa fiscalização da prova de conformidade com o regulamento em vigor (...) Albino Marino trouxe hontem sua inscrição. Trata-se de um veterano campeão que em 1914 derrotou vários cyclistas de valor, destacando-se Gregório Ardanuy, com sua bicycleta “Pengeot”. O popular Minas Geraes como é denominado nos círculos esportivos Albino Marino, mostrou-se grandemente entusiasmado, asseverando mesmo não ter dúvida sobre sua victória (...) “A minha bicycleta é invencível. Desafio todos! Todos! Serei um ‘foguete!’” (...) Bloco “do vae e volta”... São quatro cyclistas. Todos do Bloco “Do Vae e Volta”. Serão bons? Serão maus? Quem sabe si pregarão alguma surpresa ou serão do Bloco “Vae e não volta? (A Gazeta 07/07/1933, p. 1).

Sendo assim, não tardou, mediante o entusiasmo do jornal *A Gazeta* nas suas divulgações incansáveis sobre a prova, a comparação com os acontecimentos ciclísticos de outros países, principalmente os advindos de nações europeias. Nesse contexto se ampara nas reflexões de Brown (2021), para afirmar que um intercâmbio do ciclismo se formava desde as décadas iniciais do século XX, em muitos lugares do mundo⁶⁹ e na América do Sul não foi diferente. A seguinte notícia publicada na *A Gazeta*, um pouco antes da realização da primeira edição a “Nove de julho” em 1933 corrobora com os argumentos levantados por Brown (2021):

O ciclismo na América do Sul destaca-se na Argentina. Muito embora esteja ainda longe de ter o completo desenvolvimento e a grande popularidade que tem na Europa, é um esporte magnificamente organizado, que ganha cada vez mais adeptos. Na América do Sul, os argentinos são de facto os primeiros no esporte do pedal. Possuem campeões que se destacam entre os quaes os irmãos Saavedra muitas vezes leureados nos campeonatos de grande fundo e mesmo de velocidade. Recentemente o “El Grafico”, a apreciada revista portenha, promoveu uma corrida popular que obteve a inscrição de 400 cyclistas estreatantes! E a prova da “Gazeta” quantos cyclistas reunirá? No “clichê” acima vemos uma phase das ultimas provas disputadas nas estradas portenhas, prova esta reservada aos “azes” do ciclismo argentino (A Gazeta 16/06/1933, p. 8).

Comparação e exemplo. Sim, o ciclismo europeu nessa malha de informações que se formava desde os tempos iniciais do século XX, tornara-se também uma inspiração e fonte de entendimento normativo. Para a primeira edição da Prova Ciclística Nove de julho a organização divulgou

⁶⁹ Nesse sentido, Knuts e Delheye (2014) apontam como o desenvolvimento do ciclismo na Bélgica, um dos países europeus mais tradicionais na modalidade, fora fomentado desde os anos finais do século XIX pelo constante intercâmbio com outros países no sentido da promoção da competição e competitividade e da colaboração mútua no aprimoramento do ciclismo.

incansavelmente as regras a fim de se fazer entender que o evento marcaria uma transição definitiva na consolidação do ciclismo paulistano e brasileiro como de alto nível de rendimento e de elaboração institucional robusta, seguindo os padrões internacionais exigidos por qualquer modalidade esportiva que se pretendia moderna.

Exemplo interessante é o da identificação dos corredores, que deveriam, como em toda corrida arbitrada, carregar seus números de inscrição para serem identificados. O jornal *A Gazeta* estabeleceu às vésperas da corrida um sorteio para a ocupação dos lugares na largada de tal forma que essa ordem fora estabelecida pelo número de cada competidor e não mais pelo nome como em tantas outras ocasiões de competição de bicicletas fora feito. Para sustentar a regra com fidedignidade foi utilizada a imagem de Pellisier, corredor do *Tour de France*⁷⁰, em destaque demonstrando como o número deveria ser utilizado pelo corredor em sua bicicleta de forma correta: “É ahi que será colocado o numero de cada concorrente à grande prova cyclistica da “Gazeta” (A Gazeta 15/07/1933, p. 9).

⁷⁰ As edições anuais do Tour de France acontecem sempre no verão europeu, no mês de julho, coincidindo com o mês de realização da Prova Nove de julho.



Imagem 14: Exemplo de regramento para dos números. Jornal A Gazeta 15/07/1933, p.9.

Finalmente, parecia tudo pronto. Reinava, segundo a imprensa organizadora, entusiasmo inequívoco em torno da realização da prova inseriria o ciclismo paulistano de vez dentro das lógicas do esporte moderno. As inscrições receberam mais de trezentos ciclistas aptos a competir, os prêmios foram divulgados cansativamente, assim como os prêmios extras e seus patrocinadores, confirmando um forte apelo comercial muito característico das principais competições de ciclismo existentes no continente europeu.

O regulamento também fora divulgado de forma exaustiva nas páginas da *A Gazeta*, assim como clubes inscritos foram listados nas diversas edições do jornal. Outra questão que também esteve presente no interior do periódico foi o desenho do traçado do percurso. A saída estava programada para acontecer da

Avenida Paulista, em frente ao monumento Olavo Bilac⁷¹. Não poderia ser diferente, já que a avenida era um importante marco na urbanização da cidade e representava no momento da sua construção uma comunhão entre progresso e vida saudável. Fora inaugurada em 1891, no local mais alto da cidade, no cume do morro divisor entre o rio Tietê e o rio Pinheiros, de onde um lado se avistava o centro da cidade e de outro preservava-se intacta parte da Mata Atlântica que serviria de ponto de partida para a construção do parque Villon, em referência ao nome do paisagista que o projetou, Paul Villon, e que mais tarde se chamaria Siqueira Campos, conhecido como Trianon⁷² (TOLEDO, 2015).

Os competidores, então, ganhariam a avenida Brigadeiro Luiz Antônio, passarela que abrigava inúmeros casarões das elites paulistanas e que se confundia em alguns de seus cruzamentos com outras ruas, servindo como uma radial que passaria pela rua Indianópolis e pela estrada de Santo Amaro, por onde o pelotão da corrida registrou sua passagem e retornou ao ponto de partida, totalizando trinta e oito quilômetros de disputa. A *Gazeta* publicou notas detalhando em seus mínimos detalhes tais questões:

O percurso exacto da grande prova (Primeiro Percurso)
 Sahida: av. Paulista, em frente ao monumento à Olavo Bilac. Da avenida Paulista esquina da av. Brigadeiro L. Antonio 1500m. av. Brig. Luiz Antonio, entrada na Auto-Estrada 2.800m. Auto-estrada, cruzamento com a rua França Pinto 6100m ...de "Santo Amaro" 6850m. Auto-Estrada, hospital da Cruz Vermelha 9200m. Auto-Estrada, pprimeiro controle da Sociedade Anonyma Auto-Estrada 9900m. Auto-Estrada- Lago da Auto-Estrada 14200m. Auto-Estrada Segundo Controlle Soc. A. Auto-Estrada 15800m. Sociedade A. Auto-Estrada 17500m. Villa Sophia 18300. Rua D. Isabel Scmidt (Sto Amaro) esquina da rua Adolfo Pinheiro, linha de bonde 18600m. (Volta do

⁷¹ "A edição de 26 de abril de 1920 [do Jornal o Estado de São Paulo] trouxe a notícia do início da construção do monumento Olavo Bilac de escultor sueco Willian Zadig. A obra foi inaugurada em 1922 e ficava no mirante da Avenida Paulista onde hoje é a praça Marechal Cordeiro de Farias. O monumento foi desmontado e 1935 por ordem de prefeito Fabio Prado. Das diversas partes do monumento, que foram espalhadas pela cidade, está a escultura 'O Beijo', que causou grande rejeição da sociedade paulistana por causa de sua obscenidade. Hoje a obra está em frente à Faculdade de Direito do Largo São Francisco". (Disponível em <https://brasil.estadao.com.br/blogs/arquivo/ha-um-seculo-monumento-a-olavo-bilac/> , acesso 27/05/2021).

⁷² Uma edificação construída em 1916 no parque Siqueira Campos, como um belvedere, ou seja, uma construção para se observar panoramas e paisagens e foi batizado com o nome de Trianon em referência ao clube de mesmo nome que tinha no local. Ali funcionava um restaurante de luxo, uma confeitaria e espaços para festas com salão de danças. O local gozava de grande prestígio e estava em comunhão com conceitos da época, de proporcionar as pessoas divertimentos em espaços verdes e de natureza preservada e recebia a elite política e intelectual da cidade (Disponível em [https://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-anteriores/wp-content/uploads/sites/9/2017/10/revista APARTES N25 JULDEZ17_38a43.pdf](https://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-anteriores/wp-content/uploads/sites/9/2017/10/revista_APARTES_N25_JULDEZ17_38a43.pdf) , acesso 27/05/2021)

centro de Santo Amari). Aqui os cyclistas continuarão a subir a rua Isabel Schmidt indo até a praça Bento Vieira 200m. Da praça Bento Vieira, seguem a rua Campos Salles até a praça Floriano Peixoto, em frente do edifício da Prefeitura 600m. Da praça Floriano Peixoto em frente ao edifício da Prefeitura (onde será feita a entrega das fichas e controle geral) seguirão os cyclistas pela rua Thiago Luz até a praça 13 de Maio (Egreja Matriz) 900m. Da praça 13 de Maio seguem pela rua Adolpho Pinheiro (linha de bonde) para retomar a rua D. Isael Schmidt entrando assim pelo primeiro percurso, Villa Sophia, Auto-Estrada, etc. 1200m. O percurso terá, assim, exatamente 38000 mts, assim distribuídos: Ida (Partida da av. Paulista, Monumento Olavo Bilac, av. Brigadeiro Luiz Antonio, Auto-Estrada e Santo Amaro 18600m. Volta do centro de Santo Amaro 1200m. Volta ao ponto de chegada, até o Trianon, na av. Paulista no mesmo percurso que na ida 18200. Total do percurso 38000m (A Gazeta 15/07/1933, p. 9).

Era, enfim uma corrida de bicicleta, inspirada nas grandes corridas realizadas pelo mundo, especialmente aquelas ocorridas no continente europeu especialmente, embora fosse notório a distância pequena proposta pela organização, e de intenção simbólica acerca do nacionalismo, republicanismo e paulistanidade e de fomento ao ciclismo como um esporte intencionalmente capaz de sustentar-se nesses elementos.

Assim, o ciclismo, como outros esportes, identificou-se com o universo social e político causando uma euforia popular coletiva e uma comunhão momentânea. Assim, a partir de Corbin (1995) corrobora-se com o entendimento de que pelo esporte, emerge como um instrumento de coesão nacional e aponta para múltiplas funções dos divertimentos e do espetáculo esportivo que se aproximavam das referências de memória coletiva. Essa intencionalidade era bastante presente em notícias sobre a “Nove de julho” publicadas pelo jornal dirigido por Cásper Libero:

Ainda está vivo na memória de todos o espectáculo brilhante e sensacional da grande corrida cyclistica de domingo ultimo, cujo desfecho, sob um temporal violento, empolgou milhares e milhares de assistentes postados em vários pontos do caminho (A Gazeta 20/07/1933, p. 8).

Nesse contexto busca-se uma aproximação com as argumentações realizadas por Anderson (2008), afinal uma competição como a “Nove de julho” se tornou no momento histórico da sua idealização um evento simbólico que correu aos ouvidos de todos e provocou um movimento de determinadas comunidades em torno de si, nos preparativos, na organização, na liturgia, inseridos no âmbito de uma cidade simbólica no contexto do evento.

Ergueu-se então, acerca da narrativa heroica e patriótica, para determinados meios sociais uma solidez imaginária de comunidade, somando atores, leitores, espectadores e avançando no tempo do calendário e ressaltando a imagem do herói intencional e construído que percorria o espaço urbano e dava ao contexto de romance um tom bastante nacionalista. Em manchete *A Gazeta* anunciava de forma entusiástica: “A sensacional corrida da “Gazeta” é a prova máxima do ciclismo brasileiro” e segue: A Prova Cyclistica “Nove de julho” será de caráter permanente e popular (...) (A Gazeta 13/07/1933, p. 8).

Fortaleceu-se também, a intenção de estabelecer uma narrativa local, ressaltando seus espaços e sua população com um tom de brasilidade regional, fortalecendo sua nacionalidade como única. Formalizou-se, então, essa narrativa, pela Prova Ciclística Nove de julho, no universo plural da cidade, pelas suas ruas, praças e habitantes, em uma paisagem familiar a partir da atuação de um conjunto de heróis, em sua maioria anônima, do coletivo, contribuindo para uma sociedade em construção.

Tornava-se uma celebração esportiva que infiltrava causas específicas no cotidiano da comunidade que se mantinha anônima, fidelizando a marca de uma nação moderna. Nesse sentido, emerge uma comunidade imaginada em torno do evento da “Nove de julho” sustentada pela possibilidade inovadora de se pensar uma nação brasileira. O evento esportivo paulistano se transformava, então, numa representação da realidade imaginada.



Imagem 16: Ciclistas na largada da Prova Nove de Julho, 1933 – Acervo A Gazeta Esportiva (<https://www.gazetaesportiva.com/fotos/fotos-historicas-da-prova-ciclistica-9-de-julho/> , acesso 28/04/2021)

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A bicicleta, desde a sua invenção, na França, em meados do século XIX, tem sido amplamente debatida por historiadores e estudiosos de todo o mundo. Ela contribuiu para a escrita da história da modernidade, compondo um conjunto de novos comportamentos emergentes na passagem do século XIX para o século XX. Trouxe à tona anseios de juventude e liberdade. Ao mesmo tempo em que se tornou um artefato de divertimento dos mais abastados a bicicleta logo inspirou a superação física, permitindo ao indivíduo ir mais longe e a desafiar seus limites de força e habilidade.

Dessa forma nos anos finais do século XIX o andar de bicicleta inclinou-se para sua outra forma, a esportiva, fomentando desafios de distância, resistência e velocidade. Não tardou para que esse esporte que nascia se destacasse logo pelas dificuldades propostas, invariavelmente pelos próprios praticantes. Percorrer distâncias imensas, subir escaladas não imagináveis e desafiar a velocidade possível para um homem logo fez do ciclismo um esporte bruto. Os ciclistas que almejavam as competições logo se debruçaram sobre as bicicletas, fabricadas a partir de então para maior *performance* e não apenas para o conforto do divertimento conforme salienta Thompson (1988). Não à toa Weber (1988) aponta o ciclismo como o primeiro esporte realmente popular da modernidade.

No Brasil destaca-se a chegada da bicicleta e a prática do andar de bicicleta até seu processo de esportivização, no cenário da cidade de São Paulo, palco da prova ciclística que foi considerada a mais importante do calendário nacional, a Prova Ciclística Internacional Nove de Julho. Nos anos finais do século XIX as bicicletas chegaram na cidade e logo caracterizaram comportamentos, que por um lado preenchiam os tempos livres como divertimento das elites paulistanas e por outro, intencionavam já nos anos finais do século XIX um comportamento esportivo ligado às primeiras competições no Velódromo Paulistano. A exemplo do que aconteceu em lugares como na Europa nos momentos iniciais do século XX as elites e inclinaram para outros passatempos, como o automobilismo e o aeromodelismo (WEBER, 1988, TOLEDO, 2015) e a bicicleta se consolidou como um artefato popular, fosse

como esporte de competição, fosse como meio de transporte das classes trabalhadoras.

Nesse sentido, a bicicleta passa a ser representada em formas distintas de comportamento, quais sejam, como eventual meio de divertimento e passeio das classes mais altas e da juventude, com meio de transporte das classes populares e como esporte moderno. No que se refere ao esporte moderno evidencia a consolidação das competições, inicialmente no Velódromo Paulistano, em um processo contínuo de aprimoramento do regramento e intencionalidade de se fazer representar como esporte moderno e de inspiração europeia.

Para elaborar esse processo de construção da esportivização do andar de bicicleta se apropriou dos conceitos de Vigarello (1988;1995), Elias e Dunning (1992), Guttmann (2004), Terret (2019) e Loudcher (2020). Assim, aponta-se para as mudanças no comportamento e no cuidado do corpo, mais magro e mais forte, bem como reforça-se o entendimento do aprimoramento das regras e da institucionalização do andar de bicicleta para sua consolidação como esporte moderno. Tais percepções encaminham para o entendimento de que o andar de bicicleta se consolidou como esporte moderno na medida em que se aproximou das suas lógicas tendo com referências *performance*, treinamento e institucionalização e que a Prova Ciclística Nove de Julho é a exemplificação desse processo, uma vez que, reuniu elementos característicos da liturgia normativa do esporte moderno, como uma arbitragem mais rigorosa, normas de uniformização, classificação de posições, participação de clubes de ciclismo devidamente registrados na Federação Paulista de Ciclismo.

Ressalta-se, ainda, que no auge dos espetáculos esportivos nos velódromos, especialmente no Velódromo Paulistano, as corridas de bicicleta eram uma mistura de divertimento e prática esportiva, entretanto, já se sinalizava para uma diferenciação e direcionamento das competições em torno da construção do esporte moderno. O ciclista competitivo, desde o final do século XIX já se distinguia do ciclista de passeio pela vestimenta, postura e comportamento. A intencionalidade da esportivização consolidou hábitos esportivos ligados, como aponta Vigarello (1988; 1995), aos cuidados físicos e ao aprimoramento da técnica e ao rendimento da força.

No início do século XX, as corridas de bicicleta ganham as ruas da cidade e as estradas. Parece tentador imaginar que as corridas de bicicletas em velódromos deixam de acontecer e que esse palco esportivo passa a ser dominado por outros esportes especialmente pelo futebol. Entretanto, as fontes fornecem pistas que indicam que as competições de bicicletas seguiram seu processo de desenvolvimento, embora não mais como espetáculos de divertimento.

As corridas de bicicletas em ruas e estradas consolidou uma forma específica de ciclismo que manteve em andamento seu processo esportivizador. As competições pelas ruas e os desafios pelas estradas em percurso mais longos eram constantemente organizadas pela Federação Paulista de Ciclismo, por patrocinadores e por jornais ligados as notícias esportivas. A falsa percepção de que as corridas de bicicleta perderam a força e se abateram diante do crescimento de outros espetáculos esportivos pode estar relacionada ao pensamento de Brown (2021) que aponta como foram raros os estudos sobre o ciclismo no contexto sul-americano e, conseqüentemente brasileiro, nos recortes históricos seguintes aos anos iniciais da passagem do século XIX para o XX, período onde há grande concentração de estudos sobre o surgimento e a formação da cultura da bicicleta no início modernidade.

Aponta-se que nas primeiras décadas do século XX houve grande movimentação de eventos esportivos de bicicletas, envolvendo clubes e corredores brasileiros e de outros países em competições caracterizadas pelo avanço da esportivização da modalidade. Provas ranqueadas, classificação de corredores por temporada, apreço às regras e atenção aos comportamentos internacionais do regramento, onde o ciclismo já se encontrava bastante consolidado como esporte moderno.

O ciclismo, então, em São Paulo, posicionou-se como um esporte moderno que interagiu e fazia parte da história da cidade. Também manteve a tradição herdada do costume europeu, desde o surgimento das primeiras grandes corridas de bicicleta, de fomentar as culturas locais e de inspirar o comportamento político. Por ser considerado um esporte de extrema dificuldade e de alto nível de exigência, o ciclismo sempre esteve relacionado a atos de heroísmo e coragem. Assim, não tardou para que os corredores fossem logo relacionados a heróis de batalhas, representantes de uma geração mais forte e

vigorosa e de uma juventude heroica, como apontaram Weber (1988), Gaboriau (1991) e Vigarello (1997).

Os primeiros anos da década de 1930, em São Paulo, foram de inquietude política em função dos acontecimentos decorrentes da Revolução de 1930 e das insatisfações políticas que antecederam o movimento constitucionalista de 1932. A partir dos conceitos de Bezerra (1986) e Rodrigues (2011, 2016) construiu-se o entendimento de que esses tempos em torno dos acontecimentos da década de 1930 foram pautados pela formulação da narrativa da paulistanidade e da consolidação de um sentimento paulista de hegemonia regional a partir de um apelo nacionalista.

Consolida-se, então a ideia de que os esportes estiveram presentes nessa construção como uma fonte de energia ligada a sentimentos nacionais pelo viés da força física, da empatia e do vigor físico. Assim, nota-se o empenho em relacionar o empenho esportista às forças bélicas e ambos a atos de heroísmo. Foi nesse contexto que a Prova ciclística Internacional Nove de julho fora idealizada pelo jornalista e revolucionário rebelde de 1932, Cásper Líbero.

As páginas do jornal *A Gazeta* contribuíram significativamente para dar ao evento esportivo da Nove de Julho o tom heroico e nacionalista que a corrida carregou ao longo da sua história. Era intenção de Cásper Líbero a criação de uma corrida de bicicletas idealizada para homenagear um movimento político bélico, como já acontecera em outros lugares do mundo, notadamente na França. A “Nove de Julho” resgatara um ano após a eclosão do movimento de 1932 suas narrativas épicas e regionalistas de paulistanidade e sua intenção de hegemonia nacional. Entretanto, muitas brechas ficaram vazias quando se pretende entender porque Cásper Líbero decidira por uma corrida de bicicleta para homenagear a revolução da qual foi um protagonista.

Assim, ao analisar o processo de esportivização e construção do ciclismo como esporte moderno em São Paulo, acredita-se que sua estruturação dentro dos conceitos propostos pelos autores analisados de regulação, institucionalização, priorização da *performance* e distinção física corroboram para fazer do ciclismo paulista um esporte moderno à altura de uma homenagem como a que foi feita. Nesse sentido, entende-se a intencionalidade de fortalecer a partir da Prova Ciclística Nove de Julho a construção simbólica de uma consciência coletiva pautada na afirmação cultural, como aponta Popovic (2008)

para quem um evento competitivo de bicicletas quando relacionado a um acontecimento político ou social importante para a comunidade pode ressignificar os espaços, provocar as pessoas a se confraternizarem e fomentar o imaginário coletivo, ano após ano. Essa construção teórica de simbologia encontra alento em Corbin (1995) para quem o esporte é um mecanismo de coesão nacional e fortalece a memória coletiva.

4. FONTES

CHAGAS, C. “**Noventões**” revivem **SP do século 19 em exposição**. São Paulo, sexta-feira, 9 de dezembro de 1994.

<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1994/12/09/cotidiano/13.html>

CALÇADE, P. Amor ao esporte. **Revista Casper**, 2017, p. 33. Disponível em: https://issuu.com/revistacasper/docs/issuu_c29d4b0c47c907, acesso em 10/03/2020.

Blog Memovelo. Disponível em:

<https://www.memovelo.com/photos>, (acesso 02/03/2020)

Há um século: monumento a Olavo Bilac.
<https://brasil.estadao.com.br/blogs/arquivo/ha-um-seculo-monumento-a-olavo-bilac/>, acesso 27/05/2021.

Revista Sportaman Janeiro/1906, p. 3, 4 e 5.

Semanario Cyclistico Ilustrado A Bicycleta 12/07/1896, p. 1, 2, 3, 4.

Semanario Cyclistico Ilustrado A Bicycleta 06/09/1896, p. 2, 3, 4 e 7

Semanario Cyclistico Ilustrado A Bicycleta 15/11/1896, p. 1, 2, 3, 4.

Correio Paulistano 1854, sem data, p. 8.

Correio Paulistano 02/01/1895, p. 2.

Correio Paulistano 11/09/1898, p. 2.

Correio Paulistano 01/07/1903, p. 1.

Correio Paulistano 17/11/1903, p. 2.

Correio Paulistano 05/01/1905, p. 4.

Correio Paulistano 01/01/1907, p. 5 e 8.

Correio Paulistano 03/01/1907, p. 4.

Correio Paulistano 12/10/1908, p. 3.

Correio Paulistano 07/10/1909, p. 6.

Correio Paulistano 01/01/1919, p. 10.

Correio Paulistano 08/03/1928, p. 7.

Revista A Vida Moderna 10/07/1910, p. 5.

Revista A Vida Moderna 15/07/1910, p. 5.

Revista A Vida Moderna 01/02/1911, p. 24, 31.

Revista A Vida Moderna 15/02/1911, p. 12, 25.

Revista A Vida Moderna 15/03/1911, p. 8.
Revista A Vida Moderna 04/04/1911, p. 15.
Revista A Vida Moderna 28/04/1911, p. 19.
Revista A Vida Moderna 02/10/1912, p. 16.
Revista A Vida Moderna 25/01/11917, p. 20.
A Gazeta 30/04/1914, p. 3.
A Gazeta 23/06/1924, p. 4.
A Gazeta 22/07/1926, p. 7.
A Gazeta 18/06/1927, p. 3.
A Gazeta 17/07/1927, p. 7.
A Gazeta 06/09/1926, p. 9.
A Gazeta 14/06/1922, p. 2.
A Gazeta 24/11/1922, p. 3.
A Gazeta 05/01/1923, p.
A Gazeta 06/01/1923, p. 3
A Gazeta 29/03/1923, p. 6.
A Gazeta 22/07/1926, p. 7.
A Gazeta 04/01/1926, p. 7.
A Gazeta 23/10/1926, p. 7.
A Gazeta 22/03/1923, p.7.
A Gazeta 04/06/1924, p. 4.
A Gazeta 20/06/1924, p.4.
A Gazeta 12/07/1932, p. 3.
A Gazeta 03/08/1932, p. 4.
A gazeta 15/07/1932, p. 3.
A Gazeta 23/07/1932, p. 3.
A Gazeta 06/01/1923, p. 3.
A Gazeta 17/07/1920, p. 2.
A Gazeta 03/02/1925, p. 1.
A Gazeta 15/07/1933, p. 9.
A Gazeta 07/07/1933, p. 1.
A Gazeta 16/03/1933, p. 8
A Gazeta 20/07/1933, p. 8.

REFERÊNCIAS

- AMERICANO, J. **São Paulo naquele tempo (1895-1915)**. São Paulo: Saraiva, 1957.
- BAKER, N. **Whose hegemony?** The origins of the amateur ethos in nineteenth century English Society. *Sport in History*, v. 24, n. 1, p. 1-16, 2004.
- BARBUY, H. **A cidade em exposição: comércio e cosmopolitanismo em São Paulo, 1860-1914**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- BURKE, P. **Testemunha Ocular: o uso de imagens como evidência história**. São Paulo: Editora Unesp, 2017.
- BARSOTTINI, D.; GÓIS JÚNIOR, E.; SILVA, Sheila A. P. dos S. A influência francesa na estruturação da escola de educação física da Força Pública de São Paulo, Brasil (1906-1914). *Materiales para la historia del deporte*, n. 11, p. 2-13, 2013.
- BARROS, J. D. **História e memória** – uma relação na influência entre tempo e espaço. *Mouseion*, v. 3, n. 5, jan-jul/2009.
- BENJAMIN, W. **Obras escolhidas III: Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- BENJAMIN, W. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.
- BERTOT, J. **Guides du cycliste en France: de Paris à Grenoble, Lion et Marseille**. Paris: G. Boudet Éditeur, 1895.
- BIED, Robert. Éducation physique, sport et société sous la III e République (1870-1914). *La Revue administrative*, v. 34, n. 204, p. 574-586, 1981.
- BLOM, P. **Os anos vertiginosos**. Rio de Janeiro: Record, 2015.
- BOURDIEU, Pierre. **A Distinção: crítica social do julgamento**. São Paulo: EDUSP; Porto Alegre: Zouk, 2007.
- BRAUDEL, Fernand. **A identidade da França: o espaço e a história**. São Paulo: Globo, 1989.
- BRESCIANI, M. E. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo, Brasiliense, 1992.
- BROWN, M. **Cycling in South America, 1880-1920**. *ACHSC*, Vol. 48 N.º 1, ene, p. 287-325, 2021.

BUENO, B. P. S. **São Paulo: um novo olhar sobre a história: a evolução do comércio de varejo e as transformações da vida urbana.** São Paulo: Via das Artes, 2012.

BUENO, F.L.B. **Cartografia a São Paulo de Alfredo Moreira Pinto.** Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2021.

CALÇADE, P. **Amor aos esportes: Casper Líbero admirava e amava a prática esportiva, criando a Corrida de São Silvestre e a Prova Ciclística 9 de julho.** Revista Cásper Especial #21. Maio, junho, julho e agosto de 2017.

CAPELATO, M. H. **O movimento de 1932: a causa paulista.** São Paulo: Brasiliense, 3ª ed., 1981.

CARONE, E. **A República Velha.** Editora Difel, Difusão Europeia, 1972.

CARONE, E. **A evolução industrial de São Paulo (1889-1930).** Senac, 2019.

CARONE Edgar. **A República Velha: Instituições e Classes Sociais.** São Paulo: DIFEL, VI, 1975.

CARVALHO, J. M. **A formação das Almas: o imaginário da república no Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHARTIER, R.; VIGARELLO, G. **Les trajectoires du sport.** Le débat, v. 19, p. 35-58, 1982.

CHEBRE, A.; RENAUD, J.N. **Le vêtement sportif féminin durant l'Entre-deux-guerres : la révolution de velours du magazine Vogue Paris.** Modern & Contemporary France, p. 1-15, 2020.

CRUZ, H.F. (org). **Coleção Memória, Documentação e Pesquisa, 4** – São Paulo: Arquivo do Estado, 1997, disponível em: http://www2.assis.unesp.br/cedap/cat_periodicos/popup/a_vida_moderna.html

Cruz, H.F. **São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana - 1890-1915.** São Paulo, SP: Imprensa Oficial, 2000.

CUNHA, L. B. da. **As roupas esportivas em Revista na cidade de Belo Horizonte (1929-1950): moldes, recortes e costuras. 2011. 192f. Dissertação (Mestrado em Educação Física).** Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2011.

DALBEN, A. **Educação do corpo e vida ao ar livre: natureza e educação física em São Paulo (1930-1945).** Programa de Pós Graduação Universidade Estadual de Campinas. Dissertação de mestrado. 2009.

- DALBEN, A. Práticas educativas em uma natureza-jardim: a educação extraescolar da cidade de São Paulo, seus parques infantis e colônias de férias (1930-1950). In: SOARES, C. L. (Org). **Uma educação pela natureza: a vida ao ar livre, o corpo e a ordem urbana**. Campinas: Autores Associados, 2016.
- DEFRANCE, Jacques. L'autonomisation du champ sportif. 1890-1970. **Sociologie et sociétés**, v. 27, n. 1, p. 15-31, 1995.
- DONATO, H. **História da revolução constitucionalista de 1932: comemoração aos 70 anos do evento**. São Paulo: Ibrasa, 2002.
- ELIAS, N.; DUNNING, E. **A Busca pela Excitação**. Lisboa: Difel, 1992.
- FAUSTO, B. **História Concisa do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.
- FERRARESI, C. M. **Papéis normativos e práticas sociais: o cinema e a modernidade no processo de elaboração das sociabilidades paulistanas (São Paulo na década de 1920)**. 507f. 2007. Tese (Doutorado em História Social). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007).
- GABORIAU P. Les trois âges du vélo en France. In: **Vingtième Siècle, revue d'histoire**, 1991.
- GABORIAU P. Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine. Vingtième Siècle. **Revue d'histoire**, 1996.
- GABORIAU P. El Tour de Francia y la Belle Epoque del ciclismo. **Revista Sociedad y Economía**, 2003.
- GABORIAU, P. The Tour de France and cycling's Belle Époque. In: DAUNCEY, H; HARE, J. **The Tour de France 1903-2003: a century of sporting structures, meanings and values (Sport in the Global Society)**. Nova Iorque: Routledge, 2012.
- GALLAGHER, B. **Corsa Rosa: A history of the Giro d'Italia**. New York: Bloomsbury Publishing, 2017.
- GAMBETA, W. **A bola rolou. O velódromo paulista e os espetáculos de futebol (1895-1916)**. Campinas: USP. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2011.
- GOELLNER, S. V. Mulheres em movimento: imagens femininas na Revista de Educação Physica. **Revista Movimento**, UFRGS, 2000.

GOELLNER, S. V. **Bela, maternal e feminina: imagens da mulher na Revista Educação Physica**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2003.

GOIS JUNIOR, E. O esporte e a modernidade em São Paulo: práticas corporais no fim do século XIX e início do XX. Porto Alegre: **Revista Movimento**, v. 19, n.4, out/dez, p.95-117, 2013.

GÓIS JUNIOR, E. Nacionalismo, Educação Física e a missão francesa na Força Pública de São Paulo: uma comunidade imaginada (1906-1913). **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, v. 30, n. 4, p. 1023-1032, 2016.

GÓIS JUNIOR, E. A institucionalização da educação física na imprensa: a construção da Escola Superior De Educação Physica de S. Paulo na década de 1930. **Revista Movimento**, v. 23, n.2, p. 701-714, jun. 2017.

GÓIS JUNIOR, E.; MELO, V. A. de; SOARES, A. J. G. Para a construção da nação: debates brasileiros sobre educação do corpo na década de 1930. **Educação & Sociedade**, v. 36, n. 131, p. 343-360, 2015.

GUTTMAN, A. Del ritual al record. In: SCHARAGRODSKY, P. A. **El rostro cambiante el esporte. Perspectivas historiográficas angloparlantes 1710/2020**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo Libros, 2019.

HARVEY, D. **Paris, capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015.

HOBBSAWN, E. **A era dos Impérios 1875-1914**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1992.

HOLT, R. Ideology and sociability: a review of new French research into the history of sport under the early third republic (1870–1914). **The International Journal of the History of Sport**, 1989.

JAMAIN-SANSON, S.; TERRET, T. **Fabricants, détaillants et vendeurs: l'économie du costume de sport à la belle époque**. Université de Lyon, 2009.

JONES, C. **Paris: biografia de uma cidade**. Porto Alegre: L & PM Editores, 2017.

KIRK, D. **Physical Culture, Physical Education and Relational Analysis , Sport, Education and Society**, 1999, 63-73.

KNUTS, S., DELHEYE, P. **Borderless sport? Imagining and organising bicycle racing in Belgium, 1869–1914: between transnational dynamics and national aspirations**. Policy in Sports & Physical Activity Research Group, KU Leuven, Leuven, Belgium Published online: 04 Aug 2014.

Laget, S. **La saga du Tour de France**, Paris : Gallimard. 1990.

LEAL, V. N. **Coronelismo, enxada e voto**: o município e o regime representativo no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

LEBECQ, P.A.; SAINT-MARTIN, J. Paschal Grousset et les éducations physiques françaises et étrangères dans le contexte géopolitique européen et impérialiste (1880–1914). **STADION**, v. 44, n. 1, p. 138-157, 2020.

LESSA, P. R. **Se Necesitan Héroes**. Valência: La Caja Books, 2019.

LESSA, P. R.; MORAES E SILVA, Marcelo. O ciclismo de estrada e a construção de uma cultura nacionalista: um olhar sobre o Tour de France. **Revista Movimento**, v. 23, n. 1, p. 407-418, 2017.

LOUDCHER, J. F. **À propos de la traduction française du livre de Allen Guttmann, From Ritual to Record: the Nature of Modern Sports**. Staps, n. 2, p. 39-51, 2008.

LOUDCHER, J. F. Processo civilizador e transformações sociais: uma análise das teorias elisianas em relação às ciências sociais do esporte. **História, Questões & Debates**, 2020 (no prelo).

LÓPEZ, B. Sport, media, politics and nationalism on the eve of the Spanish Civil War: the first Vuelta Ciclista a Espana (1935). **The International Journal of the History of Sport**, v. 27, n. 4, p. 635-657, 2010.

LUCA, T. R. de. A grande imprensa na primeira metade do século XX. In: LUCA, Tania Regina; MARTINS, Ana Luiza. (orgs.). **História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2008.

LUCENA, R. de F. **O Esporte na Cidade**. Campinas: Editora Autores Associados, 2001.

MARTIN, M. **Voyage de Bordeaux à Paris par trois vélocipédistes**. Bordeaux, Veloce-Sport, 1890.

MEDEIROS, D. C. C.; QUITZAU, E. A.; MORAES E SILVA, Marcelo. A travessia de São Paulo a nado (1924-1944) e o processo de esportivização aquática paulistana. **História: Questões & Debates**, v. 68, n. 2, p. 77-95, 2020.

MEDEIROS, D. C. C. **Entre esportes, divertimentos e competições**: a cultura física nos rios Tietê e Pinheiros (São Paulo, 1899-1949). 264f. 2021. Tese (Doutorado em Educação), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2021.

MELO, V. A. de. **Cidade sportiva: primórdios do esporte no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Relume Dumará/Faperj, 2001.

MELO, V., SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos XIX e XX. Florianópolis: Estudos Femininos, 2009.

MELO, V.; GOMES, E. S. Os britânicos e os clubes de cricket na São Paulo do século XIX (anos 1870-1890). São Paulo: Revista. História., no. 178, 2019.

MELO, V. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). Campinas: **Revista Brasileira de Ciência e Esporte**, 2008.

MONTENEGRO, N. R.; SOARES, Carmen Lúcia. Corridas de cavalos em Campinas: das ruas e dos quilombos ao hipódromo (1870-1898). **Pensar a Prática**, v. 21, n. 2, 2018.

MORAES E SILVA, M.; QUITZAU, E. A cultura física na cidade de Curitiba: a emergência de uma pedagogia corporal (1899-1909). Universidad Arturo: **Revista de Ciencias Sociales**, 2018.

MORAES E SILVA, M.; QUITZAU, E. A.; SOARES, C. L. **Práticas educativas e de divertimento junto à natureza: a cultura física em Curitiba (1886-1914)**, 2018.

MORAES E SILVA, M.; FONTOURA, M. P. Educação do corpo feminino: um estudo na Revista Brasileira de Educação Física (1944-1950). **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, v. 25, n. 2, p. 263-75.

MORAES E SILVA, M. **Novos modos de olhar outras maneiras de se comportar: a emergência do dispositivo esportivo da cidade de Curitiba (1899-1918)**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, 2011.

MORAES E SILVA M. **Comportamentos urbanos e esportes: contribuições para a esportivização do Turf e da Pelota Basca em Curitiba (1899-1905)**. Licere, 2015.

MORAES E SILVA M. A emergência das corridas de bicicleta em Curitiba (1895-1913): idealizando pedagogias corporais. **Proposições**, 2020. (no prelo).

MORAES E SILVA, M. *et. al.* Similitudes y diferencias en la historiografía del deporte en Brasil y Francia: un diálogo con “Histoire du sport” de Thierry Terret. **Anuario de la Escuela de Historia**, n. 33, p. 8, 2020.

MORAES, J. L. de. **A vida moderna (1907-1922), o periódico-vitrine da cidade de São Paulo: tempos de modernidade com um leve toque português.**

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2007.

MOTTA, H. A. L. **Uma menina Paulista**. São Paulo: Totalidade Editora, 1992.

NICOLINI, H. **Tiete, o rio do esporte**. São Paulo, Phorte Editora LTDA 2001.

NITRINI, D. **Cáspes Líbero, jornalista que fez história**. São Paulo: Terceiro Nome, 2019.

NORCLIFFE, G. B. **The ride to modernity: The bicycle in Canada, 1869-1900**. University of Toronto Press, 2001.

OHL, F. Les usages sociaux des objets: paraître «sportif» en ville. **Loisir et société**, v. 24, n. 1, p. 111-136, 2001.

OLIVEIRA, A. M de. Teatro Polytheama: uma visão múltipla do teatro, do circo e do cinema em São Paulo no final do século XIX. Dissertação de mestrado. USP, 2005.

OOSTERHUIS, Harry. Cycling, modernity and national culture. **Social History**, v. 41, n. 3, p. 233-248, 2016.

PEREIRA, L. A. M. **Footballmania: uma história social do futebol no Rio de Janeiro, 1902-1938**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

PEREIRA, E. L.; MAZO, J. Z.; BATAGLION, G. A. Práticas equestres de corrida no Rio Grande do Sul: configurações e redes de interdependência. **Pensar a Prática**, v. 22, 2019.

PERERA, E.; GLEYSE, J. O doping ao longo do século XX na França: representações do puro, do impuro e do segredo. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 27, n. 1, 2005.

PERROT, M. **Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PESAVENTO, S. J. (2002). **O imaginário da cidade. Visões literárias do urbano**. Porto Alegre: Editora da UFRGS.

PINTO, A.M. **A cidade de São Paulo em 1900: impressões de viagem**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

POLLAK, M. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro: Ed. Vértice, n.3, p.3-15, 1989.

POYER, Alex. Les figurines cyclistes: entre identification, héroïsation et collection?(1890 à nos jours). **Sciences sociales et sport**, n. 2, p. 71-87, 2020.

- POYER, Alex. **Les premiers temps des véloce-clubs**: apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1870 et 1914. Paris: L'Harmattan, 2003.
- PRADO JUNIOR, C. **A cidade de São Paulo: geografia e história**. São Paulo: Brasiliense, 1998. (Tudo é História: 78).
- RAGO, M. A invenção do cotidiano na metrópole sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950. In: PORTA, P. (org). **História da cidade de São Paulo**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.
- RENAUD, J. N. Du Vélocipède à la bicyclette: Le Nouvelliste du Morbihan sur le fil du rasoir (1887–1904). **Movement & Sport Sciences-Science & Motricité**, n. 91, p. 5-20, 2016.
- ROCHE, D. **La culture des apparences: une histoire du vêtements XVII-XVIIIème siècle**. Paris: Fayard, 1989.
- ROCHE, D. **História das coisas banais: nascimento do consumo nas sociedades do século XVIII ao XIX**. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.
- RODRIGUES, S. (1970). Jorge Americano. **Revista Da Faculdade De Direito, Universidade De São Paulo**, 65, 21-35. Recuperado de <https://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/66600>
- SANT'ANNA, D. B. **História da Beleza no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2014.
- SANT'ANNA, D. B. **Gordos, magros e obesos: uma história do peso no Brasil**. São Paulo: Estação Liberdade, 2016.
- SANTOS, F. C. **Uma história do conceito de divertimento na São Paulo do século XIX (1828-1889)**. Belo Horizonte: Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional / UFMG. Tese de Doutorado, 2017.
- SANTUCCI, N. de N. **O elegante sport: conexões entre a moda, a modernidade e o ciclismo em Porto Alegre (1895-1905)**. 252f. 2016. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2016.
- SÁVIO, M. A. C. **A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930**. São Paulo: Annablume, 2010.
- SCHETINO, A.M. **Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século para o século XX**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.
- SENNETT, Richard. **Carne e pedra o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Editora Record, 2007.

SEVCENKO, N. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVA, Vania da. **Mobilidades e viagens imaginativas: o papel da Associação de Estradas de Rodagem para o turismo em São Paulo (1919-1930)**. 185f. 2019. Dissertação (Mestrado em Turismo). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

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

SOARES, C. L. As roupas destinadas aos exercícios físicos e ao esporte: nova sensibilidade, nova educação do corpo (Brasil, 1920-1940). **Dossiê pedagogias, racionalidades e representações do/sobre o corpo nos séculos XIX e XX**. Pro-Posições vol.22 no.3 Campinas Sept/Dec. 2011b.

SOARES, C. L. Três notas sobre a natureza, educação do corpo e ordem urbana (1900-1940). *In: Uma educação pela natureza: a vida ao ar livre, o corpo e a ordem urbana*. Campinas, SP: Autores Associados, 2016.

SOARES, C. L.; SANTOS, S. R. À sombra das árvores... respirando ar puro: educação e divertimentos junto à natureza na São Paulo dos anos 1920. Educação em revista, v. 34, 2018.

SOUZA, Y. V. **Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2016.

TERRET, T. **Histoire du Sport**. Paris: Presses Universitaires de France, 2019.

THALASSA, A. **Correio Paulistano: o primeiro diário de São Paulo e a cobertura da Semana de Arte Moderna**. 2007. 158 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Comunicação Social, PUC, São Paulo, 2007.

THOMPSON, C. **Corps, sexe at bicyclette**. Les cahiers de médiologie, 1998/1, p. 59-67.

TOLEDO, L. H. de. A cidade e o jornal: a *Gazeta Esportiva* e os sentidos da modernidade na São Paulo da primeira metade do século XX. *In: HOLLANDA, Bernardo Borges Buarque; MELO, V. A. et. al. (org.). O esporte na imprensa e a imprensa esportiva no Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: 7Letras, 2012.

- TOLEDO, R.P. **A capital da vertigem: uma história de São Paulo de 1900 a 1954**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015.
- TRINDADE, E. M. C. **Cidade Moderna e espaços femininos**. São Paulo: Proj. História, 1996.
- VIGARELLO, G. **Techniques d'hier... et d'aujourd'hui: une histoire culturelle du sport**. Paris: Ed. Robert Laffont, 1988.
- VIGARELLO, G. Le Tour de France. In: NORA, Pierre. (Ed.). **Les Lieux de mémoire**, Paris: Gallimard, v. 2, p. 885-925, 1997.
- VIGARELLO, G. Le temps du sport. . In : CORBIN, **A.L'avènement des loisirs (1850-1960)**. Paris, ubier, 1995.. Lisboa : Teorema, 2001.
- VIGARELLO, G. Exercitar-se, jogar. In: VIGARELLO, G.; CORBIN, A.; COURTINE J. J. **História do Corpo: da Renascença às Luzes**. São Paulo: Vozes. p. 303-399, 2008.
- VIGARELLO, G. Treinar. In: CORBIN; COURTINE; VIGARELLO. **História do corpo: as mutações do olhar. O século XX**. Petropolis: Vozes, p. 197-250, 2011a.
- VIGARELLO, G. **Estádios – O espetáculo esportivo das arquibancadas às telas**. In: **História do corpo: as mutações do olhar. O século XX**. Petropolis: Vozes, p. 445-480, 2011b.
- VIGARELLO, G. **As metamorfoses do gordo: história da obesidade**. Petropolis: Vozes, 2012.
- VIGARELLO, G. **La robe: une histoire culturelle: du Moyen Âge à aujourd'hui**. Editions du Seuil : Paris, 2017.
- VIGARELLO, G. **Le corps redressé: Histoire d'un pouvoir pédagogique**. Paris: Félin, 2018.
- VIGARELLO, G.; HOLT, R. O corpo trabalhado: ginastas e esportistas no século XIX. In: CORBIN, A; COURTINE, J.; VIGARELLO, G. **História do corpo**. Rio de Janeiro: Vozes, 2008. v. 2, p. 393-478.
- WERLANG, W. **Família Berger**. Agudo: Editora Werlang, 2005.
- WEBER, E. J. **França fin-de-siècle**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.