

# **O INÍCIO DA PRÁTICA DO CICLISMO EM PORTO ALEGRE E SUA RELAÇÃO COM O JORNALISMO**

Ronaldo Dreissig de Moraes  
Janice Zarpellon Mazo (orientadora)

## **RESUMO**

O ciclismo foi uma prática esportiva que obteve grande destaque no cenário porto-alegrense no final do século XIX e início do século XX. A mídia impressa foi uma importante fonte de divulgação desta prática. O estudo tem como objetivo identificar quais as relações entre a prática do ciclismo em Porto Alegre e o jornalismo, compreendendo o período entre os anos de 1895 a 1898. Para a realização desta pesquisa faremos uma análise das reportagens sobre ciclismo publicadas em jornais de Porto Alegre. As informações obtidas foram submetidas à análise documental de acordo com Bardin (2000). As relações entre a prática do ciclismo em Porto Alegre e o jornalismo, entre os anos de 1895 a 1898, podemos concluir foram de impulso. Sem dúvida, o ciclismo não teria se desenvolvido de forma tão rápida como ocorreu se não tivesse as páginas dos jornais para divulgar seus eventos.

Palavras-chave: ciclismo, história, clubes.

## **Considerações Iniciais**

O ciclismo foi uma prática esportiva que obteve grande destaque no cenário porto-alegrense no final do século XIX e início do século XX. A mídia impressa foi uma importante fonte de divulgação desta prática. O jornalismo contribuiu de forma significativa para o desenvolvimento do ciclismo na cidade.

O presente estudo tem como objetivo identificar quais as relações entre a prática do ciclismo em Porto Alegre e o jornalismo, compreendendo o período entre os anos de 1895 a 1898. Este recorte temporal abrange a fundação do primeiro clube de ciclismo em Porto Alegre no ano de 1895, até a inauguração do velódromo da segunda equipe da cidade, no ano de 1898. Este período é caracterizado como o início da prática institucionalizada do ciclismo em Porto Alegre (MAZO, 2010).

Para a realização desta pesquisa faremos uma análise das reportagens sobre ciclismo publicadas em jornais de Porto Alegre, que foram catalogadas e publicadas no livro “Ciclismo no Rio Grande do Sul: 1869-1905” de autoria de Henrique Licht. As informações obtidas

foram submetidas à análise documental, que segundo Bardin (2000) consiste em realizar operações de desmembramento do texto em unidades de significado, buscando desvendar seus diferentes sentidos e, posteriormente, a partir da análise dos dados reagrupá-los e construir os eixos norteadores da pesquisa.

### **Porto Alegre se aproxima da modernidade com o ciclismo**

Porto Alegre se encontra no rol das cidades que atravessaram esse processo no século XIX, passando tanto por uma reforma urbana quanto por uma tentativa de introduzir novos costumes mais adequados, afastando a representação da cidade rural, produzida desde as suas origens em função do modelo agrário dominante. Esta nova noção de civilização colocaria a cidade no caminho das grandes capitais do velho mundo.

As transformações das estruturas sociais, políticas e econômicas no Brasil e no Rio Grande do Sul exigiam a reestruturação nas formas de planejar e pensar a organização do espaço urbano. Tal dimensão foi referida pelo historiador Charles Monteiro (1995) ao destacar a necessidade de modernização de Porto Alegre:

Sobre a cidade se produz um discurso que visa a atualização do imaginário da sociedade riograndense e porto-alegrense no sentido de alcançar a modernidade. Modernidade está construída a partir do ideário das elites dirigentes, e que se apresenta sob forma de um projeto social que almeja criar condições para o desenvolvimento econômico, modernizar a capital do Estado em relação às capitais dos Estados mais desenvolvidos brasileiros e mundiais (p. 47-48).

Giddens (1991) identifica algumas características existentes na modernidade e que eram ausentes nas civilizações tradicionais. A primeira delas diz respeito ao ritmo das mudanças, que na condição moderna ocorrem com uma rapidez extrema. Portanto, as ideias que movem esse período são a velocidade e a comunicação que geram as transformações globais. Detalhados os nossos procedimentos metodológicos, com o intuito de familiarizar o leitor com essa temática, veremos brevemente alguns acontecimentos importantes da história do ciclismo.

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

Rapidamente, a bicicleta se dissemina por diversos países. Em função de uma cultura esportiva associada à modernidade, o ciclismo como esporte está diretamente ligado a bicicleta enquanto meio de lazer e transporte. Em 1865, já existiam na Inglaterra alguns círculos entusiastas do esporte, e vinte anos depois, com sua difusão por toda a Europa, era fundada na França, a União Ciclística Internacional. O Ciclismo faz parte do programa Olímpico, desde a primeira edição dos Jogos Olímpicos da Era Moderna, em Atenas 1896 (COB, 2012). Já a primeira prova internacional de ciclismo foi realizada em 1869 - a Paris Rouen - e tinha um percurso de 123 km (MASO, 2005).

As competições são realizadas em estradas e velódromos. O ciclismo olímpico possui dez categorias, com provas de velocidade, meio-fundo e resistência, divididas em provas individuais e por equipes, com disputas de velocidade, contra o cronômetro e perseguição. Segundo o Comitê Olímpico Brasileiro (COB) o esporte é dividido em quatro modalidades: pista, estrada, *mountain bike* e BMX. A categoria pista tem o maior número de provas: dez diferentes; na estrada há duas provas, de velocidade e contra o relógio; na *mountain bike* há apenas uma, a *crosscountry*; a BMX, versão ciclística do *motocross*, também tem apenas uma prova, a de corrida em pistas com saltos e obstáculos. Já a participação das mulheres nas competições ocorreu apenas a partir de 1988, nos Jogos Olímpicos de Seul (Coreia do Sul). O ciclismo, no Brasil, em forma de competição, começou a ser praticado em 1892, quando foi construído o Velódromo Nacional no Rio de Janeiro (JESUS, 1999; ARAÚJO, 1995). Em 1895 foi construído um velódromo precário no Parque do Ibirapuera em São Paulo, realizando-se a primeira prova em sua inauguração, marcando a difusão da modalidade nos maiores centros do país (VIEIRA; FREITAS, 2007).

No Rio Grande do Sul, o primeiro ciclista que se tem registro em 1869 é Alfredo Dillon, filho de um comerciante e importador de objetos americanos. Alfredo Dillon fazia demonstrações com a bicicleta em São Leopoldo e seu pai as vendia em Porto Alegre. Como o valor dos equipamentos importados era muito caro, novas versões de bicicletas são produzidas com materiais rudimentares por Adolpho Mabilde e Emilio Mabilde.

No ano de 1895, bicicletas novas e mais leves chegam da Europa, contribuindo com a expansão do ciclismo na cidade (LICHT, 2002). No mesmo ano é criado o primeiro clube direcionado para a prática do ciclismo em Porto Alegre, a União Velocipédica de Amadores, clube predominantemente composto por teuto-brasileiros. Um ano após, foi criada a *Rodforvier Verein Blitz*, sociedade exclusiva de teuto-brasileiros (MAZO et al, 2011). Após essa breve descrição histórica, é o momento de analisarmos as reportagens.

## O jornalismo faz o ciclismo acelerar

O jornal era o principal meio para a divulgação de notícias e de eventos da sociedade porto-alegrense. Foi através dessa forma de produção jornalística que o ciclismo conseguiu despertar o interesse dos habitantes da cidade. Os jornais divulgavam essa prática esportiva de diversas formas, tais como, a reportagem sobre competições, a convocação para atividades oficiais e eleitorais, o convite para participar dos festejos sociais, publicação dos resultados das provas ocorridas, os benefícios da prática do ciclismo para a saúde, o incentivo à presença de mulheres, entre outros.

A cidade de Porto Alegre vivia uma época de transformações sociais e urbanas muito rápidas. Nesse contexto nasce a União Velocipédica de Amadores, conforme reportagem do Jornal do Comércio de 06 de março de 1895:

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

Nesse pequeno trecho é possível perceber a associação do ciclismo com os anseios da comunidade local que estava preocupada em reproduzir os hábitos da sociedade européia, que eram considerados hábitos modernos. Desde o surgimento das associações ciclísticas, os jornais eram utilizados como meio de convocação das atividades esportivas. Essa forma de divulgação pode ser encontrada no trecho que segue, extraído do Jornal A Federação de 16 de março de 1895:

Club Velocipedico. De ordem da directoria convida-se a todos os sócios e também a todos os amantes d'esse divertimento, que tenham velocipede, para a inauguração d'este club que terá lugar com um passeio a Belém Velho, domingo, 17 do corrente, ás 5 horas da manhã, devendo a reunião se effectuar no Campo de Redempção, junto ao chafariz (LICHT, 2002, p. 19).

Os jornais também eram utilizados para a divulgação de atividades eletivas. Tanto para a convocação das eleições quanto para o anúncio dos diretores eleitos. Sobre as convocações temos uma publicação, que refere a decisão do secretário Borges Fortes, anunciada no dia 24/12/1895, mas publicada após cinco dias no Jornal do Comércio de 29 de dezembro de 1895:

União Velocipedica. Domingo proximo, 29 do corrente, reunião no Prado Rio-Grandense, ás 8 horas da manhã, para effectuar-se a eleição de nosso directorio.

Após a eleição tirar-se-á a photographia em grupo de todos os sócios (LICHT, 2002, p. 20).

Podemos perceber, que embora os jornais tenham contribuído para a divulgação dos compromissos ciclísticos, essa relação ainda era feita de forma precária. Percebe-se que a convocação que datava do dia 24 de dezembro só foi publicada no jornal do dia 29 de dezembro, mesmo dia que ocorreriam as eleições, sendo que o pleito estava marcado para começar às 8h da manhã no Prado Boa Vista. É provável que muitas pessoas não foram informadas a tempo de participar das eleições. No dia 31 de dezembro de 1895, o Jornal Correio do Povo publica a relação dos diretores eleitos para a gestão da União Velocipedica do primeiro semestre do ano de 1896: Presidente: Pedro Casimiro Porto; Vice-presidente - Plínio Freitas; Secretario - Edgar Ferreira Porto; Tesoureiro - João Rosa; Zelador - Jorge Kaiser; Diretores - Antonio G. de Almeida, Militão B. de Almeida, tenente Augusto Sá, Antonio Marques, tenente João A. Guerra, Almiro Franco e João Alves (LICHT, 2002, p. 20).

No ano de 1896 era fundada a *Rodforvier Verein Blitz*, a segunda associação para a prática do ciclismo na cidade de Porto Alegre. Diferentemente da União Velocipedica, a *Blitz*, de início, não aparecia nas páginas dos jornais da capital gaúcha. O anúncio da sua fundação ocupou apenas uma frase do Jornal Correio do Povo de 19 de maio de 1896, dentro de uma nota sobre a União Velocipedica: “Diversas. Realisou-se ante homtem o projectado passeio da União Velocipedica a Belém Velho. Fundação da Radfahrer-Verein Blitz” (LICHT, 2002, p. 22).

Outro aspecto que envolvia o ciclismo e era comum nos jornais da época diz respeito aos elogios que eram direcionados aos diretores das associações. No dia 20 de dezembro de 1896 foi publicada uma extensa reportagem no Jornal Correio do Povo, destacando o trabalho dos dirigentes e também classificando suas gestões com ideais modernos:

A actual directoria, que em 31 do corrente finda a sua missão, composta de distinctos jovens, desempenhou a árdua tarefa de que estava investida de modo mais honroso.

[...realizando a construção de um velódromo, isto é uma pista de corridas, desejada ardentemente, não só pelos sócios, como por diversas pessoas altamente collocadas no nosso meio social...] [...este útil e interessante genero da mais innocente distracção, tão festejada pelas famílias da culta Europa (LICHT, 2002, p. 23).

Com o passar do tempo, ocorreram as primeiras disputas entre os ciclistas da União Velocipedica e os da Sociedade *Blitz*. Essas disputas acabaram por serem marcadas pela rivalidade, muito em função das regras e condutas referentes à identidade de cada uma destas associações. Nesse aspecto uma equipe, a *Blitz*, primava pela manutenção da cultura alemã

em seus registros, enquanto que a União Velocipédica, apesar de sua origem teuto-brasileira, abriu espaço pra bons ciclistas de outras etnias, principalmente ítalo-brasileiros. Além disso, como em outros campos, muitas vezes a religiosidade predominantemente católica romana dos descendentes de italianos e portugueses se configurava como um aspecto conflituoso em relação ao culto protestante comum entre os descendentes de alemães.

Em 22 de dezembro de 1896, o Correio do Povo publica os preparativos para o Torneio Velocipédico do Caminho do Meio: “Sabemos que vae avante a idéa, a que antehomtem nos referimos, da creação de um velódromo, e tambem que a União Velocipedica aceitou o desafio que se fora feito, devendo em breve realizar-se o interessante torneio” (LICHT, 2002, p. 25). O torneio foi realizado no dia 10 de janeiro de 1897, e dois dias depois o Correio do Povo relata, em uma extensa reportagem os acontecimentos do Torneio Velocipédico do Caminho do Meio:

Como estava anunciado, effectuou-se domingo (10), pela manhã a corrida do desafio entre membros da União Velocipedica e do Radfahrer Blitz.  
 Corriam por parte da União os srs. João Alves, Luiz Rist e Antonio Mariante, e por parte da Blitz os srs. Oscar Schaitza, Theodoro Schaitza e Theodoro Weinheber.  
 [... Ao avisinharem-se da casa do sr. Ângelo ignácio de Barcellos, no fim do Caminho Novo, ponto escolhido para a volta, Luiz Rist tomou a frente, seguido de perto por João Alves.  
 Executada a manobra de regresso, vinham os contendores na mesma ordem, quando, à distancia de uns quinhentos metros, Theodoro Schaitza obrigou Luiz Rist a saltar sobre dois trilhos da linha de bonds, dando-lhe quase uma quéda.  
 [...assim como grande numero de curiosos, que mais avultavam no ponto de chegada, onde havia compacta massa de espectadores.  
 [...O interessante torneio correu na melhor ordem e com extraordinária animação, de modo a fazer crer que agora mais a miudo se reproduzirão as agradaveis diversões desse gênero (LICHT, 2002, p. 27-29).

Como podemos observar nesse fragmento de reportagem, existem algumas unidades de significado presentes. Uma delas diz respeito ao clima acirrado de disputa entre os competidores, principalmente entre os ciclistas da União Velocipédica e da *Blitz*, já que ocorreu um incidente que quase provocou a queda entre eles. Com a análise da reportagem é possível perceber que já de início, o ciclismo movimentava diversos espectadores e também se tinha à expectativa de que as futuras disputas pudessem mobilizar novos adeptos para a prática e para a torcida deste esporte. Expectativa que foi confirmada nos eventos seguintes.

No mês de dezembro de 1897, o Correio do Povo publica em três partes, uma carta elaborada e enviada pelo Dr. Carlos Seidl da cidade do Rio de Janeiro. Nessa época, o ciclismo carioca era mais desenvolvido que o de Porto Alegre. A cidade do Rio de Janeiro recebia primeiramente as novas informações sobre o ciclismo europeu. Nessa carta, o Dr. Carlos Seidl traz muitas informações sobre o desenvolvimento desse esporte em outros países,

abordando sobretudo, aspectos relacionados à modernidade e a saúde. Podemos interpretar o motivo da publicação dessa correspondência pelo jornal como uma forma de acelerar a expansão da prática ciclística em Porto Alegre. Logo de início, é possível destacar o desejo de tornar os hábitos cariocas muito parecidos com os europeus:

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

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

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

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

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

Ainda, segundo a carta de Seidl, a bicicleta era recomendável não só para indivíduos saudáveis, mas também poderia ser utilizada de forma terapêutica para pessoas com algum problema físico e mental. O trecho (LICHT, 2002, p. 34-35) demonstra esse tipo de

pensamento: “A velocidade torna-se então um divertimento agradável, hygienico, util e não deprimente e fatigante trabalho. Assim feito, um tal exercício é recommendável e convem não só ás pessoas sadias como a certos doentes, por exemplo: chlroticos, neurasthenicos, obesos, gottosos, etc.”

Diferentemente das outras modalidades que faziam parte do cenário esportivo de Porto Alegre, a prática do ciclismo pelas mulheres foi documentada e valorizada pelos jornais. Segundo o estudo de Frosi, Moraes e Mazo (2010), a participação das mulheres foi expressiva no cenário esportivo em Porto Alegre, tendo em vista que a cultura esportiva da cidade foi marcada pela forte presença dos imigrantes alemães e seus descendentes que não impunham obstáculos a participação feminina nas práticas esportivas. Entretanto, este estudo sugere que as mulheres ficaram fora do mapa esportivo da cidade, não por que estavam ausentes dos espaços sociais e esportivos, mas também porque os registros e documentação, em sua maioria escrita pelos homens, as tornaram invisíveis.

A presença das mulheres no ciclismo de Porto Alegre foi mais intensa no período que extrapola o recorte temporal deste estudo, no entanto, nesse período inicial as mulheres já pedalavam nos passeios ciclísticos que aconteciam pelas ruas da cidade. É o que veremos no trecho a seguir: “Apezar da chuva que cahiu quasi á hora de começar a diversão, partiram da praça da Caridade setenta e tantos bicyclistas, entre os quaes duas moças. A concurrencia ao velódromo foi grande, estando as archibancadas repletas de exmas. familias” (LICHT, 2002, p. 42).

Nesse pequeno fragmento, é possível perceber que a presença feminina ainda causava estranhamento neste período, a ponto de suas presenças serem relatadas à parte. No mesmo trecho, podemos encontrar um possível motivo que contribuiu para a participação de mulheres no ciclismo: as provas e passeios eram considerados uma atividade familiar. Portanto, a presença feminina estava respaldada por essa forte instituição da época.

No próximo fragmento, percebemos que o discurso sobre a presença de mulheres no ciclismo neste período está associado aos ideais de modernidade. Nesse trecho do texto, identificamos que a bicicleta, símbolo da modernidade, é mais bem aceita como artefato feminino do que um Palafrem (espécie de cavalo nobre):

Elle já o foi para o gentilissimo sexo máo grado a masculinisação do vestuário e da posição, sem offensas todavia da elegancia e graça femininas. Uma senhora, montada em luzente machina é incomparavelmente mais graciosa do que empunhando as bridas do mais puro palafrem, sobre o que assenta-se desairosamente, em contradicção manifesta a todas as leis do equilibrio (LICHT, 2002, p. 31).

Nesse período, a presença de mulheres no ciclismo de Porto Alegre ainda era pequena. No entanto, se compararmos com a participação feminina em outros esportes, veremos que no ciclismo sua presença foi registrada, sendo criadas posteriormente, provas específicas para mulheres.

### **Considerações finais**

As relações entre a prática do ciclismo em Porto Alegre e o jornalismo, entre os anos de 1895 a 1898, podemos concluir foram de impulso. Sem dúvida, o ciclismo não teria se desenvolvido de forma tão rápida como ocorreu se não tivesse as páginas dos jornais para divulgar seus eventos.

A forma do discurso jornalístico presente nas reportagens foi importante para a incentivar a prática do ciclismo por parte dos porto-alegrenses. Geralmente, as disputas entre os ciclistas eram narradas de forma a valorizar a emoção presente nas competições ciclísticas. Além disso, o discurso jornalístico foi importante para introduzir um novo elemento na sociedade local: a bicicleta. Muito se falou dos benefícios da utilização da bicicleta como um objeto de auxílio na promoção da saúde. O emprego da bicicleta como símbolo de modernidade, enaltecido nas páginas dos jornais, favoreceu a sua aceitação em Porto Alegre, já que nesse momento histórico, a cidade estava passando por diversas transformações sociais e urbanas, baseados nos princípios de modernidade da Europa.

Como vimos a presença feminina no ciclismo ainda era pequena, mas em relação aos outros esportes, pode ser considerada expressiva. A divulgação nos jornais da presença de mulheres nos eventos do ciclismo logo no início de sua inserção em Porto Alegre, fez com que novas mulheres derrubassem o preconceito e começassem a pedalar. O discurso das provas de ciclismo como um evento familiar também foi fundamental para que isso ocorresse.

Evidentemente, o recorte temporal deste estudo é exíguo se pensarmos em toda a história do ciclismo na cidade de Porto Alegre. Novos estudos são necessários para conhecermos melhor a temática do ciclismo.

### **Referências**

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

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

COB, Comitê Olímpico Brasileiro. **Ciclismo**. Portal do Comitê Olímpico Brasileiro. Disponível em: <http://www.cob.org.br/esportes/esporte.asp?id=27>, acesso em 30 abr. 2011.

FROSI, T.; MORAES, R.; MAZO, J. As mulheres não estão no mapa!: um estudo sobre a presença das mulheres no cenário esportivo de Porto Alegre (1863-1941). **Lecturas, Educación Física Y Deportes**, Buenos Aires, v. 15, n. 144, maio de 2010. Disponível em: <http://www.efdeportes.com/efd144/presenca-das-mulheres-no-cenario-esportivo-de-porto-alegre.htm>. Acesso em: 21 mar. 2012.

GIDDENS, A. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

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

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

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

MAZO, J.; FROSI, T.; CRUZ, L; MORAES, R. A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre / RS. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 14, n. 3, p.1-18, 2011. Disponível em: [www.revistas.ufg.br/index.php/fe/article/view/9755](http://www.revistas.ufg.br/index.php/fe/article/view/9755). Acesso em: 16 mar. 2012.

MAZO, J. (Org.). **Banco de Dados das Associações Esportivas e de Educação Física de Porto Alegre (1867-1945)**. CD-ROM. Novo Hamburgo: Feevale, 2010.

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

SCHETINO, A. A história da bicicleta e do ciclismo no Rio de Janeiro na transição dos séculos XIX e XX. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 169, n. 439, p.113-130, 2008. Disponível em: <http://www.ihgb.org.br/rihgb/rihgb2008numero0439c.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2012.

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