

A emergência das corridas de bicicleta em Curitiba (1895-1913): idealizando pedagogias corporais^{1 2 3}

The emergency of bike races in Curitiba (1895-1913): idealizing body pedagogies

Moraes e Silva, Marcelo ⁽ⁱ⁾

Lessa, Priscila Requião ⁽ⁱⁱ⁾

Gomes, Leonardo do Couto ⁽ⁱⁱⁱ⁾

Capraro, André Mendes ^(iv)

⁽ⁱ⁾ Universidade Federal do Paraná – Departamento de Educação Física, Curitiba, PR, Brasil. <https://orcid.org/0000-0001-6640-7952>, marcelomoraes@ufpr.br

⁽ⁱⁱ⁾ Universidade Federal do Paraná – Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Curitiba, PR, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-3681-8704>, pryslessa@gmail.com

⁽ⁱⁱⁱ⁾ Universidade Federal do Rio de Janeiro – Faculdade de Educação – Programa de Pós-Graduação em Educação, Rio de Janeiro, RJ, Brasil. <https://orcid.org/0000-0002-8866-2054>, leo_gomes.97@hotmail.com

^(iv) Universidade Federal do Paraná - Educação Física, Curitiba, PR, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-3496-3131>, andrecapraro@ufpr.com.br

Resumo

O presente artigo pretende investigar como se deu a emergência das corridas de bicicleta na cidade de Curitiba. Para tanto foram utilizados como fontes os jornais da época, delimitados entre os anos de 1895 a 1913. A análise dos materiais indicou uma relação da bicicleta com o ideário urbano nascente na capital paranaense na temporalidade em questão, bem como a necessidade de uma pedagogização do andar de bicicleta em virtude do crescimento da urbe. A título de conclusão, o artigo aponta que a presença das bicicletas e das corridas em Curitiba, na virada do século XIX para o XX, contribuiu significativamente na formação de gestualidades atléticas e na educação dos corpos nos indivíduos que interagiram com tais artefatos.

Palavras-chave: Ciclismo, Curitiba, Clubes, Pedagogização, Corpo

¹ Editor responsável: Carmen Lúcia Soares. <https://orcid.org/0000-0002-4347-1924>

² Normalização, preparação e revisão textual: Vera Lúcia Fator Gouvêa Bonilha - verah.bonilha@gmail.com

³ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001

Abstract

Abstract: This article aims to investigate how the bicycle racing emerged in Curitiba. For this purpose, the newspapers from the period delimited between 1895 and 1913 were used as sources. The analysis of the materials indicated a relationship between the bicycle and the emerging urban ideas in the capital of Paraná in the temporality in question, as well as the need for a pedagogization of riding by bicycle because of the growing city. By way of conclusion the article points out that the presence of bicycles and races in Curitiba, at the turn of the nineteenth to the twentieth century, contributes significantly in the formation of athletic gestures and in the education of bodies in individuals who interacted with bicycles.

Keywords: *Cycling, Curitiba, Clubs, Pedagogization, Body*

Introdução

Não era uma metrópole, é fato, mas a acanhada cidade de Curitiba não passava incólume ao movimento de influência cultural advindo da Europa, sobretudo, Inglaterra e França. Era a dita modernidade aportando no Brasil. As práticas, os usos e os costumes europeus incorporados – sem muito crivo, por sinal – como parte da cultura nacional chegavam, inicialmente, às cidades maiores, como São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Porém, a capital do estado do Paraná estava atenta às novidades. Afinal, não é sem propósito, então, que o período é denominado por alguns historiadores como *belle époque* curitibana (Benvenuti, 2004; Sêga, 2001; Trindade, 1992).

Ao ampliar a escala de observação, na tentativa de melhor entender o cenário da modernidade, concorda-se com Vigarello e Holt (2005) ao indicarem que, no contexto modernista das cidades europeias, surgiu um novo estilo de vida que valorizava os exercícios físicos. Vigarello (1999) lembra que, embora muitas cidades ainda conservassem laços com a vida rural, os principais centros urbanos europeus começaram a se inserir num projeto moderno, realizando um reordenamento mais racional dos espaços. As grandes obras, realizadas em Paris, sob o comando do Barão de Haussman, reordenaram a capital francesa e inspiraram cidades brasileiras a seguirem seu exemplo (Bresciani, 1992; Pesavento, 2002; Sêga, 2001).

Vigarello (2018), ao pesquisar o contexto francês, indica que a reordenação dos espaços veio acompanhada da reorganização dos “olhares” sobre a cidade – fato que culminou com a produção de outros modos de se comportar e entre eles estavam presentes os elementos da cultura física⁴. Vigarello e Holt (2005) argumentam que a introdução desse ideário nas principais cidades ocidentais não assumiu um caráter esportivo em seus primeiros momentos. Foi um processo que se deu gradativamente, à medida que os exercícios físicos passaram a tomar um viés competitivo. No início, tais atividades surgiram como um novo valor, um diferente estilo de vida, especialmente entre os mais abastados – que dispunham de tempo para praticá-las.

Segundo apontam Vigarello e Holt (2005), foi na Inglaterra que algumas dessas práticas assumiram uma forma mais regrada que, posteriormente, culminou na invenção do esporte moderno. Os autores enfatizam que, em todo o território europeu, no fim do século XIX e início do século XX, várias atividades esportivas ganharam prestígio. Muitas associações e muitos clubes esportivos foram criados e foi nessa ambiência que as bicicletas passaram a ser um elemento bastante presente nas principais cidades do mundo ocidental.

Gaboriau (1991), também analisando o cenário francês, ressalta como a bicicleta superou sua origem excêntrica e desajeitada das primeiras décadas do século XIX e triunfou a partir dos anos de 1870, com a invenção dos pedais por transmissão de corrente. Essa máquina inovadora marcou o início da Era Moderna e fomentou o sonho burguês (Gaboriau, 1991; Weber, 1988). Abria-se ao mundo uma era de velocidade, na qual o indivíduo e a máquina seriam um só. “Ciência e Esporte associados na mesma aventura” (Gaboriau, 1991, p. 20, tradução livre). Poyer (2003) e Renaud (2016) acentuam que, à medida que o andar de bicicleta se popularizava na França, uma maior especialização dessa prática começava também a ocorrer, visto que o ciclismo ganhava um formato mais regrado e competitivo. De acordo com Weber (1988) e Gaboriau (1991), tal fato contribuiu para o surgimento dos primeiros clubes de ciclismo, os quais, na virada do século XIX para o XX, já contavam com membros de condições sociais menos abastadas, como balconistas, artesãos e operários.

⁴ Cultura física é um conceito utilizado por Kirk (1999) para se referir a um conjunto de práticas voltadas a manutenção, representação e regulação do corpo, sendo representadas em três práticas codificadas e institucionalizadas: o esporte, as recreações e os exercícios. Moraes e Silva e Quitzau (2018), ao operacionalizarem o conceito em pesquisa historiográfica realizada no Brasil, fracionam a conceituação em esportes, divertimentos (em um sentido mais amplo do que o termo recreações) e ginásticas.

No Brasil, também se encontram indícios da presença da bicicleta no cenário urbano das principais cidades no fim do século XIX. Schetino (2008), ao estudar o contexto do Rio de Janeiro, e Souza (2016), ao pesquisar a cidade de São Paulo, salientam que as primeiras bicicletas chegaram ao País na bagagem de imigrantes e/ou pela viajada elite carioca e paulistana que desembarcava da Europa trazendo a novidade ao Brasil – tal fato culminou com a criação dos primeiros clubes de ciclistas nas duas maiores cidades brasileiras. Dessa forma, Schetino (2008) e Souza (2016) apontam que, na década de 1890, tais associações já organizavam as primeiras competições em diversos espaços, como os hipódromos e os primeiros velódromos.

Em outras cidades brasileiras também há vestígios da presença das bicicletas no cenário urbano. O estudo de Assmann et al. (2018) relata a utilização do artefato na Porto Alegre do final dos oitocentos. As autoras datam a criação dos primeiros clubes de ciclistas nos anos de 1895 e 1896 e a construção dos primeiros velódromos em 1898 e 1899. Por sua vez, a tese de doutorado de Moraes e Silva (2011) traz à tona indícios da presença da bicicleta na Curitiba do final do século XIX. O autor salienta que o hábito de pedalar era comum, de tal forma a ser costumeiro encontrar nas páginas dos jornais curitibanos anúncios de estabelecimentos que vendiam e consertavam bicicletas.

Nesse sentido, o presente artigo buscou responder à seguinte indagação: como se deu a emergência das corridas de bicicleta em Curitiba na temporalidade compreendida entre os anos de 1895 e 1913? Diante de tal questionamento, o objetivo geral foi compreender os primeiros passos do ciclismo na *belle époque* curitibana. Por sua vez, os objetivos específicos foram os seguintes: a) visualizar a relação da bicicleta com o ideário urbano emergente em Curitiba na virada do século XIX para o XX; b) evidenciar os processos educacionais que foram acionados na constituição das corridas de bicicleta na cidade.

O marco inicial do presente estudo foi o ano de 1895, pois corresponde à emergência do primeiro clube ciclístico de Curitiba. Já a temporalidade final de 1913 se deu pelo fato de que as fontes evidenciaram um enfraquecimento das corridas de bicicleta na cidade, em decorrência do crescimento de outras atividades esportivas de características mais dinâmicas e lúdicas, como o futebol.

Metodologia

O material selecionado foi constituído por fontes jornalísticas que se relacionam com a temática das bicicletas e das corridas. Sevcenko (1983) argumenta que os periódicos brasileiros, a partir da segunda metade do século XIX até as duas primeiras décadas do XX, eram os únicos meios de acesso da população aos modelos culturais oriundos da Europa. Por meio das páginas dos jornais, novas formas de vida e de comportamento se tornaram visíveis para parte da população letrada do Brasil.

O conjunto de fontes foi acessado através da interface *on-line* Biblioteca Nacional Digital, disponibilizada por meio da BNDigital (<http://bndigital.bn.gov.br>). A partir dessa plataforma, foram feitas buscas em sua interface denominada Hemeroteca Digital, possibilitando a abrangência de todo o período referente à pesquisa. A coleção de periódicos da Fundação Biblioteca Nacional em formato digital viabiliza buscas avançadas de conteúdo por palavra-chave, período e local de publicação, tornando-se uma ferramenta eficaz de coleta de fontes. As procuras não se restringiram apenas aos descritores relativos à bicicleta e às suas corridas. Foram realizadas leituras de todas as páginas da edição localizada, a fim de compreender todo o contexto do período analisado. Os periódicos curitibanos que apresentaram conteúdos relacionados às bicicletas e às suas corridas foram *A República*, *Diário da Tarde* e *A Notícia*.

O primeiro jornal selecionado foi o *A República*, que, fundado em 1886, circulou até o ano de 1930. O periódico teve grande importância local, visto que foi o primeiro jornal republicano de Curitiba. Corrêa (2009) salienta que a redação era inspirada no pensamento liberal clássico, defendendo a forma republicana federativa, as liberdades e os direitos individuais, atacando o governo e seus equívocos. Entretanto, no que condiz ao escopo do presente artigo, o periódico apresentava publicações de anúncios de corridas de bicicletas e colunas específicas com resultados e comentários sobre as disputas realizadas na cidade.

Outra publicação selecionada foi o *Diário da Tarde*. A seleção desse periódico se deu principalmente pelo seu longo período de circulação (1899-1940). Segundo Moraes e Silva e Capraro (2015), o jornal foi fundado em 1899 e era um órgão de comunicação de orientação liberal e anticlerical, que abordava assuntos relacionados aos comportamentos que possibilitariam a modernização da cidade. Suas notícias comumente cobravam intervenções do poder público. Um dos temas presentes em suas páginas era relativo às práticas esportivas e, por esse motivo, notícias envolvendo as bicicletas e suas corridas foram ali encontradas.

Por fim, o último periódico selecionado foi o jornal *A Notícia*. Por se tratar de um jornal independente, tal fonte teve breve circulação em Curitiba, tendo início em 1905 e término de suas atividades em 1908. A utilização do referido material está intimamente associada ao fato de o jornal ter, logo em suas primeiras páginas, um espaço voltado a atividades com características esportivas, dentre as quais a bicicleta e suas corridas.

A presença da bicicleta em Curitiba: entre as metamorfoses da urbe e o refinamento dos gestos

A consolidação de Curitiba como um importante centro urbano brasileiro, bem como a intensificação de um olhar moderno sobre a cidade, os comportamentos e uma educação do corpo⁵ foram processos que se iniciaram em meados do século XIX (Moraes e Silva, 2011; Moraes e Silva & Quitzau, 2018; Moraes e Silva et al., 2018). Segundo Pereira (1996), uma parcela significativa da população se dedicava a hábitos considerados viciosos, como corridas de cavalo, brigas de galo, jogos de carta, bilhar e bailes fandangosos. Comportamentos considerados imorais e que não combinavam com a imagem de cidade que a elite curitibana desejava produzir.

Sêga (2001) salienta que, na virada para o século XX, Curitiba já era uma cidade que desejava se integrar ao mundo contemporâneo. Uma parcela da sua população almejava adquirir hábitos civilizados, de acordo com os modelos das principais urbanidades brasileiras e europeias. O autor lembra que a intenção era integrar Curitiba em um projeto civilizatório maior. Portanto, entendeu-se como necessária a incorporação de novas experiências que mudassem a percepção do mundo circundante. Assim, o curitibano iniciou em seu cotidiano um convívio com diversas novidades modernas. Em matéria comemorando os 46 anos de existência do Paraná como província independente de São Paulo, tais aspectos foram celebrados:

⁵ Soares (2014) formaliza que a noção de educação do corpo se caracteriza pela progressiva repressão das manifestações corporais. Segundo a autora, educar o corpo é torná-lo adequado ao convívio social, bem como se refere ao processo de inseri-lo em processos de aprendizagens que buscam encobrir e apagar uma natureza rebelde, trazendo à luz uma natureza pacificada. Esse conceito permite escrever uma história da educação ou, talvez, uma história dos múltiplos constrangimentos, pois é, no corpo, que se inscreve um lento, intenso, meticuloso e obstinado trabalho de constrangimentos.

Nas simples linhas, e nos povos algarismos que alli ficam sublinhando a existência histórica do estado, está patente o progresso. E quem vê hoje a capital: rendilhada de edifícios luxuosos, cortada de longos arruamentos, destacando-se nos arredores encantadoras vivendas; quem olhe-a e a observe-a: ruas já calçadas onde se cruzam carros, bonds e peões, as fabricas florescentes, os logradouros publicos de um aspecto artístico e risonho; quem veja-a à noite: iluminada a luz electrica, e pense que no perímetro urbano se abriga uma população de cerca de 30.000 almas, compreendera esse progresso desde que sobre isso tudo se lembre de que a cidade de hoje era ainda em 1812, a vila branca e pequenina perdida no meio dos verdes campos, e orgulhosa de ter sob seu teto a família dos ouvidores. (Diário da Tarde, 08/04/1899, p.1)

O trecho anterior demonstra a transformação pela qual a cidade passava nos últimos tempos. Os elementos da modernidade eram exaltados, enquanto aqueles ligados a um mundo mais rústico eram desagravados e, se possível, até interditados por parte da imprensa. A valorização de artefatos modernos e a crítica de valores ligados a um passado mais ruralizado também eram rotineiras nas páginas dos jornais:

Publicou-se em Pariz a estatística mensal, correspondente ao mez de Outubro do anno passado, dos accidentes ocorridos em França, causados pelo cavallo, pela bicycletta, pelo auto-movel e pelas estradas de ferro. Pesão [sic] sobre a consciêcia do cavallo 967 accidentes, dos quaes 82 mortes e 885 ferimentos; a bicycletta causou 119 accidentes, dos quaes 6 mortes e 118 ferimentos; o auto-movel 88 accidentes sendo 2 mortes e 86 feridos, as estradas de ferro 145 accidentes dos quaes 8 mortes e 137 ferimentos. De tudo isso resulta que foi o cavallo, entre os diversos agentes de locomoção, o que maior numero de crimes commeteu contra a humanidade. E foi o cavallo a mais nobre conquista do homem. Elle vingá-se. (A República, 20/01/1901, p.2)

A nota, além de oportunizar uma imagem idealizada vinda de Paris, evidenciava que o cavalo, importante símbolo de um mundo ruralizado, deveria ser deixado em segundo plano, visto que representava um perigo maior que os artefatos modernos como a bicicleta, o automóvel e o trem. A notícia, além de idealizar Paris como capital do mundo, ressaltava o cavalo ter sido superado pela bicicleta. Como também reforça Gaboriou (1991), o cavalo tem um instinto diferente do indivíduo, mas a bicicleta comunga, proporcionando ao indivíduo uma sensação de ter asas. A imprensa curitibana intentava de certa maneira produzir novas formas de uso da bicicleta nas ruas da cidade. Sendo assim, o artefato logo foi considerado como um importante instrumento para o desenvolvimento da cultura física. Afinal, conforme apontam Weber (1988), Gaboriou (1991) e Renaud (2016), a bicicleta era o emblema do progresso na França do fim do século XIX e, não por acaso, discursos semelhantes foram encontrados nos jornais curitibanos:

É na verdade, sem a agilidade do corpo... sem o exercício dos músculos que da força, como poderá o espírito triunfar na vida, não miserável e deploravelmente? ... Na Europa Culta, todo mundo que se presa é mais ou menos sport, a começar pelos escriptores publicos, que antes de entrar no officio diario, fazem pela manha o exercicio physico predilecto. O velho papai Hugo, depois das suas abluções matinaes, não dispensava o jogo de salão, e às vezes o trapezio. Zola percorria seu bairro de bicycleta. Meterlinek é um verdadeiro sport; D. Annunzio é um jogador de espada consumado [ênfase adicionada]. (Diário da Tarde, 21/03/1907, p.1)

A passagem exalta os elementos da cultura física e, para justificar esse argumento, se utiliza de imagens idealizadas vindas da Europa, indicando que importantes nomes das letras francesas, como Victor Hugo e Émile Zola, foram indivíduos contaminados pelo discurso da cultura física. Weber (1988) lembra que o ciclismo na França do final do século XX era o símbolo do progresso material e moral e um modo de regenerar o indivíduo por meio do exercício físico. O autor faz menção a uma frase do próprio Zola, que argumentava que o andar de bicicleta era “um incessante aprendizado da vontade, uma admirável lição de governo e defesa” (p. 239). Em uma notícia publicada em um jornal curitibano, encontram-se elementos que reforçam a valorização semelhante ao andar de bicicleta, pontuando que o exercício havia se tornado uma prática valorizada em Curitiba:

Nota-se com satisfação que de um tempo para cá o nosso povo vae tomando gosto pelos divertimentos sportivos, caracterizando-se extraordinariamente o gosto pela bicycleta que tantos serviços tem prestado a educação physica de nossa mocidade. Actualmente já se vê muitos rapazes musculosos, robustos, com cores sadias e alegres. Essa tendência pela bicycleta que vae dia a dia se generalizando, da-nos consoladora esperança de ver em breve, surgir do meio dessa população amênica uma geração bella e vigorosa. Se desgraçadamente ainda alguns moços vão perder a saude, a intelligencia e até a própria mocidade nas innumeradas casas de jogo que infesta a capital, outros – e estes felizmente em maior número – dedicam-se aos jogos athleticos, aos divertimentos sportivos que tem a grande vantagem de reunir o util ao agradável. (A República, 1901, 28/11/1901, p. 1)

Dois pontos chamam atenção na notícia. O primeiro se refere à crítica às apostas. Vigarello (1999) salienta que as apostas eram alvo de inúmeros questionamentos no contexto europeu do século XIX, pois agregavam aos corpos uma série de desregramentos morais e maus hábitos que poderiam prejudicar a saúde. O jogo levava à bebida e esta conduzia a sociedade à desordem, à violência e à degenerescência. Na esteira dos argumentos apresentados pelo historiador francês, indica-se a segunda particularidade detectada na notícia, visto que seu teor acaba por valorizar o andar de bicicleta como um importante instrumento de fortalecimento corporal. Consideradas moralmente úteis, essas práticas, conforme ressalta Vigarello (1999, 2018), poderiam ativar e proteger a saúde corporal, pois eram grandes aliadas da higiene e da

saúde do corpo, marca central do projeto urbano que se consolidava nas principais urbanidades ocidentais.

Mesmo com a exaltação do uso da bicicleta, vestígios da ocorrência de problemas relativos à sua presença nas ruas de Curitiba foram relatados pela imprensa: “Por determinação do Sr. Prefeito Municipal, Cicero Gonçalves Marques, fica expressamente proibido transitar-se de bicycletta pelas ruas internas do Passeio Público” (O Município, 03/12/1898, p. 3). A deliberação da prefeitura parece não ter surgido efeito, visto que, em 1901, se continuava a noticiar fatos semelhantes: “Queixam-se nas diversas pessoas contra o abuso de alguns cyclistas andarem com grande velocidade nas alamedas do passeio público, pondo assim em risco a vida dos [transeuntes]. Chamamos a atenção de quem competir esse abuso” (Diário da Tarde, 10/04/1901, p. 2).

As fontes denotam que determinados indivíduos cometiam imprudências em relação ao uso da bicicleta. Alguns ciclistas utilizavam o artefato de forma incivilizada, visto que andavam nas alamedas do principal parque da cidade de forma imprudente, colocando em risco a segurança dos frequentadores do logradouro. Contudo, tais condutas também ocorriam em outros espaços citadinos: “Sabbado à noite, quando passava na rua 15 n’uma bicycletta o moço de nome José Barbosa Mendes, empregado no commercio, foi atropellado por outro cyclista que corria em direção opposta, do que resultou a cahir, ferindo-se gravemente no rosto” (Diário da Tarde, 16/11/1901, p. 2). Passados alguns anos, ainda eram encontradas notas relatando incidentes ocasionados por ciclistas:

É necessário que a municipalidade proíba que os cyclistas transitem pelos passeios da praça General Ozorio. Ainda ante-hontem ia se dando um lamentável desastre. Na occasião em que vinha um polaco, trazendo nos braços um filho, quasi foi apanhado pelo cyclista que por alli passava e que ia resultando consequências desagradáveis. (A Notícia, 15/03/1907, p. 1)

As fontes reproduzidas evidenciam uma dupla faceta. Ao mesmo tempo em que indicavam que alguns indivíduos não tinham uma educação adequada para poder utilizar o artefato no espaço citadino, a vinculação das notícias nos jornais acabava também por ser um importante instrumento pedagógico. A imprensa local intentava produzir novas formas de se comportar no espaço urbano, onde, por meio dos discursos presentes nos jornais, se enfatizavam formas de se usar o espaço urbano (Benvenuti, 2004) e conjuntamente de educar os corpos da população (Moraes e Silva, 2011; Moraes e Silva & Quitzau, 2018; Moraes e Silva

et al., 2018). Afinal, era necessário abordar os comportamentos dos indivíduos, uma vez que estes poderiam colocar em risco a salubridade e a saúde da população.

Aos poucos tais ações foram se intensificando, e novas prescrições e ordenamentos foram se materializando na cidade. Tanto que os jornais publicaram em suas páginas que os organismos legislativos do município se preocupavam cada vez mais com a forma com que os indivíduos se comportavam, preocupação também ligada à maneira com que utilizavam suas bicicletas:

As posturas da camara municipal, cremos determinam que toda a especie de vehiculos accenda luzes transitando, à noite, pelas ruas da cidade; por isso chamamos a atenção de quem de direito para que se cessem os abusos que alguns cyclistas commetem andando às escuras e à toda brida, à noite, com grave prejuizo dos pedestres. (Diário da Tarde, 19/04/1904, p. 2)

A notícia fornece indícios de que alguns ciclistas estavam circulando sem as luzes e, além disso, andando em alta velocidade. Nesse quesito, pode-se fazer uma aproximação com a análise que Gaboriau (1991) realizou sobre o contexto francês. Para o autor, o jovem estudante e/ou artista se tornava um ciclista famoso por sua velocidade exagerada, que, em contrapartida, assustava o pedestre. Tal busca pela velocidade e emoção, apesar de ser um elemento moderno, também apresentava outra faceta, pois colocava em risco a integridade física dos pedestres. Aqui novamente depara-se com a ausência de elementos considerados civilizados, já que esses ciclistas utilizavam a bicicleta sem o porte que a modernidade preconizava.

Para tentar sanar problemas como esses, a municipalidade curitibana criou algumas medidas de controle: “Durante o mez de janeiro próximo serão cobrados na respectiva seção municipal, os impostos sobre aferição de pesos e medidas, matricula e marcação de vehiculos, inclusive bycicletas e automoveis” (A República, 23/12/1904, p. 2). Tais preocupações relativas à circulação das bicicletas, conforme salienta Weber (1988), do mesmo modo ocorreram em território francês na última década do século XIX, quando o governo passou a considerar obrigatórios equipamentos como buzinas e faróis.

Diante de tais questões, pode-se realizar uma importante reflexão, visto que ter uma bicicleta na Curitiba do começo do século XX não era algo acessível aos segmentos populares.⁶

⁶ Weber (1988) e Gaboriau (1991) indicam que durante muito tempo na França o andar de bicicleta permaneceu como um divertimento reservado às classes mais abastadas. Porém, ainda no século XIX, o artefato passou a se popularizar, tornando-se uma prática bastante popularizada no cenário francês.

O artefato nesse período era um objeto restrito às parcelas mais favorecidas da população, conforme se pode visualizar em uma nota publicada em 1906: “Vida Prática: Numa escola: O mestre – Qual de vocês meus rapazes, pode-me dizer qual é a cousa mais difficil de um cyclista obter? Os rapazes, em coro – A bicycletta” (A Notícia, 25/04/1906, p. 1). Pode-se observar que os primeiros praticantes e entusiastas do ciclismo em Curitiba eram filhos de famílias que possuíam condições materiais de importar uma bicicleta.

Mesmo a bicicleta sendo um objeto de acesso restrito, havia a necessidade da realização de ações pedagógicas para que os indivíduos a utilizassem adequadamente. 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, 2011). Devido ao fato de a cidade não dispor de um velódromo, como Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo, espaços destinados aos ciclistas eram reivindicados: “Consta-nos que os diversos amadores do cyclismo, vão solicitar dos poderes competentes a parte central da praça Carlos Gomes, para nella fazerem torneios de bicicleta e outros diversos congeneres” (A República, 24/08/1906, p. 2).

A inexistência de espaços destinados aos diversos elementos da cultura física, como o ciclismo, era uma realidade na Curitiba do começo do século XX (Moraes e Silva, 2011). Os jornais locais cobravam do poder público a disponibilização de lugares com esse fim, uma vez que acreditavam que somente em espaços específicos uma educação corporal civilizada poderia ser produzida:

Os trabalhos de nivelamento da praça da Republica prosseguem com grande atividade, e dentro em breve desse logradouro público terão desaparecido as sinuosidades do terreno que tanto o prejudicavam. Ouvimos que a Prefeitura Municipal pretende mandar arborizar aquella praça de accordo com o plano de embelezamento da cidade. Não concordamos com essa medida. As nossas principaes squares estão quasi todas ajardinadas, com grande vantagem para a hygiene e para a esthetica da urbs coritibana; e o arborizamento da praça da Republica, além de ser desnecessário, virá inutilizar aquella excelente local que melhorado, será uma invejável pista para corridas de cyclistas, e para outros generos de sport. ... O simples nivelamento da praça, pois, impõem-se, e caso seja levado a effeito, contribuirá para que tenhamos um bello e útil logradouro público, e um magnifico campo de manobras para os corpos aqui estacionados [ênfase adicionada]. (Diário da Tarde, 21/03/1907, p. 1)

O tensionamento realizado pelo jornal revela que o uso da bicicleta com características mais esportivas já era uma realidade na Curitiba da primeira década do século XX. É, então, notório que os ciclistas necessitavam de um espaço adequado à realização de suas atividades atléticas. Todavia, um aprimoramento mais elaborado das ações envolvendo a prática só foi possível graças ao papel desenvolvido pelas associações esportivas. Sendo assim, algumas entidades foram de fundamental importância para produzir essas novas formas de comportamento. Os clubes esportivos seriam, conforme apontam Weber (1988) e Vigarello (1999), ao analisarem o contexto francês, o local de encontro entre indivíduos com a mesma educação. Locus de encontro entre “iguais”, um espaço onde se reuniriam para desfrutar das benesses da cultura física. Curitiba não fugiu à máxima aplicada ao cenário francês.

O papel das associações esportivas na difusão do ciclismo em Curitiba

Moraes e Silva (2011), ao analisar o contexto curitibano, indica que foram nas associações esportivas que uma parcela da juventude local apresentou à cidade uma educação corpórea considerada civilizada. Em Curitiba, essas associações foram idealizadas tanto por jovens oriundos de famílias já estabelecidas há algumas gerações quanto por uma juventude imigrante, sobretudo, aquela de linhagem alemã, conforme sinalizam as pesquisas de Capraro (2002) e Moraes e Silva (2011). O objetivo era o de se associar aos imigrantes, intensificando a prática de atividades consideradas civilizadas, isto é, colaborando na construção de uma cultura física. Afinal, havia uma série de entidades de origem germânica que difundiam práticas como a ginástica, o tiro e os esportes na cidade, mas era necessária uma incorporação ampla para que tais práticas se tornassem parte da cultura nacional (Moraes e Silva, 2011; Moraes e Silva & Capraro, 2015).

No caso do ciclismo, encontra-se uma movimentação semelhante à sinalizada por Capraro (2002) e Moraes e Silva (2011), ao se referirem ao contexto clubístico mais geral. Vechia (2002) encontra indícios da criação em 1895 de um clube organizado por jovens de origem alemã, o *Radfabrer-Club*, que, traduzindo da língua alemã, significa Clube de Ciclistas, entidade que tinha como intuito ofertar expedições em bicicletas, realizar piqueniques e promover reuniões sociais:

RADAFÄHRER CLUB – Fez hontem esta digna associação anunciada passeata  Piraquara. Compareceram 16 cyclists e 3 senhoritas, sócias do Club, partindo os excursionistas às 8 horas da manha, chegando  Piraquara, por S. José dos Pinhais, às 3 horas. A volta foi pelo trem da tabella visto terem cansado as senhoritas cyclists. (Diário da Tarde, 25/09/1905, p. 1)

Além de passeios e excursões de bicicletas e de piqueniques, a associação promovia algumas corridas de bicicleta, pois já não bastava mais ir aos arrabaldes da capital, era preciso realizar competições, comparar desempenhos e distribuir prmios:

RADAFÄHRER CLUB⁷ – Esta exforçada sociedade esportiva, realizar um torneio de bicicletas no dia 26 do corrente. A distância a percorrer será desta cidade ao Xaxim, isto é 22 kilometros. Haverá dous premios: ao primeiro vencedor uma taça de prata; ao segundo um rico thermometro.  tarde o Club realizar grande pic-nic no Porto. (Diário da Tarde, 18/03/1905, p. 1)

Conforme apresentado, a associação de origem alemã desenvolvia atividades relacionadas ao ciclismo, porém não era a única. Outra agremiação foi o Club de Cyclistas Curitybano, que se tratava de uma entidade forjada dentro de uma importante instituição, a Associação Curytibana dos Empregados no Commercio. O novo clube de cyclists passou a organizar, nos primeiros anos do século XX, corridas de bicicletas: “Da Associação C. Dos Empregados no commercio recebemos um convite para a festa de commemoraço de sua fundação  8 do corrente, constando de uma corrida de bicycles ao meio dia no Prado e sessão solemne e baile na sde social” (Diário da Tarde, 03/12/1901, p.2).

As corridas se tornaram uma realidade, entretanto, como a cidade não tinha um velódromo, as competições foram realizadas no hipódromo:

Merecem um bravo caloroso os distinctissimos jovens que iniciaram hontem no Prado Paranaense interessantissimas corridas de bicycles. Este genero sportivo esta geralmente divulgado por todas as capitaes civilizadas. A concurrencia não foi grande, devido talvez ao facto de não ter sido bastante annunciada a bella e humanitaria diversão. Estamos certos, porém que outras corridas attrahiro muito maior numero de pessoas a quem interesso as festas elegantes e uteis. ... Os victoriosos foram muito aclamados pelo publico, terminando as corridas às 4 horas da tarde, sempre debaixo do maior entusiasmo. O beneficio das entradas e poules reverteram em favor do Hospital de Caridade, sendo por tal motivo credora de toda gratidão os dignos moços que tiveram a feliz lembrança de introduzir tão bello divertimento em nossos costumes. Para o futuro serão consideravelmente animadoras taes festas, pois a boa noticia da primeira

⁷ Como mencionado anteriormente, a palavra alemã *Radfabrer* significa ciclista. Nesse sentido, a grafia utilizada pelo jornal pode ser uma forma de aportuguesar o termo ou mesmo um erro do periódico no momento de utilizar um termo oriundo de um vernáculo diferente do português.

experiência correrá rápida trazida por quantos tiveram a ventura de assistil-a. (Diário da Tarde, 23/09/1901, p. 2)

A notícia valorizava a implementação das corridas de bicicleta, indicando que suas competições eram um divertimento digno de uma cidade moderna. Para atender a esse fim, tais encontros foram se aperfeiçoando, apresentando novos roteiros e atraindo, com isso, um maior número de espectadores:

Realizaram-se hontem com regular concurrencia no hypodromo do Jockey Club as corridas do Club de Cyclistas Curitybano. As 11 horas da manhã, precedidos de uma banda de música conduzida em bond especial, desfilaram pelas ruas 15 de Novembro, Matto Grosso, Aquidaban e S. José em direção ao Prado, os membros do Club, uniformizados para as corridas. ... Durante as corridas tocou a excelente banda de musica do 6o. de artilharia. (Diário da Tarde, 04/11/1901, p. 2)

Um ponto que precisa ser mencionado refere-se a não participação de outros clubes nas primeiras corridas. Apesar de as associações germânicas terem sido convidadas, por algum motivo, não aderiram às competições organizadas pela nova agremiação. Tanto que foi possível encontrar nas páginas dos jornais notas que deixavam evidente a existência de um clima pouco amistoso entre as associações que se dedicavam ao ciclismo:

Estiveram esplendidas as corridas de bycicletas promovidas, por dignos moços empregados no commercio. ...Todos os que tiveram a ventura de assistil-as, sahiram do prado, agradavelmente impressionados. Perante considerável numero de espectadores foram renhidamente disputados 4 pareos ... os vencedores foram alvo de calorosas aclamações que se confundiram com os accordes da excellente banda musical dos irmãos Puglielli. Às 3 ½ teve fim a maginfica diversão, ainda felizmente particular pois os espectadores, na retirada não davam mostra de estafamento como sempre acontece nas corridas do Jockey Club Paranaense que terminam geralmente à noitinha. Segundo fomos informados não fizeram no programma parte o Radfahrer Club, quasi a ultima hora, recusou-se a tomar parte [ênfase adicionadas]. (A República, 23/09/1901, p. 1)

A notícia corrobora os pontos levantados por Moraes e Silva (2011), que indicam o hipódromo de Curitiba como um importante espaço de desenvolvimento de diversos elementos da cultura física. Além das corridas a cavalo, o prado foi fundamental na difusão do tiro, das corridas a pé/bicicletas e do futebol. Capraro (2002) destaca que o hipódromo era controlado pela elite local e, por isso, pode-se inferir que foi algo natural a utilização do espaço pelos jovens ligados à associação comercial. Esse talvez possa ter sido um dos principais motivos que levaram as associações de linhagem germânica a não participarem dos primeiros eventos organizados pelo novo clube de ciclismo.

Porém, aos poucos, as corridas organizadas pelo Club de Ciclystas começaram a ganhar destaque e a despertar interesse dos jovens ligados aos clubes alemães⁸. Para essa participação se efetivar, os associados das distintas agremiações passaram a se reunir, com o intuito de organizar conjuntamente as contendidas:

Pela Associação Curytibana dos Empregados do Commercio foram convidados as directorias do Club Gymanstico Teuto Brasileiro e Radfahrer Club, assim como os cyclists em geral, para uma reunião no próximo domingo, afim de tratar da organização do grande campeonato de ciclismo (10.000 metros) em 1907. (A República, 27/11/1906, p. 2)

As competições passaram, então, a contar com a presença de diferentes associações, e a ser organizado um roteiro mais detalhado:

Grandes corridas de bycicletas, domingo, 13 do corrente a 1 hora da tarde em ponto, no Prado Paraense, organizados pela Associação Curitybana dos Empregados no Commercio. ... Pede-se aos srs. cyclistas e as sociedades Radafahrer Club e Gymnastica a fineza de se acharem as 11 ½ horas da manha no edificio da Associação Curitybana dos Empregados no Commercio, para de lá sahirem todos encorporados [ênfase adicionadas]. (A Notícia, 12/05/1906, p. 4)

A notícia explicita a participação das entidades alemãs nas corridas organizadas pelos jovens ligados à associação comercial. Torna-se possível afirmar que um clima de rivalidade, porém cordial e civilizado, começava a se instalar entre os associados das diferentes instituições. Uma notícia de 1906 indica, nas entrelinhas, a existência dessa pacífica emulação:

Em signal de regosijio às victorias alcançadas nas ultimas corridas de bycicletas, pelos sócios da digna sociedade sportiva Teuto Brasileira Turnverein, esta resolveo oferecer sabbado, 19 do corrente nos vastos salões do teatro Hauer, um grande baile à Associação dos E. no Commercio e ao sympathico Radafahrer Club. (A Notícia, 17/05/1906, p. 1)

A fonte indica que a instituição vitoriosa em uma das competições havia sido o *Turnverein*, entidade de linhagem alemã, fundada no século XIX (Moraes e Silva, 2011). Porém, para comemorar o triunfo obtido frente ao Clube de Ciclismo e ao Radafahrer Club, a associação

⁸ Apesar das primeiras corridas de bicicleta em Curitiba terem sido um território masculino por excelência, foram encontrados vestígios de mulheres andando de bicicleta na Curitiba do começo do século XX. Inclusive algumas corridas femininas foram organizadas no hipódromo. Contudo, eram acontecimentos esporádicos, e o papel das mulheres nesse cenário era basicamente de espectadoras. Apesar da delimitação deste artigo não explorar tal questão, destaca-se a necessidade de realizar pesquisas no contexto curitibano sobre o momento em que as mulheres começaram a adentrar no mundo das bicicletas.

germânica organizou um baile e convidou as demais agremiações, das quais logrou nas competições.

Outro ponto merecedor de ênfase no presente artigo refere-se ao aperfeiçoamento técnico das competições de ciclismo, que passaram a contar com programas minuciosamente formulados por comissões, presença de juízes e fiscais de entradas. As distâncias a serem percorridas ganharam variações, e corridas a pé incorporaram-se aos encontros ciclísticos promovidos no hipódromo. O destaque das competições organizadas pelo Clube Ciclístico fora tamanho que, quando outras entidades organizavam suas corridas, o Clube tratava logo de distanciar-se:

A Directoria do Club Cyclista Curitybano, tem honra de participar ao respeitável publico, que as corridas de bicyclettas effectuadas no dia 4 do corrente no Jockey Club, não foram sob os auspícios do mesmo Club. ... A Directoria tem o dever de participar isto ao publico, em vista de certas irregularidades commetidas n'essas corridas, das quaes não pode e nem deve ser responsável. (Diário da Tarde, 07/05/1902, p. 2)

O projeto distintivo almejado pela associação era ainda mais amplo, pois, provavelmente, esta desejava ser o ente regulador das corridas de bicicleta em Curitiba. Para alcançar esse objetivo, a associação buscou estar sintonizada com os valores ciclísticos europeus, sobretudo, os franceses:

Grande Premio – CRITERIUM RESISTENCIA. No mez de Julho vindouro será disputado o campeonato <<CRITERIUM RESISTENCIA>> EM CINQUENTA MIL METROS, sendo a inscrição franqueada à todos os cyclistas do Paraná. O vencedor além do premio, receberá o título de campeão dos 50 mil metros, sendo igualmente premiados os segundo e terceiro lugar. N.B. - O Club Cyclista Curitybano tendo requerido filiação à UNIÃO VELOCIPEDICA INTERNACIONAL em PARIS, os títulos entregues teram valor em qualquer Velodromo reconhecido pela UNIÃO. (Diário da Tarde, 1o./02/1902, p. 4)

A notícia mostra como os jovens associados buscavam estar em sintonia com os discursos circulantes nas principais cidades do mundo. A fonte também fornece indícios de que características típicas do esporte moderno como distâncias, prêmios e vínculo com entidades reguladoras tornavam-se elementos almejados pela agremiação. Afinal, conforme indicado por Vigarello (2018) ao explorar o contexto francês, a constituição de regras, metragens e premiações foi um importante passo para consolidar os mais diversos elementos da cultura

física. Aspectos estes que também se manifestaram nos encontros ciclísticos, realizados na primeira década do século XX em Curitiba. Questões estas que não passaram despercebidas pelo olhar da imprensa curitibana:

Realizaram-se hontem no Prado do Jockey Club Paranaense, as grandes corridas do Club Cyclistas Curitybano. A concorrência foi bastante regular, nas archibancadas e nas outras dependencias, era grande o movimento de povo. ... As corridas tiveram animadissimas. No 1o. pareo, em 800 metros, foi vencedor o sr. João Seiller. ... Ganhou o 2o. páreo, em 1000 metros, o sr. Alvaro Franklin. ... Com receios de que a chuva viesse desmanchar a festa, cujo grande attractivo era determinado pelas corridas de 12 cyclistas foi alterado o programma, realisou-se em 3o. lugar o grande campeonato em 15.000 metros. Effectivamente essa corrida despertou grande entusiasmo entre os sportsmans, que se dividiram em partidas. ... Dado o signal de partida romperam 12 cyclistas sob aclamações do povo. Não demorou, porem, que a lucta se estabelecesse entre os srs. Albano Gaesley, Gustavo Berndt e Oreste Codega, que se distanciaram muito dos outros. Na 9o. volta, este cyclista cahiu, estabellecendo-se então a lucta entre os srs. Gaesley e Gustavo Berndt. O entusiasmo cresceu com a corrida da ultima volta. Mas não tardou que Brendt passase adiante, alcançando as palmas da victoria no ponto vencedor. Gaesley chegou em 2o. lugar. Uma salva de palmas e calorosos vivas proromperam aclamando o vencedor do campeonato em quem foi colocado uma faixa verde e vermelha com letras de ouro, onde se lia o seguinte: <Ao vencedor do campeonato de 1902>. ... Foi uma surpresa para todos o triumpho alcançado pelo sr. Berndt, visto que como sabia-se que estivera enfermo, durante 3 semanas, por cujo motivo pretendera até não tomar parte na corrida. ... As 3 bycicletas allemãs que alcançaram o 1o., 2o. e 3o. lugar do grande campeonato são da afamada marca Adler. (Diário da Tarde, 27/01/1902, p. 1)

As distâncias e o desempenho dos participantes foram pontos evidenciados, e até a marca da bicicleta, que proporcionava aos indivíduos a condição de realizarem tais proezas atléticas, foi mencionada na notícia. Porém, nota-se que outro elemento passou a ganhar destaque nos encontros ciclísticos: a cifra tempo. Vigarello (2018) lembra que a cifra era uma nova maneira de contar temporalmente um exercício, um modo de comparar durações, uma forma de compreender a velocidade e valorizar a rapidez. O autor argumenta que essa celeridade impunha um espetáculo próprio. Afinal, o relógio havia se tornado para o corredor uma bússola de novo tipo, ponto de referência para os gestos, pois os corpos estavam agora arrebatados pela velocidade e pela aceleração.

Nesse contexto, ocorreu uma valorização da velocidade, tornando o relógio outro instrumento que ganhava enorme centralidade. A cronometragem era fundamental para consolidar o ciclismo como um esporte moderno, pois, conforme aponta Gaboriau (1991), a marcação do tempo deu uma precisão matemática para ele. Foi por meio dessa exatidão

numérica que a noção de *record*⁹ foi sistematizada. Vigarello (2018) salienta que foram tais questões que possibilitaram a criação de uma pedagogia que instalava a *performance* com um índice de aperfeiçoamento corporal. Vestígios que também foram encontrados nos jornais curitibanos:

O primeiro pareo – 1500 metros – foi disputado pelos srs. Vicente Rebello, Antonio Borges Moura, Alvaro Franklin e Lindemann, sahindo vencedor este ultimo em grande vantagem sobre seus competidores. Ao 2o. pareo concorreram os srs. Francisco Miguel Guemant, Alfredo Labsch, Joannino Sabatella e o João Carnasciali, que muito se distanciou dos seus competidoresna distancia de 1609 metros. 3o. pareo, 1500 metros, disputado pelos srs. Bernardo Mainster, Clodoaldo Werneck, Manoel Liberto Rocha e Geniplo Pedroso D’Almeida. Venceu o primeiro. O pareo que maior entusiasmo despertou foi o ultimo, entrando na liça os srs. Manoel Whitters, Joannino Sabatella, Antonio R. de Almeida e Gustavo Marques Tupinambá. O favorito foi o sr. Whitters, sendo grande o movimento de poules e apostas em torno do seu nome. A distancia de 2000 metros foi vencida em 4 minutos, tendo os competidores luctado em igualdade em grande extensão. O sr. Rocha, que levava vencida cahiu quasi ao chegar ao vencedor, sendo o seu lugar tomado pelo sr. Sabatella, ficando muito distanciados os srs. Almeida e Whitters. O segundo lugar coube ao sr. Tupinambá [ênfase adicionada]. (Diário da Tarde, 23/09/1901, p. 2)

O cenário estava montado para realizar as competições dentro dos moldes considerados modernos. Afinal, os eventos aconteciam em uma instituição de cunho elitista e tinham a participação de diferentes tipos de associações, havia desfiles, e bandas tocavam agradáveis músicas para espectadores que buscavam acompanhar uma programação constituída de vários páreos, em diferentes distâncias, em que suas velocidades eram medidas cuidadosamente por um relógio:

Ao meio dia, em bonde especial e com o respectivo estandarte, chegaram ao Jockey Club numerosos sócios da Associação Ciclystica dos Empregados no Commercio, que foi recebida pelo correcto Radfahrer Club, em, linha de 25 bicycletas e também com o respectivo estandarte. Pouco depois chegou a Sociedade Gymnastica Teuto-Brasileira com seu pendão. Ao som da banda musical da 14 cavallaria e estando as archibancadas repletas de povo ... tiveram começo as corridas a 1 hora ... 1o. turma 1500 metros. ... Tempo 4 minutos e 25 segundos ... 2o. turma 2000 metros. ... Tempo 4 minutos e 25 segundos ... 3o. turma, corrida a pé, 500 metros. ... Tempo 1 minuto 25 segundos ... 4o. turma, 6000 metros. Foi a mais sensacional porque se estebeleceu renhida lucta entre os cyclistas Alfredo Müller (Saturno) e Arthur Hauer (Anker). Aquele puxou a fieira na primeira volta, cedendo depois o logar a Anker que venceu por pequena diferença. ... Tempo 13 minutos e 45 segundos ... 5o. turma 9000 metros. ... Tempo 21 minutos e 10 segundos. (A Notícia, 14/05/1906, p. 1)

Contudo, as corridas de bicicleta ocorridas no hipódromo passaram, conforme indicam Capraro (2002) e Moraes e Silva (2011), a ter a companhia de outros elementos da cultura física.

⁹ Guttman (2004) sinaliza que a busca por *records* foi um dos elementos que contribuíram significativamente na consolidação do esporte moderno.

Uma das atividades ofertadas nesses encontros, o futebol, começou a sobrepujar as demais e a ser a principal atração dos eventos ocorridos no hipódromo. Sendo assim, outras modalidades, inclusive as corridas de bicicletas, foram se reduzindo a atrações coadjuvantes das partidas de futebol:

As arquibancadas estavam completamente ocupadas por senhoras e senhoritas e assim também as áreas que circulavam o pavilhão, onde mais de mil cavalheiros se entrecruzavam ansiosos pelo momento do grande match que ia se realizar. Ao meio dia chegaram os primeiros bondes conduzindo os temas que iam entrar em luta e muitos convidados, começando a essa hora, a afluência de povo aquele ponto em festas, afluência que se fez notável até à tarde. Em obediência ao programa, realizaram-se as corridas de bicicletas e a pé, sendo vencedores da 1 turma o sr. Edmundo Hey Junior. A segunda corrida foi a pé, disputada em 200 metros e saindo vencedor Brasílio Scheka. A terceira turma de bicicleta, correu 1500 metros, chegando em primeiro lugar Erotides Calberg, e em 2 E. Hauer. O quarto páreo em 4500 metros foi disputado apenas por Vicente Pinheiro, Pedro Cunha, A. Weigert e Erotides Calberg. Chegara então à hora do match, ansiosamente esperado. O MATCH. O Ground, bastante úmido e com terra fofa, estava pesado e perigoso, entretanto os lutadores mostraram entusiasmos, ao sinal de formação dado pelo refere sr. Wilson. A inauguração do campo foi feita por uma comissão de moças, composta das senhoritas Elly Franck, Martha Koch, Margarida Hey e Adelaide Glaser, as quais alçaram ao mastro central do pavilhão verde e branco do Coritiba Foot Ball Club, tocando por essa ocasião, o hino social. (Diário da Tarde, 13/06/1910, p. 1)

A fonte indica terem as corridas de bicicleta perdido a centralidade nas notícias, visto que o novo foco estava nos *matches* de futebol. Pode-se perceber que as associações esportivas encorajaram seus membros a se interessarem por outras práticas (Moraes e Silva, 2011), fato semelhante ao sinalizado por Weber (1988), que indicou que foram os clubes de ciclistas que possibilitaram o desenvolvimento de outras práticas esportivas no contexto francês.

Capraro (2002), ao pesquisar a emergência do futebol em Curitiba, afirma que, a partir de 1909, foram criados diversos clubes na cidade. Em 1913, se iniciou uma discussão para criar uma liga que intentava regular a prática do futebol, pois ele acontecia de forma bastante desordenada, gerando muitas confusões. Cabe destacar que as reuniões para a sistematização da liga ocorreram nas dependências da associação comercial, fato que possibilita indagar que o grupo de jovens, antes interessados no ciclismo, passou a se interessar de forma mais engajada pelo futebol, atenção que culminou com a criação da liga no ano de 1915.

Considerações finais

Embora as corridas de bicicleta tenham se materializado em Curitiba, a partir de modelos similares aos ocorridos nos principais centros urbanos do ocidente, a sua emergência apresentou características próprias. Pela inexistência de um velódromo em Curitiba, que somente foi construído em 1979, como havia nas cidades de Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo, as competições na capital paranaense ocorreram no hipódromo.

A inserção dos elementos da cultura física em Curitiba fez parte de um processo de urbanização iniciado no final do século XIX. Sendo assim, entre as diversas conquistas e os artefatos tecnológicos que emergiram na cidade, também se pode encontrar vestígios da presença da bicicleta, a qual contribuiu diretamente no incremento de novas gestualidades e na valorização de elementos pedagógicos relacionadas à forma correta de utilizá-la, bem como nas maneiras de possibilitar um maior desempenho nas corridas.

É também digna de menção a forte relação entre o ciclismo e a mocidade, principalmente os jovens brasileiros de famílias já estabelecidos na cidade há algumas gerações e os de origem imigrante, sobretudo, alemães. Foram esses indivíduos que inseriram a bicicleta no cenário urbano de Curitiba, criando os clubes de ciclistas e organizando as primeiras competições, que passaram a atrair os olhares da imprensa e de parte da população local. Fator este que, ainda na primeira década do século XX, muito ajudou para formular uma mentalidade esportiva e que alcançaria no decênio seguinte, em torno da prática do futebol, outro patamar de organização e valorização, com elementos burocráticos e regulatórios mais delimitados.

Para finalizar, indica-se que o estabelecimento da cultura física contribuiu para se instituir em Curitiba toda uma pedagogia corporal. Afinal, ninguém escapava ao olhar que o processo de educação na modernidade preconizava. Nesse espaço denominado cidade, os corpos e suas gestualidades estavam sendo educados por uma lógica mais técnica, e a bicicleta e suas competições da mesma maneira fizeram parte dessa história.

Referências

A Notícia, 25/04/1906, p. 1.

A Notícia, 12/05/1906, p. 4.

A Notícia, 14/05/1906, p. 1.

A Notícia, 17/05/1906, p. 1.

A Notícia, 15/03/1907, p. 1.

A República, 20/01/1901, p. 2.

A República, 23/09/1901, p. 1.

A República, 28/11/1901, p. 1.

A República, 23/12/1904, p. 2.

A República, 24/08/1906, p. 2.

A República, 27/11/1906, p. 2.

Assmann, A. B., Silva, C. F., & Mazo, J. Z. (2018). O ciclismo na cidade: pedaladas pela capital do estado do Rio Grande do Sul/Brasil. *Revista Brasileira de Ciência e Movimento*, 26 (2), 136-144.

Benvenuti, A. F. (2004). *As reclamações do povo na Belle Époque: a cidade em discussão na imprensa curitibana (1909-1916)*. [Dissertação de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes]. Universidade Federal do Paraná.

Bresciani, M. S. M. (1992). *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. Brasiliense.

Capraro, A. M. (2002). *Football, uma prática elitista e civilizadora: investigando o ambiente social e esportivo paranaense do início do século XX*. [Dissertação de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes]. Universidade Federal do Paraná.

Corrêa, A. S. (2009). Imprensa política e pensamento republicano no Paraná no final do XIX. *Revista de Sociologia e Política*, 17(32), 139-158.

Diário da Tarde, 08/04/1899, p. 1.

Diário da Tarde, 10/04/1901, p. 2.

Diário da Tarde, 23/09/1901, p. 2.

Diário da Tarde, 04/11/1901, p. 2.

Diário da Tarde, 03/12/1901, p. 2.

Diário da Tarde, 16/11/1901, p. 2.

Diário da Tarde, 27/01/1902, p. 1.

Diário da Tarde, 01/02/1902, p. 4.

Diário da Tarde, 07/05/1902, p. 2.

Diário da Tarde, 19/04/1904, p. 2.

Diário da Tarde, 18/03/1905, p. 1.

Diário da Tarde, 25/09/1905, p. 1.

Diário da Tarde, 21/03/1907, p. 1.

Diário da Tarde, 13/06/1910, p. 1.

Gaboriau, P. (1991). Les trois âges du vélo en France. *Vingtième Siècle, Revue d'Histoire*, 29, 17-34.

Guttmann, A. (2004). *From ritual to record*. Columbia University Press.

Kirk, D. (1999). Physical culture, physical education and relational analysis. *Sport, Education and Society*, 4(1), 63-73.

Moraes e Silva, M. (2011). *Novos modos de olhar outras maneiras de se comportar: a emergência do dispositivo esportivo da cidade de Curitiba (1899-1918)*. [Tese de Doutorado em Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação, Faculdade de Educação]. Universidade Estadual de Campinas.

Moraes e Silva, M., & Capraro, A. M. (2015). O tiro de guerra 19 Rio Branco: apontamentos acerca da institucionalização esportiva de Curitiba (1909-1910). *Revista Brasileira de Educação Física e Esporte*, 29(2), 229-243.

Moraes e Silva, M., & Quitzau, E. A. (2018). A cultura física na cidade de Curitiba: a emergência de uma pedagogia corporal (1899-1909). *Revista Ciências Sociais*, 27(40), 275-296.

Moraes e Silva, M., Quitzau, E. A., & Soares, C. L. (2018). Práticas educativas e de divertimento junto à natureza: a cultura física em Curitiba (1886-1914). *Educação em Pesquisa*, 44, e178293.

O Município, 03/12/1898, p. 3.

Pereira, M. R. M. (1996). *Semeando iras rumo ao progresso*. Editora da UFPR.

Pesavento, S. J. (2002). *O imaginário da cidade. Visões literárias do urbano*. Editora da UFRGS.

Poyer, A. (2003). *Les premiers temps des véloce-clubs: Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1870 et 1914*. L'Harmattan.

Renaud, J.-N. (2016). Du Vélocipède à la bicyclette: Le Nouvelliste du Morbihan sur le fil du rasoir (1887–1904). *Movement & Sport Sciences-Science & Motricité*, 91, 5-20.

Schetino, A. (2008). *Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição dos séculos XIX e XX*. Apicuri.

Sêga, R. A. (2001). *A capital Belle Époque: a reestruturação do quadro urbano de Curitiba durante a gestão do prefeito Cândido de Abreu (1913-1916)*. Aos Quatro Ventos.

Sevcenko, N. (1983). *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. Brasiliense.

Soares, C. L. (2014). Educação do corpo. In F. J. González, & P. E. Fensterseifer, *Dicionário Crítico de Educação Física*. (pp. 219-225). Unijuí.

Souza, Y. V. (2016). *Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo*. [Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História]. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

Trindade E. M. C. (1992). *Clotildes ou Marias: mulheres de Curitiba na primeira república*. Farol do Saber.

Vechia, A. (2002). As sociedades alemãs em Curitiba no século XIX: espaço de sociabilidade e de educação da juventude. *Anais do II Congresso Brasileiro de História da Educação*. Natal: UFRN.

Vigarello, G. (1999). *História das Práticas de Saúde: a saúde e a doença desde a Idade Média*. Editorial Notícias.

Vigarello, G. (2018). *Le corps redressé: histoire d'un pouvoir pédagogique*. Félin.

Vigarello, G., & Holt, R. (2005). Le corps travaillé. Gymnastes et sportifs au XIXe siècle. *Histoire du corps*, 2, 313-375.

Webber, E. J. (1988). *França fin-de-siècle*. Companhia das Letras.

Dados da submissão:

Submetido à avaliação em 21 de setembro de 2019; revisado em 09 de novembro de 2019; aceito para publicação em 30 de abril de 2020.

Autor correspondente: *Universidade Federal do Paraná - Departamento de Educação Física, Setor de Ciências Biológicas, Avenida Coronel Francisco H. dos Santos, 100, Centro Politécnico, Jardim das Américas, 81531-980 – Curitiba, PR, Brasil.*