

Associação Nacional de História – ANPUH
XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007

Ciclismo e Modernidade: apontamentos sobre a invenção da bicicleta e os primórdios do ciclismo no Rio de Janeiro

André Maia Schetino*

Resumo: No período de transição entre os séculos XIX e XX, nota-se o surgimento de uma série de inventos, possibilitados pelos avanços na ciência e na tecnologia. Nesse contexto se apresentam o objeto desse trabalho e a invenção e uma prática cultural que dele deriva: a bicicleta e o ciclismo. Desde o seu modelo inicial, apresentado ao mundo em 1861 pelos irmãos Pierre e Ernest Michaux, a bicicleta passou por transformações que incentivaram o aumento do número de ciclistas e de competições realizadas. Esse trabalho tem como objetivo situar a invenção da bicicleta no contexto da modernidade, trazendo apontamentos sobre os primórdios das competições de ciclismo na cidade do Rio de Janeiro. Pudemos perceber, através de informações dos jornais da época, o papel dos clubes esportivos, notadamente o Club Athletico Fluminense, na realização de competições regulares de ciclismo na cidade.

Palavras-chave: Bicicleta – Ciclismo – Modernidade

Abstract: The transition between the 19th and 20th century is a period that the appearance of many kinds of inventions due to the advances in sciences and technology can be noted. In this context, the object of this work and the invention of an activity is presented: the bicycle and the cycling. Since your first model, presented in 1861 by the brothers Pierre and Ernest Michaux, the bicycle have transformed itself, contributing for a raise of the number of cyclists and competitions. The objective of this work is to link the invention of the bicycle to the modernity context, pointing some notes concerning the firsts cycling competitions in the city of Rio de Janeiro. By researching the newspaper of that period, the role of the sports clubs can be noted, especially the Club Athletico Fluminense, in the regular promotion of cycling competitions in the city.

Keywords: Bicycle – Cycling – Modernity

A modernidade¹, especialmente o período de transição entre os séculos XIX e XX, foi um período onde se viu surgir uma série de inventos, possibilitados pelos avanços na ciência e na tecnologia. Esses novos materiais e objetos – aliados a valores que exaltavam o progresso e a novos projetos de organização das cidades – possibilitaram tanto a reorganização da materialidade urbana das cidades modernas, como também transformações

* Mestrando em História Comparada pelo Programa de Pós-graduação em História Comparada (PPGHC/IFCS/UFRJ). O presente texto é parte da dissertação de mestrado desenvolvida no programa, encontrando-se em fase de desenvolvimento. Email: andreschetino@oi.com.br.

¹ Vários são os estudiosos que se dedicam ao estudo da modernidade, tais como Anthony Giddens, Fredric Jameson e Zigmund Bowman. Trabalhamos nesse texto com o referencial teórico de Giddens (1991, 2002), principalmente por este trazer questões referentes aos primeiros momentos da organização social moderna, comparando-a com sociedades pré-modernas. Para Giddens (1991), modernidade “refere-se a estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que posteriormente se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência” (p. 11).

nos costumes / modos de vida da população. Como ressalta Nicolau Sevcenko, as transformações que se concentraram nos fins do século XIX até meados do século XX, atingiram todos os níveis da experiência social.

(...) essas mudanças irão afetar desde a ordem e as hierarquias sociais até as noções de tempo e espaço das pessoas, seus modos de perceber os objetos ao seu redor, de reagir aos estímulos luminosos, a maneira de organizar suas afeições e de sentir a proximidade ou o alheamento de outros seres humanos (SEVCENKO, 1998, p. 7).

Algumas dessas características apresentadas podem ser percebidas nos esportes, práticas culturais que surgiam na Europa – especialmente na Inglaterra – na transição dos séculos XIX e XX². Um desses esportes, o ciclismo, surge na França nessa mesma época, e também serve como bom exemplo de uma prática cultural que provocou alterações nas sensações e mobilidades da sociedade moderna.

Tomemos como exemplo a inserção da bicicleta em nosso cotidiano. Talvez, a partir de um olhar desatento sobre o “mundo em disparada” contemporâneo, a bicicleta pareça perdida em meio aos carros, motocicletas, e aviões, escondida em meio aos valores do supersônico, do urgente e do instantâneo. Numa análise mais detalhada, contudo, podemos relativizar essa afirmação. A diversidade de usos aplicados à bicicleta (passeios, corridas, transporte, deslocamentos rápidos, viagens etc.) e a imensa quantidade de pessoas que dela se utilizam contribuem para sua presença marcante no mundo.

Esse trabalho tem como objetivo situar a invenção da bicicleta no contexto da modernidade, além de apresentar informações sobre os primórdios das competições de ciclismo na cidade do Rio de Janeiro. Para isso o texto se encontra dividido em dois momentos: inicialmente, trataremos da invenção da bicicleta e de algumas transformações em sua estrutura que resultaram em sua popularização. Feito isso, apresentamos então alguns apontamentos sobre os primórdios das competições ciclísticas na cidade do Rio de Janeiro.

A bicicleta moderna

O processo de “nascimento” de uma invenção é algo complexo, e geralmente não ocorre de forma repentina. Assim foi com a bicicleta. Desde os primeiros desenhos, modelos, protótipos e esquemas que lembram, mesmo que de longe essa máquina de duas rodas, muito tempo e avanços tecnológicos – além da dedicação de pessoas no desenvolvimento dessa

² Sobre a constituição do esporte como um fenômeno da modernidade ver Elias e Dunning (1992) e Bourdieu (1983)

máquina – foram necessários até que a mesma sofresse as transformações que a fizessem ser reconhecida como a bicicleta.

Estudos dedicados à história da bicicleta geralmente apresentam registros de dois modelos como importantes antecessores. O primeiro, um desenho entre os inúmeros projetos de Leonardo daVinci, muito semelhante à bicicleta, que não chegou a ser testado ou construído. E o outro, a *Draisana*, máquina de madeira que consistia em duas rodas ligadas por um tronco. Inventada pelo Barão de Drassler, na Alemanha, a *Draisana* tinha sua utilização restrita às descidas, uma vez que se tratava de estruturas rígidas em madeira, não sendo possível a mudança de direção (o eixo de direção era fixo) ou a aplicação de força motriz (a *Draisana* também não possuía pedais) (VIGARELLO, 2000).

E foram exatamente as deficiências apresentadas pela *Draisana* que, ao longo do tempo, foram sendo trabalhadas até o surgimento da bicicleta moderna. O eixo de direção passaria a ser móvel – o chamado guidão. Mas foram os irmãos Pierre e Ernest Michaux que, em 1861, construíram uma máquina com uma importante modificação: a colocação de pedais sobre o eixo da roda dianteira fez com que, pela primeira vez, a bicicleta fosse controlada e movimentada pela força humana (VIGARELLO, 1988, 2000). Ou seja, por mais que modelos anteriores se assemelhassem ao dos irmãos Michaux, os mesmos não permitiam ao homem um controle da direção ou da velocidade.

Agora era o homem que controlava a máquina. Os velocípedes, como eram chamados, se desenvolveram rapidamente, e dentro de pouco tempo seria possível encontrar máquinas de duas, três e quatro rodas, construídas das mais variadas formas.

Um dos primeiros modelos, e dos mais conhecidos, era o chamado *grand-bi*. Como o pedal era fixado no eixo da roda dianteira, esta tinha o seu diâmetro bem maior que a traseira, aumentando assim o deslocamento a cada giro do mesmo. O banco era posicionado praticamente acima da roda motriz, o que fazia com que o ciclista se posicionasse assentado, com o troco praticamente a 90 graus em relação ao banco.

Ao estudar as mudanças nas técnicas esportivas ao longo do tempo, Vigarello (1988) cita como caso exemplar entre a *bicyclette* e o *grand-bi*. A invenção da engrenagem por correntes modificou completamente a forma do ciclista se posicionar sobre a bicicleta, além de, em pouco tempo, substituir por completo o *grand-bi*. Esses dois exemplos – o velocípede³ de Henri Michaux e a *bicyclette* de engrenagem por correntes – são importantes

³ Na França até hoje se utilizam as duas denominações – *vélo* e *bicyclette* – para denominar as bicicletas. No Brasil, encontramos nos jornais da época a denominação *velocípede*, que ao longo do tempo cai em desuso, ficando apenas o termo bicicleta.

transformações na história da bicicleta, pois envolveram mudanças também na posição dos corpos dos ciclistas, bem como na forma de pedalar.

Guardados os devidos avanços na ciência e na tecnologia dos novos materiais, os primeiros modelos com engrenagem por correntes já se assemelham bastante com os atuais modelos de bicicletas encontradas no mercado. Destacamos entre eles o modelo chamado *Rover*, bicicleta que guarda poucas diferenças em sua estrutura quando comparada aos modelos de passeio atuais.

Nas palavras de Lambert (1998), as “bicicletas são pequenas máquinas que tiveram um grande impacto por todo o mundo com pessoas de todas as idades, homens e mulheres, ricos e pobres. Do seu jeito silencioso, elas ajudaram a formar o mundo moderno” (p. 30). De fato, percebemos a presença consolidada da bicicleta em nossa sociedade.

Porém, seguindo para o segundo momento desse trabalho, retornaremos novamente aos primórdios do ciclismo, agora na cidade do Rio de Janeiro do fim do século XIX, para trazer alguns apontamentos sobre a bicicleta e as competições ciclísticas na modernidade carioca.

Os primórdios das competições ciclísticas no Rio de Janeiro

Ainda não existem dados precisos sobre a chegada das bicicletas no Rio de Janeiro, bem como sobre a primeira prova ciclística realizada na cidade. Porém, através dos jornais da época podemos identificar o papel dos clubes esportivos na promoção do esporte e realização dessas competições, bem como o momento onde as mesmas passam a ocorrer com alguma regularidade.

No fim do século XIX, a cidade vivia a “febre” das corridas a pé, realizadas em clubes esportivos como o Club Athletico Brasileiro, o Real Sociedade Club Gymnastico Portuguez e o Sport Club Villa Izabel. Porém, alguns clubes – como o Gymnastico e o Villa Isabel – começaram a organizar algumas provas (chamadas páreos, por influência do turfe) de ciclismo. Em 1885, o Sport Club Villa Izabel anunciava “grandes corridas a pé e em velocípedes” em seu prado⁴.

Porém, as provas ciclísticas aconteciam poucas vezes, de forma dispersa, geralmente reservadas a momentos especiais, como festas. O Real Sociedade Club Gymnastico Portuguez, por exemplo, anunciou para sua quermesse do ano de 1885 “corridas em

⁴ O Paiz, 17 de janeiro de 1885, p. 4.

velocípedes para crianças até 6 e 8 anos”⁵. Um elemento que poderia servir para explicar a pequena presença das bicicletas nas competições pode estar no seu preço. As bicicletas eram todas importadas da Europa e eram um “luxo caro” – como ressalta João do Rio em uma de suas crônicas⁶ –, não existindo ainda muitos exemplares na cidade.

Mas o ano de 1885 ainda mostraria avanços para o ciclismo no Rio de Janeiro. Os jornais anunciavam para 12 de julho daquele ano a inauguração do Club Athletico Fluminense, situado na rua Conde de Bonfim, e que contou com a presença do príncipe Dom Pedro II⁷. O clube, a exemplo de outros, se dedicava às corridas a pé e em velocípedes. Mas diferentemente, as provas ciclísticas eram realizadas regularmente (sempre que ocorriam as corridas a pé).

As corridas ocorriam mensalmente e em festas especiais do clube. Os páreos ciclísticos eram destinados a meninos até 14 anos, que percorriam entre 500 e 600 metros, e homens, que percorriam entre 1200 e 1800 metros. A influencia do turfe sobre os esportes da época também se fazia presente no ciclismo. Os jornais divulgavam posteriormente às corridas, juntamente com os nomes dos vencedores, os valores das apostas (a poule) dos páreos.

A frequência das provas continuou no ano seguinte. Os jornais cobriam as competições do Club Athletico Fluminense, e podemos perceber alguns elementos exaltados no tratamento ao ciclismo. O primeiro, na verdade, trata-se de uma observação, que reforça a hipótese já apresentada sobre a pequena quantidade de bicicletas relacionada a seu preço.

O Club Athletico Fluminense era freqüentado pela alta sociedade da época, e talvez por isso as corridas ciclísticas tenham acontecido naquele local com regularidade. Contudo, ao compararmos o número de inscritos para as provas de corridas em velocípedes e a pé, percebemos que as bicicletas ainda eram poucas, mesmo em um espaço dedicado à elite da época. As corridas em velocípedes contaram nos dois primeiros anos do clube com 2 a 5 competidores apenas, enquanto os participantes das corridas a pé eram evidentemente mais numerosos (algumas corridas contaram com até 30 participantes). Com um número reduzido de participantes, é comum encontrarmos os mesmos vencedores para as provas realizadas no clube.

Outro ponto ressaltado pelos jornais diz respeito às quedas. Os acidentes, quando ocorriam, eram noticiados, com suas respectivas repercussões. Em uma corrida realizada em agosto de 1885, “o Sr. Joaquim Borges, que neste gênero de corridas é de uma correcção

⁵ O Paiz, 19 de janeiro de 1885, p. 4.

⁶ Rua do Ouvidor, 14 de maio de 1898, p. 2.

⁷ O Paiz, 13 de julho de 1885, p. 1.

admirável, foi abalroado por um outro companheiro e caiu”⁸, chegando em segundo lugar. Mais tarde no mesmo ano, “no 3º páreo o menino Joaquim Bastos caiu do velocípede, na 1ª volta, machucando-se levemente no joelho. Foi logo medicado”⁹.

Mas nem as quedas, nem o pequeno número de participantes impediram a continuidade das provas de ciclismo no Club Athletico Fluminense, que continuaram no ano seguinte, ainda com a cobertura jornalística. A reportagem abaixo nos permite perceber a importância dos clubes para o ciclismo, bem como o início de competições de longa distância:

As corridas a pé e em velocípede brevemente serão um dos entretenimentos mais populares do Rio de Janeiro, graças principalmente aos dous clubes: Athletico Fluminense e Olympico Guanabareense. Nas corridas de amanhã há páreos interessantíssimos, não só de corrida raza como em velocípede, notadamente o 3º (1500 metros), o 6º (600 metros), o 7º (6000 metros) e sobretudo o 8º (30000 metros!), no qual o Sr. L. Azevedo, que é nosso primeiro especialista neste gênero sportco, pretende fazer um verdadeiro sucesso! (O PAIZ, 05 de junho de 1886, p. 2).

De fato, tanto o Clube Athletico Fluminense (no Rio de Janeiro) quanto o Olympico Guanabareense (em Niterói) eram os responsáveis pelo desenvolvimento das corridas em velocípedes, e tal fato pouco a pouco contribuiria, senão para a popularização do esporte, ao menos para um aumento do número de ciclistas. No mesmo ano da reportagem citada, por exemplo, foi inaugurado o Sport Club, que realizou suas corridas nos jardins do Theatro Polytheama¹⁰.

Quanto ao aumento da distância percorrida nas provas, percebemos como os ciclistas cariocas ainda experimentavam os limites de seus corpos e suas máquinas. Os 30.000 metros percorridos pelos ciclistas naquela época eram a maior distância percorrida em uma prova ciclística no Rio até o momento. Podemos comparar, por exemplo, com a França, onde o ciclismo de longa distância, já naquela época fazia sucesso. Em 1891, por exemplo, a França realizava a primeira edição da prova Paris-Brest-Paris, que possuía 1200 quilômetros de extensão¹¹.

Os apontamentos brevemente aqui apresentados sobre os primórdios das competições ciclísticas na cidade do Rio de Janeiro, bem como o contexto da invenção da bicicleta, nos permitem algumas inferências para a conclusão desse texto.

⁸ O Paiz, 3 de agosto de 1885, p. 1.

⁹ O Paiz, 9 de novembro de 1885, p. 2.

¹⁰ O Paiz, 11 de fevereiro de 1886, p. 2.

¹¹ O Paris-Brest-Paris é a prova ciclística mais antiga ainda realizada.

A bicicleta nasce moderna e veloz, se constituindo em um elemento importante de uma sociedade que exaltava os valores do progresso. O “cavalo de ferro”, como era chamada na França, desempenhou um papel importante na mobilidade humana, junto aos outros meios de locomoção surgidos na transição dos séculos XIX e XX. Pouco tempo depois, estaria levando os operários europeus às fábricas, pessoas de diversas camadas sociais aos passeios, atletas às competições esportivas.

O ciclismo, esporte das corridas de bicicletas, mostrava aos poucos ao mundo as relações entre o homem e sua invenção. As competições eram cada vez mais longas e os atletas dominavam suas máquinas, tornando-se cada vez mais velozes.

O Rio de Janeiro – cidade privilegiada nesse trabalho – expressava também o desejo em ser uma capital moderna, e nesse sentido sua Belle Époque foi o palco de práticas culturais e ações advindas das modernas metrópoles européias, aqui representadas nesse trabalho sob exemplo do ciclismo.

Percebemos que as primeiras provas ciclísticas realizadas na ainda capital da província representavam – e eram representadas pelos jornais – em parte essa inclusão do Rio de Janeiro entre as cidades que vivenciavam os avanços da modernidade. As bicicletas eram um bem ainda pouco acessível, e, no caso das corridas, ainda um privilégio das elites.

Finalmente, cabe ressaltar o papel dos clubes esportivos para a promoção do ciclismo através das corridas. Percebemos e destacamos o lugar de liderança nesse processo ocupado pelo Club Athletico Fluminense. Mas apontamos também o surgimento de outros clubes esportivos da época que desenvolviam ações – de forma não tão regular – no âmbito do ciclismo.

Vimos surgir com a modernidade inúmeras práticas culturais que passaram a integrar os costumes / modos de vida da sociedade. Muitas dessas práticas exaltavam os valores agora estimados pelo projeto de sociedade moderna, como a velocidade, o progresso e a tecnologia. No campo esportivo, as bicicletas e competições ciclísticas estiveram presentes no contexto da modernidade carioca, estabelecendo o início das relações entre a cidade e esse esporte.

Referências bibliográficas

- BOURDIEU, Pierre. **Questões de sociologia**. Rio de Janeiro: Editora Marco Zero, 1983.
ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. **A busca da excitação**. Lisboa: Difel, 1992.

GIDDENS, Anthony. **As Conseqüências da Modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

LAMBERT, Benoît. Pedal Power. In: **The UNESCO Courier**. Janeiro de 1998. p. 30-32.

SEVCENKO, Nicolau. **O Prelúdio Republicano**: astúcias da ordem e ilusões do progresso. IN: SEVCENKO, Nicolau. **A História da Vida Privado No Brasil**: da Belle Époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VIGARELLO, Georges. **Techniques D'hier... et D'aujourd'hui**: une histoire culturelle du sport. Paris: Revue & Robert Laffont, 1988.

VIGARELLO, Georges. **Passion Sport**: Histoire d'une Culture. Paris: Textuel, 2000.

Fontes

- Jornal O Paiz, do Rio de Janeiro, no período de 1884 a 1887
- Crônica de João do Rio no periódico Rua do Ouvidor, de 14 de maio de 1898.