

PORTO-ALEGRENSE

NATÁLIA DE NORONHA SANTUCCI¹

Neste texto temos uma abordagem parcial da pesquisa de Mestrado, em desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, sobre a indumentária e o “esporte velocipedico” em voga na Porto Alegre da virada do século XIX para o XX, que chamaremos aqui de *Belle Époque* Porto-Alegrense.

Com base em fontes bibliográficas, notícias e análise de imagens, e sob o recorte da configuração de identidades, observaremos a ocorrência simultânea de hibridação cultural e da busca pela manutenção da identidade cultural teuto-brasileira no universo do ciclismo.

Utilizando subdivisões para auxiliar no desdobramento da proposta, no item “*Belle Époque* Porto-Alegrense” explicaremos a qual período atribuímos o termo e no que se assemelha ou distingue de suas definições referentes ao Rio de Janeiro e Paris. Em “Cidade Moderna” será apresentado o contexto urbano no qual os clubes de ciclismo se desenvolveram no final do século XIX: contemplaremos a importância no imaginário das elites do *fin de siècle* do ideal de *modernidade*, inspirado no modelo parisiense, em que proporção este modelo foi aplicado - visto que a imigração teuta no início do mesmo século já havia trazido suas próprias matrizes culturais - e que reflexos teve nas modificações urbanas e nos hábitos dos moradores da capital. Nesta conjuntura, entendemos os clubes de ciclismo como um palco para expressão do desejo de viver nas metrópoles, de estar incluído na *cidade moderna*.

No segmento “Identidades” veremos como um dos dois clubes de ciclismo da época se abriu para sócios de diversas origens, enquanto o segundo serviu à preservação identitária germânica. Observaremos por meio dos trajes e das práticas os aspectos simbólicos relacionados à introdução dos esportes e do associativismo para manutenção da identidade cultural teuta pelos imigrantes e seus descendentes, paralelamente às hibridações e apropriações culturais.

Enfim, nos debruçaremos brevemente sobre a relação do ciclismo com os significados e expectativas associados à dita *modernidade* e com as questões de manutenção e combinação identitárias decorrentes nos clubes.

1

Mestranda em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Bolsista CAPES.

O contexto do ciclismo é um fio condutor bastante promissor para compreendermos como o ideal de modernidade, a imigração e a hibridação, entre outras questões da época, atuaram na formação da identidade desta nova elite e no desenvolvimento e expansão da cidade.

***Belle Époque* Porto-Alegrense**

As fronteiras temporais que definem a *Belle Époque*, tanto no Brasil quanto no mundo, são flutuantes, pois ela está associada ao clima de intensas mudanças políticas, culturais e tecnológicas que movimentaram o Ocidente a partir da segunda metade do século XIX, mas não se refere a algum acontecimento ou data específico de alcance global. Por esse motivo, acreditamos ser importante definir o período que compreendemos como a “bela época”, destacando que se trata de uma interpretação nossa, não uma tentativa de determinar uma data fixa para seu início e término.

A *Belle Époque* se vincula também ao processo de modernização de grandes cidades e, de acordo com Doberstein, as reformas empreendidas por Haussmann em Paris, em meados de 1870, teria tornado a capital francesa o “centro difusor desse processo de remodelação da fisionomia arquitetônica e urbanística das grandes cidades do mundo ocidental” (DOBERSTEIN, 1999:12).

Quanto ao Rio de Janeiro, capital e principal cidade do Brasil nesta época, temos as seguintes considerações: para Feijão, “não se pode precisar exatamente em que ano teria começado a *Belle Époque* carioca” (2011:161), enquanto para Needell “A *Belle Époque* carioca inicia-se com a subida de Campos Sales ao poder em 1898” (1993:39). Já para Sevcenko:

Esse período abrangeria grosso modo de 1900 a 1920 e assinala a introdução no País de novos padrões de consumo, instigado por uma nascente, mas agressiva onda publicitária [...] De 1920 a 1930 o regime começa a periclitarrastando-se em estertores até o golpe fatal, com a deposição do último presidente paulista e ascensão de Getúlio Vargas (1998:37)

Cardozo observa que “Não podemos negligenciar que houve várias *Belles Époques* no Brasil, em que cada estado viveu seu período auge nos aspectos políticos, econômicos e sociais” (2009:43). Este último autor adota em seu texto - também sobre Porto Alegre - a delimitação 1900-1930.

Observando esses exemplos, notamos como as marcações de início e término da “bela época” são locais e variáveis. No caso de Porto Alegre, considerando aspectos políticos, culturais e econômicos, acreditamos que os primeiros movimentos deste período foram feitos em 1895, ao término da Revolução Federalista (1893-95), com a vitória dos apoiadores de Júlio de Castilhos - identificados com a ideologia positivista. Segundo Pesavento (2002), o primeiro intendente de Porto Alegre, Alfredo Augusto de Azevedo (1892-96), entre 1893-94 já trabalhava no sentido de suprir as demandas da cidade no campo da estética e do saneamento, estabelecendo padrões para as novas construções, buscando um aspecto “civilizado” e “higiênico”, o que “emprendia um surto de construções modernas” e condenava os cortiços, “em consonância com a proposta de varrer os pobres do centro da cidade” (2002:267). Em seguida, José Montauray assumiria o cargo - o qual ocuparia por quase três décadas (1897-1924).

Needell comenta que no Rio de Janeiro de 1898 “as condições para uma vida urbana elegante estavam de novo ao alcance da mão” (1993:39), enquanto em Porto Alegre “na proposta de progresso positivista, a cidade moderna configurava-se como uma das imagens simbólicas da modernidade almejada (PESAVENTO, 2002:263) e “a cidade colonial que se ensaiava burguesa e moderna, fornecia as condições para que se constituísse um projeto e se perseguisse um ideal” (*Ibidem*:268).

Se não foi na década de 1890 que as duas capitais viram se materializar no urbanismo as mudanças que idealizavam, podemos notar que já se articulavam social e culturalmente. No Rio de Janeiro as reformas foram empreendidas durante a administração de Pereira Passos, entre 1903-06, e o “afrancesamento” das fachadas - muitas vezes não se modificava os interiores - se tornaram sinônimos da *belle époque* carioca (NEEDELL, 1993). Em Porto Alegre, Montauray passou a atender mais sistematicamente os problemas municipais e também a ser pressionado pelo eco destas reformas que chegavam ao sul (PESAVENTO, 2002). Entretanto, a alcunha de “reformador” foi atribuída a seu sucessor, Otávio Rocha (1924-28), “considerado responsável pela mudança do perfil urbano da cidade, tirando-a do “marasmo provincial” em que vivia” (MONTEIRO, 2006:128).

Tendo estes aspectos em vista, diferenciamos nossa atribuição temporal das *Belles Époques* parisiense e carioca, mencionadas anteriormente, considerando que a “bela época” porto-alegrense iniciou-se em 1895, com a consolidação dos positivistas no poder, e teve seu desfecho com as reformas empreendidas por Otávio Rocha, em 1928, antecipando duplamente as delimitações feitas por Sevcenko e Cardozo.

Cidade Moderna

Para Pesavento, “os limites em termos da capacidade à acumulação capitalista local e, conseqüentemente, de uma mais profunda renovação urbana e tecnológica não impediram que Porto Alegre, assim como o País, vivesse o sonho das civilizadas cidades europeias” (1992:57). Needell (1993) aponta que desde a época colonial, a exemplo dos portugueses, os brasileiros viam a França e a Inglaterra como “a Civilização”, procurando em ambos o que houvesse de melhor. Com isso, percebemos a importância que estas idealizações tiveram no imaginário das elites do *fin de siècle* - na busca por materializar o sonho de civilidade e modernidade nos moldes da Europa, a cidade e os hábitos se transformaram, identidades se configuraram, e assim Porto Alegre sofreu profundas alterações quanto à ocupação do espaço e à interação de pessoas.

Outro aspecto que devemos levar em consideração é a relevância da imigração germânica para o Rio Grande do Sul, iniciada em 1824. Um panorama traçado por Monteiro nos indica que, por volta de 1880

crescia a influência da presença alemã na cidade com a prática de esportes como o ciclismo, o remo e o tiro, valorizava-se o rio e os arraiais para passeios e piqueniques. Fundam-se uma série de sociedades e clubes congregando a comunidade imigrante. Os alemães trouxeram esse novo componente da vida em sociedade para Porto Alegre. [...] Esta influência estava presente no estilo arquitetônico dos prédios, estabelecimentos comerciais, novas empresas e sociedades fundadas.

Por volta de 1890, inicia-se uma nova fase do fenômeno urbano, caracterizada pela crescente complexidade da organização dos grupos sociais no espaço [...] abolição da escravidão [...] instalação da ordem republicana [...] crescimento das camadas médias urbanas [...] imigração maciça de trabalhadores livres [...] eram os novos elementos na equação urbana, por causa do dinamismo que imprimiram às relações sociais e à economia de Porto Alegre tornariam necessário realizar um reordenamento do espaço urbano. [...] (MONTEIRO, 1995:33-34)

Há ainda alguns componentes - Pesavento (2002) nos lembra que Pereira Passos e José Montauray foram contemporâneos, o que deve ter ampliado as expectativas sobre as ações do intendente porto-alegrense, que por sua vez também esteve empenhado em embelezar a cidade. Entretanto, Doberstein coloca que “não significa isso dizer, entretanto, que todas as reformas urbanas tenham sido copiadas de Paris” (1999:12). Cabe também mencionar que, em relação a Porto Alegre, Singer denomina o período que vai desde a segunda metade do século XIX até a década de 1920 de “cidade dos alemães” (*apud* MONTEIRO, 1995).

Consideremos também que, diante da escassez de recursos públicos, cautelosamente Montauray aproximava ou distanciava Porto Alegre das referências externas de modernidade,

assinalando que as grandes obras aconteceriam no momento oportuno e que era errôneo comparar a capital com as outras cidades que se modernizavam (PESAVENTO, 2002).

Notamos assim a convergência destes diversos fatores na configuração dos espaços e das identidades – por um lado, desde um período anterior a França e a Inglaterra eram os modelos de civilidade, por outro a comunidade teuto-brasileira estreitou laços por meio da formação de associações diversas e imprimiu sua influência nas sociabilidades e na arquitetura. Como exemplo disso, Pesavento (2002) e Doberstein (1999) se contrapõem a Weimer quando este afirma que as obras públicas tendiam ao estilo francês e a construção civil ao germânico - para os autores, não havia esta divisão tão rígida e, como exemplo, temos edifícios públicos importantes totalmente ligados às referências alemãs. Outro aspecto relevante é que, embora as matrizes ideológicas do castilhismo estivessem vinculadas ao modelo positivista francês e o Rio de Janeiro fosse um forte exemplo local, os imigrantes alemães e os teuto-brasileiros tinham poder econômico e representatividade social.

A materialização da *cidade moderna* em Porto Alegre nesse cenário contou aos poucos com melhorias estruturais - demolição das fortificações, iluminação, saneamento, calçamento, segurança - e com a criação de novos espaços de sociabilidade - parques, jardins, cafés, clubes esportivos. Muitos destes espaços tinham acesso restrito à elite, e funcionariam também como palco para que os novos ideais da burguesia em ascensão pudessem ser representados (CONSTANTINO, 1997; MONTEIRO, 1995; PESAVENTO, 1992; SILVA, 2013). Assim, entendemos os clubes de ciclismo como um destes palcos para a expressão do desejo de viver nas metrópoles, de estar incluído nesta *cidade moderna* por meio de uma prática moderna. Esta identificação será vista mais amplamente em breve.

Por fim, se o ideal de *modernidade* era inspirado no modelo parisiense, notamos que não foi aplicado diretamente ou em uma proporção tão ostensiva quanto no Rio de Janeiro, uma vez que os imigrantes contribuíram expressivamente com matrizes culturais teutônicas - não apenas na arquitetura, mas em hábitos como o das práticas de esportes e participação em associações. Passemos então para as questões de identidade.

Identidades

Como vimos no item anterior, Porto Alegre foi transformada urbanisticamente ao mesmo tempo que se fazia “uma tentativa de introduzir novos costumes mais adequados, afastando a representação da cidade rural”, e a essa época foi introduzida na sociedade “uma cultura esportiva associada à modernidade” (MORAES, 2012:1). Um dos meios para propagar

os ideais e hábitos associados a essa modernidade era a imprensa e, durante a “moda do ciclismo”:

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 (MORAES, 2012:4).

Na imprensa era também onde se condenava o aspecto provinciano que se atribuía à cidade, os jornais prestavam sua contribuição ao “projeto modernizador” consolidando no imaginário as relações entre esporte e medidas de higiene, elevavam a bicicleta a símbolo de modernidade (PESAVENTO, 2002; SILVA, 2013).

Dito isso, traçaremos um breve histórico das duas principais associações de ciclismo do período, a União Velocipédica de Amadores e a *Radfahrer Verein Blitz*, e por meio de notícias da época, compiladas por Henrique Licht, buscaremos compreender as relações estabelecidas entre o ideal de modernidade, a imigração e as configurações identitárias percebidas em ambas.

Conforme já mencionamos, a comunidade teuto-brasileira estreitou laços por meio do associativismo, inclusive adotando práticas esportivas não apenas de origem germânica - assim como a própria cultura do esporte, que tem raízes na Inglaterra (MELO, 2012), ainda que em Porto Alegre esteja profundamente relacionada ao surgimento destas associações. No caso do ciclismo, Schetino afirma que “as primeiras competições foram realizadas na França já no ano de 1869” (2007:139).

Em Porto Alegre, por volta de 1895 os “velocípedes de duas rodas” ganharam popularidade - não como veículos de corrida, mas sim para passeios dominicais que partiam dos Campos do Bom Fim para os arraiais. Mesmo após a introdução das competições e construção dos velódromos - as pistas específicas para corridas de bicicleta - esta modalidade não foi extinta. Destes passeios surgiu o primeiro clube dedicado à nova mania porto-alegrense, a União Velocipédica de Amadores (AXT e SCLIAR, 2011; FRANCO, 1998; LICHT, 2002; MACEDO, 1982; MORAES, 2012). Vemos abaixo o convite publicado em “A Federação”, em 16.03.1895:

CLUB VELOCIPEDICO

De ordem da directoria convida-se a todos os socios e tambem a **todos os amantes d’esse divertimento, que tenham velocípede, 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.
Porto Alegre, 15 de março de 1895
O diretor - Jorge Keine (LICHT, 2002:10. Grifo nosso).

Observemos que o convite era feito a todos os interessados que possuíssem bicicleta - ou seja, embora estivesse restrito a uma elite com acesso ao caro veículo, o convite divulgado em um jornal que circulava fora da comunidade alemã nos permite supor que não estava buscando agregar apenas sócios desta etnia. Outra notícia, publicada no final do mesmo ano no Correio do Povo, reforça esta hipótese:

Diversas
Reunidos ante-homtem [29.12.1895], no **Prado Boa Vista**, os socios da União Velocipedica elegeram, pela seguinte fórmula, a directoria que deve funcionar no proximo semestre:
Presidente – Pedro Casimiro **Porto**.
Vice-presidente – Plinio **Freitas**.
Secretario – Edgar Ferreira **Porto**.
Thesoureiro – João **Rosa**.
Zelador – Jorge **Kaiser**.
Directores – Antonio G. de **Almeida**, Militão B. de **Almeida**, tenente Augusto **Sá**, Antonio **Marques**, tenente João A. **Guerra**, Almiro **Franco** e João **Alves**.
Findo o processo da eleição, os socios da União Velocipedica foram photographados em grupo (LICHT, 2002:11. Grifos nossos)

Aqui podemos levantar mais algumas hipóteses - esta reunião ocorreu em um dos hipódromos ativos na cidade na época, assim como outras reuniões foram também sediadas em outros prados, e o primeiro velódromo da União foi construído, em 1898, na parte interna do Prado da Independência (FRANCO, 1998; LICHT, 2002; MACEDO, 1982). Considerando que “o cavalo era um símbolo da identidade rural pampeira” e “a maioria dos criadores de cavalo era portugueses e luso-brasileiros”, membros da “elite gaúcha ligada à vida rural” (MAZO, 2003:64-65) - enquanto os teuto-brasileiros estavam vinculados à burguesia urbana ascendente - e observando que os sobrenomes da nova diretoria eleita são de origens variadas, percebemos que os unionistas mantinham relações, entre outros, com o grupo social lusitano. A pesquisa de Mazo nos aponta também que na União “já tinha alguns italianos e estes foram bons no ciclismo” (2003:199), mais uma informação que se soma para reforçar a abertura que acreditamos que a União Velocipedica de Amadores oferecia aos porto-alegrenses para se associar.

Mazo (2003) coloca que o associativismo esportivo em Porto Alegre representava para os teuto-brasileiros uma forma de manutenção de sua identidade, e que estas associações construíram suas fronteiras - a autora apresenta diversas situações em que o idioma alemão

esteve presente, desde no nome dos clubes, como no caso do “*Deutscher Turnverein*” (1867), nos documentos e até nos discursos, assim como no uso das cores do Império Alemão - adotadas pelo *Turnverein* e pela *Gesellschaft Leopoldina* - e na própria prática: “A primeira associação de remo de Porto Alegre foi fundada pelos imigrantes alemães, em 1888 [...] Os fundadores do clube visavam desenvolver o remo como era praticado na Alemanha” (MAZO, 2003:93-94).

Moraes (2012) e Silva (2013) acreditam na possibilidade que o segundo clube de ciclismo de Porto Alegre tenha surgindo como uma forma de manutenção da identidade cultural alemã. Em 11 de outubro de 1896 ocorreu a

Fundação da *Radfahrer-Verein Blitz* (Sociedade Ciclística Blitz), iniciativa dos irmãos **Schaitza** – Oscar, Theodoro e Edward, de O. **Brenner** e **Duetz**, **todos associados da Ruder-Verein Germania**. As cores escolhidas foram a amarela e a preta. A camiseta tinha estas cores em faixas horizontais e os associados foram logo chamados de ABELHAS (LICHT, 2002:12. Grifos nossos).

No trecho a seguir, publicado no CORREIO DO POVO em 20 de dezembro de 1896, podemos observar um conjunto de questões interessantes:

Diversas

Realisar-se-á hoje, no **Prado Independencia**, a sessão de assembléa geral da União Velocipedica, afim de ser eleita a nova directoria que regerá os destinos desta novel e sympathica associação, que dia a dia conta com a adeptos entusiastas.

[...]

Não obstante os obices que se lhe apresentaram como sóe acontecer sempre que se trata de **introduzir no nosso meio progressivo uma novidade já velha para os europeus e norte-americanos**, conseguiu removel-os, e o que é mais, realizando a construção de um velodromo, isto é uma pista de corridas, desejada ardentemente, não só pelos sócios, como por diversas **peçoas altamente collocadas no nosso meio social** e que desejam ver vulgarisado este util e interessante genero da mais **innocente distracção, tão festejada pelas familias da culta Europa**.

A sua **congenere allemã Blitz**, enviou convite á União, para uma corrida a realisar-se a 10 de janeiro entrante devendo ser o percurso de ida e volta da estação de ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo até aos Navegantes, ou cerca de 7.000 metros [...] (LICHT, 2002:13. Grifos nossos).

Da mesma forma que alguns clubes foram organizados para escapar das fronteiras culturais estabelecidas pelos teuto-brasileiros, é possível que realmente a *Radfahrer Verein Blitz* tenha surgido para se estabelecer como representantes de seu grupo étnico na modalidade do ciclismo.

No dia seguinte a esta publicação do Correio do Povo, houve outra em A República, na qual a alcunha *congenere allemã* foi novamente atribuída à Blitz.

Anteriormente mencionamos que o primeiro velódromo da União Velocipédica localizou-se no Prado da Independência, agora voltamos nossa atenção para a pista da Blitz, aberta em setembro de 1898:

Festa de inauguração do velodromo da Rahfahrer-Verein Blitz.
Nos salões da **Turner-Bund**, às 9 horas da manhã, batismo do estandarte da Blitz tendo como padrinhos a União Velocipédica e o Turnen-Bund.
O estandarte **feito na Europa** era de seda e bordado a ouro.
As 2 da tarde, reunidos na Praça Senador Florêncio, 63 ciclistas da União Velocipédica e 55 da Blitz seguiram em direção ao novo velodromo, **os da União com uniforme azul e branco, e os da Blitz amarelo e preto**. (LICHT, 2002:28. Grifos nossos)

Aqui novamente surgem aspectos interessantes: um dos padrinhos escolhidos foi a congênera, enquanto o outro é o clube alemão de ginástica. Mazo (2003) comenta as tradições inventadas pelas associações com a finalidade de se unificar sob o simbolismo de bandeiras, hinos e medalhas. Assim, o estandarte, elemento com alto valor simbólico por si, agregava também outros valores - não era apenas uma bandeira de um clube, mas sim um estandarte feito na civilizada Europa e com bordados preciosos. As cores dos uniformes também são destacadas, e a seu tempo retornaremos a elas.

Um último ponto sobre a distinção que a Blitz estabelecia acerca de sua identidade foi malvisto - Licht nos informa que em fevereiro de 1899 “o programa [das corridas] impresso em alemão mereceu muitas críticas” (2002:34).

Voltando aos trajes, eles constituem também um elemento importante para a formação de identidade, tanto que um número expressivo de pesquisadores da área do vestuário se dedica a explorar a relação entre roupas e identidade. No caso do ciclismo, além dos já mencionados uniformes, que estabelecem uma relação com a identidade dos clubes e seus valores, também há um caso específico relacionado à identidade de gênero - de acordo com Crane (2006) o traje feminino de ciclismo que surgiu nos anos 1890 causou controvérsias. Uma das alternativas propostas era o encurtamento das saias, outra o uso de calças bufantes, ambas combinadas com peças relativamente simplificadas, contrastando com o vestuário elegante da época. O principal ponto de tensão se baseava na marcada divisão entre feminino e masculino, que havia se tornado extrema no curso do século XIX - diante da ruptura representada por esse novo traje, provocava desde o simples descontentamento, como o expresso no recorte abaixo, quanto manifestações bem mais agressivas, enfrentadas pelas primeiras mulheres que aderiram ao novo visual no hemisfério Norte. No trecho notamos também a valorização do urbano sobre o rural, contrapondo a máquina ao cavalo:

[...] Decididamente é preciso derrocar o preconceito.

Elle já o foi para o gentilissimo sexo **máo grado a masculinisação do vestuario** 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, 2002:17. Grifos nossos).

Analisando algumas fotografias da época, localizamos dois retratos feitos por Virgílio Calegari de mulheres com trajes de ciclismo bem diferentes entre si – uma delas veste um conjunto claro, com chapéu-palmeta e uma calça bufante. No outro, vemos um traje escuro, com uma blusa listrada e saia. Há outras duas fotografias onde um traje semelhante pode ser percebido, o que nos leva a crer que se tratava da versão feminina do uniforme da União Velocipédica, embora até o momento não tenhamos localizado nenhuma confirmação da institucionalização destas roupas para as sócias.

Retomando a questão dos uniformes, temos as listras azuis e brancas da União Velocipédica. Vimos anteriormente que alguns clubes adotaram as cores do Império Alemão em suas bandeiras mas, lembrando que a União não estava tão estreitamente identificada com a cultura germânica, para tentar entender este padrão cromático optamos pelo caminho proposto por Pastoureau. O autor comenta que “a moda dos trajes e tecidos listrados, inspirada no mundo dos marinheiros” (1993:95) desenvolveu-se durante a segunda metade do século XIX na costa francesa e, posteriormente, na inglesa – ambos os países que, conforme já vimos, influenciavam declaradamente as aspirações dos brasileiros da *belle époque*. O autor complementa informando que a combinação entre o branco e o azul-marinho garantia que as recomendações higienistas e a moral estivessem preservadas, e que aos poucos os trajes listrados “assumiram o mundo do lazer, dos jogos e do esporte” (*Ibid.*:99). Assim, acreditamos que os unionistas, empenhados em adotar todas as práticas adequadas ao ciclismo (LICHT, 2002), teriam se orientado por critérios mais próximos deste universo do que de outros referenciais.

Pastoureau também nos lembra que “as listras esportivas obedecem a códigos vizinhos aos das armas e bandeiras” (*Ibid.*:106) e isso nos conduz à nossa hipótese quanto as listras da Blitz.

Entre os alemães que chegaram ao sul do Brasil durante o século XIX, notamos que uma das procedências era a Saxônia (WILLEMS, 1980). Por um lado, não é possível no momento se apoiar na origem regional dos membros para determinar a motivação da escolha do preto e amarelo para o uniforme da Blitz, mas um desdobramento do clube de ciclismo nos

oferece um forte indício para acreditarmos que o brasão dessa região tenha sido a referência - em 1903 os ciclistas fundaram o *Fußball Club* Porto Alegre, que recebeu as cores branco e verde em seu uniforme (LICHT, 2012), exatamente as cores da bandeira da Saxônia (SACHSEN.DE, s.d.). Tendo em vista a intencionalidade do uso das cores de bandeiras alemãs por outros clubes da cidade em seus uniformes e bandeiras, acreditamos que a adoção alternada dos padrões de cor de uma mesma região por grupos formados quase totalmente pelos mesmos membros não seja uma coincidência.

Perto de concluir nossa proposta de apresentar parte das ideias em pauta no decorrer da pesquisa, observamos que o sonho da *cidade moderna* e sua materialização em objetos, construções e práticas nos remete aos conceitos de hibridismo, discutidos por Kern. A autora nos apresenta o verbete sobre “culturas híbridas” do “Dicionário Crítico de Política Cultural”, no qual Teixeira Coelho conceitua estas culturas em concordância com o antropólogo Néstor García Canclíni. Para Coelho, “a hibridização refere-se ao modo pelo qual modos culturais ou partes desses modos se separam de seus contextos de origem e se recombina com outros modos ou partes de modos de outra origem, configurando, no processo, novas práticas. (COELHO *apud* KERN, 2004:59).

Dito isso, notamos que as identidades que se configuraram na *belle époque* brasileira - e, por sua vez, nos clubes de ciclismo de Porto Alegre - fosse pela apropriação consciente da busca pela modernidade, pela imposição do novo meio socio-cultural onde se estabeleceram os imigrantes ou ainda por uma mesclagem inconsciente, estiveram sujeitas aos efeitos da globalização simples que ocorria no período. Na base identitária da *belle époque* porto-alegrense, a hibridização – ou hibridação – parece ter incorporado às matrizes lusitanas a influência da França e da Inglaterra e o elemento diferencial da cultura germânica, simultaneamente à resistência deste grupo étnico em abrir mão de suas raízes mas, ainda assim, estando sujeita a adotar traços culturais diferentes dos seus, como o idioma português.

Considerações Finais

Várias das ideias que propusemos aqui são hipóteses iniciais que estão sendo analisadas e desenvolvidas, e ainda é necessário amadurecê-las para finalizar o trabalho. Outros pontos, como a influência africana e italiana na cultura local e até mesmo o aprofundamento em aspectos das próprias etnias que abordamos não teriam espaço nestas reflexões, mas poderão ter sua oportunidade em breve, conforme o avanço da pesquisa ou ainda em trabalhos posteriores.

Por enquanto, tratamos o contexto do ciclismo como um fio condutor, o qual consideramos bastante promissor para compreendermos como o ideal de modernidade, a imigração e a hibridação, entre outras questões da época, atuaram na formação identitária desta nova elite, em seus gostos e hábitos, assim como na criação de novos espaços de sociabilidade, e no desenvolvimento e expansão da cidade.

Neste trecho final nos debruçaremos brevemente sobre a relação do ciclismo com os significados e expectativas associados à dita *modernidade* e com as questões de manutenção e combinação identitárias decorrentes nos clubes. Retomando os elementos que trabalhamos no texto, notamos que referências de diversas origens se combinaram durante a flutuante *belle époque*, com a característica comum de estar relacionados com uma lógica de modernização e progresso.

Em Porto Alegre encontraram-se o legado lusitano, os ecos de ações empreendidas em outros lugares do país, como o Rio de Janeiro, e a idealização brasileira de que a França e a Inglaterra eram as grandes representantes da civilização; dos franceses vieram a inspiração para transfigurar a capital na *cidade moderna*, a metrópole que poderia ser a partir de reformas urbanas, e também a incorporação de palavras do idioma, de roupas e hábitos em voga; dos ingleses também vieram palavras e, indiretamente, a cultura esportiva, trazida pelos imigrantes alemães que já haviam aderido a ela. Estes imigrantes, por fim, tiveram importância fundamental para que Porto Alegre se modernizasse e progredisse – os teutos prosperaram no comércio, fundaram indústrias, criaram espaços e novas formas de sociabilidade, modificaram a fisionomia da cidade por meio de suas construções.

Observando os clubes de ciclismo por meio das notícias e imagens disponíveis, encontramos todos esses elementos da *modernidade* – considerando os imigrantes, percebemos como as relações de identidade e alteridade se manifestavam nas fronteiras criadas pelos clubes esportivos, como essas atividades se alinhavam ao *moderno*, como até mesmo as identidades de gênero sofreram alterações em função de toda essa efervescência. Tudo isso nos dá uma dimensão um pouco diferente desta *belle époque*, que atravessa o aspecto social, por meio das práticas e idealizações, e, inclusive, questões de moda – e não apenas na concepção vestimentária, traço marcante do período, mas também do ponto de vista comportamental, sobretudo ao refletirmos sobre a efemeridade destes clubes em relação aos de outros esportes.

Referências

AXT, Gunter; SCLIAR, Moacyr. **Parque Farroupilha “Redenção”**. Porto Alegre: Paiol, 2011.

CARDOZO, José Carlos da Silva. **A influência da *Belle Époque* brasileira na criança porto-alegrense por meio dos processos de tutela do Juizado de Órfãos**. Revista de História, 1, 2 (2009), p. 39-52. Disponível em: <http://www.revistahistoria.ufba.br/2009_2/a03.pdf>. Acesso em 12.06.15, 18h42

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. **Modernidade, Noite e Poder**: Porto Alegre na Virada para o Século XX. Tempo, Rio de Janeiro, Vol.4, 1997, p.49-64.

CRANE, Diana. **A Moda e Seu Papel Social**: Classe, Gênero e Identidade das Roupas, tradução Cristina Coimbra. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.

DOBERSTEIN, Arnaldo Walter. **RS (1920-40): estatuária, catolicismo e gauchismo**. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1999.

FEIJÃO, Rosane. **Moda e modernidade na *belle époque* carioca**. São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2011.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre**: Guia Histórico, 3ª edição revista e ampliada. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1998.

KERN, Daniela. **O conceito de hibridismo ontem e hoje**: ruptura e contato. Métis: Historia & cultura, vol. 3 nº 6, 2004, p. 53-70.

LICHT, Henrique Felipe Bonnet. **Ciclismo no Rio Grande do Sul**: 1869-1905, Porto Alegre: Centro de Memória do Esporte da Escola de Educação Física - UFRGS, 2002. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10183/79679>> Acesso em 09.02.15, 14h43.

_____. **Futebol**: subsídios históricos Disponível em <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/94953>> Acesso em 12.06.15, 16h04.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre**: Aspectos Culturais. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1982.

MAZO, Janice Zarpellon. **A emergência e a expansão do associativismo desportivo em Porto Alegre - Brasil (1867-1945)**: espaço de representações da identidade cultural teuto-brasileira. Dissertação (Doutorado em Ciência do Desporto) - Faculdade de Ciências do Desporto e de Educação Física, Universidade do Porto. Porto, 2003 Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/18673>>. Acesso em 03.03.15, 11h13.

MELO, Victor Andrade de. **Prefácio**. In: GOELLNER, Silvana Vilodre; MÜLLEN, Johanna Coelho von (Orgs.). Memórias do esporte e do lazer no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: FUNDERGS, 2013.

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

_____. **Porto Alegre e suas escritas: história e memórias da cidade.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006

MORAES, Ronaldo Dreissig de. **O início da prática do ciclismo em Porto Alegre e sua relação com o jornalismo.** Trabalho de Conclusão (Especialização em Jornalismo Esportivo) - Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2012. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10183/93374>>. Acesso em 09.02.15, 19h05.

NEEDELL, Jeffrey. **Belle Époque tropical.** Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século. São Paulo: Cia das Letras, 1993.

PASTOUREAU, Michel. **O Pano do Diabo: uma história das listas e dos tecidos listrados.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Espetáculo da Rua.** Porto Alegre: UFRGS, 1992.

_____. **O imaginário da cidade.** Visões literárias do urbano. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

SACHSEN.DE. **Flag.** Disponível em <<http://www.sachsen.de/en/192.htm>>. Acesso em: 12.06.15, 11h19

SCHETINO, André Maia. **Do Tour de France ao Velódromo Nacional: o ciclismo em Paris e no Rio de Janeiro na transição dos séculos XIX e XX.** In: MELO, V. A. de (Org.). História comparada do esporte. Rio de Janeiro: Shape, 2007. p. 137-148.

SEVCENKO, Nicolau. **O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso.** In: NOVAIS, Fernando A. (Org.). História da vida privada no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, v. 3.

SILVA, Carolina Fernandes da. **Antes do futebol... a ginástica, o remo e o ciclismo.** In: GOELLNER, Silvana Vilodre; MÜLLEN, Johanna Coelho von (Orgs.). Memórias do esporte e do lazer no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: FUNDERGS, 2013.

WILLEMS, E. **A aculturação dos alemães no Brasil: estudo antropológico dos imigrantes alemães e seus descendentes no Brasil.** 2 ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1980. Disponível em: <<http://brasil500anos.ibge.gov.br/pt/territorio-brasileiro-e-povoamento/alemaes/regioes-de->