

Uma cidade sobre duas rodas: Ciclismo e gênero em Belém do Pará (1890-1910)

João Arnaldo Machado Gomes,¹ UFPA
Laura Camila Silva da Silva,² UFPA

Resumo

A chegada da bicicleta em Belém no início dos anos 1890 representou a inserção de um elemento que ajudou a produzir novas formas de sociabilidades. Como veículo de transporte, esporte e lazer, sua imagem, associada ao momento de riqueza e ostentação que a cidade vivenciava, foi utilizada como produto de movimentação do mercado e símbolo de progresso e modernidade. Notícias presentes em diversos jornais da época, divulgadas em suas seções esportivas e informes cotidianos dão uma ideia do uso disseminado que o veículo alcançou nos anos de 1890 a 1910, bem como dos debates entre autoridades da medicina que expunham algumas restrições de uso, em especial, às mulheres, as quais, já se fazendo presentes em passeios e modalidades específicas de competição, tiveram que lidar com algumas limitações na prática ciclística.

Palavras-chave: Bicicleta; Ciclismo; Gênero; Belém.

Abstract

The arrival of the bicycle in Belém in the early 1890's represented the insertion of an element that helped to produce new forms of sociability. As a vehicle for transport, sport and leisure, its image, associated with the moment of wealth and ostentation that the city was experiencing, was used as a product of market movement and a symbol of progress and modernity. News present in several newspapers of the time, published in its sports sections and daily reports give an idea of the widespread use that the vehicle reached in the years 1890 to 1910, as well as the debates between medical authorities that exposed some restrictions of use, in particular, to women, who, already taking part in outings and specific modalities of competition, had to deal with some limitations in cycling practice.

Keywords: Bicycle; Cycling; Gender; Belém.

Introdução

Ao fazer memória da última década do século XIX, em edição do jornal *Folha do Norte* de abril de 1909, um articulista, identificado apenas por Eurico (pseudônimo, provavelmente), refletindo sobre a efemeridade da moda no mundo dos esportes, lembra o deslumbre causado pela chegada da bicicleta em Belém. Segundo relata, mesmo a cidade já contando com variados espaços de lazer e entretenimento, foi um “entusiasmo indescritível” a sensação causada pelo aparecimento da máquina, a qual, por meio de um “espalhafatoso reclame”, rapidamente tornou-se conhecida e desejada por indivíduos de todas as classes sociais, a ponto de se lhe render uma espécie de “culto de quase idolatria”. Pelas avenidas, sob

¹Doutorando em História Social da Amazônia do Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (UFPA). Contato: joao01gomes@gmail.com

²Graduada em História pelo Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará (UFPA). Contato: lauracamilahist@gmail.com

os “olhares múltiplos da multidão”, ciclistas com “gâmbias de aço” que produziam força de pulsão à máquina ao girar dos pedais, concentrados com “religiosa atenção” nas oscilações do seu movimento, desfilavam pelas avenidas da cidade em “marcha vertiginosa”.³

“Até mesmo entre as nossas formosas patricias viram-se depressa entusiásticas adeptas do revolucionário esporte”⁴ – lembra Eurico, ressaltado uma certa coragem na iniciativa dessas mulheres que, não se importando com os possíveis comentários que poderiam provocar em virtude da inédita e escandalosa imagem de mulheres no comando de máquinas, não deixaram de aderir ao “impulso da moda”. De fato, em se tratando da moral social do final do século XIX, conduzir uma bicicleta exigia coragem das mulheres, antes de tudo, em vista do posicionamento necessário para o exercício de locomoção da máquina, incomum para elas. Mas ainda assim, em 1909, as memórias de Eurico, não reportando à lembrança ciclistas ousadas, atentas e competitivas, montadas em vertiginosas velocidades, limitam-se a descrever moças delicadas “deslizando graciosamente” pelas ruas da cidade a um compasso lento de bicicletas que, em marcha reduzida, eram movimentadas por “pezinhos [...] pousados placidamente sobre os límpidos e reluzentes pedais”.⁵

De lazer, esporte e inserção de mulheres na prática de esportes: O uso das bicicletas em Belém

Com razão, Eurico descrevia a “moda” da bicicleta como promotora de mais um divertimento esportivo em uma cidade que já contava com a prática de diversas modalidades de esportes entre as opções de lazer da população, como as touradas realizadas na arena do Coliseu Paraense,⁶ as corridas à cavalo, na pista do Jockey Club⁷ e as regatas a remo, na baía do Guajará.⁸ Modalidades que, embora vinculadas simbolicamente à modernidade por seu caráter de disciplinarização e desenvolvimento corporal, tinham suas práticas baseadas em uma técnica que se revelava no controle humano sobre animais e elementos da natureza, diferenciavam-se do ciclismo que, como uma nova modalidade de esporte que era introduzida no cotidiano da cidade, tecnicamente se exprimia pelo exercício do controle humano sobre uma máquina.

³Da bicicleta ao tiro. *Folha do Norte* (Belém), 05/04/1909.

⁴Da bicicleta ao tiro..*Folha do Norte* (Belém), 05/04/1909.

⁵Da bicicleta ao tiro..*Folha do Norte* (Belém), 05/04/1909.

⁶ Sobre touradas e Coliseu Paraense, ver: (SARGES, 2010, p. 201-218); (SARGES, 2010, p. 121-140).

⁷Notas Sportivas. *Folha do Norte* (Belém), 10/04/1896. Também conhecido como Prado Paraense ou Prado de São João, pertencente à associação Sport Club do Pará.

⁸Festejos de 15 e 16 de Novembro. *A Pátria Paraense* (Belém), 25/09/1894.

Em um contexto de avanço científico e tecnológico no qual a engenharia se consolidava cada vez mais por meio de técnicas de controle do homem sobre a natureza, o domínio da mecânica, que transformava a máquina em importante instrumento de superação dos limites do tempo e das distâncias por meio da interação entre artificial e natural, revela outro aspecto importante para o entendimento do ciclismo em sua representação simbólica da modernidade, que é o da relação entre uma máquina – a bicicleta, um produto industrializado composto de mecanismos sofisticados – e o homem – o corpo humano, considerado pelos cientistas da época, como uma outra máquina bem mais complexa (GOIS JÚNIOR, 2013, p. 107). Desse modo, a bicicleta aparecia não apenas como mais uma novidade entre as opções que os esportes ofereciam no final do século XIX, mas também como um símbolo daquele momento dominado pela ideologia do progresso e da modernidade.

Partindo dessas premissas, e pela constatação de novas experiências sensoriais que se tornaram possíveis com o final do século – como o aumento da velocidade adquirida pela potencialização de aceleração dos veículos –, que permitiram a superação de limites e a prática de proezas, tratando-se da bicicleta e do ciclismo esportivo como modalidade mais comum de sua prática de uso, o presente estudo pretende analisar como, na cidade de Belém, em pleno ritmo de mudanças urbanas físicas e culturais, se deu a introdução da novidade ciclística na última década do século XIX e primeiras do XX, desdobrando-se, com o auxílio da categoria “gênero”, na busca de um entendimento do porque esse novo esporte, que abria possibilidades mais promissoras de participação feminina, foi também afetado por preceitos sociais que limitaram sua prática mais competitiva às mulheres.

Os textos de nosso interesse foram encontrados em seções variadas de jornais da época, mas especialmente nas que tratavam de notícias relacionadas ao esporte, bem como nas de informes do cotidiano urbano, anúncios de compra, venda e aluguel de bicicletas, e de artigos médicos sobre a relação entre ciclismo e saúde (especialmente, saúde feminina), reproduzidos resumidamente e divulgados para o conhecimento do público leitor belenense sob comentários de articulistas locais. Reconhecendo, no entanto, as limitações próprias dos periódicos enquanto fonte histórica, observamos que em cada artigo, em cada notícia e mesmo em cada anúncio, há representações sobre a nova prática esportiva e sua relação com o masculino e o feminino, com diversificadas funções, segundo os valores morais dos médicos, articulistas e dos anunciantes que, a seu modo e com suas nuances próprias de interesse, também dialogavam com seu próprio tempo.

Em termos de delimitação cronológica, adotamos o recorte historiográfico de 1890 a 1910, particularmente por representar politicamente a consolidação da república em uma

cidade envolta a um processo de crescimento contínuo de sua representação econômica no contexto regional amazônico, o que permitiu uma disseminação das já existentes estruturas esportivas ligadas à prática de lazer das elites e o aparecimento de novas modalidades como o ciclismo, que logo se converteria, ao modo do hipismo e das touradas, em competições organizadas e abertas a um público espectador pagante, movimentando, inclusive, considerados valores em apostas, adquirindo sempre mais um caráter empresarial ao abranger maiores áreas de exploração econômica que iam muito além das simples transações comerciais do produto.

Eurico atribuía esse sucesso a um “espalhafatoso reclame” disseminado principalmente pela imprensa jornalística, onde os anunciantes das marcas como a francesa *Clement* e a americana *Gladiator*, com o objetivo de conquistar sempre mais adeptos, apresentavam suas máquinas como internacionalmente reconhecidas, oferecendo aos aspirantes do novo esporte os mais sofisticados atributos que se podia esperar em matéria de tecnologia, resistência e beleza. A americana *Águia*, por exemplo, à venda na Casa Pekin e amplamente anunciada no jornal *O Pará*, dizia-se ser a “melhor e mais elegante da América do Norte”⁹: “melhor”, por ser tecnologicamente armada com rodas de aros de *aluminiune* demais peças de aço batido delgado; e “mais elegante”, por ter sido reconhecida e pedalada por ilustres personalidades políticas do Ocidente e do Oriente, como o Rei da Grécia e o Príncipe Infante do Japão.

O anúncio da marca, embora estampasse em letras garrafais a visível legenda “PREÇOS AO ALCANCE DE TODOS” como recurso que visava tornar mais atraente economicamente seu produto aos aspirantes do esporte, não fazia referência ao custo da unidade que estava além do poder aquisitivo da maioria da população, formada por indivíduos pertencente a estratos mais pobres da sociedade, por ser um produto importado de preço muito elevado. Dessa maneira, a opção pelo expediente do aluguel, disponibilizado por representantes das marcas com oficinas instaladas na cidade, visava sanar parte do problema da inacessibilidade com preços mais módicos que variavam de 1\$000 (mil réis – hora) a 15\$000 (quinze mil réis – diária).¹⁰ Uma opção que podia poupar o usuário dos gastos com consertos e reposição de peças, também caras por serem importadas.

Assim, as bicicletas se faziam cada vez mais presentes no cotidiano urbano tendo em vista a adesão de novos ciclistas que circulavam pelas ruas e praças ou participavam de passeios em grupos que percorriam trajetos que ligavam o centro da cidade ao Bosque

⁹**Chegaram as Bicycletas “Águia”**. *O Pará* (Belém), 04/03/1898.

¹⁰**Agencia de bicycletas“Gladiator”**. *O Jornal* (Belém), 01/12/1900.

Municipal, no bairro do Marco da Légua. Era a constituição de novas práticas de lazer e sociabilidade em que a bicicleta, considerada “uma certidão de elegância do *chic*” pelo articulista do jornal *O Pará*,¹¹ se ajustou à paisagem urbana como elemento de reforço à imagem de modernidade de uma cidade que já ostentava construções imponentes, largas avenidas pavimentadas, iluminação elétrica, extensas linhas de bondes e linha de trem que a ligava ao interior do Estado.

Mandado confeccionar pelo governador José Paes de Carvalho, o *Álbum do Estado do Pará*, de 1899, com fotografias de Felipe Augusto Findanza, entre outras imagens que retratam paisagens do interior do Estado e da capital, tem destacado alguns momentos do cotidiano urbano belenense em que se pode notar o grau de presença que a bicicleta adquiriu na vida urbana do belenense. Conforme mostram as fotografias abaixo, é possível observar alguns ciclistas com suas máquinas figurando tanto no centro da cidade quanto nos seus arrabaldes, para onde seguiam grupos de passeantes em seus maquinários. Mais interessante, porém, é observar como ficou manifesto, nessas fotografias, um lugar de especial destaque para as bicicletas, registradas entre outros elementos símbolos da modernidade naquela época. Na Fotografia 1, por exemplo, vê-se a bicicleta figurando ao lado do suntuoso Teatro da Paz, visível, em parte, pelas suas colunas no lado esquerdo da imagem, enquanto que, na Fotografia 2, são os trilhos da Estrada de Ferro de Bragança que são mostrados avançando pela Avenida Tito Franco (hoje, Almirante Barroso).

Fotografia 1: Ciclistas estacionados na calçada da Praça da República.



Fonte: *Álbum do Pará* (1899), p. 46.

Fotografia 2 - Grupo de garotos ciclistas em frente ao Bosque Municipal.

¹¹**Belém Elegante.** *O Pará* (Belém), 09/01/1898.



Fonte: Álbum do Pará (1899), p. 38.

De uma certa forma, essas imagens, que serviam como meio de divulgação da cidade de Belém, não deixavam também de fazer parte do “espalhafatoso reclame” ao qual Eurico atribuiu importante parte do sucesso da bicicleta. A máquina, já muito presente na imprensa diária em colunas que tratavam sobre ciclismo, ciclistas, velódromos e afins, figurava com certa frequência, inclusive, em anúncios de compra e venda, leilões de bens móveis, e dificilmente era ignorada em seções destinadas a noticiar eventos esportivos. Seções que, além de noticiar eventos locais, também reproduziam notícias de estados brasileiros do sul e informes estrangeiros, ressaltando aspectos positivos e negativos da tecnologia ciclística, bem como seus usos em variados tipos de eventos sociais, alguns, inclusive, pouco convencionais, a exemplo de um séquito de mais de 200 ciclistas que acompanhou o funeral de um “livre pensador do pedal” em Baltimore, nos Estados Unidos, que o articulista do jornal *Correio Paraense* temia virasse “moda” em Belém.¹²

Para seu alívio, a moda do séquito ciclístico chegou a Belém com outras funções. Ao modo de alguns torneios esportivos especiais organizados para comemorar feriados cívicos, como competições de remo realizadas na baía do Guajará em frente à doca do Ver-o-Peso, passeios em grupos e corridas de bicicletas também passaram a figurar nesses dias festivos. Em 1896, o Grupo Velocipédico da Associação Dramática, Recreativa e Beneficente, pioneiro na organização desses eventos em Belém, organizou um torneio entre ciclistas para comemorar o aniversário da Promulgação da Constituição do Estado do Pará.¹³ Três anos depois, o feriado da Proclamação da República no Brasil também mereceu, entre os diversificados eventos comemorativos realizados na cidade, uma corrida especial e passeios de bicicletas organizados por associações e clubes esportivos.¹⁴

Inserida nos calendários esportivo e cívico, a prática do ciclismo também começou a fazer parte de colunas médicas, transcritas de publicações estrangeiras, que colocavam o

¹²Yankee. Um sahimento de bicycleta. *Correio Paraense* (Belém), 06/07/1892.

¹³Cyclismo. *Diário de Notícias* (Belém) 21/06/1896.

¹⁴Sport. *República*, 28/10/1899.

público belenense a par de debates sobre os benefícios ou danos que o exercício poderia conferir ao corpo humano. Entre a utilidade benéfica da bicicleta para o desaparecimento da hérnia inguinal¹⁵ à intoxicação do ciclista pelo próprio suor expelido durante o exercício,¹⁶ as matérias eram expostas com resultados variáveis, geralmente contraditórios. Nada, porém, mais enfático que a publicação em artigo da tese do médico francês Chambard, na qual, defendendo o uso da bicicleta como um infalível aparelho de cura em diversos casos,¹⁷ ressaltava a prática também como promotora de benefícios nos aspectos fisiológicos, psicológicos, ecológicos e sociais de seus praticantes, ao regular as atividades nervosas, ocupar o espírito, desenvolver o sentimento da natureza e o instinto de sociabilidade, além de possuir uma função pedagógica moral, imprimindo no corpo não somente as marcas do esforço do estilo saudável, mas também, de uma moralidade, como defendia em artigo publicado pelo jornal *Folha do Norte*.

Não será preferível ver um mancebo associado a uma sociedade ciclista do que a um círculo de decadentes ou de jogadores e sabê-lo correndo no campo sobre o veículo inofensivo do que distraíndo o seu aborrecimento nos cafés e nos maus lugares? (Jornalzinho da Moda, *Folha do Norte* (Belém), 20/04/1897, p. 1).

Nesse sentido, dentro de um contexto elitista ao qual os esportes estavam associados, o ciclismo era apresentado pelo médico Chambard como uma opção para o preenchimento do ócio dos jovens de família abastadas quando sua prática é marcada como alternativa oposta a práticas consideradas moralmente nocivas, como participar da roda de jogadores de cartas entre frequentadores de botequins e prostíbulos, espaços propícios ao vício da embriaguez e de frequentes conflitos. Com regras que supostamente controlavam a violência e incutiam uma educação moral de respeito às normas sociais que deviam ser seguidas de forma rígida, o ciclismo, como uma modalidade esportiva reconhecida, por meio do ensino da disciplina e do autocontrole, supunha-se moldar o caráter do praticante, ensinando valores como justiça, obediência, disciplina, competição e cooperação (DUNNING; ELIAS, 1992).

Assim, temos em Belém competições ciclísticas espontâneas com desafios combinados entre duplas ou trio de ciclistas e campeonatos realizados em grupos maiores na pista hípica do Jockey Club. Servindo como teste de força, coragem, capacidade de controle e resistência no desenvolvimento da velocidade, os ciclistas, montados em suas bicicletas, saíam em disparada por percursos de que chegavam a medir 10 quilômetros. Organizados

¹⁵**Receitas Diversas.** *Diário de Notícias* (Belém), 11/05/1898.

¹⁶**Notas Sportivas.** *O Pará*, 14/07/1899.

¹⁷**Jornalzinho da Moda.** *Folha do Norte* (Belém), 20/04/1897.

com alguma frequência, amplamente divulgados em cartazes e explorados por associações como o Sport Club do Pará e a Associação Dramática, Recreativa e Beneficente, esses eventos chegavam a reunir cerca de 300 ciclistas que, dias antes, se reuniam em praças como a Batista Campos, Saldanha Marinho e Da República para o *entrenaiment* de preparação para as corridas.

Embora a modalidade das porfias, muito frequente entre ciclistas, inicialmente realizadas nas pistas de corridas do Jockey Club, despertasse o interesse do público por se manifestar como uma competição envolvendo uma série de fatores ligados a superação de limites, visível no embate travado com vigor entre os concorrentes como teste de força e perspicácia, consolidava-se também como embate entre os fabricantes das marcas vendidas em Belém na superação entre si em tecnologia, a exemplo das competições com tempo cronometrado para quebra de recordes de velocidade que cada vez mais diminuía o tempo percorrido de um determinado espaço.¹⁸ Com a bicicleta, velocidade se tornava sinônimo de virilidade, onde os recordistas eram festejados entre o público assistente das corridas, aclamados na imprensa com “hurras!” e exaltados com predicados de “heróis”, “destemidos” e “valentes”.¹⁹

Refletindo sobre o caráter masculinizado dos esportes como práticas corporais institucionalizadas, a exemplo das modalidades esportivas como touradas, hipismo, regatas e, posteriormente, o ciclismo, Melo destaca que foram poucas as atividades exercidas pelos homens que, além de oferecerem a alternativa de exercitarem o autocontrole corporal, submetia-os à demonstração pública de desempenho, resultados de um processo de disciplina e de submissão a condições de privação, adquiridos por meio da força física e determinação de espírito nos *entrainements*, que estabelece não só parâmetros de diferença com as mulheres, como também de identificação intrínsecos ao mundo dos machos (MELO *apud* DEL PRIORE, 2013, p. 140).

Cartazes de anúncios de bicicletas frequentemente reproduziam essa identificação, atribuindo aos ciclistas e às ciclistas presentes nas imagens idealizações consolidadas socialmente com caracteres distintos no manuseio de seus produtos. Em cartaz de divulgação da fabricante francesa “Clement”, por exemplo, demonstrava-se um reforço na associação da imagem do ciclista com a figura masculina e as características que lhes eram tidas como inerentes e positivas, destacando-se a virilidade, os bigodes, os cavanhaques, as peras, as suíças e as barbas como atributos próprios de um exímio condutor de seu produto nas

¹⁸ **Cyclismo.** *Folha do Norte* (Belém), 23/06/1897.

¹⁹ **Pelo Mundo Sportivo.** *O Pará* (Belém), 13/09/1898.

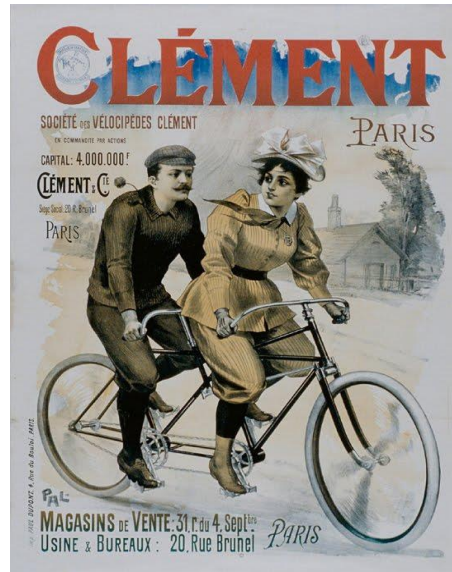
competições de velocidade e resistência (MATOS, 2011, p. 138). Ou seja, enquanto aos homens são relacionadas as características de força, atenção e habilidade na condução da bicicleta em alta velocidade, em cartazes com figuras de mulheres ciclistas, elas são retratadas por uma representante distraída e inábil que, montada no primeiro assento de um tandem (tipo de bicicleta de dois ou mais assentos) segue na “condução” da máquina acompanhada pelo olhar observador de uma figura masculina, ideia que podemos perceber presente nos Cartazes 3 e 4, os quais retratam, respectivamente, uma competição na qual não se pode observar figuras femininas e um momento de passeio de tandem no qual há uma jovem mulher que, embora estando na direção da máquina, segue acompanhada por uma tutela masculina.

Cartaz 3 - Anúncio das bicicletas “Clement”, 1891



Fonte: Coleção particular da Biblioteca de Arte The Bridgeman.

Cartaz 4 - Anúncio de bicicleta tandem “Clement”, s/d.



Fonte: Site “O Veterano Ciclista”.

Montar sozinhas em bicicletas de apenas um assento e participar de passeios ciclísticos não chegava a ser socialmente proibido às mulheres. Pelo contrário, sua presença nos meios ciclísticos era até elogiada pela imprensa, como a participação de algumas ciclistas em um grupo em passeio organizado por associados do *Sport Club do Pará*, que saiu da Praça da República em direção ao Bosque Municipal. Com atributos elogiosos de “corajosas” e “valentonas”, o articulista do jornal *O Pará* as exaltou por não desistirem da excursão, mesmo diante do mau estado da estrada percorrida até o bosque. No entanto, não deixou também de registrar o modo como se apresentaram, vestidas em “*toilettes* claras”, e se comportaram, “rindo alegremente” em sua “*bavardage* encantadora”.²⁰ Com isso, supõem-se uma postura paradoxal em seu discurso sobre as mulheres envolvidas na prática do ciclismo, sendo que, se por um lado tece elogios a elas, igualando-as, em atributos, aos homens, por outro, mostra-se ainda em incisiva concordância com o discurso essencialista da época sobre a figura feminina, tida como vaidosa, distraída e tagarela.

De outra forma, a presença de mulheres entre os ciclistas, ainda que representasse uma iniciativa relativamente ousada para os parâmetros morais do final do século XIX, não deixava de sugerir um ingresso feminino representativo na formação de novas sociabilidades, mesmo que fosse condicionado por uma participação masculina, semelhante ao processo de inserção em outros setores sociais. No caso citado acima, a exemplo do que podemos observar em outros passeios recreativos organizados por clubes esportivos, uma das aderentes entre do novo *sport*, a jovem senhora Lalá White foi apresentada à sociedade belenense dias antes, pelo mesmo jornal, como a nova ciclista inscrita a participar do passeio pedalando sua própria bicicleta, mas na companhia de seu pai e seu marido.²¹

Para uma “moça de família”, considerada “bela, jovem e honesta”, o problema propriamente dito não estava no exercício do ciclismo, combatido por algumas vertentes médicas que o consideravam anti-higiênico e moralmente desaconselhado às mulheres,²² mas em circular pelas ruas da cidade desacompanhadas do pai, do irmão ou do marido. Caso ousasse nesse tipo de aventura, corria o risco de cair no infortúnio da mulher “mau falada”, associada à prostituta “suja, vulgar e pecadora”, ainda mais se se encontrasse pedalando em trajés típicos de homens, como ocorreu a algumas moças ciclistas que circulavam em suas bicicletas vestidas em calções pela avenida da República aos olhos escandalizados de

²⁰**Pelo Mundo Sportivo.** *O Pará* (Belém), 20/12/1897.

²¹**Pelo Mundo Sportivo.** *O Pará* (Belém), 17/12/1897.

²²Alguns médicos condenavam veementemente a prática, por questões anatômicas (causaria prejuízos físicos) e morais (criaria formas de excitação sexual). O dr. PhilipeTissière, por exemplo, afirmava que as mulheres que se envolvessem com o ciclismo corriam o risco de abortar ou ficar estéreis, deixando, assim, de cumprir o que se pensava ser a sua principal função social, a maternidade. (MELO; SCHETINO, 2009, p. 117).

“diversas pessoas”. Denunciadas à imprensa, que considerou justa a reclamação, o fato chegou ao conhecimento da polícia que, em nome das “famílias que não podem sentir-se bem com essas exposições”, deu fim ao passeio das “mulheres de vida airada”.²³

O jornal *O Binóculo*, com seu humor cáustico, fazia constantemente a associação entre as imagens da ciclista livre e da prostituta, de forma breve, os passeios de algumas ciclistas pela capital, atribuindo-lhes, com exagero, um comportamento desastrado que casualmente resultava em acidentes;²⁴ e ressaltando anomalias em aspectos físicos, que por causa das vestimentas masculina com que saíam a passeio, deixavam os membros inferiores à mostra, como as “pernas finas da Dolores”.²⁵ Mais emblemático, entretanto, é uma representação dessas ciclistas, presente em um texto publicado na coluna *Retratos Instantâneos*, do jornal *O Binóculo*, as mulheres que se valiam do exercício desse esporte eram chamadas, dentre outros termos pejorativos, de “coitadinha”, “cara de fuinha”, “cara de beringela”, “delambida” e “nariz de taboca”.²⁶ A representação sugerida em texto para a chacota dos leitores do jornal, era reforçada pela imagem caricata, conforme se vê no Desenho 5, de uma ciclista que, montada em uma bicicleta, aparecia como uma figura masculina vestida em calças, camisa com mangas *ebonnetna* cabeça, apresentando aspecto levemente corcunda.

Desenho 5 - Representação de ciclista, divulgado na imprensa belenense.



Fonte: *O Binóculo*. Belém, 3 de maio de 1898, p. 1.

Em alguns países como França, Inglaterra e Estados Unidos, a bicicleta já se fazia presente na vida cotidiana de muitas mulheres e era motivo de debates entre feministas que defendiam seu uso como meio de aquisição de direitos igualitários entre gêneros. No Congresso Feminista Internacional, realizado entre os dias 9 e 11 de abril de 1896, em Paris e amplamente divulgado na imprensa belenense, Maria Pognon (LUZ, 2017) (DEL PRIORE,

²³ **Reclamação Justa.** *O Pará*, 29/07/1899.

²⁴ **Concurso de Bicycletas.** *O Binóculo* (Belém), 16/01/1898.

²⁵ **Mundo Social.** *O Binóculo* (Belém), 17/06/1897.

²⁶ **Ah!... Que pandega!...** *O Binóculo* (Belém), 03/05/1898.

1998, pp. 175-179), uma feminista, livre pensadora e membro da maçonaria exaltava, entre os diversos temas tratados em seus discursos referentes aos interesses femininos da época, o uso da bicicleta pelas mulheres, afirmando que a máquina ainda estava por fazer “[...] muito mais para a causa da igualdade dos sexos do que todos os congressos”.²⁷

Provavelmente, não tenha sido ao acaso o comentário de Pognon. Em Paris, à época do Congresso, o uso da bicicleta já se encontrava em franca popularização e cada vez mais as mulheres que, como muitos homens, faziam uso da máquina no dia a dia, em passeios e até em competições esportivas, de modo que, na França, bem como na Inglaterra, países nos quais as significações e materializações da modernidade precedem o Brasil, as mulheres se envolveram mais cedo e mais intensamente com o ciclismo atestando um avanço social utilizado como argumento “[...] para ampliar as suas possibilidades de presença social, sendo responsável por mudanças nos costumes, inclusive nas vestimentas, que contribuíram para uma nova visibilidade pública feminina” (MELO; SCHETINO, 2009. p. 130).

Nesse sentido, a “igualdade dos sexos” começaria pelo modo de se vestir para a prática do ciclismo pelas mulheres, “autorizadas” já para o uso das calças bombachas que as deixavam com certo conforto para o assentar-se ao selim e mais livres para pedalar. Entretanto, o que Pognon sugeria ia mais longe, com a total dispensa de peças da indumentária feminina ainda obrigadas às mulheres, como o espartilho que forçosamente limitavam seus movimentos.

Pouco a pouco – defendia –, graças ao seu uso espalhado entre um como em outro sexo, chegar-se-á, sem se notar, à similitude dos vestuários, o que será um progresso imenso. Suprimir-se-ão essas toilettes tão incômodas, e que estas usam só para agradar aos homens (Congresso Feminino. Diário de Notícias (Belém) 13/05/1896, p. 2).

Em concordância com o pensamento vigente na sociedade em relação às mulheres ciclistas, a artista e escritora Therese Borghi, em carta dirigida e publicada pelo jornal *Diário de Notícias*, de Lisboa, em Portugal, e reproduzida pelo jornal *Diário de Notícias*, de Belém, discordando da posição de Pognon, questiona a necessidade das mulheres de imitarem os homens no que, considerava ela, eles tinham de feio e brutal no físico e no moral, roubando suas vestimentas como meio de ocultar as formas femininas. Para Borghi, imitar os homens seria esquecer da própria feminilidade do “ser” mulher, a qual, segundo defendia, tinha em seus “aspectos sedutores”, os atributos necessários para o ganho da causa feminista, depreendendo-se, daí que, “igualdade dos sexos”, seria as mulheres com a obrigação social de

²⁷**Isto de Mulheres...***Folha do Norte* (Belém), 29/08/1896.

zelarem pelos seus encantos, em atividades e vestimentas, do mesmo modo que “[...] o homem tem o dever de zelar a sua energia, a sua força e a sua atividade”.²⁸ Finalizando com uma crítica irônica e desencorajadora, Borghi afirma ao jornal que é “muito errônea a opinião de madame Pognon, ou pelo menos, tão ligeira como a bicicleta a que alude”.²⁹ Entretanto, o que nos parece é que Therese Borghi pensava de si e das demais mulheres o mesmo que os homens pensavam para elas, cumprindo e concordando com o papel ideal proposto.

Para o contexto em que Pognon expressa sua opinião sobre o uso da bicicleta pelas mulheres e as contribuições que esse uso poderia representar à causa feminista, a obrigação social das mulheres em utilizar camadas de roupas pesadas serviam como marco de separação nítida entre os gêneros, pois espartilhos e corseletes dificultavam as mulheres de respirar e causavam desmaios, retificando assim o mito da fragilidade do corpo feminino, reforçando a atribuição das características sociais de instabilidade e fragilidade, enquanto que a fisiologia corporal dos homens, cujos músculos constituíam importante componente do seu corpo, a temperatura interna, a estrutura óssea mais firme conferia as características sociais de bravura, honra e tenacidade (COVA, 2010, p. 7). Assim, conjuntos muitos pesados de roupas que impediam a locomoção e sapatos apertados de saltos são questionados em detrimento de roupas leves com mobilidade e até o início da reivindicação pela igualdade de vestimentas, como o uso de calças (MACHADO, 2017, p. 4-5).

Os debates na imprensa belenense acerca do uso e das consequências do uso das bicicletas pelas mulheres não se limitaram aos comentários de feministas otimistas como Pognon ou de pessimistas como Borghi. Anos antes, comentários originados no meio científico da época, evocavam algumas restrições apresentadas originalmente em artigo pelo médico francês dr. Philippe Tissié à Sociedade de Biologia e divulgada em Belém por meio de resumo pelo jornal *Correio Paraense* em 1892. Segundo dissertava Tissié, a prática ciclística surgia como um excelente exercício promotor de benefícios inestimáveis à fisiologia e fisionomia corporais, ativando a digestão e combatendo a “gota”, o artrismo, o reumatismo e a obesidade. Porém, no que dizia respeito a sua prática pelas mulheres, deveria se tomar alguns cuidados, pois que, ainda que “o fabrico das novas máquinas permita à mulher este gênero de *sport* sem receio de acidente, [...] não convém que ela faça marchas superiores a 12 ou 14 quilômetros por hora”.³⁰

²⁸ Congresso Feminino. *Diário de Notícias* (Belém), 14/05/1896.

²⁹ Congresso Feminino. *Diário de Notícias* (Belém), 14/05/1896.

³⁰ O velocípede. *Correio Paraense* (Belém), 14/12/1892.

Algumas mulheres, talvez por causa da presença vigilante de suas “companhias”, ou preceitos de pudores internalizados, ou mesmo, talvez porque se sentissem mais à vontade, confortáveis e seguras, ou ainda, elegantes, na condução da bicicleta, tenham seguido as recomendações de limite de velocidade de médicos como Tissié e resumido sua prática de ciclismo apenas a passeios, onde compareciam risonhas e vestidas em *toilet* branca. Para estas, os ambientes competitivos das pistas dos clubes e velódromos representavam espaços dos quais eram mantidas à distância, podendo, frequentá-los apenas como espectadoras que, segundo Vitor Melo, sendo “[...] sim, bem-vindas, louvadas e reconhecidas, mas ocupando o lugar das tribunas” (MELO *apud* DEL PRIORE, 2013, p. 132), ornamentando e concedendo ao espetáculo um caráter familiar. Em campeonato realizado no Jockey Club, o articulista do jornal *Diário de Notícias*, exultou com o público que havia lotado as arquibancadas, especialmente, o “grande número de damas paraenses” que, em grande animação, “embelezaram” o festival.³¹

Mas houve aquelas, em Belém, ainda que em número diminuto, que se utilizando da bicicleta como um artifício para o alargamento de suas sociabilidades, ousaram se apresentar, concorrendo entre si, em disputas que se entrepunham aos páreos masculinos em alguns campeonatos.³² Embora tímidas e isoladas, com trajetos mais curtos e em menor velocidade, essas oportunidades não deixaram de significar a marcação de uma simbólica presença feminina entre os ciclistas por meio de participações que não deixavam de ser louvadas pelos articulistas dos jornais. Mas era apenas pela participação, sem uma grande valorização por se apresentarem como esportistas de caráter competitivo, vistas ainda mais como um “ornamento” delicado a desfilar nas pistas para a admiração masculina do que propriamente por sua participação enquanto atletas.

Mesmo assim, não faltou na capital paraense, uma corrida de caráter mais competitiva e mais ousada, organizada apenas por mulheres e com participação somente de mulheres, ocorrida em um festival no Velódromo Paraense, no início de fevereiro de 1908. Uma corrida isolada, possivelmente, visto não encontrarmos outra do mesmo caráter durante nossas pesquisas, mas “renhida”, como se referiu o articulista de *A Província do Pará*. Divulgada com antecedência pelo jornal, contou com a participação da artista Prescott, conhecida como Diavoline, mlle. Maria Amélia, mme. Mondt e

mlle. Marthe [...] que, tendo lido na imprensa local que [...] haverá no Velódromo uma corrida para o sexo feminino, e que mme. Diavoline, depois

³¹**Cyclismo.** *Diário de Notícias* (Belém), 26/06/1896.

³²**Secção Sportiva.** *O Pará* (Belém), 24/03/1899.

do *match* com mlle. Laura, aceita todo e qualquer desafio, vem [...] declarar àquelas senhoras que está disposta a correr com elas, em grande ou pequena distância (Corrida de Bicycleta. A Província do Pará (Belém), 23/01/1908, p. 3).

A ausência de informações sobre outras corridas ciclísticas entre mulheres de caráter mais competitivo sugere que não houve iniciativas semelhantes durante o período pesquisado. Mas embora isso possa ser constatado, a possível não realização em Belém de mais eventos como o acima citado se deve menos a um eventual desinteresse por parte das mulheres belenenses em pedalar, como ressaltou, em certa ocasião, um articulista do jornal *O Pará*,³³ do que em decorrência das normas morais impostas socialmente que dificultavam sua participação em competições de maiores distâncias e velocidade. Como bem observam Schetino e Melo, em se tratando de mulheres em competições ciclísticas no final do século XIX, “ainda que tenha rapidamente se propagado o uso de bicicletas nos momentos de lazer, no âmbito das competições as restrições permaneceram fortes” (SCHETINO; MELO, 2009, p. 130).

Considerações Finais

Em suas memórias, Eurico reproduz essa rigidez ao indicar comportamentos distintos entre homens e mulheres na prática do ciclismo em Belém: “religiosa atenção” e “marcha vertiginosa” para eles; “graciosidade” e “placidez” para elas. Mas, contrariamente ao que dizia ser apenas uma moda passageira, o impacto causado pela bicicleta aparentemente não foi uma questão isolada de um modismo, mas um conjunto de pontos, como o desejo latente de utilizar roupas que permitissem mover o próprio corpo, especialmente pelas mulheres, e aproveitar “a sensação física de flexibilidade e articulação dos membros e do tronco sem atividade vigorosa” (HOLLANDER *apud* FIGUEIREDO, 2015, p. 26), o próprio prazer da atividade, ao lado da curiosidade por explorar um mundo externo e as novas possibilidades de sociabilidade, por meio da introdução de uma modalidade de lazer inovadora e competições, onde, também elas figuraram com suas vivências, marcando de forma singular suas experiências e sua inserção em mais um dos mundos até então restritos aos homens: o dos esportes.

FONTES

Álbum

³³Seção *Sportiva*. *O Pará* (Belém), 05/10/1900.

ÁLBUM DO ESTADO DO PARÁ em 1899, mandado confeccionar na administração do Governador José Paes de Carvalho. Fotografias e composição de Francisco A. Findanza. [s.l.:s. n.], 18? Endereço eletrônico: <http://www.fcp.pa.gov.br/>. Acessado em 20 de junho de 2020.

Jornais

Festejos de 15 e 16 de Novembro. *A Pátria Paraense* (Belém), 25 de setembro de 1894, p. 2

Corrida de Bicycleta. *A Província do Pará* (Belém), 23 de janeiro de 1908, p. 3

O velocípede. *Correio Paraense* (Belém), 14 de dezembro de 1892, p. 2

Yankee. Um sahimento de bicycleta. *Correio Paraense* (Belém), 06 de julho de 1892, p. 2

Congresso Feminino. *DiáriodeNotícias* (Belém), 13 de maio de 1896, p. 2

Congresso Feminino. *DiáriodeNotícias* (Belém), 14 de maio de 1896, p. 2

Cyclismo. *Diário de Notícias*, (Belém) 21 de junho de 1896, p. 2

Cyclismo. *Diário de Notícias* (Belém), 26 de junho de 1896, p.1

Receitas Diversas. *Diário de Notícias* (Belém), 11 de maio de 1898, p. 2

Cyclismo. *Folha do Norte* (Belém), 23 de junho de 1897, p. 2

Isto de Mulheres... *Folha do Norte* (Belém), 29 de agosto de 1896, p. 2

Jornalzinho da Moda. *Folha do Norte* (Belém), 20 de abril de 1897, p. 1

Notas Sportivas. *Folha do Norte* (Belém), 10 de abril de 1896, p. 1

Ah!... Que pandega!... *O Binóculo* (Belém), 3 de maio de 1898, p. 1

Concurso de Bicycletas. *O Binóculo* (Belém), 16 de janeiro de 1898, p. 4

Mundo Social. *O Binóculo* (Belém), 17 de junho de 1897, p. 2

Agencia de bicycletas “Gladiator”. *O Jornal* (Belém), 1 de dezembro de 1900, p. 4

Belém Elegante. *O Pará* (Belém), 9 de janeiro de 1898, p. 2

Chegaram as Bicycletas “Águia”. *O Pará* (Belém), 4 de março de 1898, p. 2

Notas Sportivas. *O Pará*, 14 de julho de 1899, p. 1

Pelo Mundo Sportivo. *O Pará* (Belém), 13 de setembro de 1898, p. 2

Pelo Mundo Sportivo. *O Pará* (Belém), 17 de dezembro de 1897, p. 2

Pelo Mundo Sportivo. *O Pará* (Belém), 20 de dezembro de 1897, p. 2

Reclamação Justa. *O Pará*, 29 de julho de 1899, p. 1

Seção Sportiva. *O Pará* (Belém), 5 de outubro de 1900, p. 2

Seção Sportiva. *O Pará* (Belém), 24 de março de 1899, p. 2

Sport. *República*, 28 de outubro de 1899, p. 2

Imagens:

Fotografia 1 - Ciclistas estacionados nas proximidades da Praça da República. Fonte: Álbum do Pará (1899), p. 46

Fotografia 2 - Grupo de garotos ciclistas em frente ao Bosque Municipal. Fonte: Álbum do Pará (1899), p. 38

Cartaz 3 - Anúncio das bicicletas 'Clement' em cartaz 1891 (litografia colorida), produzido por Lucien Baylac. / Coleção particular / Biblioteca de arte The Bridgeman. Fonte: https://www.bridgemanimages.us/enUS/search?filtertext=poster%20clement&filter_group=all&filterregion=BRA&sort=most_popular. Acessado em: 01-09-2020

Cartaz 4 - Anúncio de tandens “Clement” em cartaz, s/d, produzido por Jean Paleologue. Fonte: <https://pasteleiras.wordpress.com/2013/08/23/cycles-clement-a-historia-pelos-cartazes/>. Acessado em: 01-09-2020

Desenho 5 - Representação de uma ciclista. Fonte: *O Binóculo*, Belém, 3 de maio de 1898, p. 1.

Referências Bibliográficas

COVA, Tatiane Paiva. **Corpo feminino no corpo social na passagem do século XIX ao XX na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: XIV Encontro Regional da Anpuh-Rio: Memória e Patrimônio, 2010. Disponível em: www.encontro2010.rj.anpuh.org. Acessado em: 06-07-2020.

DEL PRIORE, Mary Lucy Murray. Memória e história de mulheres: uma biblioteca feminina. **Revista de História da USP**, São Paulo, nº 138, junho, pp. 175-179, 1998.

DUBY, Georges. PERROT, Michéle. **Imagens da Mulher**. Edições Afrontamento. vol. 1, 1992.

DUNNING, Eric. ELIAS, Norbert. **A busca da excitação**. Lisboa: Difel, 1992.

GOELLNER, Silvana Vilodre. Gênero e esporte na historiografia brasileira: balanços e potencialidades. **Revista Tempo**, vol. 19, n. 34, 2013, p. 45-52. Disponível em: <https://www.scielo.br>. Acessado em: 02-08-2020.

GOIS JÚNIOR, Edivaldo. O esporte e a modernidade em São Paulo: práticas corporais no fim do século XIX e início do XX. Artigos Originais. **Revista Movimento**, Porto Alegre, v. 9, n. 04, out/dez de 2013, pp. 95-117

HOLLANDER, Anne. O Sexo e as roupas: a evolução do traje moderno. In: SANTUCCI, Natália de Noronha; FIGUEIREDO, Joana Bosak de. O feminino, o masculino e a bicicleta: paradigmas de gênero construídos no vestuário ocidental. **Revista Competências**, Porto Alegre, RS, v.8, n.1, p. 17-33, jan./jul. 2015.

LUZ, Giselle Aparecida da. Escrita e resistência: em busca de Maria Pognon. **Revista Eletrônica do Instituto de Humanidades**, n 44, 2017. 2, p. 37-52.

MACHADO, Vivian da Silva Garelli. **A bicicleta como um veículo feminista: a relação entre o cicloativismo e o feminismo nas cidades de Niterói e Rio de Janeiro**. Seminário Internacional Fazendo Gênero 11 & 13º Congresso Munda das Mulheres (Anais Eletrônicos), Florianópolis, 2017. Disponível em: www.en.wwc2017.eventos.dype.com.br. Acessado em: 01-07-2020.

MATOS, Maria Izilda. Cabelo, barba e bigode: masculinidades, corpos e subjetividades. Locus (UFJF): **Revista de História**, Juiz de Fora, v.17, n.02, p. 125-145, 2012.

MELO, Victor Andrade de. **Novas performances públicas masculinas: o esporte, a ginástica, a educação física (século XIX)**. In: PRIORE, Mary del; AMANTINO, Marcia. (Org.). *História dos homens no Brasil*. 1ed. São Paulo: Editora Unesp, 2013, v. 1, p. 119-152.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos Feministas**, Florianópolis, 17(1): 296, p. 111-134, janeiro- abril/2009.

PERROT, Michelle. As mulheres. In: PERROT, Michelle. **Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros**. São Paulo: Paz e Terra, 2008, pp. 165-231.

SANTUCCI, Natália de Noronha; FIGUEIREDO, Joana Bosak de. O feminino, o masculino e a bicicleta: paradigmas de gênero construídos no vestuário ocidental. **Revista Competências**, Porto Alegre, RS, v.8, n.1, p. 17-33, jan./jul. 2015.

SARGES, Maria de Nazaré. A “Galícia” paraense: imigração espanhola em Belém (1890-1910). In: CHAMBOULEYRON, Rafael. ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado. **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)**. Belém: Ed. Açai, 2010, pp. 201-218.

SARGES, Maria de Nazaré. As corridas de touros e as associações de migrantes galegos: a construção do imaginário ibérico na “Nova Jerusalém” – Belém XIX-XX. In: José Luis Ruiz-Peinado (Org.). **Atlântico imaginado: fronteiras, migrações e encontros**. Madrid (ESP): Editora do Ministério do Trabalho e Imigração Espanhol, 1ª ed., 2010, p. 121-140.