



Doi: 10.4025/7cih.pphuem.1374

MODERNIDADE AO SUL DO BRASIL: A MODA E O CICLISMO EM PORTO ALEGRE (1895-1905)

Natália de Noronha Santucci
(Mestranda em História/PUCRS)

Resumo: Na Porto Alegre dos primeiros anos da República diversas forças de mudança atuavam simultaneamente – uma nova ordem social se estabelecia por meio da burguesia teuto-brasileira em ascensão, da consolidação do castilhismo de matriz positivista, da demanda por reformas urbanas, entre outros fatores, como a abolição dos escravos. Um aspecto marcante da época foi a introdução práticas esportivas inéditas na cidade, que originavam novos espaços de sociabilidade e estimulavam uma vida social em esfera pública, diferente dos eventos domiciliares promovidos até então. Neste texto, por meio da análise de imagens e notícias, observaremos a indumentária dos ciclistas e buscaremos compreender os processos de moda nos quais estavam inseridos tanto os trajes dos frequentadores dos clubes de ciclismo, que surgiram nesse período, quanto a própria prática esportiva. Discutiremos a influência da globalização simples e da criação e manutenção de identidades na opção por estas roupas e atividades, abordando brevemente questões relacionadas a uniformes e papéis de gênero, levando em consideração o desejo de *modernidade* propagado pelas elites e tendo exemplos de outras localidades como pontos de referência. Notamos que as bicicletas, o vestuário e as fotografias, as mesmas que circulavam na capital gaúcha na virada do século e nos servem agora como fonte, eram adventos dessa modernidade, ainda que o sonho da “Porto Alegre metrópole”, nos moldes das capitais modernizadas, como Paris, estivesse distante da realização.

Palavras-chave: História da Moda; História do Esporte; Indumentária; Ciclismo; Modernidade.

Financiamento: bolsa Capes.

Para Núncia Constantino “pensar a *modernidade* é apontar para formas de pensar e de viver” (1997, p.51) – formas as quais sofreram expressivas alterações na segunda metade do século XIX em maior ou menor intensidade conforme a localidade e o engajamento dos grupos no poder em promovê-las. No Brasil, desde o período colonial a França e a Inglaterra eram vistas como

exemplos de “civilização”, e na Porto Alegre dos primeiros anos da República, ainda que limitadas pela escassez de recursos financeiros, diversas forças de mudanças atuavam simultaneamente, orientadas pelo ideal de modernização e civilidade (NEEDELL, 1993; PESAVENTO, 1992). É importante destacar alguns fatores - em 1824 os imigrantes germânicos começaram a chegar ao Rio Grande do Sul; entre 1835-1845 Porto Alegre esteve sitiada pela Revolução Farroupilha, e após o fim do cerco as fortificações que cercavam a cidade foram demolidas, possibilitando a expansão da cidade no sentido das estradas (MONTEIRO, 1995). A partir da metade do século uma nova ordem social começou a se estabelecer com o crescimento da influência da burguesia teuto-brasileira em ascensão, inaugurando o período que Singer (*apud* MONTEIRO, 1995) chamou de *cidade dos alemães*. Esses imigrantes e seus descendentes influíram na arquitetura e inseriram novas formas de sociabilidade, várias delas por meio do associativismo e da fruição ao ar livre (MAZO, 2003; MONTEIRO, 1995), e entre elas as práticas esportivas inéditas na cidade, que originavam novos espaços e estimulavam uma vida social em esfera pública, diferente dos eventos domiciliares promovidos até então. Podemos pontuar também outros aspectos que potencializaram as mudanças no período, como a abolição dos escravos, a crescente demanda por reformas urbanas e a consolidação dos apoiadores do castilhismo de matriz positivista no controle do Estado, mas esses temas não serão aprofundados neste momento.

A cultura esportiva, associada à modernidade, era defendida pela imprensa, que a relacionava à higiene e ao distanciamento da representação de *cidade rural* (MORAES, 2012; SILVA, 2013). Houve, na virada para o século XX, dois grandes clubes de ciclismo na capital gaúcha – a União Velocipédica de Amadores, fundada em 1895 por adeptos a passeios de bicicleta (LICHT, 2002), e a *Radfahrer Verein Blitz*¹, fundada em 1896 por um grupo da comunidade alemã, possivelmente idealizada para atuar na manutenção da identidade teuto-brasileira nessa modalidade esportiva (LICHT, 2002; MORAES, 2012; SILVA,

1

¹ Em tradução livre: “Clube Ciclista Blitz (Raio)”.

2013). Esses clubes tiveram os velódromos² mais importantes de Porto Alegre, sendo o da *Blitz* na rua Voluntários da Pátria, nas imediações do bairro Navegantes, e o da União nos Campos da Redenção, onde hoje está situada parte do campus central da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - sendo este o mais famoso (LICHT, 2002). Os clubes de ciclismo eram valorizados - a União chegou a ter mais de mil membros no final de 1900 - e, além da presença de crianças, havia também a participação feminina nos passeios e em alguns páreos (corridas) especiais (*Idem*). Entretanto, toda essa popularidade não impediu a decadência e extinção de ambas as associações que, como observamos em Licht, já em 1905 ensaiavam sua saída da cena das sociabilidades modernas de Porto Alegre.

Assim como as bicicletas, a fotografia já estava presente na capital gaúcha desde o século XIX, tomando parte nos hábitos e representações em direção à modernidade almejada, o que certificava a atualização da cidade com as inovações técnicas europeias e demonstrava sua assimilação pela elite para quem as imagens fotográficas eram objeto de consumo (POSSAMAI, 2006).

O conjunto de imagens de referência – emblemáticas ou ícones – de um determinado grupo social compõe a chamada *iconosfera* (MENESES, 2005). As alterações na arquitetura e no paisagismo de Porto Alegre no começo do século XX faziam parte de uma nova visualidade urbana (POSSAMAI, 2006) e, junto com as vistas da cidade, os retratos e as roupas, integravam a iconosfera da burguesia urbana e demonstrava o já mencionado desejo de estar em sintonia com a modernidade nos moldes da Europa (POSSAMAI, 2006; SANTOS, 1997).

De acordo com Santos, posar para esses retratos implicava em assumir “papéis sociais, que investem os seus protagonistas em situações aceitas pelos códigos estabelecidos” (SANTOS, 1997, p.141), ou seja, ao dar-se a ver os retratados possivelmente buscavam invisibilizar elementos inadequados ou vulgares.

2

¹ Pistas em forma de elipse, destinadas às corridas de bicicleta.

Essas imagens muitas vezes poderiam ser exibidas em álbuns de família para visitantes especiais, mas fotografias de grupos, de eventos ou vistas poderiam ser expostas em vitrines de estabelecimentos comerciais ou fazer parte de álbuns publicados pelos fotógrafos (LICHT, 2002; POSSAMAI, 2006; SANTOS, 1997).

A sociedade porto-alegrense da época valorizava o evento social como palco para o exercício das aparências, o culto à festa se tornou significativo, e ainda que o jornal ilustrado com fotografias não fosse corrente (SANTOS, 1997), as ocasiões que seriam fotografadas ocasionalmente eram noticiadas, conforme visto em Licht, talvez com o propósito de enobrecer o evento ou de alertar seus participantes para que pudessem estar preparados para mostrar o que desejassem ver “eternizado”. Por exemplo, na colocação da pedra fundamental do Velódromo da Redenção a imprensa noticiou que um grupo de sócios foi fotografado com seus uniformes e bicicletas por Virgílio Calegari, fotógrafo extremamente prestigiado no período, que houve vários discursos e que foi oferecido um almoço no Hotel Lagache com cardápio todo em francês (LICHT, 2002).

Observando essa configuração – desde a imigração à importação de artefatos como as bicicletas e as câmeras fotográficas, assim como a valorização do *moderno* e da Europa como exemplo – podemos refletir sobre o fenômeno da *globalização simples*, que teria sua primeira fase entre 1870-1914 e estaria vinculada especialmente à segunda Revolução Industrial e à promoção da modernização, por países que Magalhães (2012) chama de globalizadores, de localidades como a América Latina. Entre suas características, esses globalizadores seriam fornecedores de tecnologias, investimentos e bens de maior valor agregado a países periféricos ou em desenvolvimento (MAGALHÃES, 2012). Ao lado desse conceito, julgamos importante mencionar também a hibridação, ou hibridização, que diz respeito à maneira pela qual “modos culturais ou partes desses modos se separam de seus contextos de origem e se recombinaem com outros modos ou partes de modos de outra origem, configurando, no processo, novas práticas” (COELHO *apud* KERN,

2004, p.59), por acreditarmos que ambos seriam influenciadores, por um lado da criação da identidade da nova elite porto-alegrense, por outro do estabelecimento de fronteiras simbólicas pelos teuto-brasileiros, que utilizavam diversos elementos em suas associações esportivas, como o idioma, para remeter às suas origens étnicas, mas já sofrendo alguma influência do novo meio.

Em diversas leituras que fizemos vimos a utilização do termo *esporte da moda*. No caso do ciclismo, desconfiamos que a expressão estabeleça uma relação especial – conforme aludimos, entre 1895 e 1905 essa modalidade de esporte e lazer viveu um ciclo de ascensão e esquecimento, tão rápido quanto o que normalmente observamos ao estudar a sucessão de modas de vestuário durante o século XX, por exemplo, o que nos provoca a reflexão sobre o *processo de moda* no qual esse “moderno e higiênico” hábito estaria envolvido, inclusive por algumas menções que encontramos sobre sua substituição pelo futebol ou pelos automóveis.

Uma vez introduzido o contexto e apresentados os clubes que norteiam os estudos que estamos conduzindo e apresentamos parcialmente aqui, passamos agora para a exploração de uma pequena amostra de nossas fontes primárias. Por meio da análise de imagens e notícias, observaremos a indumentária dos ciclistas e abordaremos brevemente questões tocantes aos uniformes e papéis de gênero, ocasionalmente tomando outras localidades como pontos de referência para comparação.

Nas notícias que analisamos percebemos o tom de incentivo ao ciclismo e ao vestuário especializado, como podemos ver no exemplo abaixo:

Não é um luxo, nem também uma macaquice nossa, o uso da roupa própria. É, sim, uma necessidade. O cyclist precisa, qual gymnasta na arena, estar levido e apto para pular e saltar ligeiramente, quando quiser, e não é de calça comprida e botas de sola grossa que o poderá fazer [...] (LICHT, 2002, p.37).

Em diversas situações a imprensa destacava a utilização dos uniformes ou a obrigatoriedade de seu uso em algumas ocasiões dos clubes. Em 1904 a

União Velocipédica chegou a enviar um conjunto de itens para uma exposição em *Saint Louis*³, entre os quais “uma caixa, contendo um uniforme da União e a faixa e a medalha que constituem os distintivos dos seus campeões” (LICHT, 2002, p.85). Em competições específicas também eram mencionadas fitas, *brassards* e distintivos, que tinham como finalidade, por exemplo, a diferenciação entre *cyclistas seniors* e *cyclistas juniors*, feita respectivamente por um laço de fita encarnada e verde; a competição pelo *brassard* honorífico da União Velocipédica “representado em uma fita devidamente decorada a adaptavel ao braço esquerdo”, e ainda uma “divisa de veludo azul com a inscrição simbólica EM DESAFIO, bordada a ouro” identificando o “Desafio de *brassard*” - possivelmente se referindo ao mesmo artefato (*Ibid.*; p.48). Em um campeonato sediado pela Blitz, os distintivos dos clubes de origem garantiam ingresso e em outro, pela União, os inscritos deviam informar as cores que adotavam em sua vestimenta e o vencedor poderia usar também uma faixa a tiracolo com as cores sociais, nome da sociedade e “Campeão de (data)” (*Id.*).

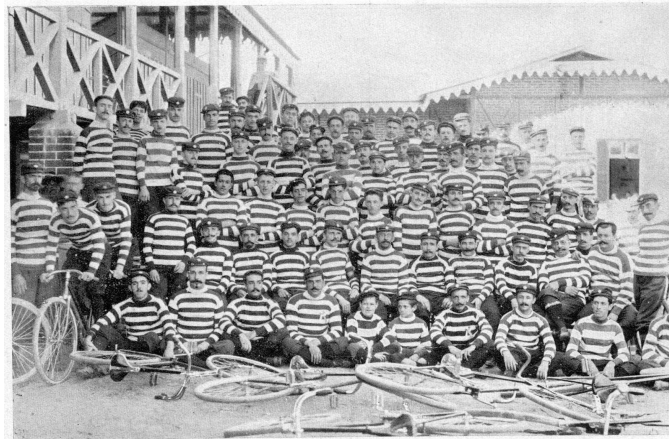


Figura 1: União Velocipédica de Amadores. Fonte: MCSHJC. Virgílio Calegari.
Figura 2: Eduardo Hirtz. Fonte: Acervo pessoal de Rejane Hirtz Trein. Atelier Barbeitos.

¹ Embora não seja detalhado em nenhuma das fontes que consultamos até agora, acreditamos se tratar da “1904 *World's Fair and Olympics*”, realizada na cidade, e que teve um amplo pavilhão do Brasil.

A partir das duas fotografias acima levantaremos mais alguns pontos. Na figura 1 vemos um grande grupo com blusas de listras largas. Embora exista uma pequena diferença na cor de algumas golas, as fontes nos indicam até agora que seriam todos membros da União Velocipédica. Conseguimos notar que há adultos (com bigode), jovens (meninos grandes, mas ainda sem bigode) e crianças (dois meninos sentados no chão na primeira fila). Percebemos também que usam calções bufantes e, até onde é possível enxergar, parecem estar com sapatos cobertos por polainas. Todos usam o boné com um círculo na frente, possivelmente o distintivo do clube. Dois deles, na primeira fila, têm um tipo de fita presa ao lado esquerdo do peito, que suspeitamos ser os laços diferenciadores que comentamos anteriormente. Nenhum deles está de luvas.

Os bigodes eram um traço da aparência muito valorizado nesse período e a presença do silêncio e da seriedade, discutida por Santos (1997), está visível aqui como nos retratos de estúdio, ainda que se tratasse de um ambiente de lazer. Assim, nos deparamos com múltiplos sentidos - o do vestuário moderno, da aparência alinhada com o que era socialmente prezado, mas também o peso do tradicional implicando na seriedade dos rostos e no olhar de alguns membros para fora do quadro.

Ainda não localizamos nenhuma fotografia correspondente que retratasse um grupo feminino de ciclistas, embora em outras imagens seja possível ver mulheres no velódromo, tampouco alguma fotografia do grupo de ciclistas da *Radfahrer Verein Blitz* – desconfiamos que, se existirem, estas imagens possam ter ficado restritas a um circuito bem menor que as dos rapazes da União Velocipédica, resultando na dificuldade de ser localizadas atualmente. Contudo, observando a figura 2 levantamos a hipótese de estarmos diante do uniforme da *Blitz*. Esta conjectura se baseia em dois indícios - o retratado⁴ era um imigrante alemão que se estabeleceu em Porto Alegre e, por conta disso, poderia ter se inserido na vida esportiva por meio do clube germânico; outro indício vem justamente do traje pois, embora de maneira geral seja muito semelhante ao que

4

¹ Hirtz foi um dos pioneiros do cinema gaúcho.

os esportistas da primeira fotografia vestem, notamos que as listras possuem um padrão diferente, são mais finas, e o boné não possui o círculo. Infelizmente ainda não concluímos a investigação nesse sentido, mas esperamos ter essa resposta até o término da pesquisa.

A respeito das cores dos uniformes, as fotografias da época não podem nos mostrar muito. Contudo, nas páginas de Licht encontramos a seguinte informação:

[...] 63 ciclistas da União Velocipédica e 55 da *Blitz* seguiram em direção ao novo velódromo, os da União com uniforme azul e branco, e os da *Blitz* amarelo e preto [...] (LICHT, 2002, p.28).

Destacamos a questão das cores para poder avançar mais um pouco nas reflexões. Temos então as listras azuis e brancas da União Velocipédica. Considerando que a União não parecia vinculada a uma proposta étnica, mas sim à da modernidade, nos apoiamos em Pastoureau (1993), que comenta o desenvolvimento da moda dos trajes e tecidos listrados na costa francesa, durante a segunda metade do século XIX, e que a combinação entre branco e azul-marinho estava em conformidade com recomendações higienistas e morais. Segundo o autor, aos poucos as listras “assumiram o mundo do lazer, dos jogos e do esporte” (Pastoureau, 1993, p.99), e acreditamos que os unionistas tenham se orientado mais por esses critérios de novidade e higiene do que por outros referenciais. Quanto às listras amarelas e pretas da *Blitz*, suspeitamos que, assim como fizeram outros clubes, a opção pelas cores seria a retomada de alguma bandeira germânica. Boa parte dos imigrantes alemães que chegaram ao sul do Brasil no século XIX era oriunda da Saxônia, que tem o preto e amarelo em seu brasão e o verde e branco em sua bandeira - esta segunda combinação foi utilizada nos uniformes de um desdobramento da *Blitz*, o *Fußball Club* Porto Alegre - o que nos faz crer que pudesse ser de fato uma referência a esta localidade (LICHT, 2012; SACHSEN.DE, s.d.; WILLEMS, 1980).

Até o momento não encontramos na imprensa gaúcha nenhuma oposição veemente às roupas dos ciclistas. Entretanto, as roupas utilizadas pelas

mulheres ciclistas pareciam causar algum descontentamento, como podemos ver abaixo:

[...] 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, p.17. Grifo nosso).

Por outro lado, notamos a valorização do urbano sobre o rural pela contraposição entre a máquina e o cavalo, o que talvez justificasse a aceitação desse novo traje.

De acordo com Crane (2006), o traje feminino de ciclismo que surgiu nos anos 1890 causou controvérsias por propor alternativas como o encurtamento das saias ou o uso de calças bufantes e saias-calça, sempre combinadas com peças relativamente simplificadas em comparação ao vestuário elegante da época. Essa nova vestimenta representava uma ruptura com a marcada divisão entre feminino e masculino vigente durante o século XIX, e isso provocou manifestações agressivas de rejeição - a autora menciona ocorrências no hemisfério Norte, mas localizamos também um episódio no Rio de Janeiro, no qual verificamos o conflito de opiniões sobre a roupa, ou talvez até mesmo sobre a presença da mulher no espaço do esporte:

Nas corridas do Derby-Club esteve uma moça que fez a sua entrada no Prado montando garbosamente uma bicycleta e trajando o amplo vestuário próprio das bicycletistas, espécie de bombachas presas abaixo do joelho, e que não deixam de ter bastante elegância. [...] O facto, porém, constituía uma novidade, entre nós, e o povinho,- cheio de indiscreta curiosidade, começou a fazer grandes ajuntamentos em torno da moça bicycletista, atormentando-a com uma attenção impertinente [...] achando uma coisa talvez fantástica a presença de uma bicycletista n'um campo de sport. [...] A cousa, porem, tomou mais graves proporções. Uma chusma de garotos começou a vaiar a moça, perseguindo-a mesmo, procurando inutilisar-lhe a bicycleta e obrigando-a por fim a refugiar-se no encilhamento e a fugir do Prado a toda velocidade da elegante machina que montava [...] (A Bicycleta, 1896, p.72).

Variações desse vestuário próprio aparentemente foram usadas em outras cidades brasileiras - na mesma edição da revista *A Bicicleta*, de São Paulo, que reproduziu a notícia acima, há uma descrição de um modelo de saia-calça com orientações para confecção. Já em Porto Alegre, temos as seguintes imagens:



Figura 3 e Figura 4: Mulheres ciclistas. Fonte: Fototeca Sioma Breitman. Studio Calegari.

O par de fotografias das moças ciclistas já foi analisado por diversos pesquisadores, mas sob perspectivas diferentes da que estamos trabalhando. Ambas foram realizadas no estúdio do já mencionado Virgílio Calegari. Essas moças, provavelmente integrantes da elite, ao dar-se a ver trajadas como ciclistas estão carregando em si a defesa da modernidade, ainda que não possamos falar nesse caso de qualquer relação com o feminismo, uma vez que não temos mais informações sobre as retratadas. Assim como notamos na figura 1, apesar de terem a postura tradicional dos retratos da época – olhar para fora do quadro, expressões sérias – os trajes são fundamentalmente modernos, extremamente semelhantes ao que vemos em fotografias contemporâneas de mulheres ciclistas na Europa. Ao contrário dos homens, as duas mulheres estão com luvas de couro e, assim como o bigode era importante para eles, elas estão com os cabelos presos, como era adequado às moças mais velhas e mulheres adultas. Uma delas veste um conjunto claro, com chapéu-palmeta, calça bufante,

gravata, um cinto escuro e tem nos pés sapatos com polainas. No outro retrato, vemos uma mulher em traje escuro, com uma blusa de listras largas e saia, que pode até mesmo ser uma saia-calça. Seu chapéu é um quepe com o distintivo da União Velocipédica - é o que as letras UV sobrepostas nos indica - e há um tipo de broche que não pudemos ainda precisar se teria algum significado. Há outras duas fotografias onde um traje semelhante pode ser percebido, apesar de não tão detalhadamente, o que nos leva a crer que se tratava da versão feminina do uniforme da União, embora na atual etapa não tenhamos dados sobre a formalização destas roupas para as sócias.

Essas fotografias nos suscitam ainda alguns pensamentos quanto aos limites da modernidade permitida a essas moças, sobre a possibilidade de erotização a partir desses trajes - sobre outra fotografia, Santos (1997) menciona os sapatos apontando sob a saia como um signo erotizador por manifestar inconscientemente a corporeidade, mas não seria a própria prática esportiva e suas roupas manifestações dessa corporeidade? Também nos questionamos quanto ao alcance da “ruptura” apontada por Crane (2006), uma vez que, se por um lado foi a primeira vez em séculos que se permitiu às mulheres o uso de peças bifurcadas, por outro é visível que o traje feminino era tão mais complexo que o masculino quanto os que eram utilizados em outras ocasiões, e claramente não poderia se confundir o gênero dos ciclistas.

Nos aproximando das considerações finais possíveis a essa altura, notamos que as bicicletas, o vestuário e as fotografias, as mesmas que circulavam na capital gaúcha na virada do século e nos servem agora como fonte, eram adventos da modernidade almejada pela nova elite porto-alegrense, ainda que o sonho da “metrópole”, nos moldes das capitais modernizadas, como Paris, estivesse distante da realização. Feijão coloca que “o processo de moda sempre esteve ligado ao crescimento das cidades” (2011, p.23) e, no contexto que apresentamos, podemos pensar na definição de Moda como “o fenômeno social da mudança cíclica dos costumes e dos hábitos, das escolhas e dos gostos, coletivamente validado e tornado quase obrigatório” (VOLLI *apud* CALANCA, 2008, p.11) e que “ainda que estejam envolvidos diversos âmbitos

da vida coletiva, historicamente, o modo de proceder da moda exprimiu-se mais claramente na esfera das roupas e do modo de vestir” (CALANCA, 2008, p.16). Assim, pensamos o ciclo de vida do ciclismo em Porto Alegre como um desses processos de moda, ligado à renovação da cidade e acompanhado por sua expressão indumentária ao contemplar o vestuário especializado.

Por fim, ligamos o ciclismo fortemente ao termo “esporte da moda” pois, diferente de outras práticas que permaneceram, como o futebol, esteve em voga temporariamente, no decênio de 1895-1905 e, ao ser retomado alguns anos depois, jamais ocupou novamente a posição notável que teve nesse período áureo. Por fim, quanto aos trajes para a prática, acreditamos que também estavam sujeitos à moda, embora vinculados à esfera funcional e simbólica para estabelecimento da identidade dos grupos - para participar da “moda do ciclismo”, era prescrito o traje adequado, que era vestido por pessoas que portavam bigodes e cabelos, entre outros elementos, conforme determinava a elegância da época. Essa discussão, no entanto, será amadurecida no decorrer da pesquisa e, por ora finalizamos esta breve abordagem.

Referências

- CALANCA, Daniela. **História Social da Moda**, tradução de Renato Ambrósio. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.
- 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**, Salvador, v.1, n.2, p. 39-52, 2009.
- CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Modernidade, Noite e Poder: Porto Alegre na Virada para o Século XX. **Tempo**, Rio de Janeiro, v.4, p.49-64, 1997.
- CRANE, Diana. **A Moda e Seu Papel Social: Classe, Gênero e Identidade das Roupas**, tradução Cristina Coimbra. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.
- FEIJÃO, Rosane. **Moda e modernidade na belle époque carioca**. São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2011.
- KERN, Daniela. O conceito de hibridismo ontem e hoje: ruptura e contato. **Métis: História & cultura**, v.3 n.6, p. 53-70, 2004.

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.

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

MAGALHÃES, Diego Trindade d'Ávila. Globalização Simples e Globalização Complexa: o Império Britânico no século XIX e a China no século XXI. **Anais do Seminário Brasileiro de Estudos Estratégicos Internacionais – SEBREEI: Integração Regional e Cooperação Sul-Sul no Século XXI**. Porto Alegre, p.113-133, 2012.

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**. Porto, 2003. 366 f. Dissertação (Doutorado em Ciência do Desporto) - Faculdade de Ciências do Desporto e de Educação Física, Universidade do Porto, 2003.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. Rumo a uma “História Visual”. In: MARTINS, José de Souza; ECKERT, Cornélia; NOVAES, Sylvia Caiuby (Orgs.). **O imaginário e o poético nas ciências sociais**. Bauru: Edusc, 2005, p.33-56.

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

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.

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

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

POSSAMAI, Zita Rosane. O circuito social da fotografia em Porto Alegre (1922 e 1935). **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v.14 n.1, p.263-289, 2006.

SACHSEN.DE. Flag. **Portal des Freistaates Sachsen**. Disponível em: <<http://www.sachsen.de/en/192.htm>>. Acesso em: 12.06.15.

SANTOS, Alexandre Ricardo dos. **A fotografia e as representações do corpo contido (Porto Alegre 1890-1920)**. Porto Alegre, 1997. 2 v. Dissertação (Mestrado em Artes Visuais) - Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais,

Instituto de Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1997.

SEM Commentarios. **A Bicicleta**. São Paulo, v.1 n.18, p.72, 1896.

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, p.

VIDAL, Lucas. Em duas rodas. **Almanaque Gaúcho Zero Hora**. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2013/08/19/em-duas-rodas/?topo=13,1,1,,13>>. Acesso: 02.07.15.

WILLEMS, E. **A aculturação dos alemães no Brasil**: estudo antropológico dos imigrantes alemães e seus descendentes no Brasil. São Paulo: Editora Nacional, 1980.