



Revista Estudos Feministas

ISSN: 0104-026X

ref@cfh.ufsc.br

Universidade Federal de Santa Catarina
Brasil

Andrade de Melo, Victor; Schetino, André
A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX
Revista Estudos Feministas, vol. 17, núm. 1, enero-abril, 2009, pp. 111-134
Universidade Federal de Santa Catarina
Santa Catarina, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=38114360007>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Victor Andrade de Melo
Universidade Federal do Rio de Janeiro

André Schetino
Universidade Federal do Rio de Janeiro

A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX

Resumo: Este artigo tem por objetivo discutir as relações entre a nova configuração da presença social das mulheres (e nesse cenário as posições de líderes dos movimentos por direitos civis femininos), a nova dinâmica social marcada pela valorização das atividades públicas de lazer (da qual o ciclismo é um exemplo privilegiado) e um novo invento (a bicicleta) na transição dos séculos XIX e XX. Inicialmente abordaremos os casos específicos da Europa (com destaque para a França) e dos Estados Unidos, buscando recuperar as pioneiras discussões e ocorrências acerca do envolvimento de mulheres com o ciclismo. Posteriormente, discutiremos o caso específico do Rio de Janeiro, a maior cidade e a capital do país à época, cujos dirigentes tinham aspirações de constituir-la na metrópole moderna brasileira.

Palavras-chave: esporte; ciclismo; mulheres.

Copyright © 2009 by Revista
Estudos Feministas.

Introdução

¹ Susan ANTHONY, 1896, p. 10, tradução nossa. Susan Anthony foi uma das mais importantes líderes sufragistas norte-americanas na transição dos séculos XIX e XX.

² Elizabeth Stanton, líder feminista norte-americana do século XIX, citada em DODGE, 1996, p. 293, tradução nossa.

Deixe-me dizer o que penso da bicicleta. Ela tem feito mais para emancipar as mulheres do que qualquer outra coisa no mundo. Ela dá às mulheres um sentimento de liberdade e autoconfiança. Eu aprecio toda vez que vejo uma mulher pedalando... uma imagem de liberdade.¹

A mulher está pedalando uma bicicleta em direção ao sufrágio.²

Notadamente na Europa e nos Estados Unidos, na esteira dos desdobramentos da série de acontecimentos que marcaram o fim do século XVIII (com destaque para as Revoluções Industrial, Norte-Americana e Francesa), o século XIX é caracterizado, entre outras coisas, pela influência e

³ Uma discussão sobre esses acontecimentos pode ser obtida nos estudos de Leo CHARNEY e Vanessa SCHWARTZ, 2001; e Reinhart KOSELLECK, 1999.

⁴ Para mais informações, ver estudos de Alain CORBIN, 2001; e Victor MELO, 2006.

⁵ Para mais informações, ver estudo de Eugen WEBER, 1988.

⁶ Para mais informações, ver estudo de Georges VIGARELLO, 2001.

⁷ Uma discussão aprofundada sobre o assunto pode ser obtida nos estudos de CHARNEY e SCHWARTZ, 2001; e MELO e Fabio PERES, 2005.

impacto de novas invenções, frutos do pronunciado avanço científico e tecnológico; artefatos materiais que reestruturaram a forma de viver, simbólica e concretamente ocupando importante papel na construção e consecução do ideário da modernidade.³

A máquina a vapor interfere profundamente na dinâmica da sociedade, inclusive na nova configuração dos tempos sociais, com a separação explícita entre os momentos de trabalho e de não-trabalho, algo típico do desenvolvimento do modo de produção fabril. O trem, a luz elétrica, a fotografia, entre outras invenções, contribuem para o surgimento de novas sensibilidades, relacionadas inclusive às ideias de velocidade e fugacidade que marcam o período.

Esses novos artefatos também estavam articulados com outra dimensão marcante do período: a busca e valorização do espaço público como *locus* privilegiado de vivências sociais, entre as quais ocupam lugar de destaque as atividades de lazer.⁴ O fonógrafo, o cinema (uma grande novidade, muitas vezes chamada de "a invenção do século"), as exposições universais (aliando a demonstração de avanços tecnológicos com situações festivas), as exibições musicais e de dança, a melhoria das condições para a manutenção dos cafés abertos à noite e para a realização de funções teatrais noturnas (possíveis graças à "milagrosa luz elétrica"),⁵ a nova configuração dos espetáculos esportivos (com os recordes e resultados sendo aferidos com precisão pelo uso de cronômetros)⁶ são alguns dos exemplos de como a tecnologia esteve presente não só na esfera do trabalho, mas também na da diversão, envolvendo todos e tudo em novas e cada vez mais crescentes estratégias comerciais, marcas de uma indústria cultural que dava seus primeiros passos, já configurada a partir da articulação das ideias de consumo e espetáculo.⁷

Nesse cenário, a bicicleta ocupa um lugar ímpar. Trata-se de um novo artefato, uma invenção moderna, ainda que seja, em certa medida, um aperfeiçoamento de experimentos anteriores. Pertence aos indivíduos, mas potencializa os encontros sociais. Serve tanto ao trabalho (como meio de transporte de mercadorias ou forma de deslocamento pessoal para os locais de labuta) quanto ao lazer (já que permitia o ampliar das oportunidades de passeio e o acesso aos novos espaços de diversão, alguns dos quais situados nas redondezas da cidade). Pode ser usada nas situações de contemplação da natureza (algo caro no momento, uma influência do romantismo), mas também na realização de competições (celebrando a ideia de desafio e velocidade). Marca a diferença entre os que

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

podem comprar (e a qualidade do que podem adquirir) e os que somente podem alugar ou a ter emprestada.

Como afirmam Phillip Mackintosh e Glen Norcliffe,

Não é exagero dizer que a bicicleta e seus praticantes contribuíram de forma significativa para o discurso social do *fin de siècle*. Não somente foi a bicicleta um símbolo moderno, marcando seus praticantes como inovadores sociais, como também chamou a atenção dos transeuntes com seu barulho, buzinas e impressão, positiva e negativamente, de aproveitamento da velocidade. Esteve também relacionada a outras inovações. Ciclistas eram profetas dos novos estilos de se vestir, chapéus, calçados, guarda-sol, novos acessórios, inclusive novas câmeras. Para estar na moda nos anos 1890 era necessário estar “sobre rodas”.⁸

⁸ MACKINTOSH e NORCLIFFE, 2006, p. 22, tradução nossa.

Essa nova dinâmica social acabou por romper antigos padrões de intimidade, o que desencadeou novas possibilidades de encontros de classes sociais (ainda que com restrições e limites) e uma maior presença feminina no espaço público, ocorrências inclusive relacionadas à circulação das ideias de liberdade e igualdade e às reivindicações dos movimentos que emergiram a partir tanto das bandeiras das revoluções do século XVIII quanto das próprias contradições da sociedade capitalista.

No que se refere a uma nova postura e presença social das mulheres, percebe-se que é simultaneamente celebrada (por marcar os ‘novos tempos’, por potencializar a ‘beleza dos espetáculos modernos’ e por ser entendida como garantia do caráter de probidade das ‘novas diversões’) e rechaçada (como demonstram as declaradas preocupações com o pudor e com a quebra da centralidade da figura masculina na definição dos rumos da sociedade). O estabelecimento de limites à participação e à exposição pública feminina, bem como as tensões na busca de romper os, marca também esse rico período da história.⁹

⁹ Para mais informações, ver estudos de Tamar GARB, 1998; Erika RAPPAPORT, 2001; e Julia CSERGO, 2001.

Em estudos preliminares empreendidos, percebemos ainda uma grande relação entre esse novo artefato da modernidade, a bicicleta, que trazia ao seu redor uma nova prática, o ciclismo, e as reivindicações femininas que marcam o *fin de siècle*. Assim, este artigo tem por objetivo discutir as relações entre a nova configuração da presença social das mulheres (e nesse cenário as posições de líderes dos movimentos por direitos civis femininos), a nova dinâmica social marcada pela valorização das atividades públicas de lazer (da qual o ciclismo é um exemplo privilegiado) e esse novo invento (a bicicleta) na transição dos séculos XIX e XX.

¹⁰ Estamos aqui trabalhando com o conceito de campo esportivo, a partir das considerações de Pierre BOURDIEU, 1983.

¹¹ Para mais informações sobre o Rio de Janeiro na transição dos séculos XIX e XX, ver os estudos de Jeffrey NEEDELL, 1993; Nicolau SEVCENKO, 1998; e Robert PECHMAN, 2002.

¹² NEEDELL, 1993; SEVCENKO, 1998; PECHMAN, 2002.

¹³ PECHMAN, 2002.

Inicialmente, por meio de revisão da literatura, abordaremos os casos específicos da Europa (com destaque para a França) e dos Estados Unidos, buscando recuperar as pioneiras discussões e ocorrências acerca do envolvimento de mulheres com o ciclismo, entendido como a prática de andar de bicicleta que contempla uma dupla dimensão: uma diversão não-competitiva e um esporte específico (com competição estruturada, portanto).¹⁰

Posteriormente, por meio de pesquisa em periódicos nacionais, discutiremos o caso específico do Rio de Janeiro, a maior cidade e a capital do país à época, cujos dirigentes tinham aspirações de constituir-la na metrópole moderna brasileira, ainda que esse intuito transitasse entre um desejo e uma realidade ainda bastante rural.¹¹

Algumas ressalvas iniciais se fazem necessárias. Devemos ressaltar que, no que se refere à realidade carioca, ainda que tenhamos realizado uma profunda busca, deparamo-nos com informações limitadas a respeito do envolvimento de mulheres com o ciclismo. Apresentamos, portanto, o que foi possível inferir a partir do material coletado, buscando dialogar com o que ocorria no cenário mundial e com o contexto sociocultural da cidade no momento investigado.

Considerando tal contexto, deve-se ter em conta que, obviamente, Rio de Janeiro/Brasil, Estados Unidos e Europa apresentavam cenários sociopolíticos bastante distintos, sendo arriscada qualquer relação linear. De qualquer modo, parece inegável a influência dos novos costumes/modos de vida advindos do exterior, notadamente da Europa (ainda mais especialmente da França), na constituição da sociedade carioca do *fin de siècle*, algo já bastante discutido por autores como Needell, Sevcenko e Pechman, entre outros.¹²

Pechman,¹³ aliás, nos lembra que a adoção, pela sociedade carioca, de alguns costumes advindos do velho continente não se tratou de um mero processo de cópia de práticas estrangeiras, mas sim deve ser entendida a partir da ideia de releitura a partir das peculiaridades locais. Se por vezes alguns hábitos pareciam estranhos ao cotidiano do brasileiro, cabe lembrar que representavam o desejo de modernização, de identificação com o 'mundo civilizado', ressignificado a partir do encontro com as peculiaridades culturais locais.

O mesmo se passa quando falamos das lutas femininas. Ao contrário do que já era observável na Europa e nos Estados Unidos, no Brasil da transição de séculos não podemos identificar ainda um movimento de mulheres claramente organizado. De qualquer forma, já se pode perceber nos jornais e publicações brasileiras o uso de

palavras como “feminismo” e “feministas”, certamente exemplos das influências estrangeiras. O eco daquelas ações desembarcava no país e servia como inspiração para as cariocas em suas iniciativas pioneiras de busca de mais espaço na sociedade.

Nossa investigação se insere no âmbito de um dos “domínios” da história:¹⁴ a história das mulheres, para o que temos em vista as considerações, ponderações e alertas de Joan Scott.¹⁵ A pesquisa que gerou este artigo transitou na fronteira entre uma história social e uma história cultural¹⁶ e possui interfaces com outros domínios, como a história do esporte, a história do corpo e a história urbana. Ainda que nosso estudo tenha por principal interesse o papel e a presença das mulheres, procuramos não perder de vista o conceito de gênero, buscando, na medida em que pareceu interessante a nossos intuios, discutir os aspectos relacionais na definição de papéis socialmente aceitos para homens e mulheres.

São também de nosso conhecimento outros estudos brasileiros que abordam o envolvimento de mulheres com as práticas esportivas, tais como os de Mônica Schpun, Silvana Goellner e Fabiano Devide, entre outros.¹⁷ Nossa pesquisa, contudo, se debruçou sobre um período ligeiramente anterior, buscando discutir os momentos que antecederam às considerações apresentadas por esses autores. Além disso, fizemos a opção por centrar nossa análise em uma só prática, o ciclismo, entendendo-o como privilegiado para melhor compreendermos a presença e participação feminina nos primeiros momentos de construção dos sentidos e significados da modernidade.

Esperamos com este artigo chamar a atenção para um assunto ainda pouco discutido na literatura nacional (as relações entre a bicicleta, o ciclismo e as mulheres), intentando também contribuir com mais um olhar sobre a presença das mulheres na constituição das novas dimensões que marcam a modernidade.

As mulheres, a bicicleta e o ciclismo no cenário internacional

Herdeiros de uma longa trajetória, cujos primórdios se encontram no século XIII, os velocípedes, antecedentes de nossas bicicletas ‘modernas’, foram inventados em Paris, em 1863, pelos irmãos Pierre e Ernest Michaud, logo se tornando uma forma de diversão apreciada pelas elites. No final do século XIX, as bicicletas já possuíam um formato próximo ao atual e o ciclismo já era uma atividade muito popular não só na França, como também em muitos outros países.

Inicialmente, os velocípedes não eram artefatos utilizados em competições ou como meio de transporte cotidiano, mas sim para realização de passeios, uma alternativa de diversão. Para entender a grande popularidade rapidamente angariada pela prática na Paris daquele momento, devemos considerar a peculiaridade daquela cidade no período:

Falar da história dos lazeres, isto é, dos contornos, das percepções e dos usos de um tempo livre de atividades obrigatórias, em Paris, em nada se assemelha a falar dos lazeres numa cidade qualquer. Paris constitui um campo urbano específico [...] dotado de maneiras de viver e formas de sociabilidade marcadas, na sua realidade como na sua representação, pela chancela da modernidade [...]. Paris encarna o movimento e a extrema mobilidade de uma cidade.¹⁸

¹⁸ CSERGO, 2001, p. 140.

Também enquanto um esporte, na década final do século XIX, o ciclismo já se tornara o mais popular da França: tanto as provas de estrada quanto as de velódromos rapidamente deixaram de ser um entretenimento somente das classes altas para ser adotado por todas as camadas sociais. Weber situa bem a importância da prática:

[o ciclismo] Foi o primeiro a sugerir a busca do esporte por prazer, em círculos sociais onde essa possibilidade não era normalmente considerada; formaram-se, para promovê-lo, muitos clubes que não atraíam exclusivamente as classes alta e média; por fim, provocou uma comercialização do esporte, que, embora muito depreciada, tornava-o acessível a um grande número de pessoas que, do contrário, o teria ignorado.¹⁹

¹⁹ WEBER, 1988, p. 25.

As mulheres, tirando proveito das peculiaridades do momento histórico, rapidamente se envolveram com a novidade. Nos anos finais do século houve até mesmo pioneiras atletas tentando construir uma carreira esportiva nos velódromos e estradas, na França, Inglaterra, Itália e Alemanha. Tais iniciativas, contudo, foram retaliadas, inclusive com a proibição da organização de competições femininas.²⁰ Segundo Andrews:

A participação ativa de mulheres no esporte não era aceita socialmente na transição do século. O ciclismo não era uma exceção e os feitos de mulheres que tentaram quebrar recordes eram ignorados ou ridicularizados.²¹

²¹ ANDREWS, 1995, p. 54, tradução nossa.

Essas esportistas, para se manterem ativas, acabam se envolvendo com desafios de distância e/ou velocidade: era uma forma de provarem o seu valor e de seguir reivindicando a possibilidade de participação como atletas nas competições ciclísticas. De qualquer forma, majoritariamen-

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

te o envolvimento das mulheres se deu mesmo como público nas provas e com a incorporação da bicicleta nos momentos de lazer, o que desencadeou uma série de mudanças nos costumes, posturas e condutas femininas.

O hábito do ciclismo, por exemplo, foi um dos responsáveis pelo fim do uso do incômodo espartilho, peça que dificultava ou mesmo impossibilitava o ato de pedalar. Assim, conforme a prática foi se tornando mais usual, as mulheres não só o abandonaram como também passaram a utilizar vestimentas mais curtas e justas:

todos parecem concordar que os trajes usados para andar de bicicleta influenciaram consideravelmente a moda. Forneceram provavelmente mais um argumento a favor do uso de ceroulas. Mas também fizeram muitas mulheres vestirem calções, *bloomers* (saias curtas e calções presos nos tornozelos) e outras roupas esportivas, ensinaram-lhes a conveniência de bolsos, pouparam-lhes a necessidade de levantar as saias e criaram nelas um gosto por trajes com que pudessem sentar, caminhar ou recostar-se facilmente – e ainda pedalar.²²

Essas mudanças foram acompanhadas de uma série de preocupações e muitos foram os debates acerca da pertinência do ciclismo para mulheres. Octave Uzanne,²³ que dedicou alguns textos para comentar a moda e a nova presença feminina na Paris do fim do século XIX, expressou claramente suas apreensões com os novos costumes desencadeados pelo uso da bicicleta. Para ele, era inegável que elas cada vez mais pareciam homens e que isso modificava claramente sua postura social. Não surpreende que tenha surgido uma proibição do uso de roupas masculinas por mulheres, só sendo tal vestimenta permitida nas ocasiões em que estivessem pedalando.

Alguns médicos condenavam veementemente a prática, por questões anatômicas (causaria prejuízos físicos) e morais (criaria formas de excitação sexual). O dr. Tissié, por exemplo, afirmava que aquelas que se envolvessem com o ciclismo corriam o risco de abortar ou ficar estéreis, deixando assim de cumprir sua principal função social. Dois médicos, contudo, se destacam na defesa da bicicleta: Lucas-Champonniere, que escrevera um tratado sobre os problemas ocasionados pelo uso do espartilho, e ainda mais enfaticamente Ludovic O'Followell.

O'Followell, no livro *Bicicleta e órgãos genitais*,²⁴ defendia que a prática contribuía para a saúde da mulher, não sendo perigosa para a maternidade. Afasta qualquer correlação com outros objetos fabris, como a máquina de costura (uma comparação comum à época), ressaltando a diferença do ambiente que cerca as atividades (o ciclismo

²² WEBER, 1988, p. 128.

²³ UZANNE, 1894.

²⁴ O'FOLLOWELL, 1900.

ocorreria em espaço favorável) e demonstrando biomecanicamente que os dois gestos físicos eram bastante distintos.

O médico debate ainda a questão da moralidade, a partir de evidências de outros pesquisadores que tinham identificado que algumas jovens sentem prazer semelhante ao de uma masturbação pela fricção do selim em suas partes íntimas. Ainda que isso possa ocorrer, argumenta, não se trata de um problema do artefato, mas sim de determinadas mulheres “pouco honestas”, que fazem mau uso não só da bicicleta, como também de outros aparelhos (supõe que algumas sentem o mesmo quando andam de automóvel).

Conclui, assim, enfaticamente sua argumentação:

E se, por azar, um passeio de bicicleta revela à ciclista uma nova satisfação genital, não é necessário concluir que a bicicleta cria depravadas. De resto, em investigação conduzida por nós com o propósito deste trabalho, foram negativas todas as respostas à pergunta: Sentem algum prazer de ordem íntima quando pedalam? Não é necessário, portanto, acusar a bicicleta, mas sim a ciclista.²⁵

Podemos ver como o ciclismo dividiu opiniões. Os posicionamentos médicos, ainda que estabelecessem o controle (sugeria-se inclusive que estes deveriam ser consultados antes da prática, indicando a forma correta de exercício) e reforçassem as construções simbólicas ao redor do pudor e da maternidade, também criavam a possibilidade de legitimar a participação feminina, permitindo-lhes que dessem sequência a sua conquista.

O novo costume logo seria tematizado e/ou incorporado nas obras de alguns literatos do momento. Pierre Giffard²⁶ demonstra como por toda a Europa o ciclismo feminino se difundiu, sendo inclusive defendido por muitos homens. Mallarmé²⁷ exalta a nova beleza das mulheres ao andar de bicicleta. Émile Zola introduz a prática em *Les trois villes*:²⁸ Marie, uma jovem que demonstrava gosto pelo “velocipedismo” e defendia uma nova educação e postura saudável perante a vida, dialoga com Pierre:

– Então as mulheres serão emancipadas pelo ciclismo?
– Bem, porque não? Parece uma idéia tola, mas veja o progresso que já tem sido feito. Pelo uso racional mulheres libertam seus membros da prisão; então as facilidades as quais o ciclismo possibilita para que pessoas estejam juntas tendem a aumentar a relação e igualdade entre os sexos; a esposa e as crianças podem seguir o marido onde for, e gostam de como podem se sentir livres e vaguear sem incomodar ninguém. Nesse sentido, a grande vantagem para todos: uma toma banho de ar e da luz do sol, outra

²⁵ O'FOLLOWELL, 1900, p. 72, tradução nossa.

²⁶ GIFFARD, 1891.

²⁷ MALLARMÉ, 1895.

²⁸ ZOLA, 1898.

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

²⁹ Extraído de <http://www.dominiopublico.gov.br>.

³⁰ WEBER, 1988, p. 245.

³¹ Para mais informações sobre a importância da bicicleta para as mulheres na Paris do século XIX, sugerimos os estudos de Alexandre BUISSERET, 2000, e Christopher THOMPSON e Fiona RATKOFF, 2000.

³² WEBER, 1988, p. 131.

³³ Os Estados Unidos, mais do que a Europa, ofereciam mais oportunidades de participação social feminina; da mesma forma, os movimentos de reivindicações por direitos civis femininos eram sensivelmente mais fortes. Uma discussão interessante sobre as raízes históricas desse processo pode ser obtida no estudo de Leandro KARNAL e colaboradores, 2007.

³⁴ ZHEUTLIN, 2007.

³⁵ CORBIN, 2001, p. 10.

busca a natureza, a terra, nossa mãe em comum, de onde deriva a força e a alegria do coração [...] E como a brisa infla nossos pulmões! Sim, isso tudo purifica, acalma e encoraja!²⁹

Não surpreende que a importância do ciclismo tenha sido reconhecida por Maria Pognon, presidente da Liga Francesa de Direitos da Mulher. Na condição de dirigente do V Congresso Feminista Internacional, realizado na Paris de 1896, em seu discurso brindou à bicicleta “igualitária e niveladora”, que ajudava a “libertar o nosso sexo”.³⁰

Assim, graças também à bicicleta e ao ciclismo,³¹ como comenta Weber,

*La Nouvelle mode de 1900 notava corretamente uma mudança: esporte, dieta e higiene tinham alterado hábitos e maneiras. As mulheres estavam tentando perder peso, comiam menos, choravam menos, desmaiavam menos. Se não sofriam mais de melancolia, isso talvez se devesse a roupas menos apertadas. Certamente também ao relaxamento de constricções sociais. E a uma imagem mutante de si mesma, refletida nas e pelas imagens da moda.*³²

Nos Estados Unidos, o envolvimento de mulheres com o ciclismo parece ter sido ainda mais intenso, ainda que também pouco se observasse de participação feminina, como atletas, no âmbito das competições.³³ Introduzida no país em 1866, na década de 1890 as bicicletas se tornaram uma febre entre os norte-americanos: a *Bicycle Craze*. Segundo nos informa Peter Zheutlin,³⁴ na ocasião um em cada 30 habitantes já possuía a “fascinante máquina de duas rodas”; somente em 1897, mais de dois bilhões de exemplares foram adquiridos.

Esse fascínio deve ser entendido como um retrato de um país que, por suas condições históricas, adotara rapidamente algumas das novas dimensões da modernidade, inclusive no que se refere a uma pioneira valorização da diversão. Como afirma Corbin,

Os Estados Unidos constituem o principal laboratório do lazer de massas contemporâneo. [...] Os americanos inverteram o antigo temor do tempo perdido. Consideraram o tempo livre um tempo ganho [...]. Bem cedo o tempo livre foi entendido menos como um meio de instrução e mais como a via para uma certa felicidade. [...] Nessa perspectiva, longe de se oporem radicalmente, trabalho e recreio encontraram-se ligados pelo mesmo espírito de aventura.³⁵

Nesse cenário, rapidamente as norte-americanas adotaram a bicicleta como uma estratégia de ampliar sua mobilidade e suas vivências públicas, de aumentar suas

³⁶ Para mais informações sobre Anthony, inclusive seu envolvimento com o ciclismo, ver estudo de Ida HARPER, 2005.

³⁷ A versão integral desse material está disponível em: <http://www.barnard.columbia.edu/amstud/resources/women/willard.htm> (WILLARD, 1895).

alternativas de diversão e mesmo de contestar as rígidas normas sociais que as cercavam, algo que foi potencializado pelo avanço tecnológico do invento, o que aumentou as condições de segurança.

Assim, é compreensível que, a exemplo de Maria Pognon, Susan Brownell Anthony, uma das mais importantes líderes dos movimentos de direitos civis femininos, tenha saudado a "máquina de duas rodas" como o implemento que mais fizera pelas mulheres em toda a história da humanidade.³⁶

Rapidamente estabeleceu-se uma relação entre a bicicleta e a *New Woman*, a mulher 'moderna' que contestava os tradicionais papéis sociais femininos, não poucas vezes se envolvendo com movimentos reivindicatórios, entre os quais e principalmente o sufragista.

Da mesma forma que na Europa, uma das conquistas mais exaltadas estava relacionada à distensão das vestimentas. Elizabeth Cady Stanton, outra importante líder feminista, centrou aí sua elegia à bicicleta: segundo ela, o objeto configurara definitivamente o direito das mulheres de se vestirem da maneira que desejassesem, como lhes desse prazer.

Entre as posições de líderes norte-americanas de movimentos femininos de reforma social, destaca-se ainda a de Frances Willard. Aos 53 anos, decidira aceitar o desafio de aprender a andar de bicicleta. Tal experiência, bem como reflexões sobre a importância do veículo para a emancipação feminina, foram narradas em um folheto de grande sucesso em 1895: *Como aprendi a andar de bicicleta*.³⁷

Descrevendo suas vivências desde a infância, Willard afirma que sempre se sentira atraída pelas bicicletas. Ainda assim, mesmo que já percebesse sua importância para o público feminino, nunca antes se encorajara, nem fora encorajada, a aprender a utilizá-la. Ao narrar as dificuldades de aprendizado, faz referências aos próprios limites que a sociedade impõe às mulheres. Em suas palavras: "Eu encontrei uma grande filosofia de vida no ato de cortejar e vencer minha bicicleta".

Willard percebe o quanto o uso da bicicleta tem relação com as lutas feministas a que se devotava. Para ela, o ato de pedalar constitui-se quase em uma religião que impulsionaria homens e mulheres, em companheirismo, a superar seus limites, no caso dela ainda maiores em função de sua idade. Um verdadeiro libelo ao ciclismo enquanto fator de liberdade.

No decorrer de seu texto, Willard conclama as mulheres a superarem as barreiras e se envolverem com a prática. Na verdade, apesar de ser ainda mais forte do que na França o grau de envolvimento das norte-americanas com

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

o ciclismo, bem como o relacionamento com as lutas feministas, como na Europa as resistências foram grandes, por parte de médicos, jornalistas, religiosos e mesmo responsáveis por órgãos governamentais. Os argumentos contrários eram similares: preocupações com um suposto excesso de excitação em função dos movimentos das pernas no selim; a ideia de que a fragilidade fisiológica feminina seria contrariada pelo exercício físico; notadamente críticas às novas posturas femininas, o que passava inclusive por considerar suas novas vestimentas como feias e inadequadas para uma verdadeira dama. Nada disso foi suficiente para frear a possibilidade de as mulheres pedalarem e ganharem as estradas.

O recente estudo de Zheutlin³⁸ lançou novas luzes à questão, ampliando a compreensão acerca da importância da prática do ciclismo para a consolidação de novos papéis sociais femininos na transição dos séculos XIX e XX. O autor discute a experiência de Annie Kopchovsky, que, em 1894, dera o início ao desafio, lançado por dois clubes masculinos de Boston, de dar a volta ao mundo em cima de uma bicicleta.

Na ocasião, Annie, que adotou o sobrenome de Londonderry's, em função de seu patrocinador inicial, escandalizou ao abandonar o seu papel de esposa e mãe para provar que uma mulher poderia fazer o mesmo que um homem;³⁹ além disso, tinha em vista ganhar os 10.000 dólares oferecidos a quem realizasse o feito.

Tanto quanto essa atitude, surpreenderam suas posturas: conforme a viagem foi se desenrolando, ela foi adotando trajes masculinos, que facilitavam seu desempenho, e angariando recursos com a venda de suas fotos ou de espaços em sua roupa para anunciantes, que ansiavam por ligar seu nome a uma iniciativa que ganhava repercussão em todos os locais nos quais Annie passava: quinze meses depois, ao regressar aos Estados Unidos, foi saudada enfaticamente pelo *New York Times* como a responsável pela mais incrível viagem realizada por uma mulher.

Tendo em vista essa experiência, vale a pena dialogar com as posições de Mackintosh e Norcliffe, que lançam um polêmico olhar sobre a questão da aceitabilidade do envolvimento feminino com o ciclismo. Os autores afirmam, logo na introdução, que havia, na verdade, um certo grau de estímulo à prática:

Reconhecemos que, inicialmente, um setor da alta sociedade desaprovava essas mulheres, mas essa insatisfação rapidamente desmoronou-se com a adoção da idéia de uma respeitabilidade ciclista, de tal forma que muitos dos que a princípio sentiram-se moralmente afrontados, posteriormente, aceitaram o fenômeno das mulheres ciclistas. Mulheres andando

³⁸ ZHEUTLIN, 2007.

³⁹ Thomas Stevens realizara a volta ao mundo em 1885, levando 32 meses para concluir a jornada.

⁴⁰ MACKINTOSH e NORCLIFFE, 2006, p. 18, tradução nossa.

de bicicletas não são uma expressão e resistência à moralidade burguesa.⁴⁰

Partindo de uma extensa revisão da literatura e da análise de fontes oriundas de vários países, Mackintosh e Norcliffe argumentam que as resistências foram rapidamente (no seu modo de ver) se dissipando, notadamente porque o ciclismo estava bastante adequado à sensibilidade da época, sendo, portanto, logo apreendido pelas estruturas envolvidas com os primeiros momentos de uma sociedade que valorizava o espetáculo público, novas formas de consumo, a moda. Para eles, a utilização de bicicletas por mulheres só pode ser compreendida nesse quadro.

Tais considerações, bastante interessantes e fundamentadas, deixam, todavia, de considerar algumas dimensões. É verdade que paulatinamente as resistências foram decrescendo, mas também isso se deu em função das ações femininas. Desconsiderar isso é conceder somente à atuação do mercado a importância para a mudança de costumes. É desconhecer que a dinâmica da sociedade capitalista é mais complexa: ela não gesta por si certos comportamentos, mas dialoga e parte das diversas posições que marcam uma determinada ambiente, mesmo que, a princípio, antagônicas. Além disso, no quadro de grande tensão que marcou o *fin de siècle*, não se deve minimizar o poder dos mais conservadores, enfrentados com coragem pelas primeiras ciclistas.

Fatos semelhantes aos identificados na França e nos Estados Unidos ocorreram em vários outros lugares do mundo, como demonstram Kevin Jones, Rob Hess e Clare Simpson acerca do Canadá, da Austrália e da Nova Zelândia.⁴¹ Sean Creighton⁴² demonstra que em Battersea, Londres, na virada dos séculos XIX e XX, o ciclismo também se tornou uma febre, inclusive para as mulheres; lá também líderes feministas, como Charlotte Despard, estavam a exaltar a importância da bicicleta. Roy Porter e Andrew Ritchie afirmam que o mesmo se passou em várias cidades inglesas.⁴³

Como teremos vivido esse processo no Brasil, mais especificamente no Rio de Janeiro?

As mulheres, a bicicleta e o ciclismo no Rio de Janeiro

No Rio de Janeiro, na transição dos séculos XIX e XX, podemos identificar as primeiras ações mais estruturadas da luta das mulheres pela igualdade de condições e pela superação das restrições sociais que as cercava:

Não faltaram vozes nesse começo de século [XX] para entoar publicamente um brado feminino de inconfor-

⁴¹ JONES, 1975; HESS, 1998; e SIMPSON, 2003.

⁴² CREIGHTON, 1995.

⁴³ PORTER, 2001; e RITCHIE, 1999.

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

⁴⁴ Marina MALUF e Maria Lúcia MOTT, 1998, p. 369.

⁴⁵ Rosa Maria ARAÚJO, 1993.

⁴⁶ ARAÚJO, 1993, p. 69.

⁴⁷ TRINDADE, 1996, p. 129.

mesmo, tocado pela imagem depreciativa com que as mulheres eram vistas e se viam e, sobretudo, angustiado com a representação social que lhes restringia tanto as atividades econômicas quanto as políticas.⁴⁴

Ainda que embrionárias, tais discussões traziam à luz questões constantemente debatidas no exterior, notadamente na Europa. A 'imprensa feminista' da época, representada por jornais e revistas como *O Quinze de Novembro do Sexo Feminino* (de 1889), *A Família* (de 1897) e *A Mensageira* (de 1897), fazia de alguma forma circular temas como o sufrágio universal feminino, a liberdade sexual e o acesso da mulher à educação superior.⁴⁵

Os avanços eram perceptíveis. Entre 1890 e 1920, o percentual de mulheres alfabetizadas no Rio de Janeiro cresceu sensivelmente; algumas pioneiras chegaram à educação de nível superior. Muitas cariocas, nos anos finais do século XIX, já trabalhavam, ganhavam seu próprio sustento e "estavam livres da dependência econômica masculina, usufruindo de relativa autonomia. A supremacia do poder masculino afetava-as principalmente no plano dos valores morais".⁴⁶ Ainda tinham de lidar com restrições de acesso e com as más condições de trabalho, mas já exigiam melhores condições de vida.

Do mundo do trabalho para a esfera da diversão, essas mudanças também têm relação com a nova dinâmica social observável no *fin de siècle* do Rio de Janeiro. O processo de urbanização e o desenvolvimento de um melhor sistema de transporte (com o surgimento do bonde, primeiro a tração animal e depois elétrico) "convidavam" as mulheres à rua, aumentavam sua possibilidade de mobilidade, criavam contrapontos à tradicional ideia de confinamento doméstico. A presença feminina é cada vez mais constante nas competições esportivas, no teatro, no cinema e nos salões.

Para Etelvina Trindade, a ocupação de espaços sociais é mais notável exatamente nos momentos de lazer:

o lazer é responsável por uma invasão feminina dos espaços da cidade. Trata-se de um novo domínio, oriundo em grande parte do desenvolvimento urbano, no qual a mulher que a sociedade conservadora oitocentista segregara nas dimensões do privado, retorna às ruas para nelas despender seu tempo livre nas lojas, nos parques, nas casas de espetáculos, nos campos de esportes, nos salões dos clubes recreativos.⁴⁷

Essa 'conquista' do espaço público certamente não se deu instantaneamente; encontrou resistências e teve de lidar e mediar com as compreensões historicamente construídas acerca do papel das mulheres:

VICTOR ANDRADE DE MELO E ANDRÉ SCHETINO

⁴⁸ MALUF e MOTT, 1998, p. 373.

⁴⁹ WEBER, 1988, p. 125.

Baseado na crença de uma natureza feminina, que dotaria a mulher biologicamente para desempenhar as funções da esfera da vida privada, o discurso é bastante conhecido: o lugar da mulher é o lar, e sua função consiste em casar, gerar filhos para a pátria e plasmar o caráter dos cidadãos de amanhã. Dentro dessa ótica, não existiria realização possível para as mulheres fora do lar; nem para os homens dentro de casa, já que a eles pertencia a rua e o mundo do trabalho.⁴⁸

Essas tensões são bastante perceptíveis quando observamos a participação feminina nas práticas esportivas organizadas no Rio de Janeiro dos séculos XIX e XX. Algumas influências, como a do higienismo, de alguma forma contribuem para seu envolvimento com essa prática: transforma-se paulatinamente o ideal de feminilidade "da opulência e palidez de meados do século para um tipo mais esbelto e mais saudável de beleza, menos gorducho, mais esportivo".⁴⁹ Na verdade, até mesmo para garantir o 'caráter familiar', os eventos de esporte procuraram contemplar a possibilidade de presença de mulheres. Essa era uma dimensão de grande importância; o papel da família continuava valorizado no novo contexto sociocultural.

Ainda que com limites, para as cariocas as práticas esportivas tiveram um importante significado. Desde os primeiros eventos do pioneiro esporte organizado na cidade, o turfe, é possível identificar a presença feminina nas arquibancadas, não exatamente como competidoras, embora em algumas poucas oportunidades tenham sido realizadas corridas em que jóqueis mulheres tenham conduzido os cavalos, algo encarado com posicionamentos que iam da crítica frontal à consideração de que se tratava de uma curiosidade que não teria maiores desdobramentos; nunca com completa aceitação.

Com o surgimento de outros esportes na cidade, novas configurações surgiram no que tange ao envolvimento feminino. No âmbito do remo, encontramos as mesmas restrições à participação de mulheres como atletas, mas sua presença nas arquibancadas era ainda mais valorizada, encarada como sinal de uma nova juventude saudável, altiva, pronta a celebrar os novos sentidos e significados da modernidade. Também cresce o número de ocorrências de praticantes do remo como forma de diversão, embora nesse aspecto a prática também não fosse ainda largamente difundida.⁵⁰

Em modalidades como a esgrima, o hipismo e o tiro ao alvo, as mulheres eram aceitas como praticantes, já que tais atividades eram entendidas como parte da educação das moças das elites e como um sinal de *status* e distinção.

⁵⁰ MELO, 2001.

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

⁵¹ Para mais informações sobre o envolvimento de mulheres com as práticas esportivas pioneiras no Brasil, estruturadas na transição dos séculos XIX e XX, ver estudos de MELO, 2001 e 2007.

⁵² Para mais informações sobre as bicicletas no Brasil, ver estudo de André SCHETINO, 2008.

⁵³ JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 15 de novembro de 1894. p. 3.

No caso do cricket, das “corridas a pé” e dos “jogos atléticos ingleses” (primórdios do atletismo), havia também a possibilidade de envolvimento mais direto; algo estava ligado ao fato de que tais modalidades eram basicamente procuradas pelas famílias de origem inglesa, que já traziam da Europa o hábito da prática de certas atividades físicas por parte das mulheres.⁵¹

Vejamos o que se passava com o ciclismo. Desde o final da década de 1860 começam a circular nos jornais brasileiros os primeiros anúncios de vendas de “velocípedes”, mas foi mesmo a partir dos anos 1890 que começaram a ser importadas bicicletas de Paris em escala comercial (as mais famosas eram: “Bicyclettes Clement” e “Bicyclettes Lambert”). Os preços eram bastante elevados, sendo sua aquisição somente possível aos mais abastados financeiramente. Ainda assim, a importação barateava os custos, pois antes era necessário ir a Europa para comprá-las.⁵²

É também no final do século XIX que se organizam no Brasil as primeiras provas. Algumas fontes indicam que inicialmente o esporte se organizara na cidade de São Paulo, com a abertura de um velódromo na Rua da Consolação (1895). Há, contudo, indícios de que uma instalação semelhante possa ter sido anteriormente instalada no Rio de Janeiro: o Velódromo Nacional, situado na Rua do Lavradio:

Ninguém ignora que foi esta sociedade que introduziu o ciclismo no Brasil, à imitação do que se pratica nos principais países da Europa [...]. Ali se encontra o que há de mais chique e elegante no *high-life* fluminense, por ser o melhor ponto de reunião à noite, nesta época de calor senegalesco.⁵³

Na verdade, as corridas já eram disputadas no Rio de Janeiro desde 1880, ainda sem os clubes (cada participante de forma independente levava sua bicicleta), nas dependências do Boat Club ou do Rink Club, espaços dedicados à prática da patinação, uma moda naqueles anos.

O clube carioca pioneiro parece ter sido mesmo o Velo Club (1896), do Velódromo Nacional, e rapidamente a prática se espalhou pela cidade, com provas sendo também disputadas no Velódromo Guanabara, localizado na Praia de Botafogo; no velódromo da Rua do Catete, pertencente ao Touring Club; no Jardim Zoológico, sob a responsabilidade do Sport Club; na Praça da República/ Campo de Santana; e no Frontão Velocípedico Fluminense. Eram famosos ainda o Clube Atlético Major Dias Jacaré e o Clube Juvenil Esportivo, que não possuíam instalações para o ciclismo, mas constantemente tomavam parte nas provas organizadas pelas outras agremiações.

As competições atraíam bom público e a constante presença de autoridades governamentais. O ciclismo logo se tornou um assunto frequente nos jornais da época e nos primeiros periódicos esportivos. Na virada do século, o Rio de Janeiro chegou a ter uma revista própria para o esporte, *O Ciclismo*, a exemplo do que também acontecia em São Paulo (*A Bicicleta – semanário ciclístico ilustrado*).

Da mesma forma do que na Europa e nos Estados Unidos, era bem pequena a participação de mulheres como atletas no período estudado. Nos periódicos, onde o termo “velocemen” é correntemente empregado para designar os homens adeptos das corridas de bicicletas, não se encontra o termo “velocewomen” ou qualquer similar.

Uma exceção referia-se às crianças, algo que pode estar relacionado ao fato de serem vistas como uma categoria social diferente, ainda não consideradas exatamente como mulheres. Encontramos nos jornais anúncios de alguns páreos de corridas de bicicletas para meninas, realizados de forma esparsa, geralmente por ocasião de celebrações especiais (festas das crianças, festas de fim de ano, etc.).

No período pesquisado, encontramos ainda exemplo de participação feminina como competidoras. Em 1897, inaugurou-se o Frontão Velocípedico Fluminense (também chamado de *Velo-Sport*), dedicado ao “jogo da pelota” e às corridas de bicicletas.⁵⁴ A direção da casa estava a cargo do ciclista francês Victor Laborde, que procurou colocar em prática algumas ideias avançadas e inovadoras para a época, no intuito de diferenciar o seu estabelecimento dos demais.

Nesse sentido, o Frontão procurava apresentar uma maior variedade na organização de provas ciclísticas, como, por exemplo, páreos em *tandens*.⁵⁵ Foi nesse velódromo que encontramos os únicos registros de provas femininas:

Tivemos ontem à tarde ocasião de nos deleitar com a melodia de uns cotejos em tandens, com que, na elegante pista do *Velo-Sport*, gentis mademoiselles pretendem engrandecer o quadro de amadores desta empresa e que com certeza farão sucesso.⁵⁶

Tratava-se de provas mistas: cada bicicleta era conduzida por um casal. Aparentemente, essas provas chegaram a ter inicialmente uma boa repercussão:

Sucesso sobre sucesso tem alcançado esta empresa. Saindo anteontem o páreo de tandens, corrido por distintos amadores e gentis mademoiselles, foi incontestavelmente um dos maiores acontecimentos ciclísticos a que temos assistido. Às 11 horas e 20 minutos apresentaram-se na pista as intérpretes e valentes ciclistas elegantemente vestidas. A multidão que afliuía

⁵⁴ JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1897. p. 2.

⁵⁵ Nome dado às bicicletas de dois assentos, onde os ciclistas competiam em duplas.

⁵⁶ JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1897. p. 2.

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

⁵⁷ JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1897. p. 3.

⁵⁸ JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1897. p. 2.

⁵⁹ Esse periódico foi consultado entre os anos de 1900 e 1907. Para mais informações, ver <http://www.anima.eefd.ufri.br/impressa/consulta/home.asp>.

⁶⁰ REVISTA DA SEMANA, ano 3, n. 136. Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1902. p. 414.

às dependências deste velódromo, superior a seis mil pessoas, prorrompeu numa estrepitosa salva de palmas, sendo de admirar a coragem e sangue frio das senhoras.⁵⁷

Posteriormente, as apreensões foram múltiplas. De um lado, exaltou-se a beleza feminina e o caráter de novidade do acontecimento. Por outro lado, as provas foram vistas com desconfiança e estranheza, já que se considerava o ciclismo um esporte exclusivamente masculino. Mesmo em notícias que buscavam destacar a participação feminina nos certames, é visível as referências às diferenças dos padrões corporais:

Na próxima semana haverá um páreo de gentis senhoras que promete, segundo os cotejos a que temos assistido, ser de um sucesso único, pois a maior parte das amadoras, além de boa vontade, ajuda-as a natureza de suas musculaturas.⁵⁸

O quadro de ciclistas mulheres não teve grande duração; o caráter masculino dos clubes era realmente preponderante. Um exemplo: a *Revista da Semana*⁵⁹ possuía uma seção na qual eram veiculadas notícias e fotografias de eventos esportivos. Nas fotos dedicadas ao ciclismo é marcante a ausência de mulheres. Entre outros, o registro do piquenique realizado pelo Velo-Club, em 1902, mostra 40 homens e nenhuma mulher.⁶⁰ Isso é recorrente ao longo dos anos.

Outro indício, colhido no periódico *A Canoagem*, nos ajuda a reforçar a impressão de que havia 'suspeitas' e fortes restrições ao envolvimento de mulheres com as corridas de bicicleta. Na capa da edição de 8 de agosto de 1903, vemos no centro da página uma mulher, com pose de esportista, portando um remo, um chicote (turfe) e uma espada (esgrima), mas nada fazia referência ao ciclismo. Isso pode se dar por ser tal esporte menos popular (ainda que o fosse muito mais do que a esgrima), mas também expressa os limites impostos à participação feminina.

Da mesma forma que chegavam do exterior as novidades que traziam em seu bojo a possibilidade da prática do ciclismo pelas mulheres, também chegavam as críticas e preocupações de que não se constituía em hábito adequado para o público feminino, pelo menos no que se refere à disputa de provas. A posição de Schpun, mesmo que se refira mais especificamente a São Paulo nos anos 1920/1930, se aplica bastante ao que encontramos em nosso estudo:

Fica claro que, quanto menos uma atividade é competitiva, mais as mulheres tomam parte. Mas não se deve pensar que tal atividade é, por essa razão, menos significativa aos olhos do grupo. Os homens também

VICTOR ANDRADE DE MELO E ANDRÉ SCHETINO

⁶¹ SCHPUN, 1999, p. 57.

⁶² JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 1894, p. 2.

⁶³ MELO, 2007.

⁶⁴ REVISTA DA SEMANA, ano 3, n. 127. Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1902. p. 344.

consideram importante esse tipo de prática, seu caráter de lazer refinado, sua sociabilidade restrita, seus equipamentos caros e seus trajes sofisticados [...]. Se as mulheres são mais ligadas a essas conotações de esporte [...] é que isso se inscreve profundamente nos códigos dessa burguesia e, talvez, dessa sociedade em geral, quanto à divisão de papéis entre homens e mulheres.⁶¹

Assim, no âmbito das competições ciclísticas, as mulheres se envolviam mesmo na condição de espectadora: “Com um bonito dia, realizaram-se as grandes corridas do Velo Club, cujo aspecto era belíssimo, já pelo gosto da decoração, já pela afluência de *toiletes* chiques com que se apresentavam as inúmeras senhoritas que lá estavam”.⁶²

A presença feminina era concebida como uma forma de embelezar o espetáculo, algo que já era constantemente ressaltado em outros espaços esportivos, como nos hipódromos e por ocasião das regatas. Mais ainda, não raramente elas eram convocadas para cuidar da ornamentação dos velódromos:⁶³

A mais antiga das sociedades ciclísticas desta cidade, o Velo Club, realiza hoje na magnífica pista da Rua Haddock Lobo uma grande corrida, desdobrada em diversos páreos em que tomarão parte exímios e respeitados corredores. A ornamentação interior do elegante velódromo foi cuidadosamente preparada por um grupo de gentis senhoritas que provaram assim sua grande simpatia por essa importante sociedade velocípedica.⁶⁴

Fora do âmbito dos clubes e dos páreos, a situação era diferente: as cariocas das famílias mais ricas, montadas em suas bicicletas, já começavam a circular pela cidade. Ainda que não com a mesma intensidade do que na Europa e nos Estados Unidos, o uso do artefato para passeios começava a ser uma possibilidade.

Algumas matérias nos permitem captar algo do que envolvia a prática feminina do ciclismo não competitivo na cidade. Por exemplo, a correspondente do *Jornal do Brasil* Marguerite Saint-Genés informava, em 1900, os modelos de roupas utilizadas pelas parisienses para a prática do ciclismo. Em cinco ilustrações a colunista descrevia detalhadamente as vestimentas necessárias para as cariocas pedirem pelas ruas da cidade. Vejamos sua descrição:

Passo agora a descrever alguns costumes de biciclistas da última moda parisiense. O primeiro figurino representa um gracioso costume, cuja saia é de largas pregas e bolero guarnecido adiante de botões. Reverso e gola com guarnição de galões. *Canotier* com asas brancas. Gravata e cinto de cetim preto.

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

⁶⁵ JORNAL DO BRASIL, Rio de Janeiro, 2 de setembro de 1900. p. 3.

⁶⁶ JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1900. p. 1.

Camiseta de batiste malva.

[...] O figurino 3º apresenta um costume de sarja roxa. Saia lisa e unida. Bolero curto, muito decotado, enfeitado de duplo reverso, fechado por uma gravata de veludo preto. Camiseta de veludo cor de rosa, inteiramente *plissée*. *Canotier* ornado de chouz de gaze rosa adiante e de pluma branca ao lado.⁶⁵

Os exemplos apresentados reforçam os sentidos e significados concebidos para a prática do ciclismo feminino: vestimentas elegantes, direcionadas às mulheres de elite, expressando a ideia de que o andar de bicicleta deveria ser encarado como um passeio, momento em que se expressaria a beleza, elegância e delicadeza.

Entre as matérias, pode-se perceber também um pouco da apreensão do mundo masculino. É o que demonstrava Bambino, em suas *Notas Semanais*, publicadas no *Jornal do Brasil* de 21 de janeiro de 1900.⁶⁶ A charge intitulada "Conseqüências naturais" retrata mulheres (em vestimentas menos elegantes do que as utilizadas pelas parisienses de Marguerite Saint-Genés) pedalando pela cidade, enquanto dois cavalheiros bem vestidos olham com expressão jocosa para uma ciclista em destaque na ilustração.

Mesmo que não seja referente ao Rio de Janeiro, pela importância vale registrar que na revista *A Bicycleta*, de São Paulo, havia uma seção denominada *Ás Cyclistas*, assinada pela colunista *La Mode*, onde se descreviam os modelos de roupas adequadas às mulheres em seus passeios em bicicleta.

Na mesma revista, encontramos um texto humorístico que nos permite ver como se pressupunham diferentes comportamentos para homens e mulheres no âmbito do ciclismo:

A ciclista romântica

– Ah! Como deve ser delicioso, deixar-se uma pessoa ir deslizando na sua bicicleta, contemplando as miríades de estrelas ao luar.

O veloceman prático

– É belo, mas uma distração poderá também fazer com que se as veja ao meio dia.⁶⁷

Enquanto a mulher era descrita como uma romântica, que exaltava a possibilidade da contemplação possibilitada por um passeio de bicicleta, o homem era apresentado como o prático, sempre atento, forte e veloz, que não poderia perder tempo com distrações.

Enfim, esses indícios nos ajudam a entender o envolvimento das mulheres com o ciclismo no Rio de Janeiro. A utilização das bicicletas já era possível, obviamente para as

⁶⁷ A BICYCLETA: Semanário Ciclístico Ilustrado, ano 1, n. 4. São Paulo, 12 de julho 1896. p. 16.

que pudessem pagar por essa, à época, cara diversão, mas não deveria ferir os valores de fragilidade, elegância e delicadeza atribuídos à condição feminina, algo bastante distinto das ideias exaltadas pelas práticas de competição, relacionadas à força, agilidade, velocidade. Nesse último caso, nos velódromos, as mulheres eram aceitas como público, não como competidoras.

À guisa de conclusão

Em países nos quais os sentidos e significados da modernidade pionieramente começaram a ser construídos, como nos Estados Unidos, França e Inglaterra, o envolvimento das mulheres com o ciclismo foi tanto retrato dos avanços quanto argumento utilizado 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. Não surpreende, assim, que a bicicleta tenha sido tão saudada pelas líderes dos movimentos de direitos civis femininos daquele instante.

Da mesma forma, as discussões ao redor da prática expressam as diversas tensões desencadeadas pela nova postura e pelas reivindicações femininas. Médicos, religiosos, jornalistas estiveram envolvidos nos debates acerca da propriedade do envolvimento das mulheres com o ciclismo. Ainda que tenha rapidamente se propagado o uso de bicicletas nos momentos de lazer, no âmbito das competições as restrições permaneceram fortes, o que em certa medida expressa algo da natureza dessa aceitação: se ela foi resultado das lutas femininas, também foi incorporada por uma sociedade que valorizava a exposição pública, transformando tudo em espetáculo e motivo de consumo.

No Rio de Janeiro, no que tange ao ciclismo, não foi possível perceber o mesmo grau de relevância para as mulheres, o que não significa que devemos desconsiderar que por aqui também essa nova prática, construída ao redor de um novo artefato, teve sua importância. Essa diferença provavelmente se dá por vários motivos.

Um deles é certamente os diferentes tempos e estágios de organização das lutas femininas, que no fim do século XIX por aqui ainda davam os primeiros passos. Outro é a própria natureza da construção da modernidade brasileira, que, se de alguma forma dialogava com o cenário estrangeiro, não deve ser entendida de forma linear como reprodução daquela realidade, mas sim a partir do diálogo com as peculiaridades culturais nacionais.

Por fim, devemos lembrar que, no Brasil, o ciclismo nunca chegou a ser tão importante quanto o era (e até hoje

⁶⁸ Um dos casos interessantes que demonstra isso é o do Clube de Regatas Vasco da Gama do Rio de Janeiro. Esse clube foi fundado, em 1898, por gente do comércio, inicialmente interessada na prática do ciclismo. Contudo, em função do preço das bicicletas, o clube acabou mesmo envolvido com o remo.

é) na Europa e nos Estados Unidos, por aqui sempre superado em popularidade por outros esportes. Além disso, efetivamente eram poucas as oportunidades de aquisição de bicicletas, na época ainda muito caras, inclusive porque produzidas na Europa.⁶⁸

Por aqui, inclusive pelo diálogo com a realidade internacional, identificamos algumas das dimensões observáveis em outros países: pouca participação de mulheres como competidoras, com maior envolvimento no âmbito do lazer; preocupações quanto à propriedade do envolvimento com a prática, notadamente relacionada à nova postura feminina e às novas vestimentas possíveis; a representação de que a mulher deveria sempre exibir sua elegância e delicadeza.

De qualquer forma, não se deve deixar de considerar que tal envolvimento representa um avanço nos costumes, um claro sinal de distensão, e certamente ponto de partida para que, anos mais tarde, as mulheres conquistassem também seu espaço como atletas nas competições esportivas.

Referências bibliográficas

- ANDREWS, V.J. "Mrs. Andrews: A Woman before her Time." *The Sport Historian*, n. 15, May 1995. p. 54-59.
- ANTHONY, Susan B. "Champion of her Sex." *New York Sunday World*, 2 Feb. 1896. p. 10. Disponível em: <http://www.annielondonderry.com/womenWheels.html>. Acesso em: 9 jan. 2008.
- ARAÚJO, Rosa Maria Barbosa de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. Rio de Janeiro: Rocco, 1993.
- BARROS, José D'Assunção. *O campo da história*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.
- BOURDIEU, Pierre. "Como é possível ser esportivo?" In: BOURDIEU, Pierre. *Questões de sociologia*. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983. p. 136-163.
- BUISSET, Alexandre. "Les femmes et l'automobile à la Belle Epoque". *Le Mouvement Social*, n. 192, p. 41-64, jul./set. 2000.
- BURKE, Peter. *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001.
- CORBIN, Alain. "História dos tempos livres". In: CORBIN, Alain (Org.). *História dos tempos livres*. Lisboa: Teorema, 2001. p. 5-18.
- CSERGO, Julia. "Extensão e mutação do lazer citadino, Paris século XIX-início do século XX". In: CORBIN, Alain (Org.).

- História dos tempos livres*. Lisboa: Teorema, 2001. p. 137-201.
- CREIGHTON, Sean. "Organised Cycling and Politics: The 1890s & 1900s in Battersea." *The Sport Historian*, n. 15, May 1995. p. 60-66.
- DEVIDE, Fabiano. *Gênero e mulheres no esporte: história das mulheres nos Jogos Olímpicos modernos*. Ijuí, RS: Editora da Unijuí, 2005.
- DODGE, Prior. *The Bicycle*. New York: Flammarion, 1996.
- GARB, Tamar. "Gênero e representação". In: FRASCINA, Francis e colaboradores (Org.). *Modernidade e modernismo: a pintura francesa no século XIX*. São Paulo: Cosac & Naify, 1998. p. 219-290.
- GIFFARD, Pierre. *La reine bicyclette. Histoire du velocipede depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*. Paris: Firmin-Didot, 1892.
- GOELLNER, Silvana Vilodre. "A educação física e a construção de imagens de feminilidade no Brasil dos anos 30 e 40". *Movimento*, ano VII, n. 13, p. 61-70, dez. 2000.
- HARPER, Ida. *The Life and Work of Susan B. Anthony (Volume 1 of 2), Including Public Addresses, Her Own Letters and Many From Her Contemporaries During Fifty Years*. 2005. Disponível em: <http://www.infomotions.com/etexts/gutenberg/dirs/1/5/2/2/15220/15220.htm>. Acesso em: 11 jan. 2008.
- HESS, Rob. "A Mania for Bicycles: The Impact of Cycling on Australian Rules Football." *Sporting Traditions*, v. 14, n. 2, May 1998. p. 3-24.
- JONES, Kevin. "Developments in Amateurism and Professionalism in Early 20th Century Canadian Sport." *Journal of Sport History*, v. 2, n. 1, 1975. p. 29-40.
- KARNAL, Leandro e colaboradores. *História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI*. São Paulo: Contexto, 2007.
- KOSELLECK, Reinhart. *Crítica e crise*. Rio de Janeiro: Eduerj/Contraponto, 1999.
- MACKINTOSH, Phillip Gordon, and NORCLIFFE, Glen. "Flaneurie on Bicycles: Acquiescence to Women in Public in the 1890s." *The Canadian Geographer*, v. 50, n. 1, 2006. p. 17-37.
- MALLARMÉ, Stéphane. "Sur le costume féminin à bicyclette". *Le Gaulois*, Paris, 9 sept. 1895. Retirado de: <http://www.encyclique.com/index.html>.
- MALUF, Marina; MOTT, Maria Lúcia. "Recônditos do mundo feminino". In: SEVCENKO, Nicolau (Org.). *A história da vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 367-421.

A BICICLETA, O CICLISMO E AS MULHERES NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

MELO, Victor Andrade de. *Cidade sportiva: primórdios do esporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Relume Dumará/Faperj, 2001.

_____. *Cinema e esporte: diálogos*. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2006.

_____. "Mulheres em movimento: a presença feminina nos primórdios do esporte na cidade do Rio de Janeiro (até 1910)". *Revista Brasileira de História*, v. 27, n. 54, p. 127-152, jun./dez. 2007.

MELO, Victor Andrade de; PERES, Fabio de Faria. "Lazer, esporte e cultura urbana na transição dos séculos XIX e XX: conexões entre Paris e Rio de Janeiro". *Logos*, ano 12, n. 22, p. 75-92, 2005.

NEEDELL, Jefrey D. *Belle Époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

O'FOLLOWELL, Ludovic. *Bicyclette et organs génitaux*. Paris: Baillière, 1900.

PECHMAN, Robert Moses. *Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

PORTER, Roy. "Os ingleses e o lazer". In: CORBIN, Alain (Org.). *História dos tempos livres*. Lisboa: Teorema, 2001. p. 19-58.

RAPPAPORT, Erika. "Uma nova era de compras: a promoção do prazer feminino no West End Londrino 1909-1914". In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p. 187-221.

RITCHIE, Andrew. "The Origins of Bicycle Racing in England: Technology, Entertainment, Sponsorship and Advertising in the Early History of Sport." *Journal of Sport History*, v. 26, n. 3, 1999. p. 489-520.

SCHETINO, André Maia. *Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo: uma análise comparada entre Rio de Janeiro e Paris na transição dos séculos XIX e XX*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Comparada) – Programa de Pós-Graduação em História Comparada, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da UFRJ, Rio de Janeiro.

SCHIPUN, Mônica Raisa. *Beleza em jogo: cultura física e comportamento em São Paulo nos anos 20*. São Paulo: Editora Senac São Paulo/Boitempo, 1999.

SCOTT, Joan. "História das mulheres". In: BURKE, Peter. *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora da Unesp, 1992. p. 63-96.

SEVCENKO, Nicolau. "A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio". In: SEVCENKO, Nicolau (Org.). *A história da*

- vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio.*
São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 513-620.
- SIMPSON, Clare. "Managing Public Impressions: Strategies of Nineteenth-Century Female Cyclists." *Sporting Traditions*, v. 19, n. 2, May 2003. p. 1-15.
- SOIHET, Rachel. "História das mulheres". In: CARDOSO, Ciro Flammarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). *Domínios da história*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 275-296.
- THOMPSON, Christopher; RATKOFF, Fiona. "Um troisième sexe? Les bourgeois et la bicyclette dans la France fin de siècle". *Le Mouvement Social*, n. 192, p. 9-39, jul./set. 2000.
- TRINDADE, Etelvina. "Cidade moderna e espaços femininos". *Projeto História*, n. 13, p. 109-120, jun. 1996.
- UZANNE, Octave. *La femme à Paris nos contemporaines*. Paris: Ancienne Maison Quantin, 1894.
- VIGARELLO, Georges. *Passion sport: histoire d'une culture*. Paris: Textuel, 2000.
- _____. "O tempo do desporto". In: CORBIN, Alain (Org.). *História dos tempos livres*. Lisboa: Teorema, 2001. p. 229-263.
- WEBER, Eugene. *França fin de siècle*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- WILLARD, Frances. *How I Learned to Ride the Bicycle*. 1895. Disponível em: <http://www.barnard.columbia.edu/amstud/resources/women/willard.htm>. Acesso em: 16 jan. 2008.
- ZHEUTLIN, Peter. *Around the World on Two Wheels: Annie Londonderry's Ride*. Nova York: Citadel Press, 2007.
- ZOLA, Émile. *Les trois villes*. Paris: G. Charpentier et E. Fasquelle, 1898.

[Recebido em julho de 2007
e aceito para publicação em agosto de 2008]

Bicycle, Cycling and Women in the 19th to 20th Centuries' Transition

Abstract: This article aims to discuss the relationships between the new configuration of the women social presence (and, in this scenario, the positions of leaders of feminine civil rights' movements), the new social dynamics marked by the valorization of public leisure activities (of which cycling is a remarkable example) and a new invention (the bicycle) in the 19th to 20th centuries' transition. Initially, we discuss specific cases of Europe (mainly those of France) and United States, searching to recover the pioneer discussions and occurrences concerning the involvement of women with cycling. Later, we discuss the specific case of Rio de Janeiro, the biggest city and capital of the country at that time, whose leaders had aspirations to constitute in the Brazilian modern metropolis.

Key Words: Sport; Cycling; Women.