

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE EDUCAÇÃO FÍSICA**

RICARDO PELINSON FERREIRA

**FUTEBOL E FERROVIA: o trem
da industrialização que parte
para o interior**

Campinas
2008

RICARDO PELINSON FERREIRA

**FUTEBOL E FERROVIA: o trem
da industrialização que parte
para o interior**

Trabalho de Conclusão de Curso
Graduação apresentado à Faculdade de
Educação Física da Universidade
Estadual de Campinas para obtenção do
título de Bacharel em Educação Física.

Orientador: Marco Antonio Bettine de Almeida

Campinas
2008

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA BIBLIOTECA FEF - UNICAMP

F413f Ferreira, Ricardo Pelinson.
Futebol e ferrovia: o trem da industrialização que parte para o interior /
Ricardo Pelinson Ferreira. -- Campinas, SP: [s.n], 2008.

Orientador: Marco Antônio Bettine de Almeida.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de
Educação Física, Universidade Estadual de Campinas.

1. Ferrovias. 2. Futebol. 3. Industrialização. 4. Clubes. I. Almeida,
Marco Antônio Bettine de. II. Universidade Estadual de Campinas,
Faculdade de Educação Física. III. Título.

Título em inglês: Soccer and railroad: the train of industrialization that goes to countryside 2008.

Palavras-chave em inglês (Keywords): Railroads; Soccer; Industrialization; Clubs.

Banca Examinadora: Marco Antônio Bettine de Almeida; Paulo Ferreira de Araújo; Vinícius Demarchi Silva
Terra.

Data da defesa: 24/11/2008.

RICARDO PELINSON FERREIRA

**FUTEBOL E FERROVIA: o trem da
industrialização que parte para o interior**

Este exemplar corresponde à redação final do Trabalho de Conclusão de Curso (aprovado pela Comissão julgadora em: __24_/__11__/2008__).

Graduação defendido por Ricardo Pelinson Ferreira e

Prof. Dr. Marco Antonio Bettine de Almeida
Orientador

Prof. Dr. Vinícius Demarchi Silva Terra
Membro da Banca

Campinas
2008

Dedicatória

Dedico este trabalho à minha família e amigos.

Agradecimentos

Agradeço primordialmente a minha família: mãe Alzira (Biológica), mãe Alice (Tia Nega), mãe Antonia (Tia Nenê), mãe Joana (Avó e mãe ao mesmo tempo), Valdomiro (Pai) e Rodrigo (meu melhor e único irmão), pela educação, carinho, conselhos e grandiosa oportunidade de tê-los como familiares.

Agradeço ao Amigo e Orientador Marco Antonio Bettine de Almeida, carinhosamente chamado de Marquinho, pela oportunidade de dar conselhos, partilhar experiências, corrigir algumas falhas e acima de tudo me orientar neste trabalho.

Agradeço aos amigos da Faculdade de Educação Física por esses quatro anos de amizade e de boas risadas. Uma das coisas mais importantes dessa graduação são os amigos que levo pro resto da vida!

Aos amigos da República por serem minha família durante esses quatro anos de graduação: Paulo Teixeira (Paulão), Caio Teixeira (Caião), Lucas Monezzi (Bixo), Daniel Daibert (Pit), Felipe Damas (Caçapa), Rafael Conde (Mito), Carlos Vinicius (Berê), Fábio Rauber (Binho) e Luige Calderón (Peru).

Ao Professor Doutor Vinicius Demarchi Silva Terra por ceder seu precioso tempo e contribuir com conselhos para melhorar este trabalho e minha formação.

FERREIRA, Ricardo Pelinson. **Futebol e Ferrovia**: o trem da industrialização que parte para o interior. 2008. 45f. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação-Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

RESUMO

Este trabalho tenta buscar algumas explicações para compreender como o futebol se insere no interior do país sob a óptica das ciências humanas. Para isso, a ferrovia é vista como um meio pelo qual a industrialização e a urbanização chegam até as comunidades interioranas, incentivando a prática do futebol. Com o desenvolvimento das cidades, surgem os clubes de futebol para disseminar de forma organizada essa prática esportiva e chamar atenção da sociedade brasileira. Para tanto, é preciso conhecer sob quais pilares este fenômeno social se fixa.

Palavras-Chaves: ferrovia, futebol, interior, industrialização, surgimento de clubes.

FERREIRA, Ricardo Pelinson. **Soccer and Railroad**: the train of industrialization that goes to countryside 2008. 45f. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação-Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

ABSTRACT

This work tries to show some explanations on the understanding of how soccer is inserted in the countryside on the perspective of human sciences. Moreover, the railroad is seen as a way by which industrialization and urbanization reaches the countryside communities, encouraging soccer practicing. With the development of the cities, soccer clubs arises to spread, in an organized way, this kind of sport practice and to draw attention from brazilian society. For that, is important to know under which pillars this social phenomenon is fixed.

Keywords: railroad, soccer, countryside, industrialization, clubs arising.

SUMÁRIO

1 Introdução	10
2 Embasamento	12
2.1 Os contextos do período	12
2.2 As Ferrovias.....	19
2.3 A Estrada de Ferro Araraquara (antiga Araraquarense)	22
2.4 As cidades	24
2.5 Gênese do Esporte Moderno.....	27
2.6 O Futebol e o Brasil.....	31
3 Justificando o período proposto.....	34
4 O Noroeste Paulista a partir das fontes históricas.....	36
5 Considerações Finais.....	42
Referências	46

1 Introdução

Por ser um jovem do interior apaixonado por futebol, sempre indaguei as desigualdades entre os times no Brasil, como a discrepância entre a estrutura de equipes que disputam um mesmo torneio. E nesse trabalho procuro hipóteses que expliquem de uma maneira formal como a industrialização e o processo de desenvolvimento das cidades tiveram influência na criação dos clubes pelo Noroeste Paulista e quais são as conseqüências observadas ainda no cenário atual.

Andando pela minha cidade natal, São José do Rio Preto, cruzei uma linha férrea que atravessa o centro da cidade e, surgiu então a idéia de utilizar a ferrovia como o meio pelo qual a industrialização avança para o interior, tendo em vista que era o meio de transporte mais rápido e economicamente viável da época.

Com rara freqüência os meios de comunicação de massa ressaltam a importância da fundação de um clube de futebol, com exceção das datas comemorativas como centenário, por exemplo. A fundação de um clube é algo muito importante para as pessoas que tem algum tipo de laço com esse acontecimento e modifica a vida desses indivíduos. Torcer por uma determinada agremiação vai muito além de incentivar ou rechaçar um time durante uma partida.

A relevância do tema traz uma reflexão acerca de como a cultura do interior foi modificada pela velocidade da industrialização e seus desenvolvimentos, o centro urbano se liga as outras cidades pela vias de comunicação e exerce influência sobre todos que utilizam essas vias.

O objetivo é verificar como se deu a gênese do esporte moderno (futebol) de forma local, numa região onde o esporte encontrou um ponto de fixação. Além de relatar como a malha ferroviária foi importante para a disseminação do esporte no Noroeste Paulista.

Para isso, a metodologia utilizada foi uma leitura das fontes históricas como atas de fundação de alguns clubes, livros que relatavam o desenvolvimento regional e o quanto eles foram influenciados pela avanço industrial e tecnológico, além de uma revisão bibliográfica das pontualidades deste trabalho como gênese do esporte moderno, surgimento de cidades, e as características únicas do futebol brasileiro.

No primeiro capítulo será feita uma revisão dos acontecimentos históricos brasileiros nos campos político, econômico, social e cultural que geraram conseqüências diretas ou indiretas para a hipótese do trabalho e, uma breve contextualização sobre as ferrovias, o surgimento das cidades de uma ótica diferente, a teoria da gênese do esporte moderno além da chegada do futebol ao país.

No segundo capítulo haverá a justificativa pela escolha do período a ser estudado, que corresponde à primeira metade do século XX quando o futebol tem gradual popularização perante a sociedade. Também é realizada uma análise das fontes históricas que retratam a região Noroeste Paulista e seu desenvolvimento.

Já no terceiro e último capítulo, ocorre a formulação das idéias que cercam este trabalho, e umas possíveis conclusões quanto a teoria proposta partindo da proposta estabelecida.

2 Embasamento

2.1 Os contextos do período

Para compreender como aconteceram os eventos históricos mencionados ao longo desse trabalho, será preciso dar conta dos contextos históricos que cercaram o período de 1900 a 1950, além do período anterior deste, e as conseqüências dos fatos mais importantes no campo político, social, cultural e econômico.

No período anterior a Proclamação da República, o Brasil era territorialmente dividido em províncias e ainda dependia da metrópole Portugal. Por ser uma nação estruturalmente agrária, a maioria da população estava no meio rural e dependia exclusivamente da exportação dos produtos que saíam da terra, e a mão-de-obra presente nesse momento era a escrava. Os engenhos açucareiros, principal meio de produção de produto de exportação, são paulatinamente substituídos pelos latifúndios cafeeiros, e a mão-de-obra de origem africana escrava começa a se misturar com a de origem europeia no cenário rural.

A imigração de países europeus se deu no final do século XVIII e se manteve até a metade do século XIX. Muitas nacionalidades como italianos, espanhóis, portugueses, alemães vieram para o Brasil em busca de melhorar o padrão de vida ou para fugir de alguma hostilidade de sua terra natal como, por exemplo, a vigência de regimes políticos ditatoriais.

No período anterior a Proclamação da República, em 1888, sob influência dos ideais republicanos e das idéias econômicas inglesas, acontece a Abolição da Escravatura. A partir desse momento há uma visível transformação do cenário político-social no Brasil, selando o fim de um período colonial ou pelo menos, aparentemente. A Inglaterra, potência econômica da época, visava aumentar seu mercado consumidor na América do Sul e, assim, influenciou os governo brasileiro a abolir a escravidão.

Pouco tempo depois, em 15 de novembro de 1889, os militares sob a figura de Marechal Deodoro da Fonseca, proclamam a República, pois estavam insatisfeitos com o regime político vigente. Vale lembrar que esse fato ocorreu com a participação de dois grupos distintos:

os militares do Exército e os fazendeiros paulistas, representados pelo Partido Republicano Paulista, com interesses meramente econômicos.

Mesmo antes de Proclamação da República, cada estado ou província tinha total autonomia na política, na defesa de seu território e no setor econômico, dando liberdade a qualquer governante pedir empréstimo a nações estrangeiras para arraigar capital para investir em seu Estado, portanto, a administração estadual sobrepujava ou ignorava a Federal. Essa situação se perdurou até ao final da República Velha (1930).

“Estados como São Paulo, por exemplo, estavam habituados a negociar diretamente empréstimos estrangeiros, a serem utilizados para melhoramentos tais como ferrovias e portos, ou para financiamento de programa de proteção ao café” (SKIDMORE, 1996, p.55).

Com o governo de Campos Sales (1898-1902) ficou estabelecido as bases de um grande acordo político, pelo qual oligarquias dos diversos Estados, lideradas por São Paulo e Minas Gerais, se manteriam no poder por muito tempo. A Política do Café-com-Leite, como foi conhecida, ficou caracterizada pela alternância no governo federal de políticos dos dois estados citados anteriormente, por interesses econômicos de cafeicultores paulistas e fazendeiros de gado do estado mineiro.

Os dois estados somavam quase 40% da população da época, formando fortes colégios eleitorais, assim era muito fácil manter essa política.

Os governos estaduais baseavam seu poder numa rede formada pelos elementos mais poderosos em termos locais, os chamados coronéis. Estes foram comandantes da Guarda Nacional no período imperial e pertenciam as classes dominantes que ao poder econômico acrescentavam o poder político-militar. Os coronéis detinham o poder político local no interior dos estados brasileiros usando da violência e abuso de poder, através de ameaças com violência verbal e física feita por jagunços ou capangas, os subordinados dos coronéis. É difícil generalizar a ação dos coronéis, geralmente, esses eram os meios de legitimar seu poder nas localidades sobre a sua influência.

À medida que o século vinte avançava e as cidades cresciam, a manipulação do eleitorado tornava-se mais difícil. Mas os resultados nas cidades ainda podiam ser neutralizados pelos “currais eleitorais” dos chefões do interior (conhecidos como “coronéis”), que governavam seus domínios patriarcais com mão de ferro (SKIDMORE, 1996, p. 22).

Todavia a situação política que se sustentava não agradava a todos, então um movimento que abalaria as estruturas da República Velha, contra o governo elitista, começou a surgir. Após a Guerra do Paraguai (1864-1870) e principalmente após a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), os jovens oficiais militares do exército brasileiro viram a importância da formação de um exército organizado para defender a soberania do país e o quão importante era o baixo e médio oficialato (tenentes e capitães) para obter essa organização. Nesse momento, os tenentes são despertados para os ideais políticos e formam no decorrer dos anos uma nova classe do cenário nacional, a classe média. Durante a República Velha, o sentimento da impotência política foi inflado nesses jovens oficiais diante da troca de poder que ocorria na política do café-com-leite, que tinham uma visão diferente do que ocorria durante a eleição do governante nacional. Os Tenentistas buscavam alterar a estrutura política da república oligárquica através da força militar e não da participação democrática da sociedade, como o voto; criticavam acirradamente a corrupção, as fraudes eleitorais, a subserviência ao capital internacional e aos baixos salários a qual estavam submetidos.

A atitude dos tenentes em relação às massas populares é antes de tudo apresentada como uma ação tutelar, justificada pela impotência das massas de se rebelar eficazmente contra o poder estabelecido: só o exército teria condições desejáveis para abater esse poder. (SKIDMORE, 1990, p.15)

O ano de 1922 foi muito atípico no campo político, social e cultural, havendo uma tentativa de ruptura com a atual situação que se presenciara. O movimento tenentista se aflorou para a sociedade e plantou uma semente nas camadas que não eram favorecidas com as oligarquias, que são a classe baixa e principalmente a média. Nesse mesmo ano ocorreu o Levante do Forte Copacabana, revolta armada tenentista feita por componentes do baixo oficialato do exército referente à vitória do governante da situação vigente que ganhara a eleição federal com fortes evidências de fraudes eleitorais. Os jovens oficiais (17) foram massacrados por tropas federais na cidade do Rio de Janeiro. Os componentes dessa manifestação não declaravam nenhuma ideologia, eram inspirados pela revolução comunista, os movimentos político-militares, propunham reformas na estrutura de poder do país, entre as quais se destacam o fim do voto de cabresto, instituição do voto secreto e a reforma na educação pública. O movimento tenentista

não conseguiu produzir resultados imediatos na estrutura política do país, já que nenhuma de suas tentativas teve sucesso, mas conseguiu manter viva a revolta contra o poder das oligarquias, no entanto, preparou o caminho para a Revolução de 1930, que alterou definitivamente as estruturas de poder no país.

Talvez o maior exemplo do tenentismo e marco histórico no país, seja a Coluna Prestes. A coluna de rebeldes sob o comando de Luis Carlos Prestes, Siqueira Campo e João Alberto, criou uma guerra de movimento contra o governo que percorreria o interior do país procurando sublevar a população. Mesmo após travar varias batalhas de guerrilha contra as tropas federais e estaduais, e terminar invicta, a Coluna Prestes não atingiu seus objetivos devido às represálias instauradas pelos governantes. Mas de qualquer forma, foi uma manobra importante de demonstração do tenentismo à sociedade.

No ano de 1922 também ocorreram reformas no setor cultural, que se pendurou sob o sucesso da Semana de Arte Moderna de 22, representada por inúmeros artistas como Mario de Andrade, Oswald de Andrade, Tarsila do Amaral, Heitor Villa Lobos, Manuel Bandeira, entre tantos outros, buscavam uma ruptura com a cultura atual. Os Modernistas criticavam o passadismo cultural que dominava as academias, os teatros, e as políticas culturais do Estado Brasileiro do período. A cultura aristocrática que refletia a República Oligárquica exaltava um romantismo do século XIX europeu e descartava a cultura popular nacional. Um dos objetivos do Modernismo brasileiro foi à exaltação desta cultura popular nacional, sobrepujando a industrialização e essa velocidade que tomava conta da vida e modificava o cotidiano nas cidades.

A combinação de uma nova perspectiva (a cidade grande de pós-guerra) com uma bateria de estímulos culturais, e especialmente artísticos, europeus, tornou possível, historicamente, a Semana de Arte Moderna. Como a tônica do grupo foi a modernização da linguagem, o segundo fator tem aparecido sempre como sobredeterminante. A Semana pretendeu ser a abolição da Republica Velha das Letras. (FAUSTO, p. 312)

Nesse contexto, um político do Rio Grande do Sul chamado Getulio Vargas, que disputara as eleições para a presidência e perdera em decorrência do acordo político que estava vigente no momento (café-com-leite), se aliou aos militares e ao movimento tenentista para derrubar com um golpe de estado os governantes. Após a eleição de 1930, o candidato Julio Prestes de São

Paulo havia ganhado as eleições sob acusações de fraudes, e então Vargas e os militares (tenentistas) resolveram mudar a situação de forma radical. Fato que ficou comumente conhecido como Revolução de 1930.

“Alguns dos revolucionários, contudo, estavam menos dispostos a se satisfazerem com palavras, e finalmente organizaram uma conspiração integral, destinada a tomar o poder pela rebelião armada”. (SKIDMORE, 1996, p.23)

Durante o Governo Vargas houve uma aceleração no processo de industrialização mesmo após as conseqüências da crise de 1929, com isso houve uma diminuição da capacidade de importar por causa da crise e um incentivo de capital na troca da lavoura em crise pela indústria. Vargas estimulou o desenvolvimento da rede transportes para interligar as pessoas com as cidades e as mercadorias. A atenção para a legislação trabalhista e apoio aos operários também fizeram parte do governo populista de Vargas.

E dentro dessa perspectiva, o Brasil conseguiu crescer economicamente e passar de uma nação dependente da exportação agrícola para uma industrialização crescente. E esta atingiu os grandes centros urbanos primariamente, e o interior posteriormente. Mesmo que Vargas tenha usado do governo ditatorial para se legitimar no poder não podemos negar-lhe a preocupação com a industrialização e a urbanização. Podemos recordar a Companhia Siderúrgica Nacional, a Agência Nacional de Petróleo, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Usina Hidrelétrica do Vale do Rio São Francisco, Companhia Vale do Rio Doce. Além de criar obras de infra-estrutura e desenvolver o parque industrial brasileiro tomou medidas favoráveis aos trabalhadores. Foi na área do trabalho que deixou sua grande marca.

Sua política econômica gerou empregos no Brasil e suas medidas na área do trabalho favoreceram os trabalhadores brasileiros, dentre elas estão: a criação da Justiça do Trabalho, a carteira profissional de trabalho, a instituição do salário mínimo e a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Objetivava, dessa forma, favorecer os operários e conquistar o apoio das massas ao governo (populismo). Tal política paternalista visava anular as influências da esquerda, desejando transformar o operariado num setor sob seu controle, para ser usada no jogo do poder.

Ainda na década de 1930 foram criadas instituições para formar uma elite capaz de contribuir para o aperfeiçoamento do governo e a melhoria do país, entre elas estão a Universidade de São Paulo (USP) e Escola Livre de Sociologia e Política (ELSP), Universidade do Brasil (atual Universidade Federal do Rio de Janeiro).

Caracterizando ainda o governo Vargas foi perceptível uma busca incessante da negação ao interior atrasado, frutos da política desenvolvimentista do governo tentando arraigar adeptos para abandonar o campo e partir pra cidade em busca de trabalho. O trabalho era tido como forma para desenvolver o país e deixar para trás o rótulo que o Brasil possuía de nação essencialmente agrária e exportadora dos produtos da terra.

O famoso autor literário Monteiro Lobato criou um personagem para ilustrar essa negação ao campo, cujo nome era Jeca Tatu. O Jeca era um caipira lento, preguiçoso, não queria saber de trabalho, andava descalço e só dormia o dia todo, dessa forma Lobato caricaturou o interior e apoiou a política desenvolvimentista. Com criatividade, aos poucos foi transmitida uma imagem negativa do campo, incentivando o êxodo rural e a busca da mão-de-obra para trabalhar na cidade.

Na cidade grande, entendida como centros urbanos desenvolvidos, a mudança cultural estava inerente aos sujeitos. A construção de ruas, a presença de veículos automotivos, a criação de clubes sociais e posteriormente os clubes esportivos, levam a sociedade a crer que o meio urbano tende a ser mais justo, mais confortável e mais assistencialista, e que não deixa de ter fundamentos para comprovar isso.

Diante do período ditatorial do Estado Novo (1937-1945), Getulio fortalece o poder do Estado tomando controle da política, economia, cultura e sociedade. Em linhas gerais, o regime propunha a criação das condições consideradas necessárias para a modernização da nação: um Estado forte, centralizador, interventor, agente fundamental da produção e do desenvolvimento econômicos. Por todas essas características, muitos identificaram Estado Novo e o Fascismo.

A propaganda do regime e a repressão aos seus opositores seriam duas faces do Estado Novo, muito bem representadas pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Criado para difundir a ideologia do Estado Novo junto às camadas populares e, a partir do ideário autoritário do regime, contribuir para a construção da identidade nacional, o DIP exercia também uma forte censura aos meios de comunicação, suprimindo eventuais manifestações de descontentamento.

O DIP também tomou conta dos clubes sociais, e posteriormente os esportivos. O esporte era visto pelo governo como forma de distração e “lazer”, por isso, muito incentivado.

Na área econômica criou-se, durante o Estado Novo, conselhos e órgãos técnicos cuja função era promover estudos e discussões, assessorar o governo na elaboração e na execução de suas decisões, e ainda propiciar o acesso de setores empresariais ao aparelho estatal. Das

negociações entre governo e empresariado resultariam, por exemplo, a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), destinado a formar mão-de-obra para a indústria, assim como os estudos para a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac), destinado a promover a difusão e o aperfeiçoamento do ensino comercial no país, além do Serviço Social do Comércio (SESC).

Para o Estado Novo, a entrada do Brasil na guerra ao lado dos Aliados teve efeitos contraditórios. De um lado, o regime ganhou tempo. O estado de guerra representava um bom argumento para o governo adiar por tempo indeterminado a consulta popular que deveria validar a Constituição de 1937. De outro, a opção por lutar contra o nazi-fascismo colocou em xeque a manutenção de uma ditadura no país. As oposições procuraram aproveitar o desgaste do governo decorrente dessa contradição para retomar a iniciativa. Foi nesse quadro de redefinições que o Estado Novo entrou em crise e finalmente caiu em outubro de 1945.

Vargas foi um grande visionário e paternalista, com isso caiu nas graças do povo, que o colocariam no poder alguns anos mais tarde. A política de urbanização e desenvolvimento foi efetiva e quatro anos depois do fim do Governo Vargas, o país é comprovado por dados do IBGE, que havia transitado de uma nação rural para uma urbana, já que mais da metade da população estava nas cidades.

2.2 As Ferrovias

A vida do viajante

*“Minha vida é andar por este país
Pra ver se um dia descanso feliz
Guardando recordações
Das terras onde passei
Andando pelos sertões dos amigos que lá deixei.
Chuva e sol, poeira e carvão
Longe de casa sigo o roteiro
Mais uma estação e a saudade no coração!”*

(A vida do viajante, Luiz Gonzaga)

Na letra de Luiz Gonzaga podemos perceber o quão importante meio de transporte foram os trens à vapor no Brasil e no mundo. As ferrovias foram usadas em larga escala para transportar passageiros e carga, por um grande período, até que as rodovias começassem a retirar seu espaço no cenário nacional, devido ao incentivo do setor automobilístico pelo governo federal, no final dos anos 50 e, o sucateamento das máquinas pelas próprias empresas administradoras calou, gradativamente, as locomotivas.

Desde que surgiram em meados da Revolução Industrial, na Inglaterra, as ferrovias trouxeram consigo muita evolução no setor socioeconômico, urbanístico e político.

No Brasil, a primeira linha férrea foi inaugurada em 1854 pelo Barão de Mauá, e era composta por 18 quilômetros interligando a praia da Estrela à Serra de Petrópolis. Todavia, não teve êxito, por assim dizer, pois as áreas interligadas não tinham muita expressão econômica, mas já era um passo importantíssimo na história do país.

Em 1855 teve o início da construção da estrada de ferro que ligara o Rio de Janeiro a São Paulo - D. Pedro II. Nos velhos caminhos que cortavam o país partindo do litoral, antes freqüentados pelas mulas cargueiras, expedições bandeirantes e índios, agora, começava a surgir estradas de metal que cortariam terrenos áridos, como planaltos, para desbravar o interior do Brasil para o oeste. A partir desse ponto, tem-se o pensamento de que um município tinha sua

importância econômica decorrente das linhas que o atravessassem, “a importância política e econômica de um município era evidenciada pelos trilhos de trem em seu território”. (WITTMANN, 2001, p. 35).

A afirmação acima faz jus ao contexto econômico do Estado de São Paulo à época, no qual as linhas de ferro foram se enraizando pelo oeste do território paulista com um objetivo claro, escoar as sacas de café para o litoral, sobretudo ao porto de Santos. Em 1867 foi concluída a construção da linha férrea que ligaria o porto de Santos a São Paulo e Jundiaí. Nas palavras de AZEVEDO (1950, p. 28) essa estrada de ferro

[...] é uma obra admirável de engenharia, quer pelo seu traçado, quer por suas obras de arte, por seus túneis, viadutos e muros de arrimo através da Serra do Mar que teve de galgar, com o sistema funicular, em planos inclinados e escalados em 10 km a garganta na altitude de 800 m, que dá o acesso ao planalto.

Ela foi concluída pela São Paulo Railway, empresa responsável pelo trecho dessa linha. Para SAES (1981, p. 41): “Este fato marca o início da ligação ferroviária do Oeste paulista ao porto de Santos e continua da década dos 70, quando se dá a expansão das linhas em varias direções a partir de Jundiaí”.

A região noroeste do Estado de São Paulo foi de suma importância na produção de café durante o início do século XX até a Crise de 1929. A estrada de ferro Araraquara e Noroeste ligavam essa região à capital paulista, portanto, elas foram o meio por onde se escoava café, importavam-se produtos diversos, transportavam-se pessoas, e com elas ideologias, conhecimento e informações vindas do leste.

Mas os caminhos de ferro não eram compostos apenas por trilhos, mas também por pontos de parada dos trens ou estações. Eram na verdade pontos de parada para reabastecimentos das máquinas e manutenção, além de local de embarque e desembarque de passageiros, carregamento e descarregamento de produtos diversos. Nas redondezas das estações nasciam pequenas vilas construídas pelos próprios funcionários que trabalhavam na manutenção das linhas, aglomerando casas, o que posteriormente poderia vir a tornar uma cidadela. Muitos dos funcionários que trabalhavam na manutenção eram oriundos da capital ou vizinhança, e por tanto, já tinham conhecimento do esporte que chegara da Grã-Bretanha, o futebol. Até porque as

primeiras empresas a criarem e gerenciarem esses negócios eram inglesas ou dependentes do capital inglês.

Com isso, a ferrovia ia alterando aos poucos a própria paisagem interiorana por onde se disseminava, conflitando a “cultura moderna” da capital com o “atraso e morbidez” do interior, processo inevitável que acontece nos tempos de industrialização. A ferrovia age como uma via transmissora da cultura urbana, cujo processo de urbanização também é transportado por ela.

2.3 A Estrada de Ferro Araraquara (antiga Araraquarense)

A elite da sociedade brasileira no final do século XIX e início do século XX fazia parte do sistema de oligarquias agrárias que detinham o poder político e econômico e eram compostos pelos poderosos latifundiários plantadores de café.

A ferrovia foi o instrumento do poder político das oligarquias paulistas e fator de acumulação de capital na medida em que podia conquistar o espaço físico, integrando o litoral às regiões produtoras do Oeste Paulista, e ao mesmo tempo costurar os interesses cafeeiros, atendendo também à expectativa de uma burguesia industrial urbana nascente. (POSSAS, 2001, p. 74)

Durante a expansão cafeeira do final do século XIX, os fazendeiros – na maioria cafeeicultores – da região do município de Araraquara, visavam escoar suas safras até os pólos comerciais exportadores. Com essa finalidade os latifundiários conseguiram junto a Companhia iniciar as obras de construção da estrada. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que naquela época era detentora de toda a concessão na região da Araraquarense por direito - herdado da "Estrada de Ferro Rio Claro a São Carlos e Araraquara" -, deu a necessária licença para a construção de uma nova estrada, ligando Araraquara a Ribeirãozinho (atual Taquaritinga). A construção foi autorizada pelo presidente do Estado, Bernardino de Campos em ofício datado de 12 de agosto de 1895.

Mesmo com a crise financeira do fim do século XIX, ocorrida pela depreciação do café, a obra continuou, sendo inaugurada em 9 de novembro de 1896. Apesar de todas as dificuldades financeiras a estrada conseguiu chegar até Ribeirãozinho (Taquaritinga) e daí até São José do Rio Preto em 1906. Em 8 de fevereiro de 1916 o acervo da estrada passa para as mãos de estrangeiros, que mudam a razão social para *The São Paulo Northern Railroad Company* sob a administração estrangeira, que dizia ter sede em Delaware, nos E.U.A. Neste momento pré-crise

de 1929 ocorreria a pior crise financeira da empresa, pois, por um bom período nada se investiu na ferrovia e nem houve conservação da malha.

Somente em 1939, por iniciativa do interventor Dr. Adhemar de Barros, os trilhos foram prolongados de Mirassol até a divisa com o Mato Grosso do Sul, o que gerou o nascimentos das cidades da chamada Alta Araraquarense no Noroeste Paulista.

Em 16 de maio de 1909 realizou-se uma assembléia dos acionistas e foi eleita uma nova diretoria, o Sr. Álvaro de Menezes assumiu o cargo de presidente da ferrovia, empreendendo uma administração aparentemente arrojada. O novo presidente tomou vultuosos empréstimos no exterior e comprou algum material rodante, mas logo tornou-se evidente que as receitas da companhia não conseguiriam arcar com o pagamento dos juros dos empréstimos contraídos.

Com o passar do tempo a desordem na ferrovia se tornava cada vez maior, pois a pequena receita gerada era imediatamente transferida para Niterói. O abandono da via férrea e do material rodante eram visíveis, os funcionários da ferrovia foram relegados ao descaso, sem receber nenhuma assistência. Essa situação acabou por levar os funcionários a deflagarem uma greve, que deixou a ferrovia paralisada durante um mês inteiro (de 1º a 30 de outubro de 1919).

Não havendo mais a mínima condição para a continuidade da prestação dos serviços pela concessionária pública, o poder concedente, através do presidente do Estado Sr. Altino Arantes, decidiu desapropriá-la, assinando o decreto nº 3.101 de 15 de outubro de 1919. Sob a administração do estado de São Paulo, e com a denominação definitiva de Estrada de Ferro Araraquara, a empresa experimentaria um novo avanço tanto na expansão como na melhoria de seus equipamentos e material rodante.

2.4 As cidades

A formação de cidades nos remete, historicamente, as *polis* gregas que eram cidades cercadas por muros que serviam como proteção para as famílias que habitavam o interior das muralhas. Dentro das *polis* se desenvolvia o comércio entre os agricultores e artesãos da região, principalmente na base de trocas de mercadorias. E da mesma forma, mas em contextos diferentes, a cidade se perpetua como uma estrutura de atração para o desenvolvimento do comércio.

Analisando de forma demasiadamente rápida a história mundial, vemos que durante o período da Idade Média, anteriormente a formação das Monarquias Nacionais, havia estradas que ligava as principais cidades portuárias às cidades mais populosas, desenvolvendo assim a atividade comercial. Os comerciantes realizavam feiras anuais nos cruzamentos das principais estradas da região ocidental da Europa, e com o sucesso desses eventos surgiam edificações que futuramente tornar-se-iam cidades comerciais como a cidade de Champagne, na França, que nasceu nesses moldes. E assim, teve início um tipo de urbanização baseada em eventos comerciais temporários, que se consolida em fixar pontos de trocas comerciais, ao invés do itinerante. A situação das feiras na Idade Média se assemelha a dos caminhos de ferro, já que surgiam cidades nas convergências das estradas.

Todos os que habitam ao longo e na vizinhança dos caminhos, ficam sob a influência direta dos focos de irradiação de cultura, e tendem a transformar-se sob a pressão, mais ou menos intenso, dos elementos de cultura, material e espiritual que o comércio, as migrações e as viagens põem com frequência ou constantemente em circulação. (AZEVEDO, 1950, p. 15)

É comum observar como algumas cidades do interior de São Paulo surgiram a partir das estações onde os trens paravam, já que os centros dessas cidades são muito próximos das estações ferroviárias e, conseqüentemente, essas redondezas são compostas por casas de estruturas e arquitetura muito antigas, estas já desgastadas inexoravelmente pelo tempo. Alguns exemplos são municípios como Araçatuba e São José do Rio Preto, ambas no Noroeste do Estado de São Paulo.

Já se observou muitas vezes, por exemplo, a relação direta entre o caminho de ferro e as grandes aglomerações urbanas e, portanto, o aumento da força de atração que desses centros se irradia além do território propriamente urbano, determinando, nas cercanias das cidades, um acréscimo quase igual da cifra da população. Se compararmos, de fato, as cidades que possuem uma estação ou são pouco distantes dela (1500m) e as que são mais afastadas, verificamos que em geral nas primeiras o acréscimo anual da população é muito mais considerável e o excedente da imigração sobre a emigração é quase sempre maior nas primeiras do que nas segundas: a concentração da população é, pois, muito acentuada em torno das estações ferroviárias. (AZEVEDO, 1950, p. 20)

Quanto mais avançavam para o interior do estado, mais cidades iam surgindo, quase linearmente. Essas cidades que surgiam na extremidade das linhas foram chamadas de “bocas do sertão” por Azevedo (1950, p.76).

Era incrível como as “bocas de sertão” se desenvolviam e evoluíam rapidamente, atraindo pessoas de todas as regiões do Estado e do País. Foram pontos como esses que corroboraram para o êxodo rural, ou início desse fenômeno social. Com certeza o povoamento pelas estradas de ferro foi um movimento singular na história brasileira. Os Paulistas deveriam agradecer à natureza já que este movimento de urbanização do sertão paulista se deu graças à fertilidade do solo dessa região, do qual emanavam os pés de café.

Tem-se a percepção de que o aumento da população foi muito maior nas cidades que surgiram nos nós das linhas principais e em cruzamentos de vias férreas, se relacionado com as cidades que surgiram pouco distantes da via.

Existe uma conseqüência grave da urbanização e expansão das vias, que é o desmatamento das áreas atingidas por esses fenômenos. Justifica-se para alguns como um “mal necessário” à evolução do homem.

As florestas, como os desertos e os pântanos, sempre foram considerados inimigos da expansão do homem que procura dominá-las pelo machado e pelo fogo, para se abrir caminho nas regiões de matas cerradas. (AZEVEDO, 1950, p. 95)

A abolição da escravidão trouxe a liberdade para milhares de afro-brasileiros, porém os deixou a margem do esquecimento social. Qual seria o destino dos ex-escravos numa sociedade de descendência européia, aristocrática e ainda escravocrata? A resposta é fácil de encontrar, eles perderiam a relação senhor - escravo, e abrangeriam a relação patrão-empregado. A retirada do espaço rural e inserção dos ex-escravos no espaço urbano acompanharam o êxodo rural, e agora, eles seriam mãos-de-obra baratas para os senhores da indústria. A abolição era vista como uma

forma de ampliar o mercado consumidor, principalmente, pela potência econômica da época, a Inglaterra.

A Revolução Industrial mudou entre outras coisas, o modo de produção artesanal para a produção em larga escala, gerando mais lucro e tendo a evolução tecnológica como pano de fundo, sinteticamente surgiu o processo de industrialização no mundo. E rápido demais, se espalhou por todos os continentes, inclusive nesse país. Com isso, o Brasil entra num período inicial de industrialização com Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. Irineu foi o primeiro brasileiro a investir na criação de indústrias no país, dentre as áreas de investimento, estão: a produção naval, comunicação, setor bancário e transportes, mas apesar desse aumento agudo e espontâneo da industrialização brasileira liderada pelo Barão de Mauá, ele faliu pouco tempo depois, já que era o único no país e a concorrência externa fez com que ele tomasse esse rumo.

A cidade tem uma relação direta e dependente com a industrialização, pois a primeira oferece bases para que a segunda se instale e desenvolva. Assim, a cidade expande suas áreas de influência sobre as regiões vizinhas atraindo trabalhadores e pessoas que vêem uma oportunidade para ascensão social. Os centros urbanos brasileiros do período da Primeira República serviam como atrativo para os imigrantes europeus, que viam na infra-estrutura um forte fator para se instalarem e recomeçarem suas vidas, dessa forma o governo estadual e as indústrias começam a investir nas cidades, a fim de melhorar seu espaço e estrutura:

Os índices de mortalidade nas áreas urbanas caíram sensivelmente, mercê da melhoria dos serviços de saúde pública, financiados sobretudo com os ganhos da exportação e destinados a tornar o Brasil mais atraente para os trabalhadores estrangeiros (FAUSTO, 1990, p. 253)

Nessa citação de Boris Fausto fica evidente a necessidade de mão de obra estrangeira para suprir a necessidade das lavouras e indústrias presentes no início do século XX.

A quebra da Bolsa de Nova Iorque em 1929, fez com que a importação do principal produto brasileiro pelo mercado internacional caísse drasticamente, já que o café não era um produto tido como essencial. Com isso, o país estritamente agrário começa a abrir as portas para a industrialização.

Com base nas informações acima que é possível compreender em linhas gerais, as causas para a mudança para o setor urbanístico, fazendo com que o espaço urbano compreendido pelas

ciudades tornasse atrativo por todas as classes sociais, inflando e desenvolvendo as cidades brasileiras.

2.5 Gênese do Esporte Moderno

O esporte moderno, por assim dizer, é um fenômeno sociocultural muito complexo e, por esse motivo é fruto de pesquisa de muitos autores da sociologia do esporte. Dentro desse capítulo acometerá breves reflexões acerca de conceituados autores, dando um respaldo sobre suas teorias para melhor compreender como o futebol se insere no contexto nacional. Dentre os autores estão Guttmann, Elias e Dunning e Bordieu.

Guttmann citado por Marques (2007), afirma que o esporte já existia nas sociedades antigas, já que os jogos primitivos também eram atividades físicas e intelectuais cuja finalidade não ultrapassava o espaço que ele ocorria, não sendo utilizado para mais nada, a não ser pelo próprio prazer de jogá-lo. O autor define várias “experiências esportivas” vividas por diversas sociedades em variados tempos e locais, como: esportes primitivos, antigos, medieval e moderno. Para chegar a essas definições faz uso de algumas categorias para enquadrá-los nos quatro tipos de esporte. Dentre as categorias estão: igualdade, especialização, secularidade e quantificação, dentre outras.

O autor vê a secularidade como ponto importante para diferenciar o esporte moderno dos outros, pois mostra uma distinção entre o racional e o emocional, espiritual e o real, tendo assim uma forma evoluída de pensamento de uma sociedade, mesmo que ainda hoje a religião seja incorporada em algumas práticas esportivas.

Talvez a igualdade seja questionável no cenário atual esportivo, mesmo que os parâmetros físicos dos locais da prática sejam iguais, sabemos que o investimento em atletas e equipes dando respaldo as condições técnicas, táticas e logísticas são muito distintos tanto pelo patrocínio quanto pela forma que o Estado encara o esporte em cada país. Talvez essa igualdade seja um momento em que se pensa competir sob as mesmas condições e dificuldades.

Já a especialização é separação por modalidades, por tipos de práticas e posições específicas nos esportes coletivos, por exemplo. A quantificação me parece ser a categoria mais marcante no esporte moderno, pois é necessário ter vencedores e perdedores, quantificar tempos, distâncias e performances, a sociedade escolhe um lado pra torcer. O próprio sentimento de superar os limites do corpo humano reflete o quão importante essa categoria se faz.

Allan Guttmann acredita que o esporte moderno tenha tido sua gênese na Inglaterra através da modificação das antigas formas de esporte por essa sociedade, que deu ao esporte as

suas características relacionada a realidade vivida no século XVIII com a manifestação do corpo humano, sendo influenciada pelas transformações sociais, econômicas e culturais vividas nesse período.

Elias, um conceituado autor da sociologia do esporte citado por Marques (2007), elaborou uma teoria chamada de Processo Civilizador que visa justificar as ações da sociedade que influencia e “controla” os indivíduos e, dentro dessa teoria se enquadra o surgimento do esporte moderno. Nessa teoria o ser humano deve garantir a sua sobrevivência na sociedade, diminuindo o uso da força violenta, dos atos bárbaros que não contribuem com a evolução social, mas para isso deve haver uma racionalização das emoções e, posteriormente, uma adequação das ações do indivíduo dentro dos padrões impostos por uma determinada sociedade. “Essencialmente, essa teoria trabalha com padrões de interdependência em processo de mudanças, rearticulando as relações de poder entre os indivíduos em sociedade.” (MARQUES, 2007, p.62)

Segundo teoria do Processo Civilizador as ações sociais ocorrem de forma não-ordenada, ou seja, a consequência do ato de cada pessoa influencia a sociedade naquele determinado período, modificando-a e vice-versa. Por isso, existem os padrões sociais, para que a sociedade remodele os indivíduos. Dessa forma, é explicado o comportamento humano e ações racionais pautados também nos estudos psicológicos e fisiológicos. (MARQUES, 2007)

Assim, Elias e Dunning se pautam nessa teoria para explicar a gênese do Esporte Moderno na Inglaterra do século XVII. Com a Revolução Industrial houve severas mudanças no contexto econômico, político e social e, com isso um aumento da racionalização das ações humanas. Assim, essa contenção de violência e emoção se tornou mais importante, gradativamente, para que a sociedade pudesse evoluir racionalmente. E o esporte é visto por esses autores como uma forma de equilibrar os indivíduos, aumentando seu autocontrole e racionalizar a violência para que ocorra somente dentro do esporte.

O esporte como forma de lazer mostra às pessoas sensações distintas do seu cotidiano, tornando-se uma forma de vivenciar emoções e sensações sem que tenha consequências para outrem. Vale lembrar que o esporte surgiu como forma de jogo na Inglaterra, apesar de ainda não existir o lazer propriamente dito. A institucionalização e regulamentação por órgãos existentes somente com essa finalidade, difere o esporte do jogo, já que este possui despreocupação com regras rígidas e invariáveis.

Em síntese, essa racionalização que conteve o uso exacerbado da violência dentro do jogo, é que transformou o jogo popular da Inglaterra do século XVIII em esporte, e é nesse formato que ele se perpetua até hoje, além do que, a institucionalização do esporte tornou-o mais sério em relação aos jogos populares, mas continua sendo uma forma de descarregar tensões como forma de manter os membros da sociedade moderna dentro do equilíbrio humano.

Pierre Bourdieu citado por Marques (2007) não criou uma teoria para explicar a gênese do esporte moderno, mas sua teoria (Teoria dos Campos) engloba o campo social no qual o fenômeno esportivo está inserido. Os campos podem ser espaços delimitados por posições que dependem das próprias posições, para ter sua propriedade definida e independem de quem ocupa os espaços. Dentro desses campos existem disputas entre os atores para legitimar interesses próprios e específicos, como a disputa pelo poder. Por tanto, o capital distribuído de forma desigual influencia as posições a serem ocupadas dentro dos campos. “O capital de disputa, a busca por poder e o controle sobre esse objeto e os limites de ação impostos pelo *habitus* presente são as categorias que o caracterizam.” (MARQUES, 2007, p. 74)

Esse capital de disputa seria a causa principal pelo quais os indivíduos disputam dentro do campo, pois seria a forma como os indivíduos valorizariam suas ações dentro do campo.

Vale lembrar que os campos podem sofrer transformações, desde que as posições sociais sofram mudança, o que Bourdieu chama de *práxis*. Esta se configura como o conhecimento adquirido pelo grupo social mediante suas ações e vivências próprias dos costumes, pautadas nas normas características do campo em questão (MARQUES, 1997).

Bourdieu afirma que é possível comparar sociedades distintas, mas somente se estas tiverem estruturas sociais parecidas. E é dentro dessas prerrogativas que o esporte moderno se insere dentro dessa teoria, visto que ele está presente em quase todas as sociedades atuais capitalistas, e mesmo nas ditas socialistas. É complicado entrar nessa discussão de sociedades socialistas e capitalistas, já que é um assunto longo e não caberá dentro deste trabalho.

Tal perspectiva auxilia numa organização do fenômeno esportivo como um espaço de disputas e confronto de posições e interesses que, como salienta o autor, retrata diferenças de classe e *habitus* entre distintas estruturas da sociedade, o que gera diversas formas de participação no universo esportivo, promovendo identificações e demandas diversificadas (MARQUES, 1997, p. 78).

Em síntese Bordieu diz que o esporte é um fenômeno próprio da sociedade moderna, pois deriva de suas próprias características culturais e sociais, desacreditando, dessa maneira, que o esporte tenha surgido em sociedades antigas e posteriormente transformado pelas sociedades modernas. Para o autor o esporte moderno também teve origem na Inglaterra no período da Revolução Industrial, já que se iniciou nas classes elitistas e posteriormente incorporados aos *habitus* das classes menos favorecidas, fazendo analogia à cultura como mercadoria.

Esses autores publicaram suas obras em épocas distintas, talvez seja por isso que cada um possui uma óptica sobre o esporte moderno como um ponto distinto na sua origem. Mas todos evidenciam que a gênese do esporte moderno teve origem na Inglaterra Industrial do século XIX ou que essa sociedade transformou os jogos populares em esportes. Contudo, essa diversidade de visões de mundo enriquece as ciências humanas e contribui de forma primordial para estudar o esporte moderno.

2.6 O Futebol e o Brasil

Atualmente, o futebol é o esporte mais popular no Brasil e tem sua origem na Inglaterra assim como outras modalidades esportivas como *rugby* e *cricket*, fazendo com que seja legitimado nos moldes da gênese do esporte moderno. O futebol foi criado nos colégios ingleses como forma de passatempo para a elite da época, o que começou com um jogo informal com finalidade de diversão passou a ter regras oficiais a partir de 1863 pela criação da *Foot-ball Association*, dando um caráter voltado à “seriedade do esporte” do que a “ludicidade do jogo”, apesar do jogo também ser sério.

Na segunda metade do século XIX os filhos de famílias abastadas eram mandados à Europa para estudarem e aprenderem novas tradições, já que era difícil encontrar centros de educação (escolas) para a elite da sociedade, ou que atendessem as suas exigências educacionais na América do Sul.

Soma-se o fato da elite brasileira ter sempre seus olhos voltados para o velho continente onde esta fora buscar o modelo e os padrões de vida, além de sofrer grandes influências literária, artística e científica. (SEVCENKO, 1992; apud ARAÚJO, 1996 p. 74)

Assim, o futebol era praticado dentro desses centros educacionais europeus por jovens com a finalidade de passatempo e manutenção do corpo saudável e, após ser bastante difundido dentre jovens de classe alta inglesa, chega a capital paulista com Charles Muller, trazendo consigo duas bolas de couro e um manual de regras e, sem imaginar, de sua ação, que poderia ser outra pessoa, surge um fenômeno sociocultural que abrangeria todas as camadas sociais no Brasil.

Histórias como a dos dois pioneiros servem, assim, para atestar o caráter elitista dos primeiros tempos do esporte no Brasil: nascido somente pelo impulso isolado de alguns grupos abastados, que buscavam na Europa as raízes de uma nova cultura e de uma nova civilização para a recém-instaurada República brasileira, ele tinha definido em seus primórdios o caráter restrito que caracterizaria seus primeiros tempos. (PEREIRA, 2000, p. 22)

Como a Inglaterra era a maior potência econômica naquele século, exportava para a Europa continental, Ásia e América seus produtos, tecnologia e força de trabalho para suprir a demanda do crescimento desses consumos; e junto da mão-de-obra qualificada e produtos ingleses, chegavam também os pensamentos e ideais vigentes naquele período às outras localidades do mundo, e com eles o esporte bretão, concretizando a força do imperialismo britânico. Fica notória a influência inglesa sobre o Brasil, tal como nas indústrias, ferrovias, cidades, quase tudo era ligado direta ou indiretamente ao capital inglês, o que já era esperado por ser o berço da Revolução Industrial.

Em 1894, o jovem de 20 anos de idade, Charles Muller, chega a São Paulo vindo da Europa com o intuito de disseminar a prática do futebol. Como é sabido, na “terra da garoa” havia muitas indústrias e empresas ainda relacionada ao capital inglês, e que eram compostas em seu quadro de funcionários por maioria de ingleses.

Estes indivíduos, geralmente, estavam ligados à administração das primeiras empresas multinacionais do mundo que, na maioria, eram inglesas. Estes, por tanto, eram burocratas que estavam espalhados pelo mundo com a função de cuidarem dos interesses econômicos de empresas que mantinham suas matrizes na Europa. Por causa deste perfil diferenciavam-se da grande massa de europeus imigrantes presentes, principalmente na América, como mão de obra fundamental para países como Brasil, Argentina, E.U.A. (ARAUJO, 1996, p. 73).

E é justamente nesses locais (empresas inglesas) que o patrono do futebol brasileiro insere a prática do esporte bretão como passatempo, bem como foi na gênese, na Grã-Bretanha. Mas não tardou muito até Charles Muller tornar seu sonho uma realidade, já que no mesmo ano de seu retorno ao Brasil tratou de organizar jogos com funcionários de empresas presentes na capital paulista, dentre elas: Companhia de Gás, *São Paulo Railway* e *London Bank*. O jogo serviu como demonstração para a imprensa paulistana e para a sociedade como um todo, principalmente para a camada mais abastada desta e foi o primeiro passo para institucionalizar essa modalidade.

Já em 1901 surge a Liga Paulista de Football, associação cujo objetivo seria regulamentar competições entre as equipes até o presente momento, que não passava de cinco. Nesse momento,

o futebol já despertava curiosidade e admiração das classes menos favorecidas da sociedade, influenciando-as a praticarem essa modalidade, caminhando no sentido da popularização do esporte.

3 Justificando o período proposto

Antes de começar a discutir os objetivos deste trabalho é preciso deixar claro os motivos para a escolha do período que vai de 1900 a 1950. Como mencionado no capítulo que discute o futebol no Brasil, foi no início do século XX que o futebol chega ao Brasil através de Charles Miller e também porque nas fontes históricas, só é citado a presença de algum tipo de esporte no ano de 1900 na região do Noroeste Paulista.

Alguns esportes são citados no Álbum Ilustrado da Comarca de Rio Preto organizado por Cavalheiro em 1929, como únicas manifestações esportivas da época. “Até então, a exceção de corridas de cavallos em raia rústica e impropria, dos esportes de caça e pesca, não conhecia a nossa cidade outros.”(CAVALHEIRO, 1929, p. 615) Outros esportes como tennis, patinação, xadrez, bilhar, box e automobilismo também são mencionados.

Parece unânime a dispersão do futebol pelo interior de São Paulo assim como no resto do Brasil. E não passa despercebido ao olhar clínico de Cavalheiro (1929, p. 615) ao analisar a situação da Comarca de Rio Preto (Noroeste Paulista):

Commo aconteceu por todo o Estado, podemos quase afirmar o violento esporte bretão, iniciado de 1907. Em São Paulo, mais ou menos em 1900, tomou foros de nacionalidade e surgiu por todos os recantos ameaçando quase a paralysação dos outros esportes, vindo fazer sua estréa em Rio Preto, lá pelos annos de 1907.

E o ano de 1950 é marcado substancialmente no futebol brasileiro pelo país ter sido sede da Copa do Mundo de Futebol de 1950. O maior estádio de futebol do Brasil, o Maracanã, foi criado com o objetivo de favorecer a escolha do país para sediar o evento além do que, a Europa passava por reformas devido a Segunda Guerra Mundial, e sua inauguração foi feita no dia 16 de junho de 1950.

A Seleção Brasileira de Futebol chegou a final do campeonato, porém o insucesso marcaria esse ano como um fracasso da Seleção perante o seu público, visto que o Maracanã

estava na sua lotação máxima, com mais de 180 mil pessoas. O evento ficou conhecido como “Maracanasso” e marcou de forma anômala o futebol brasileiro com a derrota por dois gols a um para a Seleção Uruguaia. A repercussão ainda nos dias atuais é tamanha que o autor do segundo gol da equipe uruguaia naquela ocasião, Ghiggia fez a seguinte declaração: “Apenas três pessoas, com um único gesto, calaram o Maracanã com 200 mil pessoas: Frank Sinatra, o Papa João Paulo II e eu.”. (MARQUES, [19--?], p. 24)

Mas olhando analiticamente além do espetáculo esportivo, este serviu para mostrar a sociedade o quanto essa prática estava difundida, fomentada pela presença de todas as classes sociais na arquibancada do estádio, inclusive a elite social.

Ademais, durante meio século, o Brasil sofreu mudanças e, a que mais coopera com a discussão deste trabalho foi a industrialização carreada pela urbanização que influenciou a criação de clubes de futebol. Para isso, as ferrovias foram os meios pelos quais a industrialização chega ao interior do país adjunto com o pensamento da prática esportiva, o futebol como consequência.

No capítulo seguinte veremos como essas macro-mudanças modificaram o cenário e a cultura interiorana, tendo o esporte como agente nessas localidades, mais especificamente no Noroeste Paulista e no caminho que liga essa região do estado a capital.

4 O Noroeste Paulista a partir das Fontes Históricas

Uma notícia do Jornal Agora de São Paulo do dia 18 de março de 2001, traz na capa de sua edição dominical e chama a atenção para o seguinte tema: “Trem de passageiros já é passado”. Essa notícia vem informar o público que a Estrada de Ferro Araraquara (antiga Araraquarense) não mais transportará passageiros a partir daquele momento em virtude da baixa adesão da população em utilizar aquele meio de transporte, já que o tempo que se gastaria entre a cidade de Campinas e São José do Rio Preto é bem maior do que se comparado com carro ou ônibus, por exemplo.

Ainda dentro desta notícia, o Jornal Agora traz uma outra uma informação que atenta pela sua veracidade e importância cuja chamada é: “Malha espalhou o futebol” e em seguida disserta: “Além do desenvolvimento do Estado, a malha ferroviária ainda foi fundamental para o esporte. As ferrovias fundaram e apoiaram vários clubes pelo interior.” A mensagem transmitida parece ser simples e sintetiza de forma ímpar o que ocorreu no interior de Estado de São Paulo ao longo dos inexoráveis anos. Todavia, esse processo de esportivização do interior do Estado se deu de forma mais complexa, e nos parágrafos seguintes haverá a formulação de uma hipótese que sustenta a ferrovia como agente difusor desse fenômeno.

Em uma das fontes históricas encontradas, mais precisamente no Álbum Ilustrado da Comarca de Rio Preto de 1929, é possível perceber tamanha importância e esperança de desenvolvimento que as linhas de ferro trariam para São José do Rio Preto e cercanias. Esse sentimento de evolução é influenciado pelas pessoas que vivem nas grandes cidades da época e a cultura atrelada nesses indivíduos que se deslocam pelo interior.

Quando a 9 de Maio de 1912, reboou festivamente pelas quebradas dolentes das nossas campinas, o sylvo crepitante da locomotiva, razões havia para que o povo numa alegria delirante, festejasse o auspicioso acontecimento da inauguração do trafego na Estação local. Nesse dia, escrevia-se realmente uma das paginas mais fulgurantes da historia de Rio Preto, e abriam-se aos seus destinos as portas largas do progresso, até então fechadas a todas as iniciativas.

As actividades escassas e mal coordenadas até então fraccionadas em núcleos de pequena desenvoltura, dir-se-iam membros atrophiados de um organismo rachitico sem

função regular, automatizadas pela influencia de um dynamismo retrogrado, sem possibilidades de expansão.

Todos sabiam que o mais pequeno esforço lograria a mais farta remuneração, mas era quase que temerária a conquista de terras tão distantes da civilização dos grandes centros, com os deficientes meios de comunicação que então existiam. (CAVALHEIRO, 1929, p. 459)

Talvez na capital São Paulo, a vinda do progresso já não fosse tão atrativa, já que o maior centro urbano-industrial do início do século XX respirava avanços e tecnologias advindas do exterior, porém para a população que estava distante desses centros qualquer mudança na sua cultura abalaria toda a estrutura cultural a qual o interior estava inserido. As estradas de ferro servem como o meio pelo qual a urbanização e evolução chegam até as cidades interioranas.

Vem finalmente a Estrada de Ferro, e com ella, vieram também novas correntes de actividade, que, incorporadas ás que já existiam, transformaram num relance, a vida pacata e monótona de Rio Preto, bem como a de todos os núcleos ainda em esboço por toda a area dos nossos dominios administrativos, resultando dahi, a indescriptivel si não phantastica actividade, que hoje podemos obsrever em todos os recantos da Comarca desdobrada em surtos de progresso. (CAVALHEIRO, 1929, p. 460)

Imagine a felicidade e o espanto de uma comunidade, isolada das outras por falta de comunicação, vendo ao longe um carrilhão metálico deslizando por trilhos de ferro fazendo um estridente barulho anunciando a sua passagem por entre os campos, mal sabia essas comunidades que aquilo seria o meio de desenvolver direta ou indiretamente a região. Mas os interesses para esse advento vão muito além de despertar curiosidades ou sonhos de caboclos, os trilhos nascem apenas para poder transportar o café, produzido pela mão-de-obra explorada de negros e imigrantes europeus. Os grandes latifundiários cafeeiros, visando apenas solucionar seus problemas econômicos, rasgam o interior com os caminhos de ferro sem calcular as conseqüências que traria e o quanto modificaria a vida dos que habitavam as redondezas dos trilhos.

Dentre as conseqüências está a vinda do pensamento positivista, presente na capital do Estado influenciando a industrialização e o desenvolvimento do interior, fazendo um elo entre

ambos (capital e interior) através da ferrovia. Esta servia como meio de comunicação e transporte, fluxo de pessoas e informações.

As ferrovias eram uma espécie de adubo para a urbanização, já que um fluxo intenso de pessoas e mercadorias garantiriam a criação de estruturas que mantêm essa máquina comercial a todo vapor. E nesse sentido foram sendo criadas as estações ferroviárias ou pontos de parada dos trens, e após serem erguidas essas estruturas, chamavam a atenção dos moradores da redondeza e levava a construção de casas, pequenos estabelecimentos comerciais e com isso, desenvolviam-se pequenas vilas que com o passar do tempo iam aumentando substancialmente e, se tornariam cidades mais adiante.

Como mencionado anteriormente, as estações ferroviárias traziam recursos direta ou indiretamente para as pequenas cidades que eram cortadas pelas estradas. Um exemplo claro disso foi a cidade de Mirassol, distante aproximadamente quarenta quilômetro de São José do Rio Preto, também sofreu as influências da Estrada de Ferro Araraquara e chamara a atenção de Cavalheiro (1929), antes da metade do século XX:

Mirassol (por exemplo) é o maior index de progresso de que haja memória em toda a historia das colonizações regionaes do Estado. Cidade com uma existência que mal attinge 20 annos após a sua fundação, lá está culminando em toda a pujança de sua belleza, como uma das mais sérias rivaes de todas as cidades da Araraquarense. Desde a edificação da cidade que é uma das mais bellas e modernas até à sua vida social que é uma das mais cultas, encontramos apenas motivos de assombro que naturalmente nos fazem pensar como será possível tamanho progresso realizado em tão curto prazo? (CAVALHEIRO, 1929, p. 461)

Ainda ratificando o espantoso desenvolvimento que a ferrovia trouxe para as cidades em curtos espaços de tempo, vejamos:

Rio Preto, que até então, contava apenas um numero de cerca de 200 predios com uma população de mil e poucos habitantes, transformou-se desde essa data até hoje, na bella cidade que ahi vemos com 1mil prédios e cerca de 30 mil habitantes e, a cujo poder de expansão serão obvios todos os calculos, porque ninguem poderá determinar com acerto até onde irá a capacidade realizadora do seu povo, deante das insondáveis riquezas que se offerecem á exploração da sua actividade. (CAVALHEIRO, 1929, p460)

Provavelmente este fenômeno de urbanização ocorreu em muitas cidades que abrangeram as ferrovias de alguma forma, sejam apenas sendo cruzadas por elas ou com a presença de estações. No início da construção das estradas de ferro, as empresas que construíam e administravam-nas eram de origem inglesa ou com dependência do capital inglês. Logo, as tendências culturais e sociais inglesas influenciavam os indivíduos que trabalhavam nas empresas administradas por ingleses aqui no Brasil.

Com o olhar na capital do início do século XX, após a volta de Charles Muller da Inglaterra para o Brasil, como vimos neste trabalho, ele insere o esporte jogado majoritariamente com os pés nas empresas de origem inglesa que estavam presentes na capital do Estado. Tanto que os times a disputar a primeira partida oficial de futebol em São Paulo foram a *São Paulo Railway* e a Companhia de Gás. Os jogos eram disputados em São Paulo. Neste período surgem os símbolos futebolísticos, assim como na Inglaterra, que são os uniformes, os brasões, a torcida e a agremiação, ou clube.

O mais relevante dos símbolos para este trabalho se ater, será o surgimento dos clubes. Os primeiros clubes foram criados sob a representação ou influência das empresas, e os trabalhadores jogavam no time da sua empresa, como exemplo, o *London Bank*, o *São Paulo Railway*. A partir desse momento os clubes da capital se organizam e começam a disputar jogos amistosos entre si, dentre eles estavam São Paulo Athletic (clube criado pelo próprio Charles Muller), o Germânia (atual Esporte Clube Pinheiros), Mackenzie e a Internacional, isso já no ano de 1900. Em 1902 é criada a Liga Paulista de Football com a função de organizar torneios com os times já existentes na cidade.

No começo o futebol era praticado apenas por componentes da elite paulistana e existiam preconceitos com negros, explicado talvez pela origem européia do esporte e pelo processo transitório que o país passava após a abolição recente da escravatura. Em paralelo ao campeonato organizado pela Liga Paulistana de Football, os operários das fábricas se organizavam e disputavam campeonatos de várzea, por serem influenciados pelo esporte que seus patrões praticavam.

Nessa perspectiva, a criação de clubes de futebol a partir das empresas se torna comum com o passar dos anos, e muitos clubes surgiram por interesse associativo de funcionários de empresas que administravam algumas ferrovias. Vejamos exemplos de alguns clubes do interior

de São Paulo que surgiram entre 1900 e 1950 e tiveram relação direta ou indireta com as ferrovias.

Na cidade de São José do Rio Preto, o América Futebol clube tem como fundador um engenheiro da Estrada de Ferro Araraquara que jogava futebol por hobby. Segundo Ata de Fundação de 28 de janeiro de 1946, o engenheiro Antonio Tavares Pereira Lima foi eleito primeiro presidente da diretoria do América, com o intuito de abrir novos horizontes no cenário esportivo da cidade. Veja como a ferrovia teve um direcionamento fundamental na criação deste clube, já que os dois principais idealizadores do projeto Antonio Tavares e Vítor Buongiorno se encontraram durante uma viagem de trem que partiu de Araraquara e tinha como destino a cidade de Rio Preto.

Ainda no Noroeste Paulista, na cidade de Araraquara, foi fundada a 12 de abril de 1950 a Associação Ferroviária de Esportes (AFE) por um grupo de engenheiros e servidores da Estrada de Ferro Araraquara. E um dos principais articuladores para a fundação deste clube foi o próprio Antonio Tavares Pereira Lima, fundador do América Futebol Clube de Rio Preto. A intenção nesse momento era fundar um clube esportivo de empregados da Estrada de Ferro Araraquara, sendo chamado de Associação Ferroviária de Esportes (AFE). Como curiosidade, a principal cor da camisa do time era a mesma que a das locomotivas da empresa ferroviária que administrava a estrada, além do que a sigla do clube AFE (Associação Ferroviária de Esportes) tem relação com a EFA (Estrada de Ferro Araraquara).

Outro clube que teve relação com a malha ferroviária e também é do interior paulista, porém não pertence à região Noroeste, é a Associação Atlética Ferroviária de Botucatu. Tem-se na história do clube que os funcionários de que trabalhavam na Estrada de Ferro Sorocabana, após expediente árduo de trabalho, se reuniam num determinado local para jogar futebol. Essas reuniões esportivas eram tão importante que decidiram fundar um clube de futebol.

O Paulista Futebol Clube da cidade de Jundiaí foi talvez um dos clubes mais antigos a ser fundado sob influência das ferrovias. O clube foi fundado a 17 de maio de 1909 por funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), contudo o clube sucedia ao *Jundiahy Foot Ball Club* fundado por um escocês em 1903, chamado Thomas Scott. O próprio estádio do Paulista chama-se Jayme Cintra, em homenagem ao engenheiro que trabalhou por décadas na CPEF e era muito agraciado pelos funcionários da empresa por seu respeito adquirido durante anos de dedicação a empresa.

É difícil ter noção de quantos clubes foram fundados pelo interior de São Paulo e do Brasil que possuíam ou possuem relação direta ou indireta com a ferrovia, mas não é um fenômeno isolado. Talvez muitos outros clubes que se originaram nesses moldes já não existam mais em decorrência de fatores econômicos, administrativos ou então pela própria desvalorização que o transporte ferroviário teve na segunda metade do século XX. Apesar da estatização de algumas ferrovias por volta dos primeiros anos do século passado, algumas empresas passaram por más administrações e sucumbiram ao tempo. A própria política de desenvolvimento do setor automobilístico no Brasil fez com que a malha ferroviária sofresse com o sucateamento.

Finalizando este capítulo, uma análise precisa ser exposta quanto ao envolvimento dos clubes de futebol do interior com o rendimento esportivo no cenário nacional. É raro algum clube do interior do Estado de São Paulo ser vencedor dos campeonatos de caráter nacional ou estadual, por exemplo. Existem muitos motivos que justifiquem essa apatia do futebol interiorano frente aos clubes da capital e litoral, mas será que o desenvolvimento tardio do interior não influenciou esse fenômeno?

5 Considerações Finais

Com base nas informações contidas neste texto, é possível tirar algumas conclusões que podem contribuir de forma significativa para estudos futuros apenas analisando os fatos históricos que precederam alguns acontecimentos.

Os contextos econômicos, políticos, sociais e culturais que ocorreram na primeira metade do século XX influenciaram o surgimento de clubes de futebol seja a partir das idéias veiculadas a importância da prática esportiva como forma de manter uma boa saúde, pelos motivos das agremiações, ou então para representar uma comunidade num espaço maior. O futebol, atualmente funciona como impulsionador social para aumentar o padrão de vida, papel cuja responsabilidade se deve a mídia, os patrocinadores dos clubes e aos administradores dos mesmos. Crianças são submetidas a testes físicos e de habilidade visando uma carreira brilhante no futebol internacional por essa influência social.

É espantoso ver como o futebol passou de um esporte moderno elitista do começo do século à um esporte abrangente e disseminado no ano de 1950, com a realização da Copa do Mundo de 1950. A popularização dessa modalidade foi rápida se compararmos com outras modalidades como o *rugby*, por exemplo, tão antigo quanto o futebol e também praticado pelos ingleses já no século XIX.

Existem muitas vertentes sobre o surgimento do futebol no Brasil, mas a hipótese de que Charles Muller foi o incentivador e responsável por ele, parece ser coerente e a mais aceita por historiadores, além de corresponder com maior riqueza de detalhes pelos historiadores e fontes espalhados na literatura. Faz sentido, já que era na cidade de São Paulo onde estava presente uma grande porcentagem das empresas inglesas existentes no Brasil, já que era um pólo comercial e industrial no início do século passado. E como sabemos, a gênese do esporte moderno afirma que os jogos se transformaram em esportes diante da necessidade de formalizar e formular regras geradas pela racionalização das ações humanas que a Revolução Industrial trouxera.

O futebol já chega aqui como um esporte moderno, por tanto já passou pelo processo de “esportivização” na Inglaterra. Por possuir regras claras e ter órgãos para reger e organizar torneios já em 1902, o futebol pode ter se difundido rapidamente em virtude da pouca ou quase

nenhuma variação no seu formato inglês. A pequena possibilidade de mudança nas normas favoreceu essa expansão futebolística pelo país.

A partir da urbanização do interior, a ferrovia torna as distâncias entre capital e interior menores, não apenas no tempo que se gasta numa viagem, mas no fluxo de informação e valores que o interior não possuía antes e o centro urbano transporta num processo inevitável. Além do que, ficou claro neste texto que as cidades que possuíam uma estação férrea tiveram um desenvolvimento urbanístico mais acentuado se relacionado a outras, é claro que cada cidade tem suas particularidades, porém isso é confirmado nas referências bibliográficas consultadas.

A industrialização está atrelada à urbanização, e a ferrovia é uma extensão da industrialização, pois ela transmite valores culturais e altera o já existente meio interiorano, alterando então o cenário e a vida deste. Também ocorre uma inserção de objetos e símbolos vindos da capital industrial desenvolvida. Defender um brasão, uma ou duas cores, o nome da agremiação futebolística é muito importante hoje em dia, inclusive ocorrem agressões físicas e verbais por essa divergência de símbolos no país do futebol.

A criação de clubes de futebol só foi possível graças ao desenvolvimento das cidades, impulsionado pela industrialização e urbanização que crescia no país. A malha ferroviária criada para escoar café, servia também para levar os avanços tecnológicos e a cultura industrial para as comunidades afastadas dos grandes centros urbanos. Os clubes surgem como uma maneira de organizar a atividade esportiva, e somente em 1933 ocorre a profissionalização do futebol brasileiro, dando margem ao incentivo dessa prática.

De acordo com as fontes históricas como as atas de fundação de clubes de futebol do interior, a ferrovia está diretamente ligada à origem de alguns. Quer seja pelo fundador ser um engenheiro ferroviário, quer seja por um grupo de funcionários amantes da prática esportiva de uma empresa administradora de certa linha férrea, o futebol esteve presente nesses indivíduos e os motivou a se organizarem em grupos com uma mesma causa, que é jogar futebol.

Talvez a consideração mais importante sob essa óptica seja a atual situação que os clubes do interior vivem. Como mencionado a alguns parágrafos anteriores, raramente um clube do interior é campeão de um torneio de expressão estadual ou nacional e, existem inúmeras causas que possam justificar esse problema como: preparação física inadequada, má administração por parte dos dirigentes, falta de apoio da torcida, as conseqüências inesperadas de um esporte

coletivo, uma sucessão de erros dentro da agremiação ou então o próprio atraso industrial que o interior sofreu se comparado com a capital do estado.

É comum os times da cidade de São Paulo ganharem torneios e aumentarem o raio de ação da imagem do clube, o que não acontece no interior, por exemplo. Uma pessoa que nasce numa cidade do Noroeste Paulista, geralmente torce por um time da capital ou litoral e um time da sua cidade. Talvez essa escolha esteja inerente no sujeito, herança da cultura no qual está inserido ou então sofre influência da mídia.

De forma sintética, o atraso da industrialização e o desenvolvimento atrelado a ela, pode ser a causa do “atraso” dos clubes interioranos frente aos da capital e redondezas. Visto que em linhas gerais, as ferrovias demoraram um certo tempo até chegar nas cidades mais afastadas, e a demora do ideal desenvolvimentista também demora a chegar aos indivíduos, influenciando na criação de clubes de futebol. Essa conclusão abarca as cidades que tiveram pouca ou nenhuma relação com a malha ferroviária, todavia no período proposto, o trem era o meio de transporte e comunicação mais rápido.

Referências

ARAÚJO, José. R. C. **Imigração e futebol:** o caso Palestra Itália. 1996. 179 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996.

AZEVEDO, F. **Um trem corre para o oeste:** estudo sobre a noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2. ed. São Paulo: Martins, 1950.

CAVALHEIRO, A. A. (Org.). **Album ilustrado da Comarca de Rio Preto.** São Paulo: Duprat-mayenã, 1929.

FAUSTO, B. (Org.). **O Brasil republicano:** sociedade e instituições. 4. ed. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 1990.

_____. **O Brasil republicano:** sociedade e política. 6. ed. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 1996.

_____. **O Brasil republicano:** economia e cultura. 3. ed. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 1995.

LUCENA, R. F. **O esporte na cidade:** aspectos do esforço civilizador brasileiro. Campinas: Autores Associados, 2001.

MARQUES, C. **Herdeiros do tetra:** os projetos sociais desenvolvidos por jogadores de futebol tetracampeões mundiais. [19--?]. 183f. Dissertação (Mestrado em Bens Culturais e Projetos Sociais) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, [19--?]. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/cursos/bensculturais/teses/CPDOC2006CezarAugustoLago.pdf>. Acesso em: 05 out. 2008.

MARQUES, R. F. R. **Esporte e qualidade de vida:** reflexão sociológica. 2007. 160 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

PEREIRA, L. A. M. **Footballmania:** uma história social do futebol no Rio de Janeiro, 1902-1938. São Paulo: Nova Fronteira, 2000.

POSSAS, L. M. V. **Mulheres, trens e trilhos:** modernidade no sertão paulista. Bauru: Ed. da Edusc, 2001.

SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940:** expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1981.

SKIDMORE, T. **Brasil:** de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964). 10. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **A era Vargas.** Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/ev_apresentacao.htm>. Acesso em: 05 nov. 2008.

WITTMANN, A. C. R. **A Estrada de Ferro no Vale do Itajaí: resgate do trecho Blumenau-Warnow.** Blumenau:Edifurb,2001

