

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS**

**MARCEL DIEGO TONINI**

**FERROVIA E FUTEBOL: O CASO DA COMPANHIA PAULISTA DE  
ESTRADAS DE FERRO NA CIDADE DE RIO CLARO, 1870-1930.**

**ARARAQUARA**

**2006**

MARCEL DIEGO TONINI

FERROVIA E FUTEBOL: O CASO DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS  
DE FERRO NA CIDADE DE RIO CLARO, 1870-1930.

Monografia apresentada à Banca Examinadora da Faculdade de Ciências e Letras, UNESP – Campus de Araraquara, para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Sociais, sob a orientação da Prof. Dra. Maria Lúcia Lamounier.

ARARAQUARA

2006

MARCEL DIEGO TONINI

Ferrovia e futebol: o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na cidade de Rio  
Claro, 1870-1930.

Monografia para obtenção do grau de Bacharel

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”  
Faculdade de Ciências e Letras

Ciências Sociais

Comissão Examinadora

Orientadora \_\_\_\_\_

1º Examinador \_\_\_\_\_

2º Examinador \_\_\_\_\_

Araraquara, Dezembro de 2006.

Dedico esta monografia aos meus pais, Antonio José Tonini e Terezinha do Menino Jesus Duarte Tonini, por seus valores e princípios transmitidos, e pelo amor, incentivo e apoio eternos.

## AGRADECIMENTOS

Essa etapa de minha vida só pôde ser concluída graças à ajuda de muitas pessoas. Todas elas, de uma maneira ou de outra, fizeram parte da graduação, algumas estando ao meu lado nos momentos de alegria, crescimento e aprendizado, outras me acompanhando também naquelas horas de incertezas, ansiedades e dificuldades.

Primeiramente gostaria de agradecer todas as pessoas envolvidas diretamente no momento de elaboração desta pesquisa. De modo geral, a todos os funcionários dos diversos acervos consultados e lugares visitados, mas de maneira especial: Fernando e Geraldo (“Frank”) do Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadó” (Rio Claro); Maria Antonieta e Rosângela do Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga” (Rio Claro); Sérgio Foletti da Secretaria Municipal de Esportes (Rio Claro); Vicente Portes e Antonio Fernandes da União dos Ferroviários Aposentados (Rio Claro); Dirceu Manfrinati da Sociedade Musical “União dos Artistas” Ferroviários (Rio Claro); Ana Lúcia e Rita do Museu e da Biblioteca da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Jundiaí).

Aos pesquisadores do futebol rio clarense, os quais disponibilizaram os seus próprios arquivos pessoais, contribuindo ao máximo para o enriquecimento deste trabalho: Nelcy Pauletto, José Roberto Sotero e José Carlos Arnosti. Sem vocês, faltariam a este trabalho tantas informações, dados e fotos. Foram especialmente importantes ao longo de toda a pesquisa.

Ao Ronaldo Corte, tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que se colocou à disposição em vários momentos para me mostrar a área do clube, conversar e fornecer inúmeros dados.

Ao amigo e historiador do futebol José Moraes dos Santos Neto, que me ajudou principalmente nas técnicas de pesquisas e na busca de informações e dados. Nossas conversas me fizeram repensar os caminhos a serem trilhados e abriram novas possibilidades. O seu livro (“Visão do jogo”) foi o primeiro que li a respeito do futebol nas ciências humanas; foi a partir dele que comecei a questionar e ler sobre o assunto. Esta pesquisa em muito deve a você.

À professora e amiga Renata Medeiros Paoliello, que sempre esteve à disposição para conversar, escutar minhas dúvidas, corrigir meus textos, me auxiliar na elaboração das idéias e me incentivar, mesmo nos momentos mais corridos.

Por fim, à orientadora Maria Lúcia Lamounier, pessoa que teve muita paciência para me ensinar, primeiro, a escrever um projeto de pesquisa, depois, a pesquisar. Simplesmente, carregarei para sempre esta primeira experiência científica, onde quer que eu venha estar. Faltam palavras para exprimir o quanto importante foram as nossas inúmeras conversas e as suas sugestões e lições.

Num segundo momento, gostaria de agradecer aos amigos e familiares. Ao rio clarista Pedrinho Habbad e à sua esposa Pedrina pelo esforço em me ajudar na pesquisa. Aos amigos de faculdade que me acompanharam e me incentivaram durante toda a jornada: Fábio Barbo (corinthianíssimo), Juliano Vituri e Luciano Almeida. De maneira especial, agradeço pela contribuição dada pelo amigo Diego Francisco de Carvalho nos diversos momentos, principalmente na elaboração do projeto de pesquisa. Nesse mesmo sentido, expresso aqui meu sentimento de gratidão aos amigos do peito de longa data: Davi e Alê.

Aos familiares, por uma vida de dedicação e amor: meu pai (Antonio J. Tonini), minha mãe (Terezinha) e minha irmã (Marília). Ao meu cunhado, Ricardo. Ao meu irmão, Tales, pela contribuição em diversos momentos, sobretudo na formatação do trabalho. Aos quase familiares, Henrique, Silvia, Érika e Fernando, pelo apoio dado. E, especialmente, à minha namorada, Veruska, pelo amor, amizade, incentivo e ajuda em todos os momentos, vivendo e compartilhando de perto as alegrias e dificuldades. Enfim, a todos (incluindo meus padrinhos Dallas e Regina) pela compreensão de minha ausência ao longo desses cinco anos.

## SUMÁRIO

<b>Resumo .....</b>	<b>2</b>
<b>Introdução .....</b>	<b>3</b>
<b>Capítulo 1- A ferrovia no “oeste paulista” .....</b>	<b>10</b>
O café e a ferrovia no “oeste paulista” .....	10
A origem da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a chegada de seus trilhos à cidade de Rio Claro .....	11
O fluxo imigratório e o desenvolvimento urbano rio clarense .....	14
A vida social e cultural em Rio Claro .....	18
<b>Capítulo 2- A Companhia Paulista e a origem do futebol em Rio Claro .....</b>	<b>20</b>
A fundação do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a sua importância para a ferrovia .....	20
O futebol rio clarense antes de 1909 .....	28
A fundação do Rio Claro Futebol Clube em 1909 .....	31
<b>Capítulo 3- A popularização do futebol em Rio Claro: o futebol sai dos trilhos e ganha a cidade.....</b>	<b>37</b>
Os clubes de futebol fundados a partir de 1909 e a aparição do esporte na imprensa de Rio Claro .....	37
A origem de uma rivalidade: a Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense incorpora o futebol em seus quadros .....	41
As primeiras taças, torneios e campeonatos .....	44
O operário-jogador, o profissionalismo marrom e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro .....	46
As construções dos estádios do Rio Claro F.C. e da A.E. Velo Clube R.: reflexos da popularização do futebol rio clarense .....	50
<b>Conclusão .....</b>	<b>52</b>
<b>Apêndice .....</b>	<b>54</b>
Tabelas.....	54
Figuras .....	56
<b>Fontes e bibliografia .....</b>	<b>71</b>
Fontes manuscritas .....	71
Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadó”.....	71
Fontes impressas.....	71
Bibliografia citada .....	71
Bibliografia de apoio .....	73

## RESUMO

O propósito desta pesquisa, em linhas gerais, é traçar uma relação entre a ferrovia paulista, à medida que seus trilhos foram sendo assentados rumo ao interior do estado, e a disseminação e posterior desenvolvimento do futebol. A pesquisa vai privilegiar o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e o seu papel para a difusão do futebol na região de Rio Claro entre as décadas de 1870 e 1920, abrangendo desde a chegada dos trilhos da Cia. Paulista à cidade, em 1876, até a popularização do esporte no Estado de São Paulo, nas décadas de 1910 e 1920.

Ao longo desse período, a ferrovia, direta ou indiretamente, possibilitou a consolidação da ocupação da cidade e o seu desenvolvimento econômico (agrícola, industrial e comercial) e urbano (luz elétrica, serviços de água, denominação de ruas, entre outros). Este processo intensificou-se, em 1892, com a instalação das oficinas da Cia. Paulista na cidade, que garantiu a concentração de muitos ferroviários em Rio Claro. O Grêmio Recreativo, agremiação dos funcionários da ferrovia, e os primeiros clubes de futebol da cidade são fundados exatamente na passagem do século XIX para o XX. Sabendo, assim, que foi um período de grande efervescência cultural e social para o município, esta pesquisa pretende analisar, no intervalo de tempo supracitado, três relações: primeiro entre ferrovia e futebol, depois entre Cia. Paulista e ferroviários, e, por fim, entre estes e a cidade.

Palavras-chave: ferrovia, futebol, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Rio Claro, ferroviários, agremiações e clubes.



## INTRODUÇÃO

A relação entre ferrovia e futebol está no cerne desta monografia. Seu principal objetivo é traçar qual a participação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no processo de difusão do futebol no interior do Estado de São Paulo, especificamente na região de Rio Claro. O período analisado compreende desde o início da década de 1870, quando os trilhos das ferrovias estavam sendo assentados no interior do Estado supracitado, particularmente no ano de 1876 na cidade de Rio Claro, até o fim da década de 1920, quando o futebol já estava popularizado e em vias de se profissionalizar.

Sabendo que este foi um período de grande efervescência cultural e social para o município de Rio Claro, em virtude de a Cia. Paulista ter contribuído de maneira direta para o crescimento, a circulação de bens e pessoas e a urbanização da cidade, visamos analisar a origem dos primeiros clubes da cidade e estabelecer a ligação destes com a empresa ferroviária. Na passagem do século XIX para o XX, alguns clubes foram fundados, dos quais a grande maioria obteve participação de ferroviários da Cia. Paulista. Em alguns casos, eram seus altos funcionários que se vinculavam aos clubes, destacando-se entre eles: o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e o Rio Claro Futebol Clube. Em outros, eram seus operários desqualificados que assumiam tal postura, como citamos de antemão as seguintes agremiações: Anhangás Foot-Ball Club, Sul América Futebol Clube, Corinthians Futebol Clube, Cidade Nova Futebol Clube, entre tantos outros.

Três grandes relações nortearão o trabalho: primeiro entre ferrovia e futebol, depois entre Cia. Paulista e ferroviários, e, por fim, entre estes e a cidade. Inicialmente serão explicadas as bases da hipótese da pesquisa. No capítulo I, contar-se-á a história da origem da Cia. Paulista, da chegada de seus trilhos à cidade rio clarense e as conseqüências deste processo de modernização. No capítulo II, coloca-se em evidência a fundação do Grêmio R.E.C.P.E.F., do Rio Claro F.C. e de outros clubes de futebol até o final da primeira década do século XX. Neste ponto, chamar-se-á a atenção ao papel tomado pelos chefes ferroviários dentro dos dois primeiros clubes. Por fim, o capítulo III tem como foco a popularização do futebol na sociedade de Rio Claro, ressaltando-se a incorporação deste esporte pela imprensa escrita e falada, a organização das primeiras competições e a participação de torcedores. Uma figura importantíssima surgirá nesse momento entre o amadorismo e o profissionalismo do esporte: o operário-jogador. Da

primeira à terceira relação, almeja-se evidenciar exatamente o processo da introdução à popularização do futebol enquanto fenômeno cultural cultivado, estimulado e disseminado historicamente pela “comunidade” ferroviária.

No Brasil, os esportes e, particularmente, o futebol foram tomados como objeto de pesquisa pelas ciências humanas principalmente a partir dos anos 1990, uma vez que se projetaram como um fenômeno revelador de vários aspectos da sociedade brasileira. Dentre as temáticas estudadas, podem-se destacar as mais conhecidas, nas quais o futebol se relaciona com processos identitários, discussão racial, práticas sociais e sociabilidade urbana, e violência<sup>1</sup>. Os estudos na área da história tratam basicamente da introdução do futebol no Brasil, do desenvolvimento, popularização, democratização e profissionalização do esporte, da relação entre política e futebol, e, é claro, da fundação e da história tanto dos primeiros e dos maiores clubes nacionais e internacionais (incluindo os grandes craques e ídolos) quanto dos campeonatos e ligas dos quais um dia estes clubes fizeram ou ainda fazem parte<sup>2</sup>.

Dentre esses estudos, interessam-nos inicialmente aqueles a respeito da difusão do futebol pelo mundo e da sua origem no Brasil. Foram duas as vias principais de propagação do esporte ao redor do mundo ao final do século XIX: a primeira através da mão-de-obra qualificada dos trabalhadores britânicos emigrados para outros países, os quais se espalharam pelo mundo acompanhando as fábricas, oficinas e companhias para as quais trabalhavam; a segunda por meio das escolas e universidades, lugares onde somente a juventude da classe mais abastada tinha acesso<sup>3</sup>. Nos países da América do Sul, como em tantos outros nesta mesma época, ambos os processos ocorreram

---

<sup>1</sup> Podem ser citados, respectivamente: ANTUNES, Fatima Martin Rodrigues Ferreira. *Com brasileiro não há quem possa!: futebol e identidade em José Lins do Rego, Mário Filho e Nelson Rodrigues*. São Paulo: Editora UNESP, 2004. GORDON JÚNIOR, Cesar. História social dos negros no futebol brasileiro: segundo tempo. In: MURAD, Maurício. (Org.). *Pesquisa de Campo*, Rio de Janeiro, n. 3/4, p. 65-78, 1996. TOLEDO, Luiz Henrique de. *Lógicas no futebol: dimensões simbólicas de um esporte nacional*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2002. PIMENTA, Carlos Alberto Máximo. A transformação na estrutura do futebol brasileiro: o fim... In: COSTA, Márcia Regina da. et al. (Org.). *Futebol: espetáculo do século*. São Paulo: Musa, 1999.

<sup>2</sup> Destacam-se como trabalhos mais importantes: CALDAS, Waldenyr. *O pontapé inicial: memória do futebol brasileiro (1894-1933)*. São Paulo: IBRASA, 1990. SEVCENKO, Nicolau. Futebol, metrópoles e desatinos. In: BRUNI, José Carlos. (Org.). Dossiê Futebol. *Revista USP*, São Paulo, n. 22, 1994. PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Footballmania: uma história social do futebol no Rio de Janeiro (1902-1938)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 374. FRANZINI, Fábio. *Corações na ponta da chuteira: capítulos iniciais da história do futebol brasileiro (1919-1938)*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

<sup>3</sup> Foi na Inglaterra que se deu a regulamentação do futebol. Quando criada em 1863 pelos clubes londrinos de futebol, a *Football Association*, entidade federativa do futebol inglês, uniformizou os procedimentos e as regras deste esporte. Neste ano foram estabelecidas as dezessete regras que, salvo poucas modificações, como a lei de impedimento, continuam em vigor até hoje. SEVCENKO, N. op. cit., 1994, p. 33.

concomitantemente. O curioso é que tanto na Argentina quanto no Uruguai as datas oficiais da chegada do futebol são em vários anos anteriores à do Brasil. Na Argentina a primeira partida ocorreu no ano de 1867, mas há indícios de que o futebol, ainda não regulamentado, já fora jogado no porto de Buenos Aires na década de 1840<sup>4</sup>. No Uruguai aconteceu algo semelhante, a primeira partida oficial de futebol data de 1881, embora, há alguns anos antes, o esporte já fosse praticado por marinheiros nos arredores do porto de Montevidéu<sup>5</sup>.

Talvez a explicação mais plausível para que o futebol tenha chegado com antecedência aos nossos vizinhos, ou melhor, tenha chegado com atraso ao Brasil seja o fato de que nosso país, tal como hoje, era composto por um território continental, de ocupação dispersa e de descentralização política e econômica. Ao passo que Buenos Aires e Montevidéu, respectivamente capitais federais de Argentina e Uruguai, concentravam quase na totalidade as atividades desenvolvidas na nação, sendo, pois, locais de destino de muitos imigrantes.

A respeito da origem do futebol no Brasil, a historiografia menciona a data de 1894, com o retorno de Charles Miller da Inglaterra, que trouxe em sua bagagem entre outras coisas um manual de regras do futebol, duas bolas, duas bombas para enchê-las e um par de chuteiras<sup>6</sup>. O primeiro jogo oficial de futebol registrado no Brasil, contudo, só ocorreria um ano depois, em 14 de abril de 1895. A partida foi disputada na Várzea do Carmo entre um grupo de funcionários britânicos de altos escalões das seguintes empresas: *São Paulo Gaz Company*, *London Bank* e *São Paulo Railway Company*. Formaram-se duas equipes, “*The Gas Works Team*” e “*The São Paulo Railway Team*”, que ao término do jogo, vencido pelo primeiro time por quatro a dois, se comprometeram a promover mais jogos daquela data em diante<sup>7</sup>.

Na cidade do Rio de Janeiro, que à época era a capital federal, o marco inicial da história do futebol é 1897, também com o regresso da Europa do estudante Oscar Cox<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> O prélio foi organizado no *Buenos Aires Cricket Club* e disputado, no dia 20 de junho daquele ano, entre colorados e brancos nos Bosques do Palermo. Informações obtidas através do endereço eletrônico oficial da Asociación de Fútbol Argentino (<http://www.afa.org.ar>), acessado em 18 de outubro de 2006.

<sup>5</sup> A partida de futebol ocorreu entre dois clubes da elite inglesa, o *Montevideo Rowing* e o *Montevideo Cricket*. Informações obtidas através do endereço eletrônico oficial da Asociación Uruguaya de Fútbol (<http://www.auf.org.uy>), acessado em 18 de outubro de 2006.

<sup>6</sup> A respeito da vida de Charles Miller e da sua importância para a prática futebolística, consultar: MILLS, John Robert. *Charles Miller: o pai do futebol brasileiro*. São Paulo: Panda Books, 2005.

<sup>7</sup> MILLS, J. R. op. cit., 2005, p. 74.

<sup>8</sup> Sobre a origem do futebol no Rio de Janeiro e sua história ao longo das primeiras décadas do século XX, transformando-se de um esporte aristocrático para um grande símbolo nacional, consultar: PEREIRA, L. A. M. op. cit., 2000.

A primeira partida realizada na cidade data de 22 de setembro de 1901 e foi disputada entre jovens brasileiros e sócios do *Rio Cricket and Athletic Association*. Contudo, o pioneirismo da introdução e da divulgação do esporte em nosso país foi mesmo creditado a Miller.

Embora grandes estudiosos do futebol<sup>9</sup> o tenham apontado como o introdutor do jogo no Brasil, há autores que citam que, muito antes de Miller, a bola já rolava em terras brasileiras<sup>10</sup>. Entre eles destaca-se João Máximo que relata em seu texto alguns episódios<sup>11</sup>. O primeiro trata dos marinheiros holandeses, nos idos de 1870, que teriam jogado bola numa praia de Recife; já em 1874, há relatos de marinheiros ingleses que teriam feito o mesmo, só que na praia da Glória no Rio de Janeiro. Em seguida, Máximo traz um episódio de 1878, na mesma cidade, com tripulantes do navio britânico *Crimeia* que teriam disputado uma partida entre as ruas Paissandu e do Rosso, defronte à residência da princesa Isabel.

Segundo o autor, há ainda um episódio datado de 1890 com funcionários da Amazon Steam Navigation Company em campos de terra batida na cidade de Belém; outro em abril de 1894, com os empregados da Fábrica Bangu, no Rio de Janeiro, motivados pelo escocês Thomas Donohoe; e mais outro em 1895, no Rio Grande do Sul, com o inglês Arthur Lawson organizando partidas entre brasileiros. Máximo, no entanto, questiona onde estaria o registro disso tudo, e acaba não valorizando tais relatos, ao contrário do que faz com as histórias de Miller e Cox. O mais interessante aqui não é precisar qual dessas datas, anteriores à de Charles Miller, pode ser considerada o verdadeiro marco de origem do futebol no Brasil, mas sim sugerir, através desses episódios, que a presença de trabalhadores europeus, principalmente dos britânicos, era marcante a ponto de trazer às terras brasileiras o futebol e de manter a sua prática, ainda que fosse apenas um bate-bola, viva na memória até hoje.

Embora não tenha se prolongado muito, o relato mais interessante mencionado por Máximo, tendo em vista os objetivos desta pesquisa, é a respeito de dois senhores ingleses, um de nome John e outro de nome Hugh, os quais teriam ensinado

---

<sup>9</sup> Entre eles podem ser citados: FIGUEIREDO, Antônio. *História do football em São Paulo*. [S.l.: s.n], 1918. MAZZONI, Thomaz. *História do futebol no Brasil (1894-1950)*. São Paulo: Leia, 1950. RODRIGUES FILHO, Mário. *O negro no futebol brasileiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

<sup>10</sup> Ver entre outros: CAPRARO, André Mendes. *Do football ao futebol*. *Nossa História*, Rio de Janeiro, n. 32, p. 50-53, junho de 2006. SANTOS NETO, José Moraes dos. *Visão de jogo: primórdios do futebol no Brasil*. São Paulo: Cosac & Naify, 2002. BUCHMANN, Ernani. *Quando o futebol andava de trem: memória dos times ferroviários brasileiros*. 2. ed. Curitiba: Imprensa Oficial, 2004.

<sup>11</sup> MÁXIMO, João; KAZ, Leonel. *Brasil: um século de arte e magia*. Rio de Janeiro: Aprazível, 2005/2006, p. 30.

respectivamente a operários da *São Paulo Railway* (em 1876) e da *Leopoldina Railway* (em 1882) o “esporte bretão”. Se isso for verdade, comprova-se desde o início das ferrovias a sua estreita ligação com a difusão do futebol pelo país.

Um último relato citado por Máximo é sobre os jesuítas alemães, que teriam levado a novidade esportiva aos recreios de seus colégios no início da década de 1870. Se este autor apenas indiciou a relação dos jesuítas com a propagação do futebol em suas instituições de ensino no Brasil, é outro autor, José Moraes dos Santos Neto, que confirma tal hipótese com base numa vasta documentação em grande parte inédita<sup>12</sup>. Contrariando a tese daqueles que vêem Charles Miller como o “pai do futebol brasileiro”, Santos Neto mostra que o esporte já havia sido primeiramente introduzido no país nos anos 1880 pelo colégio jesuítico São Luiz, localizado em Itu, e comprova que o jogo já era adotado no seu currículo de educação física. Segundo o autor, esse mito se construiu em virtude deste futebolista ter tido uma origem abastada e européia e de ser o grande incentivador do esporte nos clubes de elite paulistanos, além de sua fama como hábil driblador e goleador<sup>13</sup>.

Santos Neto ainda assinala que a expansão da malha ferroviária está diretamente relacionada com a difusão do futebol pelo interior do estado de São Paulo e, possivelmente, por todo o Brasil. Ele cita, nesse sentido, o pioneirismo do engenheiro escocês Thomaz Scott que, como o principal contramestre das oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em fins do século XIX e início do XX, fundou a Associação Atlética Ponte Preta, em 1900 na cidade de Campinas, e o Jundiahy Football Club, em 1903 no município que deu nome ao time<sup>14</sup>. Além de ter introduzido o futebol no Ginásio Estadual de Campinas (atual Colégio Culto à Ciência), Scott ensinou o esporte não apenas a funcionários da Cia. Paulista, mas também a moradores do bairro que deu nome ao clube campineiro, demonstrando-nos que a modalidade esportiva não era exclusiva das elites paulistana e carioca<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> SANTOS NETO, J. M. op. cit., 2002, p. 37.

<sup>13</sup> SANTOS NETO, J. M. op. cit., 2002, p. 30.

<sup>14</sup> O primeiro clube do futebol campineiro, a Associação Atlética Ponte Preta, foi oficialmente constituído em 11 de agosto de 1900, curiosamente a exatos 28 anos após a chegada dos trilhos da Cia. Paulista à cidade.

<sup>15</sup> Santos Neto, inclusive, informa que os primeiros integrantes da Ponte Preta incluíam, além de austríacos e alemães (moradores do bairro), brasileiros brancos, mulatos e negros, como Miguel do Carmo (jovem ferroviário da Cia. Paulista). Este fato faz o autor presumir que deve ter sido o primeiro caso de democracia racial em um time de futebol no Brasil. Ver: SANTOS NETO, J. M. op. cit., 2002, p. 70.

Embora não traga nenhuma evidência empírica, André Capraro também atribui aos funcionários das companhias inglesas, responsáveis pela implantação da rede ferroviária brasileira, o início sistemático da prática do futebol nos demais estados do país que não São Paulo e Rio de Janeiro<sup>16</sup>. Cabe assinalar que o mais importante aqui não é saber o nome do britânico – seja ele John, Hugh, Thomas Scott ou outro – que trouxe aos ferroviários esta nova prática esportiva, mas sim evidenciar que, de uma maneira ou de outra, as ferrovias e os seus trabalhadores foram responsáveis por trazer de fora o futebol e disseminá-lo, através de seus trilhos, por todo o país.

Sabendo que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, empresa privada que se formou no Brasil na segunda metade do século XIX, utilizou-se do conhecimento técnico dos ingleses para a viabilidade de sua implementação, supomos que, do mesmo jeito que ocorreu em outros países exatamente nas últimas três ou quatro décadas oitocentistas, estes trabalhadores foram responsáveis pela introdução do futebol no interior do Estado de São Paulo. Afinal, numa época de proeminência dos negócios ingleses no Brasil, muitos britânicos deslocaram-se para cá, trazendo consigo não somente produtos industrializados, capitais e tecnologia especializada, mas também um modo de vida moderno e refinado. O futebol, enquanto parte da cultura esportiva e do lazer desses homens, aportou no Brasil juntamente com eles. Assim, é bem provável que, antes de brasileiros terem ido à Europa e retornado trazendo o novo esporte (tal como Charles Miller e Oscar Cox), os ingleses já o tivessem praticado neste país, ainda que fosse apenas um “bate-bola” e um privilégio restrito aos compatriotas.

Dessa maneira, aposta-se, em virtude de a ferrovia ter consistido no principal meio de transporte nacional de cargas e passageiros, que a mesma pode ser considerada como pioneira e principal responsável pela expansão do futebol nas mais variadas regiões do país, o que marcaria não apenas a cultura dos ferroviários, mas também das cidades e, porque não, do Brasil. A cidade de Rio Claro torna-se um local privilegiado para o estudo da relação entre ferrovia e futebol, almejado neste trabalho, por ter concentrado um grande número de ferroviários na década de 1880 (com o entroncamento férreo Cia. Paulista – Cia. Rio Claro) e, sobretudo, na década de 1890 (com a instalação das oficinas da Cia. Paulista em 1892).

As atividades de levantamento, leitura e fichamento do material da pesquisa, fontes e bibliografia, foram realizadas nos seguintes acervos: Biblioteca da Faculdade

---

<sup>16</sup> CAPRARO, A. M. op. cit., junho de 2006, p. 51. Talvez fosse mais correto, neste ponto, o autor referir-se às cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, ao invés dos seus respectivos estados.

de Ciências e Letras – UNESP Campus Araraquara (livros e teses), Biblioteca do Instituto de Ciências Humanas – UNICAMP (livros), Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadó” – Rio Claro (livros, periódicos, material iconográfico e documentos diversos), Arquivo da Câmara Municipal – Rio Claro (livros), Arquivo da Secretaria Municipal de Esportes – Rio Claro (material iconográfico), Arquivo pessoal de José Carlos Arnosti (livros e material iconográfico), Arquivo pessoal de José Roberto Sotero (periódicos e material iconográfico), Arquivo pessoal de Nelcy Pauletto (anotações pessoais), Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga” – Rio Claro (livros e material iconográfico), Museu e Biblioteca da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Jundiaí (livros, periódicos e documentos diversos), Arquivo Público do Estado de São Paulo – São Paulo (periódicos), e Memorial do Imigrante – São Paulo (dados estatísticos). Além disso, outro importante recurso utilizado ao longo da pesquisa foi os depoimentos orais de pesquisadores do futebol rio clarense e de ex-ferroviários da Cia. Paulista.

## CAPÍTULO 1- A FERROVIA NO “OESTE PAULISTA”

Este capítulo tratará primeiramente da introdução dos trilhos no interior paulista, examinando o papel do café no mercado mundial e a origem da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em seguida, discorreremos especialmente sobre a chegada da ferrovia em Rio Claro e a importância da empresa ferroviária para a viabilização de um fluxo imigratório e para a urbanização da cidade. Finalmente, será analisada a vida social e cultural do município em fins do século XIX.

### O café e a ferrovia no “oeste paulista”

A ligação do “oeste paulista” com o porto de Santos viatrem era almejada desde há muito pelos fazendeiros da Província de São Paulo<sup>17</sup>. O café, produto agrícola em plena valorização no mercado internacional desde o início do século XIX, era produzido em larga escala na região, a partir da década de 1840, afinal, havia grande disponibilidade de terras, excelentes condições de clima, de fertilidade de solo e de topografia<sup>18</sup>. Famosa por sua terra “roxa”, a região foi pioneira durante o desenvolvimento da cafeicultura, mas carecia de um transporte menos oneroso para que o processo de ocupação de terras se desse de forma mais intensa, cada vez mais rumo ao interior paulista.

Antes da chegada da ferrovia à região, o transporte era feito através de tropas de mulas, que demoravam dias, sobretudo nos períodos de chuva, na travessia das estradas precárias até completarem a viagem. Embora os fazendeiros obtivessem produções cada vez maiores no cultivo do café, por volta dos anos 1860, grande parte do que ganhavam se destinava aos altíssimos gastos no traslado do produto até Santos, o que reduzia consideravelmente seus lucros<sup>19</sup>.

Apesar de o problema com o transporte vir desde a época em que se plantava cana de açúcar, foi apenas com o café que os fazendeiros do “oeste paulista” idealizaram a construção de uma estrada de ferro que pudesse escoar a produção até o porto de Santos. Como constata Diana Diniz, o custo do traslado onerava o estabelecimento agrícola no interior paulista, posto que, antes da construção da ferrovia

---

<sup>17</sup> O “oeste paulista” compreende uma vasta área que de Campinas se abre em forma de leque em direção ao interior do Estado de São Paulo. Ver mapa desta região, figura 1 do Apêndice.

<sup>18</sup> Para maiores detalhes da expansão do café no “oeste paulista”, consultar: DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 45.

<sup>19</sup> Baseado em números, Dean calcula que o transporte por meio de mulas representava aproximadamente um terço do preço de venda do café para o plantador. DEAN, W. op. cit., 1977, p. 53.



entre Santos e Jundiaí (*São Paulo Railway* ou *Inglesa*, como era conhecida), era economicamente inviável o plantio de café além do município de Rio Claro, o qual permaneceu até então como “boca de sertão”<sup>20</sup>. O café exigia uma modernização no meio de transporte para facilitar seu escoamento, elevar sua produtividade econômica e reverter os maiores lucros que isso traria ao país em investimento, evitando as perdas, a deterioração do produto e o extravio das cargas.

Aos fazendeiros, a ferrovia também se mostrava como um empreendimento altamente lucrativo e seguro, os quais se tornaram seus acionistas. Por outro lado, possibilitava aos cafeicultores uma política de imigração, liberando-os do crescente custo que a escravidão requisitava. É por isso que Liliana Garcia afirma que a ferrovia constituiu-se num marco de mudança na organização produtiva do café, superando uma fase mercantil escravista e possibilitando a introdução da organização capitalista na agricultura<sup>21</sup>.

Para além de escoar rapidamente a produção de café, a ferrovia desempenhou papel decisivo na ocupação do território brasileiro, colaborando para a integração de várias regiões sob o ponto de vista tanto econômico como sócio-cultural. Ao permitir às lavouras cafeeiras um grande crescimento pelo “oeste paulista”, a ferrovia foi significativamente responsável pelo desenvolvimento econômico, modernização e urbanização das cidades paulistas, como é o caso de Rio Claro.

### **A origem da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a chegada de seus trilhos à cidade de Rio Claro**

O privilégio de ligar o interior paulista até a cidade de Jundiaí pertencia à *São Paulo Railway Company*, a qual não se interessou devido o fato de toda a produção cafeeira da Província ter obrigatoriamente que passar pela *Inglesa*, pagando, pois, os tributos necessários. Sendo esta uma questão vital para o “oeste paulista”, fazendeiros, negociantes e capitalistas juntaram-se com o intuito de prolongar a linha férrea de Jundiaí à Campinas. No dia 30 de janeiro de 1868 foi fundada, assim, a Companhia

---

<sup>20</sup> DINIZ, Diana Maria de Faro Leal. *Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise, 1850-1900*. Tese de Doutorado. Rio Claro: FFLC, 1973, p. 139.

<sup>21</sup> GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária – 1930-1940*. Tese (Doutorado em História Social)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992, p. 17.

Paulista de Vias Férreas e Fluviais, primeira companhia brasileira com capital estritamente nacional<sup>22</sup>.

Contudo, este primeiro trecho da ferrovia (Jundiaí – Campinas) foi inaugurado somente em 11 de agosto de 1872. Enquanto os trilhos deste trajeto ainda estavam sendo construídos, os acionistas da companhia já discutiam o prolongamento da ferrovia a partir de Campinas rumo ao interior da Província. Do total de acionistas, de acordo com Fábio Santos, vinte e cinco possuíam propriedades em Rio Claro, entre os quais se destacam o conde de Três Rios, a família Vergueiro, o Visconde de Rio Claro, entre tantos outros homens de negócio, políticos e famílias que procuravam, além de um bom investimento, desenvolver um transporte mais rápido e eficaz no sentido de impulsionar a produção cafeeira da região<sup>23</sup>. Vinculada ao café desde o surgimento, a Cia. Paulista, como se percebe, só chegaria à Rio Claro devido a um esforço dos interesses locais.

É neste mesmo ano, mais especificamente em 28 de setembro de 1872, que há a primeira menção da cidade de Rio Claro nos relatórios da diretoria da Cia. Paulista como rota prevista num futuro prolongamento da ferrovia. Porém, somente quatro anos depois, exatamente em 11 de agosto de 1876, os trilhos da companhia chegaram a este município. Realizou-se, finalmente, a ligação férrea de uma importante região no interior da Província paulista com a *São Paulo Railway*, fato que seria de fundamental importância para o desenvolvimento de Rio Claro<sup>24</sup>.

Saindo de uma condição de cidade de “fronteira” para se tornar “ponta de trilho”, Rio Claro passou então a ampliar sua influência sobre uma vasta área que compreendia os municípios de Torrinha (ao sul de Brotas), Jaú, Jaboticabal, Descalvado e Cordeirópolis<sup>25</sup>. Como “terminal ferroviário”, a cidade concentrou toda a produção das regiões mais interioranas e transformou-se num centro de comércio, fornecendo alimentos, suprimentos e serviços diversos não só à população, mas também às atividades desenvolvidas em toda essa região. Ao mesmo tempo em que se expandia a

---

<sup>22</sup> Nesta data, reuniram-se em Campinas, município considerado na época a capital agrícola da Província de São Paulo, inúmeros fazendeiros e homens de negócio os quais deliberaram o estatuto e a estrutura burocrática da companhia. A aprovação dos mesmos pelo governo provincial só ocorreria em 28 de novembro do mesmo ano, enquanto que o contrato definitivo seria assinado apenas em 29 de maio do ano seguinte. Para maiores detalhes, consultar GARCIA, L. B. R. op. cit., 1992, p. 22. Ver a zona de privilégio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na figura 2 (Apêndice).

<sup>23</sup> SANTOS, Fábio Alexandre dos. *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*. Dissertação (Mestrado em História Econômica)-Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000, p. 56.

<sup>24</sup> SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 66.

<sup>25</sup> HOGAN, Daniel. Joseph et al. *Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. Campinas: NEPO/UNICAMP, 1986, p. 12.

fronteira econômica paulista, cada vez mais ao interior, engendrava-se um processo de formação do mercado interno, de modernização e de urbanização não só na cidade rio clarense, mas também na sua zona de influência.

Em poucos anos o desenvolvimento e a capacidade de concentração de riquezas na região foi tão evidente que, após a Cia. Paulista desistir do prolongamento rumo a São Carlos e Araraquara, fazendeiros dessas localidades conseguiram constituir uma nova companhia ferroviária, a Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro, objetivando construir os ramais almejados<sup>26</sup>. Assim, embora a Cia. Paulista tenha preferido seguir em direção a Brotas e Jaú, e mesmo sem ter a garantia de juros dos governos Provincial e Imperial, fazendeiros locais interessados no empreendimento organizaram a empresa, em maio de 1881, apenas com o capital de seus acionistas<sup>27</sup>.

A Cia. Rio Claro começou a assentar os trilhos ainda em 1881, chegando a São Carlos no ano de 1884 e a Araraquara no início do outro ano. O sucesso do empreendimento podia ser visto com os lucros fabulosos que obtinha, contudo a companhia foi vendida para um grupo de investidores ingleses, em 1889, e passou a se denominar *The Rio Claro São Paulo Railway Company*. Embora, de acordo com Santos, este ainda seja um fato misterioso a ser explicado, a companhia continuava a inaugurar novos ramais (Jaboticabal, Santa Eudóxia e Ribeirão Bonito), enquanto que a Cia. Paulista passava por uma difícil situação e não tinha perspectiva de prolongamento, encurralada entre a *Rio Claro* e a *Inglesa*<sup>28</sup>.

Percebendo o seu desenvolvimento comprometido, a Cia. Paulista, em 1892, acabou comprando a recente companhia inglesa em troca de suas ações preferenciais, deixando para os ingleses um lucro imenso, como aponta Diniz<sup>29</sup>. O fato é que com os prolongamentos ferroviários a partir de Rio Claro, esta cidade deixava de ser “ponta de trilho” e atingia a condição de cidade “intermediária”. Ou seja, ser sede de uma companhia de estrada de ferro consolidava sua influência sobre o sertão, onde se abria cada vez mais novas lavouras de café, e se apresentava como centro de importância.

---

<sup>26</sup> O Conde de Pinhal (São Carlos), o Visconde de Rio Claro (antigo Barão de Araraquara) e o Barão de Mello Oliveira tiveram participação decisiva na organização e no sucesso do empreendimento. Sobre a história desta empresa ferroviária, consultar: GRANDI, Guilherme. *A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro: disputas em torno da expansão ferroviária no Oeste Paulista, 1880-1903*. Dissertação (Mestrado em História Econômica)-Faculdade de Ciências e Letras, UNESP/Araraquara. Araraquara, 2005.

<sup>27</sup> Para um aprofundamento na discussão, consultar: SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 90-94.

<sup>28</sup> SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 93.

<sup>29</sup> DINIZ, D. M. F. L. op. cit., 1973, p. 166.

## O fluxo imigratório e o desenvolvimento urbano rio clarense

Projetando-se como um dos grandes centros paulistas na segunda metade do século XIX, quando, após estar inserida no processo de expansão cafeeira, conseguiu receber um ramal férreo da Cia. Paulista, Rio Claro assistiu um período de desenvolvimento do mercado interno, de urbanização e modernização da cidade. Como vimos, a chegada dos trilhos da Cia. Paulista constituiu-se num marco histórico para a cidade, momento em que conseguiu estender sua zona de influência para oeste, aumentando sua importância, e prestar uma série de serviços às atividades urbanas e agrícolas.

Apesar de Hogan, baseado no *Almanaque* da cidade para o ano de 1873, ter razão ao dizer que não se deve analisar a história rio clarense pré e pós-ferrovia, uma vez que já possuía “uma infraestrutura notável e bem diferenciada”, a ferrovia direta ou indiretamente contribuiu muito para o desenvolvimento econômico regional<sup>30</sup>. Seja este desenvolvimento agrícola, à princípio, comercial e industrial, posteriormente, as possibilidades que se abriram com a ferrovia deu um impulso à vida cidadina, quer econômica, social ou culturalmente.

A ferrovia possibilitou um deslocamento de pessoas de maneira mais rápida e em maiores quantidades. Não foram apenas migrantes de várias regiões que passaram a se dirigir até o “oeste paulista”, mas também imigrantes oriundos da Europa. Naquela época, nas décadas de 1870 e 1880, o “velho continente” passava por tempos difíceis devido a crises geradas por desemprego em larga escala e pelas guerras associadas à unificação italiana e alemã. Foi um período em que muitos imigrantes europeus vieram aos países da América do Sul, com destaque para os italianos.

O Brasil promoveu uma política de imigração para atrair o imigrante a trabalhar na lavoura cafeeira por meio de contrato. Em virtude dos problemas de escassez de mão-de-obra enfrentados pelo país (sobretudo pela Província de São Paulo), em decorrência da proibição oficial do tráfico negreiro (1850), buscou-se através do sistema de colonato substituir o braço escravo pelo trabalhador livre. Ao mesmo tempo, o fazendeiro podia utilizar o grande capital investido na aquisição e manutenção de escravos para aplicá-lo em outros setores econômicos (como atividades urbanas, ferrovias etc.)<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> HOGAN, D. J. et al. op. cit., 1986, p. 13.

<sup>31</sup> DINIZ, D. M. F. L. op. cit., 1973, p. 67.

Com o objetivo principal de servirem às lavouras de café, milhares de imigrantes desembarcaram no porto de Santos. Logo, eram dirigidos para a Hospedaria (atual Memorial do Imigrante), de onde deveriam partir o mais rápido possível para as fazendas, de modo que não se dispersassem para outras atividades. Após a instauração da política de imigração em massa, de acordo com Thomas Holloway, cerca de 750.000 estrangeiros, dos quais 80% estavam sendo subsidiados pelo governo, vieram para São Paulo entre 1889 e o início do século XX<sup>32</sup>.

Cidades como Jundiaí, Campinas e Rio Claro, que possuíam entroncamento ferroviário, eram locais obrigatórios de passagem destes imigrantes com destino às lavouras cafeeiras<sup>33</sup>. Afinal, em 1886, Rio Claro era o terceiro maior produtor de café de São Paulo, o que explica o grande fluxo imigratório para sua região como um todo<sup>34</sup>. Primeiramente levados para as fazendas, muitos imigrantes com o tempo abandonaram o campo e procuraram se fixar nos núcleos urbanos, em busca de melhores condições de vida e trabalho.

Desde a chegada dos trilhos à Rio Claro, a ferrovia havia incentivado e possibilitado a criação uma série de serviços comerciais e industriais, sobretudo nas décadas de 1880 e 1890, quando se tornou centro ferroviário e sede das Oficinas ligadas à própria ferrovia. Inclusive, estes são os fatores apontados por Hogan para o crescimento citadino naquelas décadas, época que Rio Claro passou a ser uma estação intermediária<sup>35</sup>. Já, segundo Dean, que estava preocupado em mostrar as conseqüências do fim da escravidão, era o sistema escravista o responsável pela inibição do revigoramento do crescimento urbano rio clarense, o qual seria evidente com as mudanças ocorridas na economia ao longo das duas últimas décadas do século XIX<sup>36</sup>.

Pode-se dizer que a importância da ferrovia para a cidade aumentou pelo fato dela expandir e consolidar o seu mercado de trabalho e o número de consumidores, gerando uma demanda crescente por bens e serviços. Na atividade industrial, apareceram as primeiras serrarias, cerâmicas, fornos de cal, beneficiadoras de arroz e café (e em menor quantidade de milho, laticínios e aguardente), e até cervejaria (que vendia 600 mil litros para todo o estado). A cidade contava ainda com oficinas

---

<sup>32</sup> SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 110. Há outros dados estatísticos, elaborados pelo Memorial do Imigrante, reproduzidos na tabela 1 no Apêndice desta monografia.

<sup>33</sup> Ver figura 3, no Apêndice, sobre o número de imigrantes transportados na seção de Rio Claro.

<sup>34</sup> DEAN, W. op. cit., 1977, p. 154. Ver Apêndice, tabela 2 e tabela 3, respectivamente, sobre a chegada de imigrantes e crescimento populacional na cidade de Rio Claro.

<sup>35</sup> HOGAN, D. J. et al. op. cit., 1986, p. 16.

<sup>36</sup> DEAN, W. op. cit., 1977, p. 156.

mecânicas, de fundição e de carruagens, fábrica de sapato, tipografias e outros estabelecimentos menores que fabricavam “massa, sabão, vinagre, colchões, chapéus de palha, charutos, foguetes e gelo”<sup>37</sup>. No comércio, aumentou-se o número de casas de secos e molhados, ferragens, roupas, sapatarias, alfaiatarias, armarinhos; os serviços prestados passaram a dispor de cinco médicos, dois dentistas, dois professores de canto e piano, seis colégios particulares, seis sociedades recreativas, igrejas, hospitais, repartições públicas, um teatro e dois jornais<sup>38</sup>.

Se a oferta de empregos e as oportunidades na cidade eram maiores nos três setores (industrial, comercial e de serviços), passa a ser compreensível o êxodo rural e a busca por melhores condições de trabalho pelos imigrantes. A presença destes, sobretudo dos italianos, na cidade era tão evidente, que bastava olhar os sobrenomes de muitos comerciantes<sup>39</sup>. Além dos setores de comércio e de serviços, nos quais figuravam como importantes elementos na composição do município, os italianos e os demais imigrantes foram relevantes como mão-de-obra qualificada e semi-qualificada para a recente indústria rio clarense, posto que eram portadores “de técnicas mais evoluídas e adaptadas à Revolução industrial”<sup>40</sup>.

O fato de Rio Claro ser um centro ferroviário, em virtude de seu entroncamento férreo, fez com que se instalassem na cidade no ano de 1892 as Oficinas da Companhia Paulista<sup>41</sup>. Com o objetivo de servirem como base de suporte técnico para o grande número de locomotivas e vagões que passavam pela região, as Oficinas foram responsáveis pela grande concentração de ferroviários na cidade, impulsionando ainda mais o desenvolvimento econômico local devido uma ampliação da oferta de bens e serviços como um todo.

Por muitos anos a mais importante indústria que se estabeleceu no município foi as Oficinas da Cia. Paulista, gerando pelo menos dois mil empregos diretos para ferroviários. Muitos imigrantes, que almejavam melhorar sua condição de vida e trabalho, viram aí uma oportunidade de emprego e de se estabelecer no centro urbano. Foram formados bairros operários para esse novo contingente de empregados da

---

<sup>37</sup> DEAN, W. op. cit., 1977, p. 155.

<sup>38</sup> *Novo Almanack de São Paulo para 1883*. São Paulo: Jorge Seckler Ed., 1882.

<sup>39</sup> Para saber mais sobre a influência dos italianos na cidade de Rio Claro, consultar: PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadó”, 1982. 4 v.

<sup>40</sup> DINIZ, D. M. F. L. op. cit., 1973, p. 98.

<sup>41</sup> Ver foto atual das Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, figura 4 do Apêndice.

ferrovia. De acordo com Helmut Troppmair, nos últimos treze anos do século XIX (1887-1900) houve uma expansão urbana de setenta e um quarteirões na cidade<sup>42</sup>.

Rio Claro foi a segunda cidade do país, após Campos (no Rio de Janeiro), a receber iluminação elétrica, em 1885. Entretanto, o sistema não abastecia todo o município e nem tinha um bom funcionamento, além das reclamações de que o serviço beneficiava apenas grupos determinados da sociedade rio clareense, como apontava alguns jornais da época<sup>43</sup>. A implantação da luz elétrica na cidade foi realizada sob muitos malogros e ineficiências, realidade que só mudou quando o empreendimento se consolidou através de uma usina hidrelétrica que passou a funcionar regularmente a partir de 1900, com o incremento de capital estrangeiro e de tecnologia.

A respeito do serviço de abastecimento de água, este começou a ser posto em prática na primeira metade da década de 1880, de maneira “a substituir os poços domiciliares e as nascentes que se encontravam ao longo do córrego da servidão”<sup>44</sup>. Tal como a iluminação elétrica, a implantação do sistema de água, inaugurado em 1885, passou por muitas dificuldades, o que levou muitas pessoas reclamarem tanto do seu funcionamento, quanto da sua distribuição. A inauguração de um novo abastecimento, contando com a ajuda financeira da Comissão de Saneamento do Estado, se daria apenas em 1900 e, dali um ano, seria realizado a rede de esgotos em Rio Claro.

Uma nova alteração da denominação das ruas da cidade também se deu no período destas duas últimas décadas do século XIX. Conforme Santos, que também estudou a variação dos nomes das ruas rio clarenses ao longo daquele século, entre 1845 e 1870 percebe-se uma proporção maior de nomes vinculados aos santos da Igreja Católica, como as ruas São Benedito, São João, São José, entre outras. Posteriormente, até 1885, predominaram-se nomes de figuras históricas locais e nacionais, como as ruas Visconde do Rio Claro, Tiradentes e General Osório, por exemplo. Já a partir de 1885, tem início uma discussão na Câmara Municipal com a indicação de uma nova mudança nominal das ruas, baseando-se num discurso pautado na “modernidade” e no “progresso”.

Como vimos, nesta época, Rio Claro passava por um rápido processo de urbanização, e as suas autoridades políticas locais visavam transformar os nomes

---

<sup>42</sup> TROPMAIR, Helmut. Aspectos geográficos. In: MACHADO, Ilara. (Coord.). *Rio Claro Sesquicentenária*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979, p. 83. Podemos ver a evolução urbana rio clareense na tabela 4 e na figura 5 reproduzidas no Apêndice desta monografia.

<sup>43</sup> SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 133.

<sup>44</sup> SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 137.

próprios das ruas e avenidas em números (por exemplo: Rua 1 e 5ª Avenida), da mesma maneira que fora adotado em muitas cidades dos Estados Unidos. O marco inicial das ruas seria a própria estação da Companhia Paulista, que denominaria a rua um. Paralelamente a esta, viriam sucessivamente as ruas dois, três, quatro etc; já as vias públicas que cruzassem as ruas seriam denominadas avenidas, cujo divisor seria o córrego que cortava a cidade. Do lado do centro urbano, as avenidas seriam ímpares; do outro lado (em direção ao largo Santa Cruz), as avenidas levariam os números pares em ordem crescente. A alteração dos nomes das ruas rio clarenses foi motivada pelos ideais modernizadores, almejando-se uma reconfiguração do espaço urbano, a qual acompanhou toda a transformação porque passou a cidade, quer no plano econômico, quer no plano sócio-cultural.

### **A vida social e cultural em Rio Claro**

No último quartel do século XIX, a vida social e cultural na cidade de Rio Claro girava em torno, principalmente, das *soirées*, ou seja, de bailes noturnos compostos de duas partes, a dramática e a dançante. As *soirées* eram promovidas pela classe abastada que organizava algumas sociedades dançantes e recreativas no município, tais como a Sociedade Dançante F. “23 de Julho” e a Sociedade Dançante “Noites Recreativas”<sup>45</sup>. Cada sociedade deste tipo realizava geralmente uma *soirée* por mês na casa de uma figura ilustre da cidade. Um acontecimento social como este exigia de todos os convidados, homens e mulheres, vestes e trajes finos. As *soirées* ganhavam destaque dos jornais da cidade, tanto antes como depois de ocorrido o evento social.

A classe social mais alta de Rio Claro, que possuía uma educação letrada e que valorizava os padrões culturais europeus, podia ainda usufruir dos espaços do Teatro Phenix e do Gabinete de Leitura. Antigo Teatro São João, inaugurado em 1864, o Teatro Phenix, renomeado em 1888, apresentou diversas peças nacionais e estrangeiras, posto que a cidade era uma das únicas na Província que contava com um teatro, estando no roteiro obrigatório das grandes companhias<sup>46</sup>. A partir de 1901, quando apresentou pela primeira vez o cinematógrafo “Lumière”, o Teatro Phenix passou a funcionar também como cinema. O Gabinete de Leitura, desde sua fundação em 1876, abriga até

---

<sup>45</sup> Jornal *O Alpha*. 11 de setembro de 1901. Ano I, n. 53. Rio Claro, São Paulo.

<sup>46</sup> FITTIPALDI, Fernando Cilento. O teatro – síntese histórica. In: MACHADO, Ilara. (Coord.). *Rio Claro Sesquicentenária*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979, p. 277.



hoje um vasto acervo de livros, periódicos e obras raras da literatura, sendo um espaço público para leitura e pesquisa<sup>47</sup>.

Sobre apresentações musicais ocorridas no município, a Philharmonica Rioclareense era responsável pela maioria. Criada em 1879, como extensão da Sociedade Occarinista, a Philharmonica veio substituir uma antiga agremiação musical, o Club Palestra<sup>48</sup>. As apresentações ocorriam, na maioria das vezes, no coreto da Praça 15 de Novembro (cuja foto atual está reproduzida na figura 6 do Apêndice) ou em outras praças de Rio Claro. A Philharmonica não era a única sociedade musical de Rio Claro, apresentações deste tipo eram feitas também por outras sociedades, às vezes até oriundas de outros municípios, principalmente em dias festivos<sup>49</sup>.

Até o final do século XIX, à população rio clareense restavam apenas os eventos políticos, as festas religiosas e a vinda de circos à cidade. Dos eventos políticos podemos citar, por exemplo, a visita de Dom Pedro II e da Imperatriz Dona Tereza Cristina que passaram por Rio Claro em 1878, e o ato de plantar a Árvore da Liberdade na Praça da Matriz em dezembro de 1889, comemorando a proclamação da República Brasileira<sup>50</sup>. Embora os espetáculos circenses que passavam por Rio Claro animassem a população em geral, eram os acontecimentos sociais ligados à Igreja que movimentavam a cidade como um todo<sup>51</sup>. Nos dias religiosos, as pessoas saíam às ruas para acompanhar e participar dos festejos e das procissões realizadas. Nestes dias, era comum alguma banda musical rio clareense ajudar na cerimônia.

---

<sup>47</sup> Sobre o Gabinete de Leitura, consultar: MACHADO, Ilara. (Coord.). *Rio Claro Sesquicentenária*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979, p. 221; e FERRAZ, José Romeu. *História de Rio Claro: a sua vida, os seus costumes e os seus homens*. São Paulo: Hennies Irmãos, 1922, p. 80.

<sup>48</sup> SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 87.

<sup>49</sup> Para o dia 1º de setembro de 1901, *O Alpha* convidava os cidadãos rio clarenses para a homenagem a “São Felício Martyr da Itália”, que seria realizada na Praça da Santa Cruz e que contaria com participação da Sociedade Musical Carlos Gomes. *Jornal O Alpha*. 30 de agosto de 1901. Ano I, n. 41. Rio Claro, São Paulo.

<sup>50</sup> Ver: SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 87; e FERRAZ, J. R. op. cit., 1922, p. 57. Desde então, a Praça da Matriz foi renomeada para Praça da Liberdade.

<sup>51</sup> SANTOS, F. A. op. cit., 2000, p. 89.

## **CAPÍTULO 2- A COMPANHIA PAULISTA E A ORIGEM DO FUTEBOL EM RIO CLARO**

Este capítulo contará inicialmente sobre a origem e a história do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, clube que, como o próprio nome induz, foi fundado pelos ferroviários de Rio Claro. Em seguida, serão traçados os primórdios do futebol na cidade rio clarense, ressaltando a participação dos funcionários da Cia. Paulista neste processo. Ao final do capítulo, escrever-se-á sobre a criação e os primeiros anos do Rio Claro Futebol Clube, destacando a relação que este mantinha com o Grêmio e o papel assumido pelos ferroviários dentro dele. Através dessa ligação com a ferrovia, revelaremos a importância adquirida pelo Rio Claro F.C. para o futebol municipal e regional.

### **A fundação do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a sua importância para a ferrovia**

Como mencionado no Capítulo I, as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro foram estabelecidas na cidade de Rio Claro em 1892, aproveitando-se das instalações anteriores das oficinas de manutenção da *The Rio Claro São Paulo Railway Company*. Essas oficinas já existentes foram remodeladas, ampliadas e adaptadas às novas condições para manutenção do material rodante da Cia. Paulista<sup>52</sup>. Esse fato fez com que a companhia passasse a concentrar na cidade cerca de dois mil ferroviários, constituindo-se a maior indústria empregadora de Rio Claro e uma das maiores do Estado de São Paulo.

A cidade, ao final do século XIX, não disponibilizava de tantos serviços sócio-culturais para a população. A vida cidadina girava em torno, basicamente, das festas religiosas. Em virtude de o município apresentar poucos eventos e atrações, a Cia. Paulista, pensando no seu grande contingente de trabalhadores, muitos destes acompanhados de suas famílias, resolveu incentivar práticas de lazer aos ferroviários. Em quatro anos, no dia 5 de agosto de 1896, numa casa situada entre as Avenidas 12 e

---

<sup>52</sup> SOUZA, Renato Antonio de. *Difusão cultural nos meios ferroviários de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadó”, 1986.

14, foi fundada a Sociedade Musical “União dos Artistas”, cujo principal objetivo era manter uma banda de músicos<sup>53</sup>.

Os fundadores desta associação foram: Claro da Silveira, Antonio Witzel, Primo Rivera, José Joaquim da Silva, João Portz e Sebastião Ribeiro dos Santos<sup>54</sup>. O Jardim Público, na Praça 15 de Novembro, foi o primeiro local de encontro dos músicos. Em 1903, a primeira sede da “União dos Artistas” foi estabelecida na Avenida 8, ao lado da antiga Tipografia Costa. Nas palavras de Jovelina Morateli:

“O prédio comportava os instrumentos servindo também para a promoção de danças, jogos de salão e a formação do primeiro time de futebol de Rio Claro, cuja presidência estava com o Sr. Joaquim Arnold e Nabucodonosor Prado”<sup>55</sup>.

Na verdade, o “time dos músicos” referido acima não foi o primeiro clube de futebol rio clarense. De qualquer maneira, este registro de que em 1903 já havia um time de futebol, contando com a presença de ferroviários, é importantíssimo para frisar o papel preponderante assumido por este trabalhador na difusão do futebol pelo interior paulista e na formação deste esporte na cidade de Rio Claro.

Após o trecho transcrito, a autora segue escrevendo:

“Os músicos jogadores alcançaram sucesso na década ao sagrar-se vitoriosos com os times com os quais jogaram. O time campeão era formado pelos músicos: Augusto Knudsen, Bento Siqueira, Martinho Hunger, Augusto Bull, Rêmulo Consorti, Antonio Furlan, Nenê Augustinho e Celso de Lima”<sup>56</sup>.

A respeito deste time e de sua maneira de jogar, Armando dos Santos diz o seguinte:

---

<sup>53</sup> SANTOS, Armando dos. Sociedade Musical “União dos Artistas”. In: ALMEIDA, Nelson Martins de. *Album de Rio Claro: documentário histórico ilustrativo do município de Rio Claro*. Rio Claro, 1951.

<sup>54</sup> MORATELI, Jovelina. *Sociedade Musical “União dos Artistas Ferroviários”: edição comemorativa 1896-1996 – centenário*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado”, 1996. Dentre estes nomes citados, é certo que, pelo menos, Primo Rivera e João Portz eram funcionários da Cia. Paulista.

<sup>55</sup> MORATELI, J. op. cit., 1996, p. 13. Estas mesmas informações são confirmadas também por: SANTOS, A. op. cit., 1951.

<sup>56</sup> MORATELI, J. op. cit., 1996, p. 13.

“Êsse quadro fez furor em 1903, delirou torcedores, bateu quantos visitantes aqui aportaram, tudo dentro de um combate limpo, sem marretadas, sem calços nem trancos, nem camas de gato, já bem comum naquelas priscas eras do futebol brasileiro”<sup>57</sup>.

Dentre as pessoas acima citadas, Joaquim Arnold, Augusto Büll e Celso de Lima, como ainda veremos, iriam fazer parte, dali alguns anos, da fundação e constituição de outro clube de futebol do município: o Rio Claro Foot Ball Club.

Ainda conforme a pesquisa de Morateli, no ano de 1905, quando a sede da “União dos Artistas” transferiu-se para a Avenida 6 com a Rua 5, a associação foi renomeada de Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Já sob a presidência de Adão Gray, em 1907, as reuniões do Grêmio passaram a ocorrer no palacete de Marcello Schmidt (antiga casa do Barão de Araraquara, que posteriormente seria agraciado com o título de Visconde do Rio Claro), atual Escola Estadual “Marcello Schmidt”<sup>58</sup>, lugar onde “multiplicaram-se os bailes, os esportes, o bolicher, o bilhar, etc.”<sup>59</sup>.

Em 1910, segundo a autora, o prédio da sede foi vendido para o governo do Estado e o Grêmio passou a sua sede para junto do clube, localizado na Rua 9, no Bairro da Santa Cruz, onde está mantido até os dias atuais<sup>60</sup>. Logo após o ocorrido, a banda separou-se de as demais modalidades devido a desentendimentos entre as diretorias dos músicos e a do clube. A partir de então, a banda voltou a usar o nome de Sociedade Musical “União dos Artistas” e passou por um longo período de muitas dificuldades, pois não mais contava com o auxílio da Cia. Paulista e não conseguiu apoio da prefeitura<sup>61</sup>.

O Grêmio, curiosamente, mantém em seu estatuto atual a data de fundação da banda dos músicos, 5 de agosto de 1896<sup>62</sup>. O “clube dos ferroviários”, como ficou conhecido, tem “a finalidade de proporcionar aos mesmos [aos associados] festivais

---

<sup>57</sup> SANTOS, A. op. cit., 1951.

<sup>58</sup> Ver figura 7 (Apêndice) que reproduz foto deste local.

<sup>59</sup> SANTOS, A. op. cit., 1951.

<sup>60</sup> Ver figura 8, que reproduz uma foto da fachada atual do Grêmio.

<sup>61</sup> A banda não possuía nem mesmo os instrumentos que utilizava até este momento, os quais eram propriedades do Grêmio. Somente na década de 1950, quando Fernando Betim Paes Leme (à época chefe das Oficinas da Cia. Paulista) ofereceu ajuda em troca de ser incorporado ao final do nome da banda a palavra “ferroviários”, a situação da sociedade musical melhorou. Ver foto da atual sede da Sociedade Musical “União dos Artistas” Ferroviários (figura 9, Apêndice).

<sup>62</sup> Estatutos Sociais. Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Rio Claro, 2003, p. 3.

dançantes e de arte, e difundir a prática de esportes amadores em geral”<sup>63</sup>. As cores da associação desde sempre foram azul e branco, as mesmas da cidade. O estatuto não permite ao clube a promoção e a participação de manifestações de caráter político ou religioso, além de só ser autorizado os jogos legalizados<sup>64</sup>. De acordo com o documento do clube, os seus sócios fundadores foram: Cristiano Leonardo Sobrinho, Adão Gray, James Férmie, Primo Rivera, João Timoni, Júlio Marasca e Matthew Busch<sup>65</sup>.

O Grêmio foi fundado por ferroviários e para ferroviários, como pode ser visto no próprio nome do clube, embora atualmente seja aberto a todas as outras pessoas cujas profissões não estejam ligadas necessariamente à ferrovia. Aliás, sem a abertura do Grêmio aos demais cidadãos rio clarenses (não ferroviários) provavelmente o clube não teria desenvolvido ou mesmo sobrevivido<sup>66</sup>. Primeiro, porque em 1970 a Cia. Paulista deixou de exercer influência sobre a associação; segundo devido a ferrovia ter ramais desativados pelo Estado a partir de 1965 e, em dezembro de 1998, ser privatizada pelo mesmo, fatos que levaram a demissão de muitos ferroviários e a não incorporação de novos trabalhadores, sendo estes possíveis sócios daquela agremiação<sup>67</sup>. Assim, com o passar do tempo, o clube foi ficando mais flexível e dando possibilidade a qualquer rio clarense de se tornar seu sócio<sup>68</sup>. Entretanto, há, no estatuto

---

<sup>63</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>64</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>65</sup> Percebemos, com o estatuto, que o Grêmio não reconhece os fundadores da banda “União dos Artistas” como os seus próprios fundadores, apesar de esta sociedade musical ter precedido a história do clube. Desta maneira, apenas Primo Rivera, funcionário importante das Oficinas da Cia. Paulista, foi considerado fundador tanto da banda como do clube. Ver lista dos fundadores: Estatutos Sociais. Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Rio Claro, 2003, p. 31.

<sup>66</sup> Atualmente o clube é o maior da cidade, contando por volta de sete mil e oitocentos sócios contribuintes e mais de vinte e seis mil freqüentadores (sócios pagantes, remidos e dependentes).

<sup>67</sup> De acordo com Ronaldo Corte (tesoureiro atual do Grêmio), até abril de 1970, embora a empresa férrea não estivesse mais investindo no clube, quem indicava o presidente do Grêmio era o gerente das Oficinas da Cia. Paulista, mantendo até este ano o poder administrativo no clube. Nas eleições ocorridas nesta data, o Conselho Deliberativo do clube – não se sabem os motivos – decidiu não apoiar a pessoa indicada pelo gerente das Oficinas, o qual decidiu, por conseqüência, cortar as relações com o Grêmio. Conforme o tesoureiro, a partir desta data o clube passou a registrar seus funcionários, pois até então era a própria Cia. Paulista que fazia toda a contabilidade do Grêmio e lidava com a parte trabalhista do mesmo. Informação oral passada pelo tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Ronaldo Corte, no dia 30 de outubro de 2006.

<sup>68</sup> Ronaldo Corte também relatou que a discussão de abrir ou não a possibilidade de qualquer rio clarense se tornar sócio do clube começou quando os filhos dos primeiros ferroviários saíram de uma condição de dependentes e quiseram continuar freqüentando as dependências do clube. Posteriormente, foi permitido a filhos de ferroviários essa possibilidade, mediante a cobrança de uma taxa adicional na mensalidade. Quando os netos de ferroviários, cujos pais não eram trabalhadores da Cia. Paulista, também saíram da condição de freqüentadores dependentes, novamente se pôs em pauta a abertura da sociedade gremista. Assim se sucedeu até em 1964, quando do estabelecimento de um novo estatuto, o Grêmio não via mais motivos em ser um clube restrito a ferroviários e a seus descendentes. Informação oral passada pelo tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Ronaldo Corte, no dia 30 de outubro de 2006.

do clube, a distinção categorial entre sócios que são ou foram funcionários da Cia. Paulista e aqueles que nunca tiveram vínculos empregatícios com a ferrovia<sup>69</sup>.

Apesar de todos os fundadores do Grêmio terem sido ferroviários e de todos os seus sócios, por um longo tempo, o serem necessariamente, há relatos que dizem que elementos importantes da sociedade rio clarense (como alguns médicos, políticos e um maestro) participaram também da sua fundação. Através dos nomes dos ferroviários organizadores do clube, podemos ver que alguns eram descendentes de ingleses e funcionários dos altos cargos na estrutura hierárquica da Cia. Paulista. Matthew Busch, por exemplo, era inglês de origem e foi por anos gerente das Oficinas da referida ferrovia na cidade de Rio Claro.

Segundo o tesoureiro atual do Grêmio, Ronaldo Corte, o clube a princípio foi fundado para que estes funcionários, dos escalões mais elevados da empresa, tivessem uma diversidade maior de atividades no seu tempo livre e de lazer. Nas palavras do próprio tesoureiro,

“Uma das coisas que eles [fundadores do Grêmio] primeiro fizeram no clube foi o campo de futebol. Depois eles fizeram o campo de malha e de bocha. Talvez pensando no próprio lazer deles mesmos. Como eles gostavam do futebol, eles criaram um ambiente para eles continuarem praticando um esporte que eles trouxeram da Europa, porque não tinha a infra-estrutura em Rio Claro para eles fazerem isso. O primeiro campo foi fundado aqui [no Grêmio]. Então, eles criaram esse campo de futebol com o objetivo, talvez no início, deles mesmos fazerem o exercício”<sup>70</sup>.

Quando Ronaldo Corte diz “o primeiro campo” de futebol, refere-se ao primeiro espaço oficializado, instituído e dedicado, por um clube, unicamente à prática do esporte na cidade. Certamente, este campo não foi o primeiro lugar onde se jogou bola em Rio Claro. Como salienta o tesoureiro, o futebol surgiu no clube de forma amadora, como lazer; depois, ao final da primeira década do século XX, é que houve interesse de pessoas da cidade em fundar clubes voltados especificamente para a atividade

---

<sup>69</sup> Estatutos Sociais. Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Rio Claro, 2003, p. 3.

<sup>70</sup> Informação oral passada pelo tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Ronaldo Corte, no dia 30 de outubro de 2006.

futebolística<sup>71</sup>. Em pouco tempo, os demais ferroviários, empregados com funções das mais variadas dentro da Cia. Paulista, puderam associar-se ao Grêmio e desfrutar-se dos benefícios oferecidos. Igual a toda e qualquer associação, o clube tinha uma diretoria organizativa que era conduzida pelos altos funcionários da Cia. Paulista.

Logo nos anos iniciais do clube, a administração da companhia férrea deu-se conta da importância do papel que o Grêmio poderia ocupar. Pois, se dentro das Oficinas, a Cia. Paulista buscou desenvolver uma série de mecanismos para o perfeito controle da sua própria mão-de-obra, o mesmo foi almejado fora dos muros da empresa. Conforme Liliana Garcia, é por este motivo que a Cia. Paulista incentivou a Cooperativa de consumo dos seus empregados, a assistência médica prestada pela Caixa de Assistência Médica e pela Santa Casa da Misericórdia de Rio Claro, e o fornecimento de madeiras, aves, ovos e mel pelo Horto Florestal “Navarro de Andrade”<sup>72</sup>. Nas palavras da autora, “esse controle também extrapola para o lazer do ferroviário, através do Grêmio Recreativo dos Empregados da CPEF de Rio Claro, do “cineminha da Paulista” e do teatro ferroviário”<sup>73</sup>.

Desta maneira, a Cia. Paulista contou com a ajuda dos seus funcionários de confiança para que estes controlassem e administrassem todas essas iniciativas e entidades. Se por um lado, a ferrovia oferece melhores condições de cidadania aos seus empregados, por outro, ela cria e recria formas de controle para permanentemente estar vigiando os mesmos. Nesse sentido, o Grêmio, enquanto clube dos ferroviários, representou um dos locais fundamentais para que estes objetivos da empresa ferroviária fossem alcançados, uma vez que tinha por finalidade trazer maiores possibilidades de lazer àqueles.

Através dessas medidas de “concessões” aos ferroviários, a Cia. Paulista parece transmitir a idéia de que trabalhadores e patrões pertencem a uma mesma “comunidade”. Aos cidadãos rio clarenses a companhia se dava ao luxo de possibilitar privilégios aos seus empregados, tendo em vista que só o fato de ser funcionário da Cia. Paulista já era motivo de contentamento, pois o emprego oferecido pela empresa era o melhor em toda a cidade. De fato, as “concessões” eram benefícios disponibilizados aos ferroviários, mas, em contrapartida, a Cia. Paulista através deles intensificava o controle

---

<sup>71</sup> Veremos, no próximo item deste capítulo, que já no início da primeira década houve a fundação de alguns clubes de futebol na cidade.

<sup>72</sup> GARCIA, L. B. R. op. cit., 1992, p. 170.

<sup>73</sup> Idem, *ibidem*. O “cineminha da Paulista” e o teatro ferroviário foram introduzidos, respectivamente, nos anos de 1947 e 1950.

sobre o funcionário e os imobilizava. Baseada, principalmente, nos estudos de Marx e Taylor, Liliana Garcia afirma:

“Às melhores condições de vida, os operários responderiam com uma maior produtividade do trabalho. [A Cia. Paulista] Busca a estabilidade social e a elevação do rendimento da fábrica. [As “concessões”] Foram investimentos realizados pela própria indústria a fim de neutralizar a resistência dos operários”<sup>74</sup>.

Assim, por mais que a Cia. Paulista tivesse a intenção de proteger ou de beneficiar os ferroviários através das concessões, fica evidente que havia um interesse por parte da ferrovia de controlar e de disciplinar todos os hábitos dos seus empregados. Ao mesmo tempo em que possibilitava uma gama de atividades aos ferroviários, a companhia ferroviária penetrava no tempo livre e nos momentos de lazer dos mesmos e direcionava seu modo de vida. Estes dificilmente iriam mobilizar a própria classe contra a empresa ou participar efetivamente de sindicatos ou de ligas operárias. E mais, sentindo-se privilegiados, os funcionários trabalhariam de forma cada vez mais intensa, não reclamando do emprego, e a Cia. Paulista alcançaria o retorno do investimento, qual seja, maiores lucros na relação trabalhista.

A localização definitiva da sede do Grêmio e do clube social foi estabelecida no início do século XX. De acordo com Ronaldo Corte, toda a área onde hoje corresponde ao bairro da Santa Cruz, entre outros ao seu redor, era propriedade da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A empresa férrea loteou toda essa região, cedendo parte do terreno para a construção do clube e outra para a construção da igreja de Santa Cruz e para a praça que se situa à frente do Grêmio e da instituição religiosa<sup>75</sup>. No entanto, Armando Santos, ao contrário do que foi relatado pelo tesoureiro, escreveu que o “clube dos ferroviários” adquiriu o terreno por vinte e três contos de réis, nome da moeda brasileira utilizada na época<sup>76</sup>.

O clube desde o início, em virtude dos argumentos já expostos, contou com a ajuda da Cia. Paulista, que só cessou definitivamente em 1971<sup>77</sup>. Todo o material que

---

<sup>74</sup> GARCIA, L. B. R. op. cit., 1992, p. 171.

<sup>75</sup> Informação oral passada pelo tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Ronaldo Corte, no dia 30 de outubro de 2006.

<sup>76</sup> SANTOS, A. op. cit., 1951.

<sup>77</sup> Nesta época, a empresa ferroviária foi encampada pelo Estado e encontrava-se em situação delicada, sem investimentos e com recursos diminuídos para a sua própria manutenção.



não era utilizado pela empresa era levado para o Grêmio. Ao mesmo tempo em que dava um fim nos objetos dos mais variados (tais como: sobras de madeira, ferro, tijolos etc.), a empresa acabava ajudando o clube de alguma maneira. Até mesmo trilhos desgastados da ferrovia, quando eram substituídos por novos, acabavam sendo levados para o Grêmio<sup>78</sup>. O fato de ter na sua direção os altos funcionários da companhia era um facilitador para o crescimento e desenvolvimento do clube, afinal isso era de interesse da própria Cia. Paulista. Os gastos gerados pelo Grêmio para benfeitorias em geral eram quitados também pela ferrovia. Como se vê, a empresa ferroviária, enquanto pôde, não mediu esforços para auxiliar o clube.

De acordo com a informação contida na edição comemorativa do sexagésimo aniversário do jornal *Diário do Rio Claro*, a seção esportiva do Grêmio foi inaugurada no ano de 1908, quando a sede transferiu-se para o alto da Santa Cruz<sup>79</sup>. O então presidente da associação, Adão Gray (chefe das Oficinas Cia. Paulista), incentivou a construção do primeiro campo de futebol do clube, onde hoje se situam as piscinas do Grêmio. Em virtude de ocupar parte do que hoje são as vias públicas (Rua 9 e Avenida 8), o campo foi levado posteriormente para o fim do terreno do clube, onde ainda se mantém, apesar de ter seu tamanho reduzido e suas arquibancadas retiradas com o passar do tempo em prol do crescimento de quadras poliesportivas e de tênis<sup>80</sup>. Antes disso, segundo relatos, o futebol já era jogado pelos ferroviários em terrenos descampados, ao redor da própria linha férrea e nos bairros operários de Rio Claro<sup>81</sup>.

Ainda segundo o jornal, em 1920, o clube construiu sua primeira quadra de tênis, sendo uma das primeiras inauguradas no interior do Estado. Essa modalidade esportiva passou a ser difundida na época entre os elementos mais distintos da sociedade rio clarense. A inauguração da quadra de basquete deu-se sob a presidência de José Guarnieri. Em 1938, foi incorporado aos quadros desportivos o boxe. Nas décadas de 1930 e 1940, o Grêmio também incentivou a prática do vôlei, da bocha, do atletismo e da natação, além de formar times femininos nas várias modalidades. O

---

<sup>78</sup> Como pode ser visto nas fotografias presentes reproduzidas pela figura 10 (Apêndice), os trilhos desgastados e inutilizados pela Cia. Paulista foram usados pelo clube para servirem de coluna de sustentação dos seus barracões e telhados. O local da foto é uma das poucas construções originais do clube que ainda não foi demolido e substituído, é também um galpão que serve para serviços de serralha e ferraria.

<sup>79</sup> Jornal *Diário do Rio Claro*. 1 de setembro de 1946. Ano LX, n. 17.450. Rio Claro, São Paulo. A notícia do periódico contradiz a autora Morateli no que se refere ao ano de transferência da sede do Grêmio para o bairro da Santa Cruz, 1908 ao invés de 1910.

<sup>80</sup> Ver foto aérea do clube, figura 11 (Apêndice).

<sup>81</sup> Informação oral passada pelo tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Ronaldo Corte, no dia 30 de outubro de 2006.

Grêmio é, desta forma, uma associação que foi pioneira no desenvolvimento dos mais variados esportes, dando uma contribuição valiosa à vida esportiva rio clarense<sup>82</sup>.

### **O futebol rio clarense antes de 1909**

O primeiro clube de futebol fundado na cidade de Rio Claro foi o Pery Foot Ball Club em 1902. Segundo consta, um grupo de rapazes da cidade, estimulado pelo interesse que o futebol vinha despertando em São Paulo, onde os primeiros clubes foram aparecendo com o apoio da imprensa paulistana, resolveu formar em Rio Claro um centro desse “novo” esporte<sup>83</sup>. Estes jovens escolheram um terreno ao lado da extinta fábrica de tecidos, aonde poderiam praticar o futebol.

José Romeu Ferraz, baseando-se em uma crônica do jornal *Diário do Rio Claro*, escreve que faziam parte do Pery os seguintes distintos cidadãos da sociedade rio clarense: Celso de Lima, Amandio Cabral, Chico Minervino, Mauro Malheiro, Antonio Krettlis, João Sette-Goiaba, Irineu Penteadó, Anchises de Lima (presidente da associação), Enjolras Vampré, Alfredo Jacob, Rithman, Hugo Negreiros (pessoa que trouxe a bola de São Paulo) entre outros<sup>84</sup>. Tudo era novidade, segundo relata o autor, desde derrubar um jogador do time adversário até chutar a bola o mais alto possível.

Ferraz parece indeciso quanto à reação da sociedade rio clarense frente ao primeiro clube de futebol da cidade. Num momento, diz que o Pery

“não despertou, como era de se esperar, o entusiasmo incentivador que precede aos grandes empreendimentos, não só por desconhecer-se em partes as vantagens dos esportes athleticos, como, principalmente, por se ter o futeból na conta de um esporte excessivamente grosseiro”<sup>85</sup>.

No parágrafo seguinte, o autor se contradiz ao escrever que “o numero de jogadores e admiradores do primeiro clube rio-clarense era bastante animador”. De fato, de acordo com a história oficial do esporte no Brasil, em 1902 o futebol ainda não era muito conhecido pela população, que dirá ser considerado popular.

---

<sup>82</sup> Jornal *Diário do Rio Claro*. 1 de setembro de 1946. Ano LX, n. 17.450. Rio Claro, São Paulo.

<sup>83</sup> FERRAZ, J. R. op. cit., 1922, p. 90.

<sup>84</sup> José Romeu Ferraz infelizmente não cita o ano, o dia ou o número do jornal *Diário do Rio Claro*, do qual se aproveitou para escrever seu próprio texto. O ferroviário Celso de Lima deve ter sido um apreciador do futebol, visto que também participou daquele “time dos músicos”.

<sup>85</sup> FERRAZ, J. R. op. cit., 1922, p. 90.

O Pery F. B. Club deixou de existir em 1905. O motivo até hoje ninguém sabe. Na opinião de Pauletto, o Pery provavelmente não jogava muito, em virtude de faltar outros clubes de futebol na cidade e de este não ter condições para viajar e jogar com clubes de outras cidades.

Este mesmo pesquisador, no entanto, acredita que o futebol já era praticado pelo time do quartel desde os fins do século XIX. Eis as suas palavras: “Eles [os praças] já jogavam futebol antes, mas não tinha clube, não era futebol clube, era uma molecada lá que brincava com bola”. É certo que se fundou posteriormente um time do quartel, denominado 6ª Companhia de Metralhadoras Pesadas Futebol Clube, no ano de 1918, que mudou de nome posteriormente para 2ª Cia. de Metralhadoras Pesadas F.C..

De qualquer modo, há alguns indícios de que um time do quartel já jogava bola no início do século XX, como se pode notar na antiga foto não datada reproduzida pela figura 12 (Apêndice). Dez jogadores vestem calções, meias e chuteiras, e um traje rigorosamente o uniforme do quartel, contendo na cintura uma espada e segurando ao lado do corpo uma longa arma de fogo. Apenas um não está com o chapéu do quartel e todos vestem algo semelhante com uma japona ou jaquetão. As três bolas, que estão à frente da equipe, eram certamente improvisadas, feitas ao que parece da bexiga do boi, como era de costume naqueles times que não tinham condições de importar bolas oficiais trazidas da Europa.

De acordo com José Roberto Sotero, outro pesquisador do futebol rio clarense, houve um time chamado Anhangás Foot-Ball Club, datado de 1906. Há um registro fotografado dos jogadores da equipe neste mesmo ano, que está reproduzido pela figura 13. Apesar de a foto não estar nítida, podemos ler o nome do clube escrito abaixo dos jogadores, o nome do bairro (Jardim Cidade Nova) e, em seguida, está a data da foto (parece ser 10 ou 20 de maio de 1906), embora seja de difícil visualização. Cidade Nova é um dos bairros formados para os operários da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, o qual se localiza atrás da linha férrea da estação de Rio Claro.

Em virtude deste fato, é plausível dizer que o time deveria ser formado por vários moradores do bairro, funcionários da própria ferrovia. Sotero, a respeito desta hipótese, diz o seguinte:

“Pelo que eu tenho pesquisado, o Anhangás Foot-Ball Club foi, na minha opinião, um dos times, aqui de Rio Claro, que teve a participação muito grande da Companhia de Estrada de Ferro Paulista. Eu digo isso porque

esse time jogava acima do que eu falo linha da máquina [trilho do trem], seria o bairro da Cidade Nova... e ali existia muito terreno baldio, muitos campos... lugares, pastos. E o Anhangás foi fundado ali, pra turma ali do bairro da Cidade Nova e muitos deles eram trabalhadores da Companhia de Estradas de Ferro”<sup>86</sup>.

Segundo o pesquisador, Miguel Angelo Brandoleze e Santo Marconi eram moradores do bairro, ambos trabalhavam na Cia. Paulista. Celso do Valle e Venancio B. Chavez, somados a Brandoleze e Marconi, compunham os diretores do Anhangás.

Percebe-se, pela fotografia, que a maioria dos jogadores é jovem, muitos vestem calças e camisas sociais (abotoadas), alguns usam gravatas e outros suspensórios. A foto foi tirada no próprio campo de futebol do bairro (com detalhe para um dos gols que está no canto esquerdo da imagem), o qual faz um dos limites da cidade, uma vez que não há construções atrás, apenas um vasto terreno descampado, conforme relata o próprio Sotero.

Um último ponto que nos chama a atenção na fotografia é que alguma pessoa tentou identificar, posteriormente, os cidadãos presentes na mesma. Como se nota, esta pessoa não conseguiu determinar seis jogadores, que ficaram marcados com pontos de interrogação. A presença de sobrenomes italianos é também notável: Marconi (aparecendo duas vezes), Brandoleze e Billi. Ver-se-á a seguir que alguns destes nomes identificados (Miguel Ângelo Brandoleze, Venancio B. Chaves, Alaimo e Samuel Macedo) vão fazer parte da história de outros clubes na cidade de Rio Claro.

Mais uma vez, a causa do sumiço de um clube de futebol, no caso o Anhangás, do cenário rio clarense é uma incógnita. O time certamente não deve ter conseguido sobreviver até 1914, pois o jornal *O Alpha*, de acordo com Pauletto, nunca o mencionou em suas páginas. Outro motivo que nos leva para essa conclusão é o fato de alguns de seus jogadores, como foi dito, estarem ligados a formação de outros clubes em 1909 e 1910.

Conforme relata Sotero, um último clube formado antes de 1909 foi o 7 de Setembro Foot-Ball Club. Este foi o primeiro 7 de Setembro, criado no ano de 1907, pois houve a fundação de outro clube com o mesmo nome em 1915. Este primeiro clube também teve vida curta, não mais que dois anos, dado que, segundo o mesmo

---

<sup>86</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense José Roberto Sotero, no dia 14 de novembro de 2006.

pesquisador, “quando em 1909 fundou o Rio Claro [Futebol Clube], os jogadores do 7 de Setembro foram todos pra jogar por Rio Claro. Então, possivelmente em 1909, o 7 de Setembro também acabava”.

Após todos os relatos e registros colocados até este ponto, podemos concluir que, ao longo da primeira década do século XX, o futebol já existia na cidade de Rio Claro. O mais importante a ser destacado, pautando-se pelos objetivos desta pesquisa, é que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde essa longínqua época, direta e indiretamente teve sua parcela no processo de difusão do futebol pelo interior do Estado de São Paulo, neste caso tratando-se do município rio clarense. Isto porque, tanto no Grêmio dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, quanto no “time dos músicos” e no Anhangás Foot-Ball Club, houve a participação de funcionários da empresa ferroviária na disseminação do esporte pelos bairros da cidade. Quer estes empregados da ferrovia fossem dos seus cargos mais altos na estrutura hierárquica (como ocorreu no Grêmio), quer fossem dos seus postos intermediários ou mais baixos (como se sucedeu, respectivamente, no “time dos músicos” e no Anhangás), é certo que o “jogo da bola” estava sendo praticado, em meados de 1900, tanto no campo gremista no bairro da Santa Cruz, como nos terrenos baldios e descampados da Cidade Nova.

### **A fundação do Rio Claro Futebol Clube em 1909<sup>87</sup>**

Em reunião realizada na residência do cidadão Martinho Hofling, cuja localização era no bairro Centro, na esquina entre a Rua 1 e a Avenida 12 (casa de número 128), a poucas quadras da estação ferroviária da cidade, quatro jovens fundaram no dia 9 de maio de 1909 o Rio Claro Foot-Ball Club. Nesta data, Joaquim Arnold (professor que chegou a trabalhar também para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro), Bento Estevam de Siqueira, Constantino Carrocine e João Lambach (estes três últimos foram funcionários da referida empresa férrea) quiseram formar um novo clube de futebol na cidade e resolveram prestar uma homenagem ao município através do nome escolhido para o clube, o qual foi aportuguesado com o tempo para Rio Claro Futebol Clube<sup>88</sup>.

A ata de fundação, lavrada por Olímpio Raulino, foi elaborada somente onze dias depois numa nova reunião, em 20 de maio. Este fato é motivo de muita discussão

---

<sup>87</sup> Grande parte das informações sobre a história do Rio Claro F.C., contidas neste tópico da monografia, foram obtidas por meio de José Carlos Arnosti, um antigo torcedor, ex-diretor e pesquisador do clube.

<sup>88</sup> Na figura 14 do Apêndice, colocam-se as fotos dos fundadores do Rio Claro F.C..

entre os cidadãos rio clarenses, uma vez que se questiona o dia exato de fundação do clube. Em consulta ao jornal *O Alpha* da época, raríssimo por sinal, pudemos constatar que a própria imprensa local admite o dia 20 como o da fundação do Rio Claro F.C.<sup>89</sup>. A data oficializada pelo clube é, mesmo assim, o dia nove, pois foi neste dia que ocorreu a primeira reunião dos fundadores, de caráter informal, sendo discutido a formação de um novo time de futebol. Polêmica à parte, o Rio Claro F.C., originado em 1909, é o quarto clube mais antigo em atividade do Estado de São Paulo, ficando atrás somente da Associação Atlética Ponte Preta (1900, Campinas), da Associação Atlética Internacional (1906, Bebedouro) e do Clube Atlético Pirassununguense (1907, Pirassununga).

De acordo com o jornal, a primeira diretoria do clube ficou constituída da seguinte maneira: presidente, Celso de Lima; secretário, José da S. Franco; tesoureiro, Americo Mendes; procurador, Adelino de Oliveira; capitão, Fulgencio de Godoy; vice-capitão, José Antonio Braga; fiscais de campo, Bernardino Brandão e Augusto Büll. Aparecem novamente os nomes de Celso de Lima e Augusto Büll que antes já tinham participado de outros clubes nos primórdios do futebol rio clarense<sup>90</sup>.

Segundo José Carlos Arnosti, dois quadros de jogadores foram formados ainda em 1909. O primeiro tinha: Alfredo A. Pinto; (Rato B.) Dicto e João Lambach; Augusto Büll, Achilles e Nene (Marino); Fulgencio Godoy, Braga, Jorge Blandy, Dario e Jorge. Já o segundo quadro possuía: Adelino Oliveira; S. Gomes e H. Barbanera; T. Bianchi, Ignácio e Pessenda; Francisco Ferreira, Alaimo, Daniel, Durval e Araújo. Notemos que a formação tática dos dois quadros era clássica, composta por dois jogadores na defesa, três no meio de campo e cinco no ataque<sup>91</sup>. No segundo time, percebe-se a presença de Alaimo, o qual já havia disputado jogos pelo Pery F.B.C..

Em virtude de muitos integrantes do Rio Claro F.C. serem ferroviários, os mesmos solicitaram ao Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro a autorização para treinarem e jogarem partidas no campo do “clube dos ferroviários”. Esta associação não negou o pedido e, aliás, permitiu a utilização de suas próprias salas para que fossem realizadas as reuniões da diretoria do Rio Claro F.C.. Embora não conseguimos ter acesso às atas de reuniões do Grêmio, várias pessoas

---

<sup>89</sup> Jornal *O Alpha*. 22 de maio de 1909. Ano VIII, n. 2.386. Rio Claro, São Paulo. A foto da matéria pode ser vista na figura 15 do Apêndice.

<sup>90</sup> Idem.

<sup>91</sup> Este esquema tático (2-3-5) vigorou soberano até a terceira Copa do Mundo de Futebol, disputada na França em 1938. Para maiores detalhes, consultar: TOLEDO, L. H. op. cit., 2002, p. 64.

confirmaram os relatos de que, logo em seguida às assembléias deste clube, os diretores do Rio Claro F.C. realizavam os seus encontros e registravam as suas discussões no próprio livro de atas do Grêmio. Nas palavras de José Carlos Arnosti:

“Ao rever os livros de ata do Grêmio Recreativo no ano de 1913, verifica-se que a maioria dos diretores fazia parte das duas diretorias. Assim, os senhores William Holdship, Caetano Ribeiro, Roberto de Oliveira Ramalho, Primo Rivera Junior, Bento Estevam de Siqueira, Adão Gray, Sidney Berry Gray e tantos outros foram diretores das duas associações simultaneamente”<sup>92</sup>.

As cores escolhidas para o Rio Claro F.C. são as mesmas da cidade e do Grêmio, ou seja, azul e branco<sup>93</sup>. O fato de o “Azulão”, como o Rio Claro F.C. foi apelidado, ser dirigido por vários ferroviários permitiu ao clube alguns privilégios. Enquanto não possuiu um estádio próprio, pôde, como foi dito, mandar seus jogos no campo gremista. O Rio Claro F.C. era uma espécie de extensão do Grêmio, como se o “Azulão” fosse para o “clube dos ferroviários” o seu representante na modalidade futebolística. Ao menos, é o que se pode apurar através de falas como a de Nelcy Pauletto:

“Praticamente eles [Rio Claro F.C. e Grêmio] conviviam juntos. Pra começar, o Rio Claro [Futebol Clube] mandava os seus jogos todos no campo do Grêmio, no início. As reuniões do Rio Claro eram realizadas logo após as reuniões do Grêmio. Então, por exemplo, reunia a diretoria do Grêmio numa sala lá, num salão lá, deliberava sobre os assuntos necessários, aí saía aquele pessoal do Grêmio e já entrava o pessoal do Rio Claro e fazia a reunião deles. Então, era como se fossem dois clubes vivendo numa só sede, naquele tempo. Depois o Rio Claro teve outras sedes aí pela cidade, mas durante um bom tempo ele ficou vinculado ao Grêmio mesmo”<sup>94</sup>.

---

<sup>92</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do Rio Claro Futebol Clube José Carlos Arnosti, no dia 22 de novembro de 2006. A figura 16, no Apêndice, reproduz algumas fotos de ex-presidentes do Rio Claro F.C., entre eles: William J. Holdship, Caetano Ribeiro, Roberto de Oliveira Ramalho, Primo Rivera Junior e Sidney Berry Gray.

<sup>93</sup> A figura 17 do Apêndice, reproduz o escudo do Rio Claro F.C..

<sup>94</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense Nelcy Pauletto, no dia 16 de novembro de 2006.

Numa ocasião, para comprovar esta estreita ligação entre Grêmio e Rio Claro F.C., o “clube dos ferroviários”, representado pelo “Azulão”, convidou a Associação Atlética das Palmeiras (clube de futebol da cidade de São Paulo) para um prélio, de modo a inaugurar as suas novas arquibancadas do campo em comemoração ao vigésimo aniversário de sua fundação. O resultado do jogo, realizado em 27 de agosto de 1916, foi um a zero a favor do Rio Claro F.C.<sup>95</sup>.

O Rio Claro F.C. era o único time da cidade que tinha passe livre da ferrovia para viajar a outros municípios, ao passo que as outras equipes tinham de pagar pelo traslado ferroviário. É um time ferroviário de origem e, talvez por isso, não só o Grêmio, mas também a seção da Cia. Paulista da cidade de Rio Claro o tenha adotado por um longo tempo. Afinal, conforme as palavras de Ronaldo Corte:

“Na realidade, o Rio Claro [Futebol Clube] nasceu dentro do Grêmio com apoio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Iniciou-se o time dentro do clube... mas, no início, eles [os jogadores do Rio Claro F.C.] não tinham campo próprio, eles usavam o campo do Grêmio”<sup>96</sup>.

O pesquisador Pauletto reitera os relatos de Corte quando nos disse

“O Rio Claro Futebol Clube, desde o início de sua fundação, ele se utilizava muito dos trens pra jogar nas outras cidades. E, pelo que eu consegui apurar, era cedido gratuitamente a viagem pra eles, pra eles poderem cumprir os compromissos. Porque eles não tinham condição de ficar pagando trem, uma delegação toda, então a Cia. Paulista fazia isso, cedia [os bilhetes ferroviários]. (...) Pelo que se tem conhecimento, o Rio Claro era o mais auxiliado. O Rio Claro tinha vínculo mesmo com a Companhia Paulista [de Estradas de Ferro] naquele tempo. Então, é como se fosse funcionário de lá, com direito a viajar, com passe pra viajar. (...) os dois clubes privilegiados pela ferrovia foram o Rio Claro e o Grêmio”<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> Os dados desta partida foram obtidos através das anotações dos pesquisadores Nelcy Pauletto e José Carlos Arnosti.

<sup>96</sup> Informação oral passada pelo tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Ronaldo Corte, no dia 30 de outubro de 2006.

<sup>97</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense Nelcy Pauletto, no dia 16 de novembro de 2006.



No campo gremista, o Rio Claro F.C. disputou inúmeras partidas, muitas delas contra as maiores equipes do futebol paulista e brasileiro. Entre elas podemos destacar: Corinthians, Palmeiras (na época chamado de Palestra Itália) e Paulistano<sup>98</sup>. Nos anos 20, o maior rival do “Azulão” era o XV de Piracicaba<sup>99</sup>. O pesquisador Arnosti contou-nos entusiasticamente que

“Na década de 1920, o Rio Claro era tão famoso e forte que a Companhia Castellões de São Paulo, empresa de cigarros da capital, introduzia nos maços de cigarros figurinhas com as fotos dos jogadores do time”<sup>100</sup>.

Ainda na década de 1920, o Rio Claro F.C. enfrentou alguns times estrangeiros<sup>101</sup>. Jogou uma vez contra o “Amateurs” da Argentina, duas contra o célebre Peñarol do Uruguai e uma contra um time formado por marinheiros ingleses do navio H.M.S. Capton. Este time de marinheiros veio à cidade, em 1928, por intermédio de Adão Gray, alto funcionário da Cia. Paulista e dirigente do Grêmio. O Rio Claro F.C. foi o primeiro clube da cidade e, provavelmente, uma das primeiras equipes do interior do Estado a realizar uma partida internacional.

O “Azulão” esteve ligado ao Grêmio até o final de 1930, quando a prefeitura da cidade cedeu um terreno ao clube (situado às margens do Córrego da Servidão, onde atualmente é a Avenida Visconde do Rio Claro) em troca de o mesmo construir as vias públicas que circundavam o lote. A partir de 1931, o Rio Claro F.C. deixou de mandar as suas partidas no campo do Grêmio e passou a jogar no Estádio Municipal. Neste local o clube continuou a pelear contra as maiores equipes brasileiras, dentre as quais se chama a atenção para a vitória obtida frente ao Fluminense Football Club, grande potência do futebol carioca, por três tentos a dois.

Durante a primeira metade do século XX, o Rio Claro F.C. viveu um momento brilhante de sua história e era um dos grandes clubes do interior do Estado de São Paulo. Pensar que o seu desligamento do Grêmio e, conseqüentemente, a perda de influência dos altos ferroviários da Cia. Paulista e dirigentes do clube gremista sobre o

---

<sup>98</sup> *Jornal Diário do Rio Claro*. 1 de setembro de 1946. Ano LX, n. 17.450. Rio Claro, São Paulo.

<sup>99</sup> *Jornal Cidade*. 9 de maio de 2000. Ano LXV, n. 20.509. Rio Claro, São Paulo.

<sup>100</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do Rio Claro Futebol Clube José Carlos Arnosti, no dia 22 de novembro de 2006. Estas figurinhas estão reproduzidas na figura 18 (Apêndice).

<sup>101</sup> *Jornal Diário do Rio Claro*. 1 de setembro de 1946. Ano LX, n. 17.450. Rio Claro, São Paulo.

“Azulão” tenha contribuído para a sua própria queda no cenário paulista não parece, nesse momento, algo inconcebível, pelo contrário.

## **CAPÍTULO 3- A POPULARIZAÇÃO DO FUTEBOL EM RIO CLARO: O FUTEBOL SAI DOS TRILHOS E GANHA A CIDADE<sup>102</sup>**

O capítulo III irá tratar basicamente da popularização do futebol rio clarense entre o início da década de 1910 e o final da de 1920. A princípio serão listados os clubes de futebol fundados posteriormente ao Rio Claro Futebol Clube, entre os quais se destaca a história da Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense em virtude desta agremiação se tornar, com o passar dos anos, o maior rival do “Azulão”. Em seguida, falar-se-á dos primeiros torneios e campeonatos disputados pelas equipes rio clarenses e dos funcionários que conquistaram seu espaço dentro dos times de fábrica, desempenhando um importante papel: o de operário-jogador. Para fechar o capítulo, desenvolveu-se um item a respeito das construções de dois estádios enquanto reflexos da popularização do futebol na cidade de Rio Claro.

### **Os clubes de futebol fundados a partir de 1909 e a aparição do esporte na imprensa de Rio Claro**

Na segunda década do século XX, entre 1911 e 1920, o futebol rio clarense ficou marcado certamente pela formação de inúmeros clubes. Foi neste período que se deu o início da popularização do esporte por toda a cidade. O “esporte das multidões”, como o futebol é conhecido atualmente, foi conquistando, na época, novos adeptos e novos espaços. Ao longo dos anos, cada bairro foi formando seu próprio time e a modalidade atingiu pessoas das mais diversas classes e faixas etárias.

A juventude rio clarense era a que mais se encantava com o jogo, buscava praticar o esporte aonde fosse possível, ora nas escolas, ora em espaços públicos (como ruas, praças e terrenos baldios). Os grupos escolares da cidade pouco a pouco foram incorporando o futebol nos seus currículos. José Romeu Ferraz, cita em seu livro três equipes formadas a partir dos alunos das escolas rio clarenses, são elas: “Collégio Rio-clarense F.C.”, “Colégio Minervino F.C.” e “Instituto Comercial F.C.”<sup>103</sup>.

Ainda na primeira década do século XX, os jornais rio clarenses começaram a divulgar notícias sobre os clubes de futebol, mas as informações eram escassas. O

---

<sup>102</sup> Este capítulo conta com a grande contribuição de Nelcy Pauletto, o qual disponibilizou todas as suas anotações de seu arquivo pessoal referentes à história do futebol na cidade de Rio Claro. Parte de sua pesquisa, segundo ele, baseia-se principalmente nas leituras do jornal *O Alpha*, entre os anos de 1901 e 1925, periódico que atualmente se encontra indisponível para consulta.

<sup>103</sup> FERRAZ, J. R. op. cit., 1922, p. 90.

próprio Ferraz argumenta, ao final do seu texto, que a imprensa local só passou a divulgar o futebol a partir da criação de várias outras agremiações. Nelcy Pauletto reitera a falta de cobertura dos jornais rio clarenses com referência aos esportes em geral:

“Até 1914, os jornais não falavam muito sobre esporte. [Apenas] Alguma coisinha ou outra assim que eles falavam. Não davam resultado. Às vezes falava sobre tênis só, não falava sobre outro esporte”<sup>104</sup>.

Em outra oportunidade, este mesmo pesquisador relatou que os únicos clubes de futebol que apareciam nos periódicos jornalísticos até este ano citado por ele foram o Rio Claro Futebol Clube e a Associação Esportiva Velo Clube Rio-Clarense<sup>105</sup>. Ainda assim, segundo ele, muitas informações ficavam perdidas, pois quando divulgavam os jogos que iriam acontecer, não davam as escalas das equipes e o local da partida; posteriormente, o jornal nem publicava o resultado do prélio.

Nas anotações de Pauletto constam também alguns clubes originários das escolas rio clarenses. Entre eles está dois dos três clubes referidos por Ferraz, o Instituto Comercial Futebol Clube, cuja data de fundação é de 6 de junho de 1922, e o Colégio Minervino, também criado no mesmo ano (notemos que 1922 foi o ano em que Ferraz publicou seu livro). Além destes clubes, o pesquisador cita um time do Grupo Escolar Coronel Joaquim de Salles, outro do Externato Fonseca (ambos formados em 1913 ou até antes), o Mackenzie Infantil Futebol Clube (criado em 16 de março de 1915) e, por fim, uma equipe denominada Estudante Team (cuja primeira aparição foi em 1916).

Há também outros clubes que foram criados pela juventude rio clarense, mas que não tinham vínculos com as escolas locais. Neste caso, encaixam-se o Flor da Mocidade Futebol Clube, fundado no dia 9 de junho de 1913, o Sport Club Juvenil, cuja primeira aparição data de 1916, e o Ipiranga Infantil, de 1923.

A partir da relação de clubes levantada por Nelcy Pauletto, classificamos ainda aqueles times de origem comercial e operária, com referência entre parênteses à data de sua fundação ou ao ano em que pela primeira vez foram citados pelo jornal *O Alpha*. Dos que estão na primeira condição, seguem-se: Associação Sportiva Comercial (1917),

---

<sup>104</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense Nelcy Pauletto, no dia 16 de novembro de 2006.

<sup>105</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense Nelcy Pauletto, no dia 25 de outubro de 2006.

Comercial Futebol Clube (1919) e Associação Atlética Comercial (1923). Já aqueles clubes que estão na segunda condição, listam-se: Sul América Futebol Clube (25/03/1914) da Vila dos Operários (bairro atrás da estação ferroviária), Corinthians Futebol Clube (1917) da Vila Aparecida (bairro que circunda as Oficinas da Cia. Paulista), Cidade Nova Futebol Clube (1918 – localizado no bairro com o mesmo nome da equipe, atrás da linha férrea), Esporte Clube União Operários (21/01/1923 – cuja sede era na Rua 1, nº 185, mesma rua da estação ferroviária; e cujo primeiro presidente eleito foi Jorge Young), e União Vila Aparecida (1924)<sup>106</sup>.

Além destes clubes, há muitos outros que separamos pelo ano em que aparecem no jornal *O Alpha*, conforme os escritos de Pauletto<sup>107</sup>. Em 1913, foram citados: S.C. 7 de Setembro, S.C. Palmeiras, e Luvas Pretas F.C.<sup>108</sup>. Em 1914: A.A. Rioclarense (fundada no Teatro Phenix, sendo eleito para a presidência Diogo Cavalcante de Albuquerque), S.C. 11 de Agosto, Independência F.C., e S.C. Rio Claro. Em 1915: S.C. 28 de Setembro (criado no dia 7 do mês de abril) e Garibaldino F.C.. Em 1916: A.A. Internacional Team, Morro Grande F.C., e Boa Vista. No ano de 1917, há apenas referência ao Americano F.C. do bairro dos Lopes. Em 1918: Extra Team e Senhoritas Team. Em 1920: Paulista F.C., Century Team e Ford Team. Em 1921: Rio Branco, Palestra Itália, e Associação Musical e Esportiva “Carlos Gomes” (clube formado em 13 de janeiro pela fusão da Sociedade Musical “Carlos Gomes” com o Ideal F.C.). No ano seguinte, a única nova agremiação que aparece é o 17 de Dezembro. Em 1923: Bloco Team, Metralhadoras Club, e E.C. Centenário. E, por fim, 1924, ano em que é citado somente o Guarani F.C..

O ano de 1925 marca o término da edição do jornal *O Alpha*. O outro grande jornal da cidade, *O Diário do Rio Claro* (fundado em 1886), fez severas críticas ao final da década de 1920 e início dos anos 30 à Aliança Liberal e ao governo provisório. Por ordem de Getúlio Vargas, presidente do Brasil na época, jornais de diferentes regiões do Brasil, os quais ao longo de anos haviam tomado este tipo de atitude, tiveram suas sedes

---

<sup>106</sup> Há uma foto do time Cidade Nova F.C., quando conquistou o tri-campeonato varzeano de Rio Claro, reproduzida na figura 19 (Apêndice).

<sup>107</sup> A seguir está a legenda das abreviações feitas neste parágrafo: “A.A.” (Associação Atlética), “A.S.” (Associação Sportiva), “E.C.” (Esporte Clube), “F.C.” (Futebol Clube ou Football Club), “S.C.” (Sport Club).

<sup>108</sup> As anotações de Nelcy Pauletto a respeito da fundação do Sport Club 7 de Setembro contrariam o relato de um outro pesquisador do futebol rio clarense, o José Roberto Sotero. Como foi exposto no Capítulo II, de acordo com Sotero, a criação de um segundo clube com o nome de 7 de Setembro data de 1915 e não 1913, como consta nos escritos de Pauletto. Este último pesquisador garante ter retirado as informações do jornal *O Alpha*. Ver foto de 1915 da equipe do Sete de Setembro. (figura 20 – Apêndice).

e, conseqüentemente, suas edições queimadas. Sendo assim, *O Diário do Rio Claro* não tem um número sequer do seu jornal no Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadado” salvaguardado entre os anos de 1926 a 1931. Em virtude dos fatos acima mencionados, ficou difícil a obtenção de dados sobre o futebol rio clarense no transcorrer deste período.

Antes mesmo destes acontecimentos, segundo Pauletto, a admiração pelo futebol era tamanha por parte da imprensa escrita rio clarense que os dois jornais da cidade chegaram a formar suas próprias equipes. Foi no ano de 1918 que se criaram o Alpha Team e o Diário do Rio Claro Team. Estes times duraram pouco tempo, mas fizeram alguns amistosos pelo município. Em uma das ocasiões, fizeram um jogo festivo da imprensa entre eles mesmos. O prélio terminou um a zero para o time do Diário.

A respeito da imprensa escrita e falada, Nelcy Pauletto nos relatou o seguinte:

“E a coisa foi indo até que foi evoluindo também na parte de crônica, até que acho que lá pra década de 40 [do século XX] mais ou menos (...) em 34 foi inaugurado a Rádio Clube. Aí já passou a ter transmissão, alguma coisinha, programas (...) falando de esporte. Em 34 também foi inaugurado o Jornal da Cidade, já aumentou mais a imprensa. E aí que começou mesmo a divulgar, aí a divulgação já era mais completa de esporte”<sup>109</sup>.

Como se vê na fala deste pesquisador, no ano de 1934 foi inaugurado a Rádio Clube Rio Claro P.R.F.2. Após a rádio ter feito algumas experiências no mês de maio desse ano, marcou sua fundação oficial no dia 24 de junho<sup>110</sup>. Primeiramente, os programas da rádio, no tocante aos esportes, divulgavam apenas notícias sobre o futebol da cidade e do país em geral, depois, com o passar dos anos, as informações foram se tornando cada vez mais freqüentes, até que foi feita a primeira transmissão de uma partida. Embora não precise o ano em que isto ocorreu, Midiel Christofolletti, em matéria para *O Diário do Rio Claro*, escreve um artigo homenageando um antigo jogador do Rio Claro F.C., Luizito, o qual relata ao jornalista sobre a primeira transmissão radiodifusora de um jogo de futebol para a cidade de Rio Claro<sup>111</sup>.

---

<sup>109</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense Nelcy Pauletto, no dia 16 de novembro de 2006.

<sup>110</sup> *Jornal Diário do Rio Claro*. 24 de junho de 1934. Ano XLVIII, n. 14.075. Rio Claro, São Paulo.

<sup>111</sup> *Jornal Diário do Rio Claro*. 18 de junho de 1989. Ano CII, Século II, n. 862. Rio Claro, São Paulo.

## **A origem de uma rivalidade: a Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense incorpora o futebol em seus quadros**

A idéia de fundar um clube que promovesse o ciclismo surgiu num encontro ocorrido na esquina da Rua 3 com a Avenida 4 (em frente à Casa Castellano), onde se reuniram Venancio Baptista Chaves, Miguel Angelo Brandoleze, Miguel Ferrari e Amadeu Rocco<sup>112</sup>. Posteriormente, em 28 de agosto daquele ano, realizou-se uma assembléia na casa de Miguel Angelo Brandoleze (Rua 1, entre as Avenidas 4 e 6, muito próximo à estação da Cia. Paulista, local de trabalho desta pessoa), onde ficou oficializada a fundação da Associação Velo Clube Rio Clarense. A primeira diretoria do clube ficou constituída da seguinte maneira: presidente, Amadeu Rocco; vice-presidente, Simão Höfling; tesoureiro, Venancio Baptista Chaves; primeiro secretário, Miguel Angelo Brandoleze; segundo secretário, Armino Rodrigues Alves; procurador, Miguel Ferrari.

De acordo com Fittipaldi, o nome adotado pelo clube foi retirado da palavra velódromo, assim como já o tinham feito o Velo Clube Santista e o Velo Clube Campineiro<sup>113</sup>. A leitura do jornal *O Alpha* de 1901 revelou que existiu uma outra agremiação denominada Velo Club Rio-Clarense anterior ao clube do qual se está traçando uma breve história<sup>114</sup>. Esta agremiação precedente havia sido fundada em 20 de outubro de 1900, como atesta o jornal, que trazia notícias sobre a comemoração do primeiro aniversário do Velo<sup>115</sup>. Infelizmente, as edições deste jornal do ano de 1901 são as únicas disponíveis para consulta, o que nos impossibilitou de obtermos mais informações sobre o clube. Todas as pessoas com as quais conversamos nunca tinham ouvido falar deste primeiro Velo Club Rio-Clarense. É bem provável que o fracasso do primeiro clube de ciclistas de Rio Claro tenha motivado algumas pessoas da cidade a formar um segundo clube após, aproximadamente, dez anos.

O local para a construção da pista de 20 metros de extensão foi cedido pela Prefeitura Municipal, onde se encontra atualmente a E.E.P.S.G. “Joaquim Ribeiro” (entre as Ruas 6 e 7). Venancio Baptista Chaves e Miguel Ferrari levantaram os fundos

---

<sup>112</sup> FITTIPALDI, Fernando Cilento. *Os 75 anos do Velo Clube Rio Clarense*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado”, 1985, p. 3. Entre as pessoas citadas, Venancio Baptista Chaves e Miguel Angelo Brandoleze participaram da formação e dos quadros esportivos do Anhangás Foot-Ball Club.

<sup>113</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>114</sup> Jornal *O Alpha*. 23 de setembro de 1901. Ano I, n. 65. Rio Claro, São Paulo. Há uma foto reproduzida desta reportagem no Apêndice (figura 21).

<sup>115</sup> Jornal *O Alpha*. 20 de outubro de 1901. Ano I, n. 92. Rio Claro, São Paulo.

necessários para tal empreendimento<sup>116</sup>. A inauguração oficial se deu em 18 de dezembro de 1910, da qual participaram os ciclistas Alberto Lassen Filho (Nessal), Venancio Baptista Chaves (Vebacha), Cezarino Giorgio, Antonio Baccari, Alfredo Minervino, entre outros<sup>117</sup>. O vencedor da prova principal foi Alberto Lassen Filho.

Embora o Velo promovesse memoráveis corridas com a participação de ciclistas renomados de Campinas, Santos e São Paulo, as quais atraíam grande público da cidade, o clube extinguiu-se meses após completar seu segundo aniversário. Somente em agosto de 1919, quando algumas provas estavam sendo feitas no percurso de Rio Claro à Santa Gertrudes, o Velo foi reerguido e reorganizado através dos esforços de Venancio Baptista Chaves, José Mottola, José Felix Teixeira e Domingos Giovanni<sup>118</sup>.

No ano de 1920, um movimento encabeçado por Felício Castellano e Aldino Tebaldi introduz a prática do futebol no Velo Clube. Segundo Fittipaldi, numa assembléia geral extraordinária realizada em 16 de maio daquele ano, decidiu-se pela fusão entre o Velo e o Comercial Futebol Clube<sup>119</sup>. Nesta data, a agremiação passou a se denominar Associação Sportiva Velo Clube Rio Clarense (nome aportuguesado com o passar do tempo).

Uma nova praça esportiva foi construída pelo Velo, cuja localização e dados são expostos por Ferraz:

“A praça esportiva actual, que foi gentilmente cedida pelo distinto cavalheiro sr. Miguel A. Rinaldi, abrange o inicio das ruas 1, 2 e 3, medindo 500 metros de circumferencia, tendo ao centro um bom campo de futebol medindo 110 metros de comprimento por 74 de largo. Possui tambem uma modesta archibancada para accomodar 1000 pessoas, approximadamente”<sup>120</sup>.

A inauguração do campo ocorreu em 10 de outubro de 1920, quando o Velo disputou a “Taça Briscoe” em jogo contra o Esporte Clube Contadoria de Araraquara. O Velo venceu pelo placar de três a um<sup>121</sup>. Durante um período, enquanto não possuiu uniforme próprio, o Velo disputou partidas com o vestuário esportivo pertencente ao

---

<sup>116</sup> FERRAZ, J. R. op. cit., 1922, p. 90.

<sup>117</sup> Ver foto da inauguração da pista do Velo (figura 22 – Apêndice).

<sup>118</sup> FITTIPALDI, F. C. op. cit., 1985, p. 4.

<sup>119</sup> Idem, ibidem.

<sup>120</sup> FERRAZ, J. R. op. cit., 1922, p. 91.

<sup>121</sup> FITTIPALDI, F. C. op. cit., 1985, p. 4.



Comercial (como pode ser visto na foto reproduzida pela figura 23 do Apêndice). Em homenagem à bandeira de Portugal, o Velo escolheu para si as cores vermelho e verde, e se tornou o time rubro-verde da cidade de Rio Claro<sup>122</sup>.

Após boas colocações no Campeonato do Interior de 1922 e 1923, o Velo conquistou seu primeiro título em novembro de 1924, ao vencer a Taça “O Diário do Rio Claro” (financiada por Jodate David, diretor do jornal), quando em melhor de duas partidas contra o Rio Claro F.C.. No ano seguinte, o time rubro-verde, além de se tornar bicampeão da cidade e de vencer o Campeonato da Região, conquistou o título mais importante de sua história: o Campeonato do Interior do Estado de São Paulo. Para tal feito, a equipe velista precisou passar pelos seguintes clubes: A.A. Francana, E.C. Elvira (de Jacareí), Rio Branco F.C. (de Americana) e E.C. Sorocabano. Há uma foto do esquadrão vencedor montado pelo Velo no Apêndice (figura 24).

De acordo com as anotações de Pauletto, a rivalidade entre a A.E. Velo C.R. e Rio Claro F.C. começou em agosto de 1921, quando o Velo convidou João Gemignani, pessoa ligada ao Rio Claro F.C. nestes tempos, para ser o seu instrutor. Se desta vez o Velo fracassou, o mesmo não aconteceu em janeiro do ano seguinte. Alfredo Marini, conhecido como “Nene”, técnico que por muitos anos defendeu o Rio Claro F.C., passou neste mês a ingressar no quadro do Velo, exercendo a mesma função que tivera no “Azulão”. No mês que se sucedeu, o time rubro-verde incorporou vários atletas que até então jogavam pelo Rio Claro F.C.. Em consequência disto, o “Azulão” decidiu cortar relações com o Velo. O jornal *O Alpha* acabou publicando os fatos ocorridos e sofreu críticas dos diretores do Rio Claro F.C..

Após os atritos entre os clubes chegarem à imprensa escrita local, aumentaram ainda mais quando torcedores do Rio Claro F.C. aplaudiram a equipe do Palestra (de São Carlos) que vencera o time velista em abril de 1922. A partir destes acontecimentos citados, os dois clubes, com o passar dos anos, se tornaram cada vez mais rivais. De um lado, o Rio Claro F.C. se vangloria por ter derrotado o Velo por 6 a 1 no primeiro embate entre as duas equipes, ocorrido em 1921. De outro, os torcedores do Velo ridicularizam o rival pela derrota acachapante de 11 a 2, em derbi realizado no ano de 1983. Os dois clubes têm em seus currículos sucessos e fracassos, grandes vitórias e vexatórias derrotas, títulos e glórias, feitos que permanecerão para a história do futebol municipal e paulista. Ambos movimentam ainda hoje a vida social e esportiva de Rio

---

<sup>122</sup> O escudo do Velo é reproduzido pela figura 25 do Apêndice.

Claro, pois todo dia, em algum ponto da cidade, há uma conversa interminável entre rio claristas e velistas a respeito de qual clube é o melhor.

### **As primeiras taças, torneios e campeonatos**<sup>123</sup>

Até 1921, poucas eram as taças e os torneios disputados pelos clubes rio clarenses não só na cidade, mas também em toda a região. Na grande maioria, os times mantinham a prática futebolística através de amistosos marcados que aconteciam por todo o ano. O primeiro torneio do município que se tem notícia foi organizado e disputado no ano de 1915. Em 22 de julho, reuniram-se no Hotel Pégola os clubes A.A. Rioclarense, S.C. Palmeiras, S.C. 7 de Setembro, Garibaldino F.C., Flor da Mocidade F.C. e Rio Claro F.C., de modo a formar um Torneio de “Futebol Suíço”. Este pequeno campeonato previa que as partidas fossem de caráter eliminatório e jogadas todas no mesmo dia, além de contar com um número menor de jogadores por equipe. No dia primeiro de agosto daquele ano, o torneio foi realizado no parque do Grêmio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, sagrando-se campeão o S.C. 7 de Setembro.

Depois deste torneio, somente em 1917 clubes de Rio Claro voltaram a competir por um campeonato de futebol. Nesta ocasião, a Charutaria Carioca, da capital paulista, ofereceu uma taça ao vencedor de um campeonato do interior, no qual participaram equipes de Ribeirão Preto, Franca, Batatais, Bebedouro, Jaboticabal, Casa Branca, São Carlos, Araraquara, Piracicaba, Rio Claro, São João da Boa Vista, Pirassununga, São Simão, Amparo e Campinas. O campeão foi o Comercial F.C. do município de Ribeirão Preto.

Nessa época, muitos clubes, não apenas de Rio Claro, tinham condições limitadas para disputar campeonatos de longas durações e distâncias. Era comum equipes, que começavam com seguidas derrotas nestas competições, abandonarem o campeonato antes mesmo de jogarem todas as partidas. Como dissemos no capítulo anterior, a grande maioria dos times mal tinha dinheiro para pagar os bilhetes de trem de modo a se locomoverem de uma cidade para outra. Por todos esses motivos, muitos clubes de futebol findavam suas atividades antes mesmo de completarem o quinto ano de seu aniversário. Quando passavam dos dez anos de existência, a equipe mostrava-se organizada o suficiente para manter seus gastos controlados.

---

<sup>123</sup> De modo especial, todas as informações contidas neste item do capítulo foram retiradas das anotações pessoais de Nelcy Pauletto.

Conforme mais e mais times de futebol foram sendo fundados em Rio Claro, ao fim da segunda década do século XX, os clubes foram se juntando e organizando pequenas competições disputadas na própria cidade. Em 18 de fevereiro de 1921, por iniciativa dos próprios clubes do município, foi constituída a Liga de Futebol Rioclarense, quando se reuniram Rio Claro F.C., Paulista F.C., A.E. Velo C.R., e 6ª Cia. de Metralhadoras Pesadas F.C.. A primeira diretoria eleita ficou composta da seguinte maneira: presidente, João Ramalho; vice-presidente, Tenente Lobo Machado; primeiro secretário, Miguel Angelo Brandoleze; segundo secretário, Affonso Honório; comissão de sindicância, Felício Serafini, Joaquim Arnold, Benedicto Firmino e Sargento Arthur Sant'Anna.

A partir da fundação desta liga, vários torneios e campeonatos foram organizados e disputados não só pelas equipes rio clarenses de futebol, mas também por clubes de outras cidades que ou se ofereciam à Liga Rioclarense ou eram convidadas por ela. A formação desta associação facilitou lojas, empresas e pessoas de Rio Claro que tinham interesse em patrocinar a competição de uma taça ou troféu, mas que lhe faltavam o contato com os times da cidade e a organização necessária. Com a Liga de Futebol Rioclarense, muitos foram os estabelecimentos comerciais, as indústrias e as pessoas de posses que bancavam a maior parte dos gastos gerados para a realização de um campeonato de futebol em troca de ter o seu nome associado à competição. A taça em disputa pelas equipes levava o nome do seu financiador. Como exemplos, temos seguintes as taças, com destaque para os anos em que foram disputadas: “Castellões” (1917 – fábrica de cigarros), “Irmãos Realti” (1921), “Carlos Zoega” (1921 – restaurante e padaria), “Almeida Prado Junior” (1922), “77” (1922 – outra fábrica de cigarros), “Caracu” (1922 – cervejaria), “Escoteiros” (1922 – Corpo de Escoteiros de Rio Claro), “Chalé Central” (1924 – hospedaria), “Salvador Soares” (1925) etc.

A começar de 1921 foi disputado anualmente um campeonato entre os clubes de futebol de Rio Claro, organizado pela Liga de Futebol Rioclarense. Entre os anos de 1919 e 1931, com exceção ao ano de 1924, a Liga Amadora de Futebol ou a Associação Paulista de Esportes Atlético promoviu o Campeonato do Interior, o qual contou também com a presença dos times rio clarenses. Como já salientamos no item anterior, a A.E. Velo C.R. conquistou esta importante competição no ano de 1925.

## **O operário-jogador, o profissionalismo marrom e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro**

Como foi visto no capítulo anterior, o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde sua fundação, sempre contou com o apoio dos seus altos funcionários da empresa ferroviária. A Cia. Paulista por longos anos disponibilizou muitos recursos para o crescimento e manutenção da associação dos seus próprios empregados, fosse para a construção da sede ou do campo de futebol, fosse para o pagamento de contas e impostos (tais como água, luz, imposto predial etc.). A mando da companhia ou dos seus patrões, muitos ferroviários acumulavam, durante o mês de trabalho, os serviços tanto das Oficinas da Cia. Paulista quanto da sua própria agremiação. Era comum, conforme argumentou Ronaldo Corte, um ferroviário exercer cargos de serralheiro, pedreiro ou mesmo administrador financeiro nas duas entidades ferroviárias<sup>124</sup>.

Quando da origem do Rio Claro Futebol Clube, a Cia. Paulista, através de seus mais altos funcionários, cedeu inicialmente a sede e o campo de futebol do Grêmio para livre utilização por parte dos diretores e jogadores deste clube. Conforme o tempo foi passando e a importância do Rio Claro F.C. foi aumentando, os dirigentes da ferrovia, além de ajudarem na compra do material esportivo e na não cobrança dos bilhetes do trem (quando jogos eram disputados em outras cidades), passaram a liberar os ferroviários dos seus serviços nas Oficinas para jogarem as partidas de futebol ou mesmo treinarem para elas. Ao menos, é o que revelou os relatos de muitos rio clarenses, tais como o do pesquisador Nelcy Pauletto, que nos disse

“Muitos jogadores eram contratados pela Companhia Paulista [de Estradas de Ferro] e depois cedidos pra treinar, pra jogar pelo Rio Claro. Trabalhavam praticamente pouco na estrada, só tinham o vínculo de empregado”<sup>125</sup>.

Esta condição do trabalhador (neste caso tratando-se do ferroviário) o qual tinha seu tempo dividido entre o serviço na fábrica e a prática do futebol é chamada pelos

---

<sup>124</sup> Informação oral passada pelo tesoureiro do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Ronaldo Corte, no dia 30 de outubro de 2006.

<sup>125</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense Nelcy Pauletto, no dia 16 de novembro de 2006.

estudiosos de “operário-jogador”<sup>126</sup>. Em muitos casos, conforme as fábricas foram se dando conta da popularidade que o futebol vinha conquistando ao longo das duas primeiras décadas do século XX, elas mesmas não só bancaram os gastos das agremiações de seus trabalhadores, mas também passaram a contratar parte dos empregados muito mais pela habilidade e técnica que estes demonstravam nos gramados, do que pela função que exerceriam dentro das suas próprias seções. Desta maneira, as fábricas arranjavam empregos aos jogadores mais qualificados, visando que o bom desempenho deste “operário” dentro das quatro linhas propagasse o nome da empresa ou os seus produtos para toda a sociedade da qual fazia parte. Nas palavras de Fatima Martin Rodrigues Ferreira Antunes: “Passou-se a valorizar o “capital esportivo” dos operários no mercado de trabalho, preferindo-se contratar um bom futebolista a um bom operário”<sup>127</sup>.

Já que a Cia. Paulista não vendia produtos aos cidadãos rio clarenses, o que “estava em jogo”, para utilizar uma gíria advinda do futebol, perante a sociedade era a valorização do seu próprio nome. Por outro lado, no que se refere à relação entre a companhia ferroviária e seus empregados, o controle sobre o momento livre e de lazer do ferroviário, e o sentimento de integração entre jogadores, ferroviários e dirigentes da Cia. Paulista eram os objetivos almejados pela ferrovia através dos clubes à ela vinculados (como é o caso do Grêmio e do Rio Claro F.C.)<sup>128</sup>. Nesse sentido, estas agremiações poderiam contribuir para a redução dos conflitos no local de trabalho, o que conseqüentemente levaria a otimização da produção, e para a criação de um sentimento de orgulho por parte dos ferroviários para com a sua empresa<sup>129</sup>.

Por todo o Brasil e em grande parte do mundo, muitas foram as fábricas que tiveram este tipo de relação para com os clubes dos seus trabalhadores. Em alguns casos, os times de futebol destas indústrias, com o passar dos anos, tornaram-se até mais famosos do que a própria empresa, tais como: o Clube Atlético Juventus (oriundo dos operários da tecelagem de Rodolfo Crespi, na capital paulista), o The Bangu Athletic

---

<sup>126</sup> Ver entre outros: ANTUNES, Fatima Martins Rodrigues Ferreira. *Futebol de fábrica em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Sociologia)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992. CALDAS, W. op. cit., 1990. LOPES, José Sergio Leite. A vitória do futebol que incorporou a pelada. In: BRUNI, José Carlos (Org.). Dossiê Futebol. *Revista USP*, São Paulo, n. 22, 1994.

<sup>127</sup> ANTUNES, Fatima Martins Rodrigues Ferreira. O futebol nas fábricas. In: BRUNI, José Carlos (Org.). Dossiê Futebol. *Revista USP*, São Paulo, n. 22, 1994, p. 108.

<sup>128</sup> Para um desenvolvimento aprofundado da relação entre dirigentes de uma indústria e seus operários, ver: WAHL, Alfred. Le footballeur français: de l'amateurisme au salariat (1890 – 1926). *Le Mouvement Social*, n. 135, p. 7-30, abril-junho de 1986.

<sup>129</sup> ANTUNES, F. M. R. F. op. cit., 1994, p. 106.

Club (em relação à Companhia Progresso Industrial, na cidade do Rio de Janeiro) e o Football Club Juventus (nascido como clube dos trabalhadores da fábrica de automóveis Fiat, na cidade de Turim, Itália)<sup>130</sup>.

Numa época em que o futebol no Brasil era marcado pelo amadorismo, a condição de operário-jogador mostrou-se como um avanço na ligação entre clube e atleta. Muitos jogadores mantiveram vínculos com indústrias apenas de modo a justificar o salário que recebiam no final do mês, uma vez que o único papel de sua responsabilidade era treinar e disputar partidas de futebol pelo clube da empresa. Não era raro as fábricas estimularem seus atletas a atuar cada vez melhor dentro de campo através do pagamento de “bichos”, ou seja, bonificações em dinheiro. O futebol revelou-se como uma atividade que permitia aos seus bons praticantes melhores oportunidades na vida e, aos operários, uma possibilidade de ascensão social e uma vida menos sofrida<sup>131</sup>. A situação desses jogadores “amadores”, muito comum a partir da década 1920, foi caracterizada e denominada, pela imprensa esportiva daquele período, de falso “amadorismo”, semi-profissionalismo, “profissionalismo canalha” ou mesmo “profissionalismo marrom”<sup>132</sup>.

Os relatos colhidos ao longo desta pesquisa revelam que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro adotou este tipo de relação com alguns de seus empregados. Vejamos novamente parte da entrevista concedida por Pauletto:

“De um certo modo era [profissionalismo marrom] porque eles [jogadores] eram funcionários da Companhia [Paulista de Estradas de Ferro], mas eles vinham mesmo pra jogar por interesse do time daqui. Então, eles vinham e talvez até trabalhassem um pouco, em certas ocasiões na companhia, mas eles estavam liberados pra treino, pra jogo. No dia do jogo, por exemplo, não tinha serviço pra eles, era o jogo. Mais ou menos funcionava assim. Já era mais ou menos um profissionalismo, né. De certo modo já era”<sup>133</sup>.

Por fim, faz-se uma última observação. O Rio Claro F.C. não foi o único clube de futebol da cidade que contou com operários-jogadores da Cia. Paulista. Após surgir

---

<sup>130</sup> Ver fotos (figura 26 – Apêndice) de dois times de fábrica rio clarenses: Casa Caetano Castellano Futebol Clube e Associação Atlética Matarazzo.

<sup>131</sup> ANTUNES, F. M. R. F. op. cit., 1994, p. 109.

<sup>132</sup> ROSENFELD, Anatol. *Negro, macumba e futebol*. São Paulo: Perspectiva/EDUSP, 1993, p. 85. CALDAS, W. op. cit., 1990, p. 57. FRANZINI, F. op. cit., 2003, p. 63.

<sup>133</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense Nelcy Pauletto, no dia 16 de novembro de 2006.

com imponência no cenário municipal e paulista ao conquistar o título do Campeonato do Interior do Estado, a A.E. Velo C.R., também passou a atrair a si muitos admiradores e torcedores rio clarenses. Dentre eles estavam muitos dos ferroviários da Cia. Paulista, os quais buscaram participar de alguma forma da vida do Velo, sendo torcedores, jogadores ou mesmo dirigentes do clube. Embora longo, o depoimento concedido por José Roberto Sotero é relevante para mostrar a presença de operários-jogadores da Cia. Paulista nos quadros do time rubro-verde:

“Alguns chefes da Companhia Paulista [de Estradas de Ferro] arrumaram muito emprego pra jogadores do Velo, pra jogadores que estavam se colocando em evidência na cidade, em times como o Cidade Nova e outros. Eles absorviam esses jogadores pra jogar no Velo, arrumava emprego e jogava no Velo. Então o Velo recebeu, por parte da companhia, uma atenção muito especial. Então foram muitos jogadores, a despeito do Velo ter surgido no futebol dez anos após o Rio Claro praticamente. Nas décadas de 30, 40, 50 [do século XX], eram muitos os jogadores do Velo que trabalhavam na Companhia Paulista de Estradas de Ferro. (...) Eu lembro de alguns como o Portes, goleiro do Velo, aposentado da Companhia Paulista, o Zé Gali, o Crioulo, grande beque central do Velo, e vai por aí afora. Se a gente for memorizar tem muitos que trabalharam lá, e hoje eu encontro muitos deles lá na UFA, que é União dos Ferroviários Aposentados. (...) Praticamente do Rio Claro Futebol Clube, eu encontro muito pouca gente lá na UFA. Eu acho que dos jogadores do passado do Rio Claro lá, se eu encontrar uns dois ou três lá é muito, mas do Velo são muitos né. Então, o que a gente pode dizer é que houve sim no Rio Claro a entrada da Companhia Paulista dando força, tanto é que o Rio Claro jogava no campo do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista. (...) Em 1909, não tinha o Velo, então o Rio Claro recebia um apoio muito grande. (...) O Velo começou com pouca força, mas no ano de 1925 ele sagrou-se campeão do Interior do Estado. Então, o que aconteceu, já tava se igualando ao Rio Claro. E os jovens que pudessem ser promovidos pra cargos de chefia [da Cia. Paulista] e tudo, já poderiam ter uma preferência pelo Velo. Na década de 40, principalmente, 50, isso ficou muito evidenciado no número de jogadores do Velo que trabalhava na Companhia Paulista. Então, eu às vezes pego um time do Rio Claro da década de 40 e fico

olhando os jogadores (...) e comparando com o Velo a gente confirma que o Velo tinha bem mais gente lá [na Cia. Paulista]”<sup>134</sup>.

### **As construções dos estádios do Rio Claro F.C. e da A.E. Velo Clube R.: reflexos da popularização do futebol rio clarense**

Ao final dos anos 1920, o Rio Claro F.C. pleiteou da Prefeitura Municipal a utilização de um terreno às margens do Córrego Servidão (entre as Avenidas 10 e 12 e as Ruas 6 e 7) para a construção de um estádio<sup>135</sup>. O governo municipal aceitou o pedido em 1931, mas, de acordo com José Carlos Arnosti, sob a seguinte condição:

“Para que ele [Rio Claro F.C.] tivesse direito a usufruir o terreno, ele teria de fazer a melhoria em volta, que seria o principal arruamento, isto é, as ruas que circundam o estádio até hoje foi o Rio Claro Futebol Clube que fez... e todos os melhoramentos na área. E, ainda por conta própria, o Rio Claro Futebol Clube construiu o estádio e utilizou de 1931 até 1972. Aí, como o Rio Claro Futebol Clube em 1930 utilizava apenas o estádio apenas com a palavra da prefeitura, mas não tinha documento, em 1960 Argemiro Maurício Hofling era prefeito na época, ele fez uma lei dando poderes pro Rio Claro uso prioritário do estádio. Para que se um dia ou outro, esse estádio fosse demolido, teria que dar um outro estádio para o Rio Claro Futebol Clube também nesta mesma condição, de uso prioritário, sendo municipal, mas uso prioritário”<sup>136</sup>.

Os treinos e os jogos do time “Agüinha”, como foi carinhosamente apelidado o Rio Claro F.C. pelo fato de utilizar o gramado que beirava o córrego que cortava a cidade, mudaram-se do campo de futebol do Grêmio para o Estádio Municipal

---

<sup>134</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do futebol rio clarense José Roberto Sotero, no dia 14 de novembro de 2006. A pessoa referida pelo nome “Portes” é Vicente Pedro Portes, atualmente secretário geral da UFA (União dos Ferroviários Aposentados) no município de Rio Claro, cujo pai é sobrinho de João Portz, ferroviário que participou da fundação da Sociedade Musical “União dos Artistas” Ferroviários, em 1896.

<sup>135</sup> Ver foto do local atual onde ficava o antigo Estádio Municipal (figura 27 – Apêndice).

<sup>136</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do Rio Claro Futebol Clube José Carlos Arnosti, no dia 22 de novembro de 2006. Em 1972, o Estádio Municipal foi demolido para a construção da Avenida Visconde do Rio Claro, que acompanha o Córrego da Servidão. No lugar deste antigo campo situa-se atualmente o Espaço Livre Central, o qual é utilizado para diversas atividades culturais. Na verdade, Argemiro Maurício Hofling era, em 1960, vereador municipal, cargo que exerceu até 1963. Provavelmente, esta pessoa tem algum grau de parentesco com Simão Höfling, cidadão que participou da primeira diretoria do outro grande time da cidade, o Velo. Ver foto do atual Estádio Municipal na figura 28.



motivados pela falta de espaço aos seus torcedores. Nas palavras de Arnosti: “O campo do Grêmio da Companhia Paulista... pra época, o Rio Claro Futebol Clube na década de 30 [do século XX] era um time bastante conceituado no interior, já não comportava o público”<sup>137</sup>.

Seguindo o exemplo do Rio Claro F.C., a A.E. Velo C.R., que já possuía um estádio próprio, decidiu pela construção de uma nova arquibancada feita de cimento, ampliando o seu tamanho. O objetivo dos seus diretores era acompanhar o crescente número de torcedores e admiradores que o clube vinha conquistando, e, conseqüentemente, acomodá-los de maneira mais confortável. O estádio velista foi reinaugurado em 1938<sup>138</sup>.

Ao longo das décadas de 1920 e 1930, o futebol rio clarense consolidou seu processo de popularização. Cada bairro da cidade tinha ao menos um clube que o representasse nos diversos campeonatos, fosse ele municipal, varzeano ou infantil. O mando de jogo significava muito para os times, pois a torcida do bairro fazia a sua parte, incentivando o seu time e pressionando o adversário. Apesar de o Rio Claro F.C. e o Velo serem as únicas equipes da cidade a conseguir disputar as competições de maior importância (como o Campeonato Regional e o Campeonato do Interior do Estado), os cidadãos rio clarenses dos bairros mais distantes, muitas vezes torcedores dos clubes menores do futebol citadino, faziam questão de prestigiar estas duas equipes, posto que ambas carregavam consigo o nome de Rio Claro para junto dos locais onde pelejavam. A partir da década de 1930, o crescente público demonstrava que a construção de novos estádios era fundamental não só para impulsionar o futebol local a níveis cada vez melhores, mas também para reconhecer a tamanha popularidade despertada pelo esporte no município.

---

<sup>137</sup> Informação oral passada pelo pesquisador do Rio Claro Futebol Clube José Carlos Arnosti, no dia 22 de novembro de 2006.

<sup>138</sup> FITTIPALDI, F. C. op. cit., 1985, p. 6. Ver foto atual do Estádio da A.E. Velo C.R. (figura 29 – Apêndice).

## CONCLUSÃO

No início, partimos da hipótese, baseada em diversos autores, de que a ferrovia foi responsável pela difusão do futebol por todo o mundo<sup>139</sup>. Focando o município de Rio Claro, no interior do Estado de São Paulo, em virtude de esta cidade não só estar no percurso dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, mas sediar parte de suas Oficinas de reparo e manutenção do material rodante, percebe-se a importância desta empresa ferroviária para o seu crescimento econômico, urbano e social-cultural. A cidade não oferecia à população rio clareense uma diversidade de atrações culturais, ao final do século XIX. Preocupados em levar lazer ao tempo livre dos ferroviários, cuja concentração em massa se deu na década de 1890, os chefes da Cia. Paulista fundaram o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no ano de 1896.

Uma das primeiras atividades estimuladas por este clube foi a prática do futebol, esporte trazido à cidade pelos ingleses da própria ferrovia. Em poucos anos, alguns ferroviários começaram a criar os primeiros clubes voltados exclusivamente ao futebol (como, por exemplo, o Anhangás Foot-Ball Club, em 1906). O caso do Rio Claro Futebol Clube chamou atenção pelo fato de ter sido apadrinhado pela Cia. Paulista, por longos anos, através da agremiação dos seus ferroviários, o Grêmio. Ao longo de aproximadamente vinte anos, período em que os chefes da empresa ferroviária estiveram nos cargos de direção do clube, o Rio Claro F.C. constituiu-se na força máxima do futebol municipal e mesmo regional.

Este clube contribuiu muito para a divulgação do esporte dentro dos quadros ferroviários, o que resultou ao longo das décadas de 1910 e 1920 na multiplicação dos times de futebol pela cidade e, conseqüentemente, na popularização do “jogo da bola”. Assim, foram fundados inúmeros clubes de futebol por toda a cidade, sobretudo nos bairros dos trabalhadores da Cia. Paulista, com destaque para Jardim Paulista, Jardim Cidade Nova e Vila Aparecida.

Os depoimentos orais de alguns cidadãos rio clareenses mostraram-nos o aparecimento de uma figura importante dentro da instância ferroviária: o operário-jogador. Eram trabalhadores que gozavam de certos privilégios dentro da empresa, tais como: trabalhar menos, ter um serviço mais leve, galgar mais facilmente na escala

---

<sup>139</sup> Com destaque para os autores: SANTOS NETO, J. M. op. cit., 2002; CAPRARO, A. M. op. cit., junho de 2006; e BUCHMANN, Ernani. op. cit., 2004.

hierárquica, entre outros. Sua principal função era atuar bem nas partidas do clube, fosse este o Grêmio, o Rio Claro F.C. ou, posteriormente, a Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense. Este fenômeno já havia sido revelado por diversos autores no interior de muitas fábricas do Brasil e do mundo<sup>140</sup>. A partir da década de 1920, o futebol passou a ser visto com outros olhos pelos empresários, donos de indústria e, em nosso caso, chefes da Cia. Paulista, uma vez que, enquanto uma identidade cultural operária, ele favorecia ao aumento da produtividade, além de “funcionar como um ótimo veículo publicitário”<sup>141</sup>.

Conclui-se, pois, que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi sim pioneira na introdução do futebol no município de Rio Claro. Mais do que isso, ela participou, direta e indiretamente, da formação de inúmeros clubes do futebol rio clarense que foram surgindo ao longo das três primeiras décadas do século XX. Através dos ferroviários, o “jogo da bola” tomou novas proporções na sociedade, deixou de ser apenas um lazer restrito aos finais de semana para se tornar num esporte competitivo e divulgado pela imprensa. Ao popularizar-se, o futebol saiu dos trilhos e ganhou a cidade.

---

<sup>140</sup> Ver entre outros: ANTUNES, F. M. R. F. op. cit., 1992. CALDAS, W. op. cit., 1990. LOPES, J. S. L. op. cit., 1994.

<sup>141</sup> ANTUNES, F. M. R. F. op. cit., 1994, p. 106.

## APÊNDICE

### Tabelas

**Tabela 1**

Entrada de Imigrantes no Estado de São Paulo, 1870-1939							
Anos	Quantidade	Anos	Quantidade	Anos	Quantidade	Anos	Quantidade
1870	159	1888	91.826	1906	46.214	1924	56.085
1871	83	1889	27.694	1907	28.900	1925	57.429
1872	323	1890	38.291	1908	37.278	1926	76.796
1873	590	1891	108.688	1909	38.308	1927	61.607
1874	120	1892	42.061	1910	39.486	1928	40.847
1875	3.289	1893	81.745	1911	61.508	1929	53.362
1876	1.303	1894	48.947	1912	98.640	1930	30.924
1877	2.832	1895	139.998	1913	116.640	1931	16.216
1878	1.678	1896	99.010	1914	46.624	1932	17.420
1879	953	1897	98.134	1915	15.614	1933	33.680
1880	613	1898	46.939	1916	17.011	1934	30.757
1881	2.705	1899	31.172	1917	23.407	1935	21.131
1882	2.743	1900	22.802	1918	11.447	1936	14.854
1883	4.912	1901	70.348	1919	16.205	1937	12.384
1884	4.868	1902	37.831	1920	32.028	1938	8.549
1885	6.500	1903	16.553	1921	32.678	1939	12.207
1886	9.534	1904	23.761	1922	31.281	Total	2.429.711
1887	32.110	1905	45.839	1923	45.240		

Fonte: endereço eletrônico do Memorial do Imigrante (<http://www.memorialdoimigrante.sp.gov.br/historico/index.htm>). Acessado em 2 de novembro de 2006.

**Tabela 2**

Chegada de Imigrantes, 1883-1921					
Ano	Número	Ano	Número	Ano	Número
1883	222	1904	88	1913	1.053
1893	2.089	1905	470	1914	770
1894	1.088	1906	811	1915	447
1895	2.523	1907	275	1916	333
1897	2.209	1908	319	1917	505
1898	488	1909	396	1918	202
1900	237	1910	413	1919	504
1901	1.013	1911	405	1920	1.072
1902	812	1912	581	1921	211
1903	161				

Fonte: DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 155.

**Tabela 3**

<b>População, 1822-1920</b>		
<b>Ano</b>	<b>Total</b>	<b>Percentual de Crescimento</b>
1822	1.514	
1835	2.906	6,5
1857	6.564	6,0
1872	15.035	8,6
1886	20.133	2,4
1890	24.584	5,5
1900	38.426	5,6
1920	58.262	2,6

Fonte: DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 155.

**Tabela 4**

<b>Crescimento do Espaço Urbano de Rio Claro</b>					
	<b>Acréscimo de quarteirões</b>	<b>Acréscimo em área (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Total de quarteirões</b>	<b>Índice de crescimento: quarteirões/ano</b>	<b>Índice de crescimento: área m<sup>2</sup>/ano</b>
Núcleo Inicial 1827	1	10.000	1	1,0	10.000
1828 - 1835 (7 anos)	8	80.000	9	1,1	11.428
1836 - 1870 (34 anos)	35	370.000	44	1,0	10.911
1871 - 1881 (10 anos)	7	70.000	51	0,7	7.000
1882 - 1886 (4 anos)	26	250.000	77	6,5	62.500
1887 - 1900 (13 anos)	71	660.000	148	5,4	50.769
1901 - 1945 (44 anos)	244	2.320.000	392	5,5	52.727
1946 - 1953 (7 anos)	296	2.750.000	688	42,2	392.857

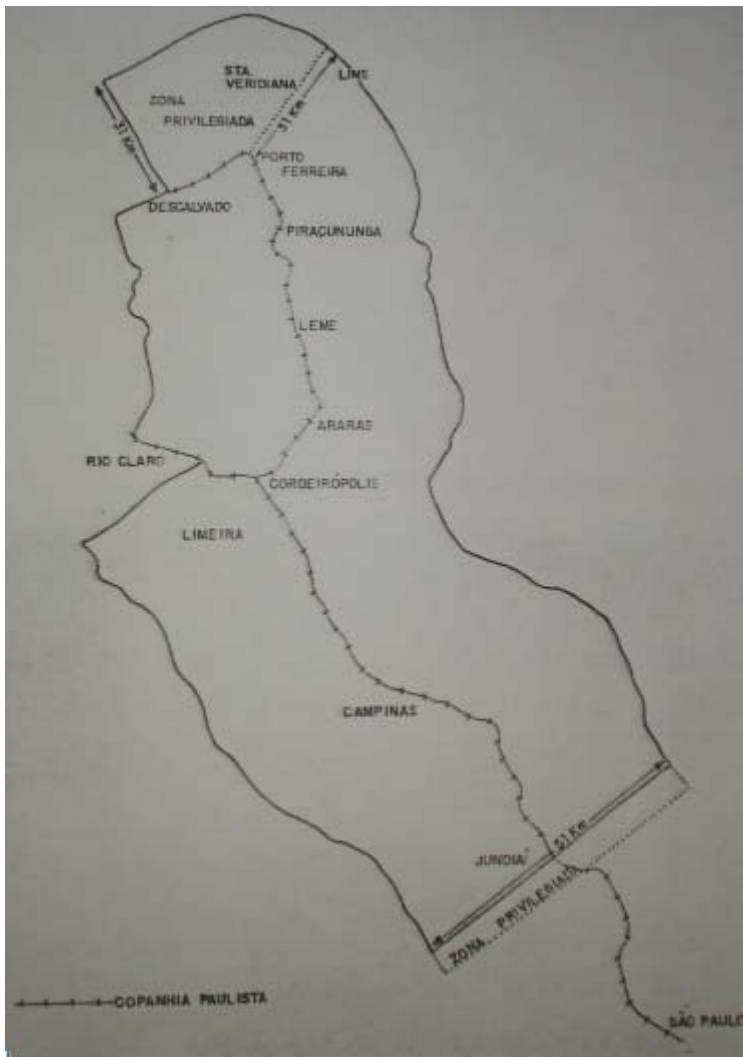
Fonte: TROPPEMAIR, Helmut. Aspectos geográficos. In: MACHADO, Ilara. (Coord.). *Rio Claro Sesquicentenária*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979, p. 84.

## Figuras



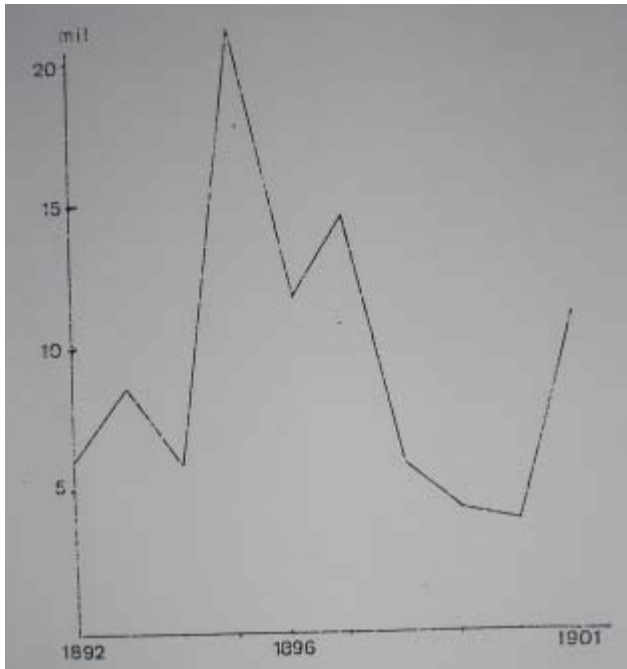
**Figura 1:** Mapa do Oeste Paulista.

Fonte: GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária – 1930-1940*. Tese (Doutorado em História Social)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992, p. 218.



**Figura 2:** A Companhia Paulista – Privilégio de Zona – 1880.

Fonte: GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária – 1930-1940*. Tese (Doutorado em História Social)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992, p. 219.



**Figura 3:** Imigrantes Transportados pela seção Rio Claro, 1892-1901.

Fonte: DINIZ, Diana Maria de Faro Leal. *Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise, 1850-1900*. Tese de Doutorado. Rio Claro: FFLC, 1973, p. 87.



**Figura 4:** Foto aérea atual das Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro



Fonte: Endereço eletrônico do Google Maps (<http://maps.google.com/>). Acessado em 7 de outubro de 2006.



**Figura 5:** Parte da Malha Urbana de Rio Claro, 1827-1980.

Fonte: GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária – 1930-1940*. Tese (Doutorado em História Social)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992, p. 221.



**Figura 6:** Foto atual do coreto da Praça 15 de Novembro.

Foto Marcel Diego Tonini.



**Figura 7:** Foto atual da Escola Estadual “Marcello Schmidt”, antiga sede do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Foto Marcel Diego Tonini.



**Figura 8:** Foto atual da fachada da sede do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Foto Marcel Diego Tonini.



**Figura 9:** Foto atual da sede da Sociedade Musical “União dos Artistas” Ferroviários, localizada na Avenida 5, entre as Ruas 4 e 5.

Foto Marcel Diego Tonini.



**Figura 10:** Fotos atuais da sustentação do telhado de um antigo barracão do Grêmio R.E.C.P.E.F..

Fotos Marcel Diego Tonini.



**Figura 11:** Foto aérea atual do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Fonte: Endereço eletrônico do Google Maps (<http://maps.google.com/>). Acessado em 7 de outubro de 2006.



**Figura 12:** Foto do “time do quartel” (início do século XX).

Fonte: Arquivo pessoal de José Roberto Sotero.



**Figura 13:** Foto do Anhangás Foot-Ball Club (1906).

Fonte: Arquivo pessoal de José Roberto Sotero.



**Figura 14:** Foto dos fundadores do Rio Claro Futebol Clube.

Da esquerda para direita: Joaquim Arnold, Constantino Carrocine, João Lambach e Bento Estevam de Siqueira.

Fonte: Arquivo pessoal de José Carlos Arnosti.



**Figura 15:** Foto do jornal *O Alpha* sobre a fundação do Rio Claro Futebol Clube.  
 Fonte: Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteado” – Rio Claro.

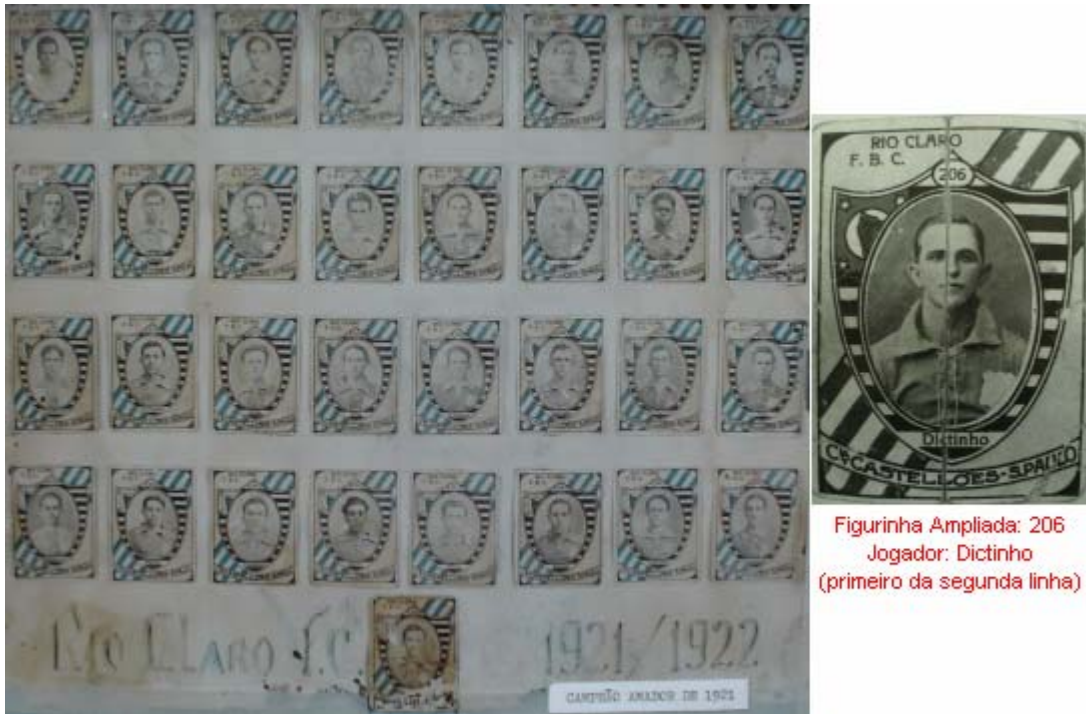


**Figura 16:** Foto de alguns presidentes do Rio Claro Futebol Clube.  
 Fonte: Arquivo pessoal de José Carlos Arnosti.



**Figura 17:** Símbolo do Rio Claro Futebol Clube.

Fonte: Arquivo pessoal de José Carlos Arnosti.



Figurinha Ampliada: 206  
Jogador: Dictinho  
(primeiro da segunda linha)

**Figura 18:** Figurinhas dos jogadores do Rio Claro Futebol Clube feitas pela Companhia Castellões de São Paulo.

Fontes: Arquivo pessoal de José Carlos Arnosti e Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteado” – Rio Claro.



**Figura 19:** foto do time operário Cidade Nova Futebol Clube.

Fonte: Arquivo pessoal de José Roberto Sotero.

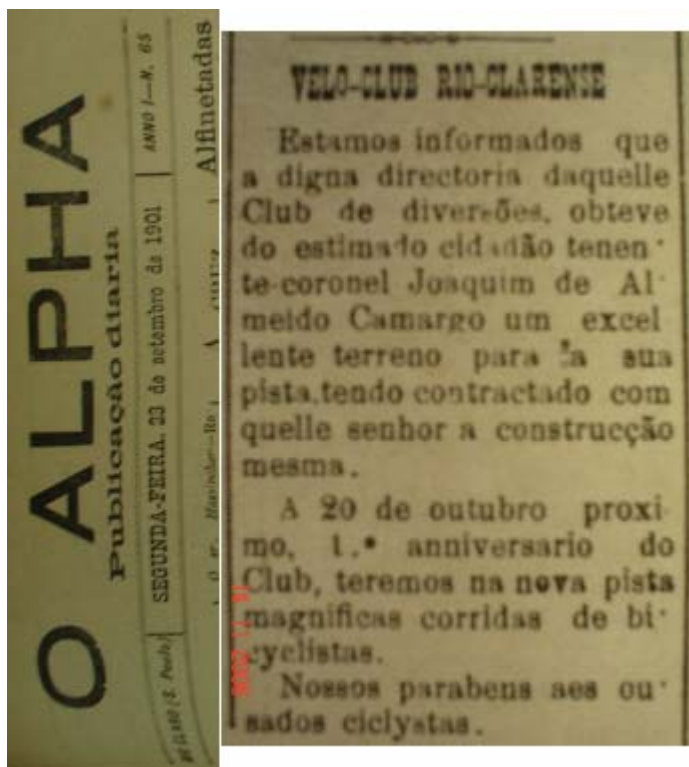


**Figura 20:** Foto do clube Sete de Setembro (1915).

Em pé da esquerda para a direita: Gumercindo, Bentinho, Lassen, Minervino e Lelinho Macha (diretor do clube). Ajoelhados: Pessenda, João do Bear e Zaia. Sentados: Aldino Tebaldi, Paschoal, Jarantes, Oscar e João Carvalho.

Fonte: Arquivo pessoal de José Roberto Sotero.





**Figura 21:** Foto do jornal *O Alpha* sobre o primeiro Velo-Club Rio-Clarense.  
Fonte: Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadó” – Rio Claro.



**Figura 22:** Foto da Inauguração da Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense.  
Fonte: Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadó” – Rio Claro.



**Figura 23:** Foto da A.E. Velo C.R., entre os anos 1920 e 1922, quando disputou partidas com o uniforme do Comercial Futebol Clube, associação com a qual se fundiu.

Fonte: Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadó” – Rio Claro.



**Figura 24:** Foto da equipe do Velo Campeão do Interior do Estado (1925).

Fonte: Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadó” – Rio Claro.



**Figura 25:** Símbolo da Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense.

Fonte: endereço eletrônico do The Best Brands of the World (<http://www.brandsoftheworld.com/>). Acessado em 28 de agosto de 2006.



**Figura 26:** Fotos de dois times de fábrica de Rio Claro.

À esquerda: Casa Caetano Castellano Futebol Clube (24 de junho de 1934);

À direita: Associação Atlética Matarazzo (1949 em jogo disputado no Estádio do Pacaembu, em São Paulo).

Fonte: Arquivo pessoal de José Roberto Sotero.



**Figura 27:** Foto aérea atual do Espaço Livre Central, local do antigo Estádio Municipal concedido ao Rio Claro Futebol Clube.

Fonte: Endereço eletrônico do Google Maps (<http://maps.google.com/>). Acessado em 7 de outubro de 2006.



**Figura 28:** Foto aérea atual do Estádio Municipal, cuja concessão é do Rio Claro Futebol Clube.

Fonte: Endereço eletrônico do Google Maps (<http://maps.google.com/>). Acessado em 7 de outubro de 2006.



**Figura 29:** Foto aérea atual do estádio da Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense.

Fonte: Endereço eletrônico do Google Maps (<http://maps.google.com/>). Acessado em 7 de outubro de 2006.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### Fontes manuscritas

*Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado”*

Livro de “Cópias de Offícios”, 1877-1906.

Livro de Impostos (“Industria e Profissões”) da Câmara Municipal de Rio Claro, 1915-1920.

### Fontes impressas

Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1918.

Almanach do Rio Claro, 1895 (organizado por Cândido Neves). Rio Claro: Officina Typographica da Gazeta, 1895.

Almanach do Rio Claro para 1906 (organizado por Conrado Krettlis). Rio Claro: Typ. do Conrado, 1906.

Almanak de São João do Rio-Claro para 1873 (organizado por Thomaz Carlos de Molina). São Paulo: Imprensa Oficial Arquivo do Estado, 1981.

Estatutos Sociais. Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Rio Claro, 2003.

*Jornal Correio do Oeste.*

*Jornal da Cidade.*

*Jornal de Jundiáí.*

*Jornal Diário do Rio Claro.*

*Jornal Echo do Povo.*

*Jornal Gazeta Rio-Clareense.*

*Jornal O Alpha.*

*Jornal O Estado de São Paulo.*

*Jornal O Tempo.*

Relatórios da diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1869-1876.

### Bibliografia citada

ANTUNES, Fatima Martins Rodrigues Ferreira. *Futebol de fábrica em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Sociologia)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

- ANTUNES, Fatima Martins Rodrigues Ferreira. O futebol nas fábricas. In: BRUNI, José Carlos (Org.). Dossiê Futebol. *Revista USP*, São Paulo, n. 22, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Com brasileiro não há quem possa! : futebol e identidade em José Lins do Rego, Mário Filho e Nelson Rodrigues*. São Paulo: Editora UNESP, 2004.
- BUCHMANN, Ernani. *Quando o futebol andava de trem: memória dos times ferroviários brasileiros*. 2. ed. Curitiba: Imprensa Oficial, 2004.
- CALDAS, Waldenyr. *O pontapé inicial: memória do futebol brasileiro (1894-1933)*. São Paulo: IBRASA, 1990.
- CAPRARO, André Mendes. Do *football* ao futebol. *Nossa História*, Rio de Janeiro, n. 32, p. 50-53, junho de 2006.
- DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- DINIZ, Diana Maria de Faro Leal. *Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise, 1850-1900*. Tese de Doutorado. Rio Claro: FFLC, 1973.
- FERRAZ, José Romeu. *História de Rio Claro: a sua vida, os seus costumes e os seus homens*. São Paulo: Hennies Irmãos, 1922.
- FIGUEIREDO, Antônio. *História do football em São Paulo*. [S.l.: s.n], 1918.
- FITTIPALDI, Fernando Cilento. O teatro – síntese histórica. In: MACHADO, Ilara. (Coord.). *Rio Claro Sesquicentenária*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979.
- \_\_\_\_\_. *Os 75 anos do Velo Clube Rio Clarense*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadado”, 1985.
- FRANZINI, Fábio. *Corações na ponta da chuteira: capítulos iniciais da história do futebol brasileiro (1919-1938)*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.
- GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária – 1930-1940*. Tese (Doutorado em História Social)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992.
- GORDON JÚNIOR, Cesar. História social dos negros no futebol brasileiro: segundo tempo. In: MURAD, Maurício. (Org.). *Pesquisa de Campo*, Rio de Janeiro, n. 3/4, p. 65-78, 1996.
- GRANDI, Guilherme. *A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro: disputas em torno da expansão ferroviária no Oeste Paulista, 1880-1903*. Dissertação (Mestrado em História Econômica)-Faculdade de Ciências e Letras, UNESP/Araraquara. Araraquara, 2005.
- HOGAN, Daniel. Joseph et al. *Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. Campinas: NEPO/UNICAMP, 1986.
- LOPES, José Sergio Leite. A vitória do futebol que incorporou a pelada. In: BRUNI, José Carlos (Org.). Dossiê Futebol. *Revista USP*, São Paulo, n. 22, 1994.
- MACHADO, Ilara. (Coord.). *Rio Claro Sesquicentenária*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979.
- MÁXIMO, João; KAZ, Leonel. *Brasil: um século de arte e magia*. Rio de Janeiro: Aprazível, 2005/2006, p. 30.
- MAZZONI, Thomaz. *História do futebol no Brasil (1894-1950)*. São Paulo: Leia, 1950.
- MILLS, John Robert. *Charles Miller: o pai do futebol brasileiro*. São Paulo: Panda Books, 2005.
- MORATELI, Jovelina. *Sociedade Musical “União dos Artistas Ferroviários”: edição comemorativa 1896-1996 – centenário*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadado”, 1996.

- PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Footballmania: uma história social do futebol no Rio de Janeiro (1902-1938)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico “Oscar de Arruda Penteadado”, 1982. 4 v.
- PIMENTA, Carlos Alberto Máximo. A transformação na estrutura do futebol brasileiro: o fim... In: COSTA, Márcia Regina da. et al. (Org.). *Futebol: espetáculo do século*. São Paulo: Musa, 1999.
- RODRIGUES FILHO, Mário. *O negro no futebol brasileiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.
- ROSENFELD, Anatol. *Negro, macumba e futebol*. São Paulo: Perspectiva/EDUSP, 1993.
- SANTOS, Armando dos. Sociedade Musical “União dos Artistas”. In: ALMEIDA, Nelson Martins de. *Album de Rio Claro: documentário histórico ilustrativo do município de Rio Claro*. Rio Claro, 1951.
- SANTOS, Fabio Alexandre dos. *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*. Dissertação (Mestrado em História Econômica)-Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.
- SANTOS NETO, José Moraes dos. *Visão de jogo: primórdios do futebol no Brasil*. São Paulo: Cosac & Naify, 2002.
- SEVCENKO, Nicolau. Futebol, metrópoles e desatinos. In: BRUNI, José Carlos. (Org.). Dossiê Futebol. *Revista USP*, São Paulo, n. 22, 1994.
- SOUZA, Renato Antonio de. *Difusão cultural nos meios ferroviários de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadado”, 1986.
- TOLEDO, Luiz Henrique de. *Lógicas no futebol: dimensões simbólicas de um esporte nacional*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2002.
- TROPPEMAYER, Helmut. Aspectos geográficos. In: MACHADO, Ilara. (Coord.). *Rio Claro Sesquicentenária*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979.
- WAHL, Alfred. Le footballeur français: de l’amateurisme au salariat (1890 – 1926). *Le Mouvement Social*, n. 135, p. 7-30, abril-junho de 1986.

## **Bibliografia de apoio**

- ALVIM, Zuleika M. F. *Brava gente! Os italianos em São Paulo, 1870-1920*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- BASSANEZI, Maria Silvia C. B. *Imigração e oportunidade de trabalho no período cafeeiro*. Campinas, NEPO, UNICAMP, 1992.
- \_\_\_\_\_. *Imigrações internacionais para o Brasil: um panorama histórico*. Campinas, NEPO/UNICAMP, [s.d.].
- BELLOS, Alex. *The brazilian way of life*. Ed. Bloomsbury, 2002.
- BRUHNS, Heloisa Turini (Org.). *Introdução aos estudos do lazer*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Futebol, carnaval e capoeira*. Campinas: Papirus, 2000.
- BRUNI, José Carlos (Org.). Dossiê Futebol. *Revista USP*, São Paulo, n. 22, 1994.
- COSTA, Márcia Regina da. et al. (Org.) *Futebol: espetáculo do século*. São Paulo: Musa, 1999.
- CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Ecossistema da folia. Uma história social do carnaval carioca entre 1880 e 1920*. São Paulo: Cia. das Letras, 2001.
- DA MATTA, Roberto (Org.). *Universo do futebol: esporte e sociedade brasileira*. Rio de Janeiro: Pinakotheke, 1982.

- DAOLIO, Jocimar. *Futebol, cultura e sociedade*. Campinas: Autores Associados, 2005.
- DEBES, Célio. *A caminho do oeste: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo*. São Paulo: Bentivegna, 1968.
- \_\_\_\_\_. *O surto ferroviário: a importância de Rio Claro*. Rio Claro: Separata, Arquivo Histórico de Rio Claro, 1982.
- DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. *A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- DIEGUEZ, Gilda Korff. *Esporte e poder*. Petrópolis: Vozes, 1985.
- ELIAS, Norbert. *O processo civilizador. Uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. 1 v.
- ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. *A busca da excitação*. Lisboa: Diefel, 1992.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. Rio de Janeiro: Difel, 1976.
- FERREIRA, João Fernando Pelho. *A popularização do futebol paulista na década de 30 e a construção do estádio municipal do Pacaembu*. Dissertação (Mestrado em História Social)-Faculdade de Ciências e Letras, UNESP/Assis: 2004.
- FLORENZANO, José Paulo. *A rebeldia no futebol brasileiro*. São Paulo: PUC/SP, 1997.
- FRANZINI, Fábio. *As raízes do país do futebol: estudo sobre a relação entre o futebol e a nacionalidade brasileira (1919-1950)*. Dissertação (Mestrado em História Social)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- GALEANO, Eduardo. *Futebol ao Sol e à sombra*. Porto Alegre: L&PM, 2002.
- GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. *São João do Rio Claro: a aventura da colonização*. Tese de Livre-docência. Instituto de Geociências e Ciências Exatas, UNESP/Rio Claro. Rio Claro, 2001.
- GARGANTA, Júlio; OLIVEIRA, José; MURAD, Maurício. (Org.). *Futebol de muitas cores e sabores*. Lisboa: Campo das Letras, 2004.
- GIULIANOTTI, Richard. *Sociologia do futebol: dimensões históricas e socioculturais do esporte das multidões*. São Paulo: Nova Alexandria, 2002.
- GUEDES, Simoni. Lahud. *O Brasil no campo de futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 1998.
- HAMILTON, Aidan. *Um jogo inteiramente diferente: futebol a maestria brasileira de um legado britânico*. Rio de Janeiro: Gryfhos, 2001.
- HELAL, Ronaldo. *O que é Sociologia do Esporte?* São Paulo: Brasiliense, 1990.
- \_\_\_\_\_. *Passes e impasses: futebol e cultura de massa no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1997.
- HOBSBAWM, Eric. *Mundos do Trabalho: novos estudos sobre a história operária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Nações e nacionalismo desde 1780*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- HOBSBAWM, Eric; RANGER, Terence. *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café. Café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996.
- LEME, Dulce Maria Pompeo de Camargo. *Trabalhadores e ferroviários em greve*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986.
- MARRACH, Sonia Aparecida Alem. *Visão de mundo dos ferroviários aposentados*. Dissertação (Mestrado em História)-Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1983.



- MATTOON, Robert H. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro 1968-1900: a local railway enterprise in São Paulo*. Tese de doutoramento, Yale University 1971.
- MATTOS, Cláudia. *Cem anos de paixão: uma mitologia do futebol carioca*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- MATTOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega/Sociologia e Política, 1974.
- MAZZONI, Tomás. *Sessenta anos de futebol no Brasil*. São Paulo: Federação Paulista de Futebol, 1955.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom; WITTER, José Sebastião. *Futebol e cultura: coletânea de estudos*. São Paulo: IMESP/DAESP, 1982.
- MONTES, Maria Lúcia Aparecida. *Lazer e ideologia: a representação do social e do político na cultura popular*. Tese (Doutorado em Ciência Política)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1983.
- MURAD, Maurício. *Dos pés à cabeça – elementos básicos de Sociologia do Futebol*. Rio de Janeiro: Ilustração, 1996.
- \_\_\_ (Org.). *Futebol 100 anos de paixão brasileira*. *Pesquisa de Campo*, Rio de Janeiro, n. 0, 1994.
- \_\_\_ (Org.). *Futebol e cultura brasileira*. *Pesquisa de Campo*, Rio de Janeiro, n. 2, 1995.
- \_\_\_ (Org.). *Futebol: síntese da vida brasileira*. *Pesquisa de Campo*, Rio de Janeiro, n. 3/4, 1996.
- \_\_\_ . *Futebol com jeito de arte: como um lazer de ricos se transformou na grande paixão brasileira*. *Nossa História*, Rio de Janeiro, n. 32, p. 54-56, jun. 2006.
- NEEDELL, Jeffrey D. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Cia. das Letras, 1993.
- NEGREIROS, Plínio José Labriola de C. *A nação entra em campo: futebol nos anos 30 e 40*. Tese (Doutorado em História)-Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1998.
- PEREIRA, Leonardo Afonso Miranda. *Corações em ação*. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, n. 7, p. 24-29, jan. 2006.
- PIMENTA, Carlos Alberto Máximo. *Torcidas organizadas de futebol: violência e autoafirmação – aspectos da construção das novas relações sociais*. São Paulo: Vogal, 1997.
- PINHEIRO, Paulo Sérgio e HALL, Michael. *A classe operária no Brasil (1889-1930). Condições de vida e de trabalho, relações com os empresários e o Estado*. São Paulo: Brasiliense, 1981, 2 v.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *Uma ferrovia entre dois mundos*. Bauru: EDUSC, 2004.
- RAMOS, Roberto. *Futebol: ideologia do poder*. Petrópolis: Vozes, 1984.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- \_\_\_ . *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- SANTOS, Joel Rufino dos. *História política do futebol brasileiro*. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1989.
- SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.

- THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- TOLEDO, Luiz Henrique de. Futebol e teoria social: aspectos da produção científica brasileira (1982-2002). *Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais*, São Paulo, n. 52, p. 133-165, 2º semestre de 2001.
- WITTER, José Sebastião. *Breve história do futebol brasileiro*. São Paulo: FTD, 1996.
- \_\_\_\_\_. *O que é futebol?* São Paulo: Brasiliense, 1990.