

# OS CAMINHOS DA BOLA PELAS ESTRADAS DE SÃO PAULO



MARCO BETTINE DE ALMEIDA



MARCO BETTINE DE ALMEIDA

**Os caminhos da bola pelas estradas de São Paulo**

São Paulo

Escola de Artes, Ciências e Humanidades

2017

## UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Reitor  
Vice-Reitor  
Pró-Reitora de Graduação  
Pró-Reitor de Pós-Graduação  
Pró-Reitor de Pesquisa  
Pró-Reitora de Cultura e Extensão  
Universitária

Prof. Dr. Marco Antonio Zago  
Prof. Dr. Vahan Agopyan  
Prof. Dr. Antonio Carlos Hernandes  
Prof. Dr. Carlos Gilberto Carlotti Junior  
Prof. Dr. José Eduardo Krieger  
Prof. Dr. Marcelo de Andrade Roméro

### ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES

Diretor  
Vice-Diretor  
Coordenação Editorial  
Editoração Eletrônica  
Projeto gráfico e capa  
Edição de Texto

Profª. Dra. Maria Cristina Motta de Toledo  
Profª. Dra. Neli Aparecida de Mello-Théry  
Maria Fátima dos Santos  
Sandra Bittencourt  
Sandra Bittencourt  
Sandra Bittencourt  
Maria Fátima dos Santos

Copyright © 2017 Escola de Artes, Ciências e Humanidades  
Rua Arlindo Bettio, 1000  
Vila Guaraciaba, São Paulo (SP), Brasil  
CEP: 03828-000

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO  
(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)

---

Almeida, Marco Bettine de  
Os caminhos da bola pelas estradas de São Paulo / Marco Bettine de  
Almeida. – São Paulo : Escola de Artes, Ciências e Humanidades, 2017  
130 p.

Modo de acesso ao texto em pdf: <<http://www.ludopedio.com.br/>>  
ISBN 978-85-64842-26-7 (Documento eletrônico)

1. Sociologia do esporte. 2. Esportes – Aspectos sociais. 3.  
Antropologia urbana. 4. Sociabilidade. 5. Interdisciplinaridade –  
Encontros. I. Almeida, Marco Antonio Bettine de. II. Título

CDD 22. ed. – 306.483

Autorizo a reprodução parcial ou total desta obra, para fins acadêmicos, desde que citada a fonte.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	4
CAPÍTULO 1 - O PERÍODO HISTÓRICO E OS ASPECTOS ECONÔMICOS, SOCIAIS, CULTURAIS E POLÍTICOS: ESTADO DE SÃO PAULO.....	6
1.1 Distanciamentos e rupturas.....	6
1.2. A República e o Estado de São Paulo: os ares de mudança na política, nas artes e no esporte. .....	13
CAPÍTULO 2 - O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE SÃO PAULO E O FUTEBOL: INFLUÊNCIA DOS IMIGRANTES, DOS TRANSPORTES E DA INDUSTRIALIZAÇÃO.....	18
2.1 São Paulo e o capital cafeeiro.....	18
2.2 As indústrias e as ferrovias no Estado de São Paulo: integração econômica, social, política e esportiva.....	32
2.3 Rio Tietê: o rio do futebol.....	39
CAPÍTULO 3- AFINIDADES: FUTEBOL E SÃO PAULO.....	47
3.1 Futebol e Ferrovias: cosmopolitismo, integração e revolução.....	47
3.2 A ginga, o corpo e a identificação com o futebol.....	60
ELEMENTOS ICONOGRÁFICOS.....	79
CAPÍTULO 4 - OS CLUBES DO ESTADO DE SÃO PAULO E AS SUAS RELAÇÕES COM OS MEIOS DE TRANSPORTES.....	91
4.1 As primeiras agremiações do Estado de São Paulo: a narrativa do hercúleo trabalho dos pioneiros.....	91
4.2 O desenvolvimento do futebol na capital e no litoral.....	98
4.3 O desenvolvimento dos clubes no interior do Estado de São Paulo.....	107
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	112
REFERÊNCIAS.....	113

## INTRODUÇÃO

Estamos convidando você, leitor, para uma jornada por um período específico da história de São Paulo, buscando jogos de futebol para observar sua construção, os agentes envolvidos e a evolução no tempo. Esta jornada será feita pelas margens do rio Tietê e acompanhando o desenvolvimento das ferrovias que em pouco tempo cortaram todo o Estado.

Este trabalho tem como objetivo analisar o desenvolvimento dos clubes de futebol no Estado de São Paulo em um período histórico delimitado, do final do século XIX até meados do século XX. O período foi pensado por motivos teóricos, o século XIX é entendido como o início da prática do futebol de forma formalizado no Estado de São Paulo e o século XX, particularmente, nos anos 40, coroa a sua popularização com a inauguração do Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho, o Pacaembu. Discutiremos aqui os contornos históricos do surgimento dos clubes de futebol e o processo de disseminação da modalidade pelos meios de transportes. O crescimento econômico das regiões e os investimentos públicos, o desenvolvimento das cidades do Estado de São Paulo num processo de urbanização e a expansão dos meios transportes, como o trem no interior, os portos fluviais na região do Rio Tietê, os portos marítimos no litoral e as rodovias por todo o Estado, foram de suma importância para o incremento do futebol.

As pesquisas mostraram que o primeiro círculo que cultivou o jogo de uma forma organizada foi formado por sócios de um clube inglês – o São Paulo Athletic Club e que a inauguração do Estádio Municipal marcou historicamente a consolidação do futebol no Estado de São Paulo. O trecho do discurso de Vargas, no dia 28 de abril de 1940, dá o tom: “Este monumento consagrado à cultura física da mocidade, em pleno coração da capital paulista, é motivo de justo orgulho para todos os brasileiros e autoriza aplaudir merecidamente a administração que o construiu<sup>1</sup>”.

A análise longitudinal, iniciando com os documentos que apontam a prática do futebol institucionalizado, até a inauguração do Estádio do Pacaembu, apresenta a evolução do futebol no Estado. De um jogo jogado às margens do Tietê com funcionários de empresas inglesas para o Monumento Paulista que celebra o futebol, construído pelo município, o Pacaembu.

Estudando os livros de Waldenir Caldas “*O pontapé inicial: memória do futebol brasileiro*” de 1990 e de Fátima M. R. Antunes “*Com brasileiro não há quem possa! Futebol e identidade nacional*” de 2004 percebemos que os autores apontam o futebol como um objeto importante da humanidade e que, apesar de o tema ser considerado *menos nobre*, tem relevância para interpretar a dinâmica da sociedade. Acreditamos que as investigações sobre futebol têm apresentado um quadro

---

<sup>1</sup> (FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS, 2008).

temático bastante diversificado e extenso que provavelmente já indica a formação de um território acadêmico específico. Transcorrido pouco mais de vinte anos desde as primeiras investidas teóricas, as pesquisas sobre futebol no Brasil começam a ocupar destaque na lista de temas das ciências humanas. Segundo Campos e Moraes<sup>2</sup>: “Não é exagerado afirmar que, nos dias de hoje, os pesquisadores, finalmente, aceitaram entrar em campo e encarar tais questões”. Neste sentido, este trabalho buscou responder como ocorreu o desenvolvimento dos clubes de futebol no Estado de São Paulo em um período delimitado. Trata-se, segundo leitura de Boris Fausto<sup>3</sup>, de buscar interpretar este fascínio, excitação, obsessão, ilusão, que o futebol ritualiza, nas palavras.

Boa Leitura!

Gustavo Luiz Gutierrez

Professor Titular da Universidade Estadual de Campinas.

---

<sup>2</sup> (2010, p. 130)

<sup>3</sup>(2010)

# CAPÍTULO 1 - O PERÍODO HISTÓRICO E OS ASPECTOS ECONÔMICOS, SOCIAIS, CULTURAIS E POLÍTICOS: ESTADO DE SÃO PAULO

## 1.1 Distanciamentos e rupturas

Segundo Hobsbawm<sup>1</sup> a principal tarefa do pesquisador não é julgar, mas compreender, mesmo o que temos mais dificuldade em compreender. E o que dificulta a compreensão, no entanto, não são apenas nossas convicções apaixonadas, mas também a experiência histórica que as formou. O período de análise deste trabalho concentra-se no século XX, um século de catástrofe, como diria o mesmo Hobsbawm<sup>2</sup>. É época de extraordinário crescimento econômico e transformação social, anos que mudaram a sociedade, talvez os que tiveram maiores mudanças frente a outros períodos históricos. Estas transformações também afetaram o Brasil, tivemos, neste período, a consolidação mesmo que tardia da República, logo afetada pelos sentimentos ultranacionalistas que pairaram nas nossas terras com a figura de Getúlio Vargas.

Nesta nova perspectiva o mundo estava repleto de uma tecnologia revolucionária em avanço constante, baseada em um triunfo da ciência natural. A revolução nos transportes e nas comunicações tiveram impactos na sociedade, pois praticamente anularam o tempo e a distância. “Um mundo que podia levar a cada residência, todos os dias, a qualquer hora, mais informação e diversão do que dispunham os imperadores de 1914<sup>3</sup>”. As revoluções das comunicações e da distância tornaram possível uma maior integração entre os costumes. A interação entre as pessoas possibilitou novas formas de vida, ampliando o leque cultural de uma ou de outra. Foram incorporadas as práticas que se constituem neste processo favorecendo a integração regional e ampliação dos laços que ligavam povos, antes distantes dias em mulas cargueiras. Não sem ocorrer o processo de desencantamento do mundo e destruição de formas tradicionais de vida, conforme aponta Weber.

Mas como o futebol, um esporte inglês, teve a participação neste processo tão complexo?

O futebol foi parte de uma cultura urbana industrial em ascensão, percebemos, nos primeiros estudos que realizamos sobre o tema, que onde se construíam trilhos eram criados times de futebol,

---

<sup>1</sup> (1995, p.15)

<sup>2</sup> (1995, p.15-16)

<sup>3</sup> (HOBSBAWM, 1995, p.22)



ou melhor, clubes de futebol<sup>4</sup>. Ao ver as pessoas que estavam à frente deste processo, outra grande surpresa, essencialmente os funcionários das empresas de ferrovias.

A revolução apontada pelo historiador inglês mostra-nos algo mais amplo, que podemos generalizar em um primeiro momento. Na pequena história do Estado de São Paulo podemos perceber que impacto cultural ocorreu com a vinda dos meios de transportes, seja fluvial ou terrestre, na vida destes antigos pequenos núcleos populacionais. Novas formas de vida, de socialização, novos laços comunitários. O futebol deixou de ser um simples jogo de elite de ingleses e filhos de ingleses que queriam manter as tradições e a união em países inóspitos para se tornar um legado de tradição cultural e formação de identidade. Ao analisar o processo de disseminação do futebol pelo Estado, tendo como ponto de partida as principais cidades, acabamos por perceber um cenário que relacionou o crescimento, ou decréscimo, da cidade a partir da força do futebol regional. Alain Corbin<sup>5</sup> descreve o surgimento das atividades de tempo livre como um acontecimento urbano industrial. Particularmente, o futebol pode ser interpretado desde a luz do tempo livre dos trabalhadores, passando por representação e identidade do clube e da agremiação, representando a cidade, ou até mesmo como forma de rito simbólico de determinados grupos, sem ter uma relação direta com os valores esportivos.

São inúmeras as questões suscitadas neste tema, escolhemos trabalhar com a ideia de disseminação da modalidade, o processo de popularização e a influência do esporte na cultura do Estado. Isto nos levou a compreender a transformação da sociedade e dos clubes de futebol por intermédio do processo de complexificação sistêmica. Houve uma revolução, no sentido mais profundo do termo, quando chegou um trem em uma grande cidade, e esta revolução foi ainda maior no interior, onde as pessoas somente viam mulas cargueiras, com mantimentos contados. Num processo lento, mas avassalador ocorreu a revolução cultural do olhar, ao ver uma máquina cortar a sua cidade. Logicamente, o trem não chegou simplesmente como um passe de mágica, antes dele existiu o processo da construção das linhas férreas, das ferrovias, e neste processo caminhou a relação entre as pessoas, a formação de comunidades e a fortificação do espírito *urbanita* no interior. O desenvolvimento econômico destas cidades, resultante da forte industrialização e urbanização da época e da chegada dos meios de transporte, teve grande importância para a inserção do esporte nas cidades paulistas por meio dos clubes de futebol, tendo como formas de implementação e difusão, a hidrovía do rio Tietê e os trens em todo interior do Estado de São Paulo.

---

<sup>4</sup>Para aprofundar neste tema ler : ALMEIDA, M.; GUTIERREZ, G.; FERREIRA, R. Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista. **Rev. Bras. Educ. Fís. Esporte**, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 249-258, abr./jun. 2010.

<sup>5</sup> (1995).

Neste livro buscamos contribuir com estudos que apontam a relação dos clubes de futebol com o desenvolvimento urbano-industrial, pois é fato que a expansão industrial foi o principal acontecimento que possibilitou a acumulação de capital no Estado de São Paulo, e conseqüentemente de novas formas de investimento no setor urbano. A implantação dos meios de transporte teve papel fundamental para o crescimento não só da indústria, mas de toda a economia paulista, influenciando na disseminação dos clubes de futebol.

A industrialização passou por uma grande aceleração durante a velha república e o varguismo propiciou um maior desenvolvimento da rede de transportes. A expansão dos transportes e comunicações foi condição para o incremento do comércio e da indústria, visto que possibilitou a integração de diferentes mercados. O aumento das interações regionais, a maior mobilidade e acessibilidade no espaço e a reprodução acelerada do capital são aspectos resultantes da expansão e modernização dos transportes e comunicações, que também influenciaram a disseminação da prática esportiva no país. A industrialização acelerada durante o governo de Getúlio Vargas foi influenciada pela crise de 1929, na qual ocorreu uma diminuição da capacidade de importar e um incentivo interno para a produção de bens de consumo e bens de produção. Um dos objetivos do governo, ao estimular o desenvolvimento da rede de transportes, foi interligar as pessoas com as cidades e as mercadorias.

O crescimento econômico possibilitou que o Brasil diminuísse a sua dependência da exportação agrícola e iniciou uma industrialização crescente, que primeiro impactou os grandes centros urbanos e, posteriormente, o interior. Algumas ações favoreceram este crescimento econômico, tais como a fundação da Companhia Siderúrgica Nacional, a Agência Nacional de Petróleo, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a Usina Hidrelétrica do Vale do Rio São Francisco, a Companhia Vale do Rio Doce, além das obras de infraestrutura e desenvolvimento do parque industrial brasileiro.

Este processo de urbanização e desenvolvimento foi marcado pelo crescimento econômico, a partir do qual o Estado de São Paulo, que tinha a condição de Estado eminentemente agrário-exportador, se transforma em uma sociedade, também, urbano-industrial. A cidade de São Paulo passou por um momento crucial de transformações, na qual a intensificação e as tensões do seu processo de urbanização puderam ser notadas, como as transformações territoriais, econômicas, demográficas, sociais, políticas e culturais que ocorreram. São Paulo, integrada ao complexo da economia agrário-exportadora, cresceu e experimentou modificações que transformaram sua feição da provinciana Vila de Piratininga, para o de uma frenética e cosmopolita metrópole, cujos modelos de urbanização refletiram os valores da modernidade e civilização que predominavam nas

sociedades europeias. A sociedade paulistana desenvolveu-se pela economia cafeeira, instalação das ferrovias, abolição da escravidão, criação de um mercado de mão-de-obra via imigração de europeus e industrialização.

A história da cidade está intimamente ligada ao Porto de Santos. Pois a Vila de Piratininga era caminho do café. A comercialização, a necessidade dos insumos para o plantio e a rede de comércio colateral trouxe grande dinamicidade à capital, e a cidade de Santos se tornou o principal porto da América Latina. Em 1876, a inauguração da São Paulo Railway, estrada de ferro que ligava Jundiaí a Santos, proporcionou uma concomitante modificação socioeconômica na região, que transformou São Paulo em local apropriado para a prática esportiva. Surgia um verdadeiro local de encontros, onde a elite consolidava seus negócios e iniciava um processo de migração das suas moradias para o centro financeiro; a mão-de-obra nacional, que não fora captada pela lavoura, buscou emprego na dinâmica metrópole; a presença dos imigrantes, que chegaram a representar no início do século XX, metade da população da cidade<sup>6</sup>, auxiliou a trazer novas técnicas na lavoura e na indústria.

O estrangeiro esteve presente neste processo, seja pela mão-de-obra, seja pelos capitais nos setores urbanos que atuaram diretamente no mercado nacional com a instalação de empresas, ferrovias, portos, como a São Paulo Railway e a Light & Power Company. Era comum a negociação de empréstimos estrangeiros a fim de serem aplicados em ferrovias e portos, ou para financiamentos relacionados ao café<sup>7</sup>.

No Brasil, as primeiras experiências de meios e vias de transportes mais avançados ocorreram com a construção das ferrovias e da navegação fluvial e marítima a vapor. De acordo com a crescente demanda, os portos e seus armazéns se tornaram imprescindíveis para a exportação e importação de produtos e estocagem das cargas. Nesse contexto, atribui-se ênfase ao porto de Santos a partir da segunda metade do século XIX, visto que este sobressaía nas exportações de café, oriundas, inicialmente, do Vale do Paraíba e, posteriormente, do Oeste Paulista<sup>8</sup>. A dinâmica dos transportes no Brasil, a partir dos anos de 1930, está diretamente relacionada à participação efetiva do Estado planejador e desenvolvimentista. As infraestruturas energéticas e de transportes, entendidas como basilares aos investimentos privados, foram estratégias valorizadas pelo Estado e contribuíram efetivamente para o processo de crescimento econômico nacional, principalmente para a industrialização. Os investimentos públicos nos setores hidroviário e portuário eram, basicamente, focados no transporte internacional de cargas e, principalmente, na atividade portuária, com

---

<sup>6</sup> (HALL, 2004).

<sup>7</sup> (SKIDMORE, 1996).

<sup>8</sup> (PRADO JÚNIOR, 2004).

destaque para o porto de Santos.

A expansão rodoviária foi fundamental para a integração do território nacional e solidificação do mercado interno. O desenvolvimento das rodovias ocorreu no mesmo período que surgiram as hidrovias e terminais portuários em vários cursos fluviais brasileiros, caso da Hidrovia Tietê-Paraná e dos portos intermodais paulistas, mediante a criação de uma base de infraestrutura (eclusas, canais artificiais, barragens). O investimento ocorreu entre o governo estadual de Armando Sales de Oliveira (1933-1936) até o primeiro governo de Ademar Pereira de Barros (1947-1951). Apesar das particularidades, os governos tinham como meta a articulação inter-regional, o desenvolvimento nacional e a consolidação de uma base industrial. Diante disso, era fundamental o Estado realizar investimentos em infraestruturas de transportes, mediante os Planos de Viação, principalmente ligados ao transporte rodoviário, como o Plano Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de 1937, e o Plano Rodoviário Nacional, de 1944. No que se refere às ferrovias e ao transporte hidroviário no interior, estes também foram contemplados pelos Planos de Viação, o Plano Ferroviário Souza Brandão, de 1932, e o Plano Nacional de Viação Fluvial, de 1947<sup>9</sup>. Diante do crescimento econômico do Estado de São Paulo foi necessário fomentar a navegação fluvial e a produção de energia elétrica no Centro-Sul. Ademais, a expansão das fronteiras agrícolas no Centro-Oeste brasileiro demandava uma estrutura de transporte com grande capacidade de escoamento de cargas.

É importante destacar que, neste período, estava latente uma situação de efervescência: (a) econômica, como citado anteriormente; (b) política, com a primeira e segunda grande guerra, revolução de 1930 e 1932, a constituinte de 1933, o Estado Novo em 1937; (c) cultural, a Semana de Arte Moderna, o desenvolvimento de uma arte nacional-popular, as companhias de cinema e teatro, uma vida cultural na cidade de São Paulo com os cafés e restaurantes<sup>10</sup>.

Neste processo de desenvolvimento, o esporte, e mais particularmente o futebol, torna-se elemento integrante de análise da sociedade paulista. Os momentos mais importantes foram: a vitória da seleção brasileira no Campeonato Sul-Americano de 1919, com destaque para Artur Friedenreich, e a profissionalização do atleta de futebol em 1933. A última ação demonstra que o governo percebeu a importância do futebol dentro desse novo tempo. O projeto governamental abrangeu o esporte como central para a transformação do brasileiro e também para a superação das diferenças políticas.

De 1933 a 1938 o governo empreendeu grandes esforços para estatizar o controle do futebol

---

<sup>9</sup> (FELIPE JÚNIOR, 2008).

<sup>10</sup> (ALMEIDA; GUTIERREZ, 2011).

no país, uma vez que este era visto como um veículo das aspirações nacionais e do perfil do brasileiro, razão que fez a administração pública tratar de controlá-lo. Este governo, com os interventores no Estado de São Paulo, tratou de vincular o futebol ao Estado, explorando a paixão brasileira a favor do projeto de coesão social. Em 1934, o Estado já demonstrava seu interesse pelo futebol. A delegação brasileira da Copa de 1934 seria comandada por Lourival Fontes, jornalista, escritor, admirador do integralismo e diretor do Departamento de Propaganda e Difusão Cultural (DPDC) que posteriormente originaria o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), que também seria dirigido por ele. Nesta época, o futebol já era considerado como um importante elemento de propaganda nacionalista.

Ainda neste processo em 1935 o futebol passou a ser regulamentado pela Censura Teatral, um órgão de vistoria da polícia que impunha determinadas regras que também eram utilizadas para o controle de outras diversões públicas, como o teatro. Este controle determinava que somente os jogadores registrados na Censura Teatral poderiam jogar. Para que os clubes pudessem registrar os seus jogadores, eles precisavam manter-se obedientes a todas as normas impostas pelo órgão do governo. A Censura Teatral interferia nas negociações dos amadores que não tinham contrato com o clube, e tentava controlar suas condutas em campo, multando-os ou suspendendo-os caso se comportassem de maneira considerada inadequada<sup>11</sup>. Percebe-se que a política de controle e desenvolvimento estabelecida na indústria e nos meios de transporte também foi levada para as atividades culturais. O futebol, como exemplo maior de atenção da massa populacional, teve seu processo de domínio.

Este mesmo procedimento ocorreu na Copa do Mundo durante o Estado Novo em 1938. Nesta, a política de controle estava mais exacerbada. Foi um evento marcado pela atuação de Getúlio Vargas, que concedeu uma alta subvenção à delegação brasileira para suprir todas as despesas com o campeonato. O grande sucesso popular desencadeado pela Copa do Mundo anterior chamou a atenção do Estado que percebeu o poder que o esporte tem sobre as pessoas, concluindo que deveria controlar o futebol mais de perto, pois ele poderia ser um meio de levar a ideologia oficial às massas. Para fortalecer esta ideia de casamento entre futebol e governo, podemos utilizar como exemplo o discurso de Getúlio Vargas na inauguração do Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho (Pacaembu) e seus comícios no estádio do Vasco, em São Januário, Rio de Janeiro, Capital Federal, quando ele anunciou a criação do salário mínimo em 1940 e a Consolidação das Leis Trabalhistas em 1943. Mais à frente trabalharemos com estas questões, trazendo trechos do discurso e relacionando-o com outros aspectos, como o fato do futebol ser também um espaço de

---

<sup>11</sup> (DEL PRIORE; MELO, 2009).

resistência política dos trabalhadores.

O Estado Novo, ao regulamentar o esporte, aproximou-se do futebol. Entretanto, este processo estabelecido pelo Estado não foi aceito passivamente pela população, pelo contrário, foi transformado e readaptado, readequando-se às exigências da sociedade. Fica claro que a formulação de uma nova identidade e de uma nova ideologia não foi unicamente criada pelo Estado, mas uma relação de troca entre iniciativas estatais e demandas sociais. O futebol, além de outras ferramentas culturais utilizadas pelo governo, atendia a anseios e aspirações já existentes nas camadas populares.

Cabe aqui fazer uma consideração sobre os valores do governo federal e o futebol. O futebol foi um dos mecanismos de controle do Estado, mas antes havia uma política de consolidação do novo homem brasileiro, distante do Jeca Tatu de Monteiro Lobato. Todas as formas de educação foram valorizadas, nas escolas, nos espaços públicos, havia a preocupação em manter a sociedade saudável pela prática física. E o futebol também era parte deste processo. A utilização de qualquer elemento da cultura é mais complexa do que a vontade única de um governante, a utilização do esporte e do futebol como propaganda nacionalista faz parte do espírito da época, como diria Hegel<sup>12</sup>.

Com a popularização do futebol no Brasil, os jogadores passaram a ser símbolos para os admiradores e torcedores, e a primeira forma de controle era do gesto, da forma como o jogador se apresentava em público, o exemplo de cidadão que era. Outro problema enfrentado era o de assistir a um espetáculo esportivo, esta ação não garantia a prática generalizada do esporte. A saída encontrada foi popularizar as práticas nas escolas e nos projetos do governo, controlando as ligas e promovendo a educação física.

Os cronistas de futebol, os políticos e a sociedade civil de modo geral iniciaram uma ampla discussão para aliar o jogador de futebol a um atleta, pois o jogador podia ser qualquer um, o atleta é aquele voltado a uma disciplina, horários fixos, buscando um objetivo maior. Era este o modelo que estes sujeitos buscavam: mostrar o futebol como um esporte e seus jogadores como atletas que estavam prontos para representar a sua nação ou sua comunidade. Para termos ideia sobre a afinidade destes temas foi no fim do século XIX que o futebol chega ao Brasil através de Charles Miller. No ano de 1900 as fontes históricas citam a presença de algum tipo de prática ou modalidade esportiva na região do interior de São Paulo. Alguns esportes são citados no Álbum Ilustrado da Comarca de Rio Preto organizado por Cavalheiro, como únicas manifestações esportivas da época. “Até então, a exceção de corridas de cavallos em raia rústica e impropria, dos esportes de caça e

---

<sup>12</sup> (2000).

pesca, não conhecia a nossa cidade outros.<sup>13</sup> Cavalheiro<sup>14</sup> ao analisar a situação da Comarca de Rio Preto (Noroeste Paulista) faz a seguinte afirmação:

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

O futebol estava em todos os locais, desenvolveu-se vertiginosamente, por isso da sua presença nas ações políticas e sociais. O futebol ganha foros de nacionalidade e forma toda uma imagem na beleza plástica das jogadas e a habilidade do brasileiro com os pés. Mesmo com o discurso de formação da beleza atlética pelo futebol, o Brasil vive a dualidade, da ginga, do malandro, do floreio, da dança com os pés, com os objetivos claros do vencer, da racionalização e da busca deste homem.

## **1.2. A República e o Estado de São Paulo: os ares de mudança na política, nas artes e no esporte.**

Como afirmado no item anterior, o período analisado foi muito rico e marcou a passagem do Brasil monárquico para republicano, do São Paulo com população predominantemente agrária para urbana, do São Paulo do café para o da industrialização, do São Paulo com autonomia estatal para um fortalecimento do poder Federal. Com toda esta riqueza de acontecimentos fica difícil descrever os contextos do período, por isso buscaremos os aspectos mais relevantes para analisar as influências das ferrovias e da urbanização na disseminação do futebol.

No período anterior à Proclamação da República, em 1888, sob influência dos ideais republicanos e das ideias econômicas inglesas, acontece a Abolição da Escravatura. A partir desse momento há uma visível transformação do cenário político-social no Brasil, selando o fim de um período. Segundo uma leitura rápida, onde se destaca o desenvolvimento dos meios de produção e a necessidade de ampliação do mercado consumidor, os países que primeiro se industrializaram, com especial atenção à Inglaterra, influenciaram o governo brasileiro a abolir a escravidão. Logicamente

---

<sup>13</sup> (CAVALHEIRO, 1929, p. 12).

<sup>14</sup> (1929, p. 615).

que não somente a infraestrutura econômica foi responsável por este processo, é necessário incorporar as consequências do Iluminismo e os princípios que moveram a Revolução Francesa. Pouco tempo depois, os ideais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade chegaram aos países do novo mundo, mas no Brasil estes ideais demoraram mais de um século, sendo um dos últimos países da América do Sul a se tornar uma república, em 15 de novembro de 1889.

Dois grupos políticos deram base para a Revolução Republicana, os militares e os fazendeiros paulistas, representados pelo Partido Republicano Paulista. Este processo é fundamental para a industrialização, já que os monarquistas militavam por um Brasil monocultor, enquanto os militares e a elite paulista buscavam a autonomia do país pelos ideais do liberalismo e da industrialização que já existia na Inglaterra e na Europa continental. Com a Revolução Republicana ocorre uma transformação no modelo de sociedade. Os engenhos açucareiros, principal meio de produção de produto de exportação, são paulatinamente substituídos pelos latifúndios cafeeiros, e a mão-de-obra de origem africana começa a se misturar com a de origem europeia no cenário rural.

Outro fator importante para a vinda de mão-de-obra estrangeira para São Paulo, e consequentemente uma maior diversidade cultural, era a autonomia política, territorial e econômica que dava aos governos estaduais uma maior liberdade para pedir empréstimo a nações estrangeiras ou adotar legislação regional específica para criação de empresas desses imigrantes, fato este que possibilitou os produtores de café e empresários paulistas a constituírem convênios diretamente com a Inglaterra, para a produção e circulação das mercadorias. São Paulo estava habituado a negociar diretamente empréstimos estrangeiros, a serem utilizados para melhoramentos nas ferrovias e portos, ou para financiamento de programa de proteção ao café<sup>15</sup>.

Com o governo de Campos Sales (1898-1902) ficou estabelecida a base de um grande acordo político entre Minas Geras e São Paulo, a denominada Política do Café-com-Leite. Esta aliança de alternância da presidência nestes dois Estados possibilitou maior concentração de recursos para o investimento nas indústrias e consequentemente no escoamento dos seus produtos, Thomas Skidmore<sup>16</sup> nos fala da importância do poder político para desenvolver a região, tanto dos bens de produção quanto da agricultura em grande escala.

Esta situação política foi ameaçada quando novos grupos sociais organizados se estruturaram. Dois acontecimentos históricos foram imprescindíveis para que isso ocorresse: (a) Guerra do Paraguai (1864-1870) e (b) Primeira Guerra Mundial (1914-1918). O grupo social mais importante era formado pelos jovens oficiais militares do exército brasileiro que viram a importância da

---

<sup>15</sup> (SKIDMORE, 1996, p. 55).

<sup>16</sup> (1996).



formação de um exército organizado para defender a soberania do país e o quão importante era o baixo e médio oficialato (tenentes e capitães) para obter essa organização. Os tenentes são despertados para os ideais políticos e ampliam sua rede de atuação. O sentimento da impotência política, somado ao contato com outras estruturas políticas democráticas, possibilitou novos ares entre os oficiais gerando um mal-estar pelas políticas independentes dos Governos com a Federação. “A atitude dos tenentes em relação às massas populares é antes de tudo apresentada como uma ação tutelar, justificada pela impotência das massas de se rebelar eficazmente contra o poder estabelecido: só o exército teria condições desejáveis para abater esse poder<sup>17</sup>”.

O maior exemplo do tenentismo e marco histórico no país foi a Coluna Prestes (1925 a 1927). Luis Carlos Prestes, Siqueira Campo e João Alberto criaram um movimento contra o governo que percorreria o interior do país procurando sublevar a população.

No ano de 1922 também ocorreram reformas no setor cultural, com destaque para a Semana de Arte Moderna de 22, representada por inúmeros artistas como Mario de Andrade, Oswald de Andrade, Tarsila do Amaral, Heitor Villa Lobos, Manuel Bandeira, Anita Malfati entre tantos outros. Nas artes buscava-se uma ruptura com a cultura vigente. Os Modernistas criticavam o passadismo cultural que dominava as academias, os teatros e as políticas culturais do Estado Brasileiro do período. A cultura aristocrática que refletia a República Oligárquica exaltava um romantismo do século XIX europeu e descartava a cultura popular nacional. Um dos objetivos do movimento modernista brasileiro foi à exaltação desta cultura popular nacional, produzindo uma arte de conflito que apresentava os novos valores da industrialização, de um lado, e de outro, a cultura local sufocada pelo coronelismo.

A interpretação possível é que há uma incorporação das práticas aristocráticas pela cultura popular brasileira; a arte, como as atividades corporais, *os sports*, como arautos da aristocracia necessitava de oxigenação no Brasil. O mesmo se deu com os clubes, a criação de clubes operários na Companhia Antártica Paulista, nas tecelagens da região do Brás, na família Crespi Esporte Clube Juventus, que não por acaso fica entre a Rua Javari e Rua dos trilhos, onde passavam os operários que trabalhavam na região central da cidade fazem parte deste processo de consolidação e transformação da cidade de São Paulo.

Nesse contexto Getulio Dornelles Vargas, que perdera as eleições para a presidência, conseguiu o apoio dos militares de alta patente e do movimento tenentista em uma hábil manobra

---

<sup>17</sup> (SKIDMORE, 1996, p. 15).

política. Essa união permitiria as bases para a Revolução de 1930. Nas palavras de Skidmore<sup>18</sup>: “Alguns dos revolucionários, contudo, estavam menos dispostos a se satisfazerem com palavras, e finalmente organizaram uma conspiração integral, destinada a tomar o poder pela rebelião armada.”

Durante os anos de 1930 e 1945 houve uma aceleração no processo de industrialização, consequência da crise de 1929, pois ocorreu uma diminuição da capacidade de importar e um incentivo interno para a produção de bens de consumo e bens de produção. O governo estimulou o desenvolvimento da rede de transportes para interligar as pessoas com as cidades e as mercadorias. A atenção para a legislação trabalhista e apoio aos operários também fizeram parte do período. Ainda na década de 1930 foram criadas instituições para formar uma elite capaz de contribuir para o aperfeiçoamento do governo e a melhoria do país, entre elas estão a Universidade de São Paulo (USP) e a Escola Livre de Sociologia e Política (ELSP).

Durante o Estado Novo, o governo fortalece o poder do Estado, tomando o controle da política, economia, cultura e da sociedade em geral. Em linhas gerais, o regime propunha a criação das condições consideradas necessárias para a modernização da nação: um Estado forte, centralizador, interventor, agente fundamental da produção e do desenvolvimento econômicos. A propaganda do regime e a repressão aos seus opositores seriam duas faces do Estado Novo, muito bem representado pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Criado para difundir a ideologia oficial junto às camadas populares e, a partir do ideário autoritário do regime, contribuir para a construção da identidade nacional, o DIP exercia também uma forte censura aos meios de comunicação, suprimindo eventuais manifestações de descontentamento. O DIP também tomou conta dos clubes sociais, e posteriormente os esportivos. O esporte era visto pelo governo como forma de distração, controle e formação de corpos preparados para o trabalho.

Para o Estado Novo, a entrada do Brasil na guerra ao lado dos Aliados teve efeitos contraditórios. De um lado, o estado de guerra representava um bom argumento para o governo adiar, por tempo indeterminado, a consulta popular que deveria validar a Constituição de 1937. De outro, a opção por lutar contra o nazi-fascismo colocou em xeque a manutenção de uma ditadura no país. As oposições procuraram aproveitar o desgaste do governo decorrente dessa contradição para retomar a iniciativa. Foi nesse quadro de redefinições que o Estado Novo entrou em crise e finalmente Getúlio Vargas foi deposto em outubro de 1945<sup>19</sup>.

A política de urbanização e desenvolvimento foi efetiva e, quatro anos depois do fim do Estado Novo, o país é comprovado como urbano por dados do IBGE. Essa urbanização e

---

<sup>18</sup> (1996, p. 23).

<sup>19</sup> (ALMEIDA, 2008).

desenvolvimento foram fundamentais para o Esporte no país. Inserido neste universo de transformações, um aspecto econômico é fundamental para entendermos a revolução do esporte e, em particular, a evolução do futebol no país: os meios de transporte. Os meios de transportes levavam progresso sim, mas eles levavam principalmente pessoas e com elas as características desse novo universo urbano, com valores culturais diversos, como o cosmopolitismo e o futebol.

No próximo capítulo trabalharemos com os dados da industrialização de São Paulo, o processo de urbanização da cidade, os principais nomes da política paulista, para fazermos as relações entre os clubes de futebol, as transformações sociais e a linha tênue que agrega futebol, política, cultura e sociedade.

## **CAPÍTULO 2 - O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE SÃO PAULO E O FUTEBOL: INFLUÊNCIA DOS IMIGRANTES, DOS TRANSPORTES E DA INDUSTRIALIZAÇÃO**

### **2.1 São Paulo e o capital cafeeiro**

A lavoura cafeeira foi a responsável pelas grandes transformações que ocorreram em São Paulo. As ferrovias foram criadas para atender a expansão agrícola da província. Com isso tiveram um efeito multiplicador, acelerando o dinamismo da economia e atraindo gente de todas as partes. Para termos uma ideia geral dos números, os 23.243 moradores de 1872 seriam 64.930 em 1890 e 130 mil em 1895. Na virada do século XX, em 1901, São Paulo contava com 375 mil pessoas<sup>1</sup>. É um crescimento exponencial, de 23 mil para 135 mil (seis vezes mais moradores em 30 anos). Estes avanços reforçam a característica de São Paulo ser a cidade do desenvolvimento e da diversidade, que permitia ter uma rica participação nos esportes, não somente pelos imigrantes e primeiros clubes de europeus, mas também de ser formada por diversas identidades que tinha no clube, que às vezes representavam um bairro ou comunidade, sua referência. Segundo Queiroz<sup>2</sup> faltam pesquisas sobre as inúmeras instituições que surgiram no Estado de São Paulo, principalmente as de natureza cultural, científica e esportiva, para construir este universo de pertencimento dos sujeitos com sua cidade. O pertencimento ocorre em vários sentidos, desde a formação de uma identidade de imigrantes, os novos usos que as pessoas fazem das tecnologias, a própria transformação urbana da cidade.

Um dos principais nomes destas transformações foi o primeiro prefeito da República, Antônio da Silva Prado (1899-1911), que iniciou as ações urbanísticas, continuadas por Raimundo da Silva Duprat (1911-1914), que contratou A. Bouvard – diretor geral dos serviços arquitetônicos de Paris -, para trazer justamente um estilo moderno para a cidade. Este estilo trazia a ideia dos espaços livres para a prática do esporte, muito difundida com os clubes e as escolas de Ginástica da Europa. Além de Duprat e Prado, Francisco Prestes Maia (1938-1945) foi o responsável pela renovação do Rio Tietê. A retificação permitiu a sua utilização para a navegação e vários clubes utilizaram suas margens para a prática esportiva<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> (QUEIROZ, 2004).

<sup>2</sup> (2004).

<sup>3</sup> (KOGURUMA, 1998).

Prestes Maia também é reconhecido por idealizar o Plano de Avenidas que buscava uma ampliação e o acesso a novos locais. Levando o processo de urbanização para lugares onde antes não havia qualquer tipo de ação pública. O plano intervinha na cidade em três dimensões: as artérias radiais, perímetros de irradiação e as rings. Cada uma delas tinha função específica de circulação urbana. Além disso, previa uma enorme intervenção no centro da cidade, com o objetivo de descentralizar a vida comercial e ampliar a área central<sup>4</sup>. Neste processo percebem-se tanto as ações que ampliam a prática do esporte, como as que diminuem os espaços de práticas ao ar livre, como a intervenção nas várzeas do Rio Tietê, ou a desapropriação de terrenos para a construção das avenidas.

Como apontado anteriormente, São Paulo contratou um urbanista francês, mostrando que a cidade de São Paulo acompanhou o desenvolvimento das grandes cidades pelo mundo, difundindo os ideais da tecnologia, velocidade e novidade.

A mudança da modernidade com os trens, prédios, metais alteram as representações e expectativas relativas ao futuro e ao destino do país, fossem elas marcadas pelo otimismo dos grupos beneficiados com a Regeneração (processo de elitização das cidades) ou pelos pressentimentos sombrios dos que, nos sertões ou nas capitais, viam ameaçados seu modo de vida e seus valores, indica a percepção geral de que a sociedade estava sendo engolfada por um processo de transformação mais amplo e complicado que a mera reforma das instituições políticas. No período de 1870 a 1900 ocorre o processo de revolução científico tecnológica, difundindo as novas condições da economia globalizada e seus princípios de racionalidade técnica. Esse efeito globalizante e as novas ideias iriam articular a inserção do país nesse contexto modernizador e propiciar a gestação das novas elites formadas pelos modelos de um pensamento científico cosmopolita<sup>5</sup>.

No Brasil o período republicano inicial, denominado a *Belle Epoque* Brasileira, se caracterizou pelos princípios apontados nesta citação, como a pluralidade de pessoas nos centros urbanos, a crença no desenvolvimento tecnológico, investimento nos meios de transporte e a internacionalização do mercado de bens de consumo. De 1900 a 1920 inicia-se um novo padrão de consumo, instigado por uma nascente, mas agressiva, publicidade e pelo dinamismo cultural representado pela interação entre as revistas ilustradas, a difusão das práticas esportivas, a criação do mercado fonográfico e a popularização do cinema<sup>6</sup>.

O acesso a estes segmentos novos se daria pela participação da elite que, posteriormente, se expande para a própria cultura da cidade. Com estes novos padrões de consumo e atividades do

---

<sup>4</sup> (PAOLI; DUARTE, 2004, p. 67).

<sup>5</sup> (SEVCENKO, 1998, p. 35).

<sup>6</sup> (SEVCENKO, 1998).

tempo livre em São Paulo, surgem novas formas de interação dos paulistanos com a cidade, como as práticas esportivas.

Esse é o momento (1920 a 1930) especialmente em que, na senda da mudança do panorama cultural internacional no pós-guerra, se instaura uma crítica nacionalista dos modelos cosmopolitas vigentes, dando origem a novos discursos nativistas, que se tornariam cimento ideológico do populismo em gestação. A euforia dos belos tempos se consoma num espasmo de euforia revolucionária<sup>7</sup>.

Nem sempre o processo de desenvolvimento urbano pode ser visto de forma linear, vezes as palavras que exprimem este processo podem ser tumulto e desordem, a ocupação de suas ruas e casas, e a ação de seus habitantes, cada vez mais numerosos e movediços. As elites emergentes imputavam-se o dever de livrar o país do que consideravam atraso, atribuído ao passado colonial e imperial do país, visível na aparente confusão dos espaços urbanos, povoados e ruas populosas e barulhentas, de habitantes, de habitações superlotadas, de epidemias que se alastravam com rapidez pelos bairros<sup>8</sup>.

As transformações da cidade de São Paulo foram anteriores às intervenções nordestinas e gaúchas, e contemporâneas àquelas realizadas na cidade do Rio de Janeiro durante a presidência de Rodrigues Alves (1902-1906). Estas primeiras intervenções, para a redefinição dos espaços públicos e privados de São Paulo, afinavam-se com os mesmos princípios que nortearam as reformas e os processos de exclusão habitacional das grandes cidades brasileiras já mencionadas. A pequena área urbanizada e a própria escala populacional da capital paulista de porte bastante reduzido até 1890, ano em que tinha cerca da metade da população de Recife, foram fatores muito favoráveis às intervenções e à abertura de novas áreas urbanizadas afeitas a princípios de zoneamento social e disciplinamento do construir e do habitar<sup>9</sup>.

As primeiras intervenções de aformoseamento de espaços públicos já vinham acontecendo, quando a capital paulista passou a centralizar definitivamente a economia da província. Entroncando as linhas férreas que levavam à Corte e ao Vale do Paraíba, ao prospero Oeste e a Santos, porto escoador da produção cafeeira, São Paulo consolidou-se como centro político e financeiro paulista. Passou a atrair levas cumulativas de fazendeiros que migravam, sobretudo, das fazendas e cidades do Oeste, e que se fixavam na capital buscando ascensão definitiva aos negócios da província, marcada pelo movimento republicano que representava

---

<sup>7</sup> (SEVCENKO, 1998, p. 37).

<sup>8</sup> (MARINS, 1998).

<sup>9</sup> (PAOLI; DUARTE, 2004).

os interesses da nova área cafeeira<sup>10</sup>.

No período inicial da estruturação da Cidade de São Paulo, na gestão do prefeito Antonio Prado (1899 a 1911), a atuação Municipal limita-se as obras viárias, de saneamento e de infraestrutura com um enfoque preferencial nas soluções de engenharia sobre as arquitetônicas. Nesse caso, pode-se talvez falar até em um desinteresse pela arquitetura por parte dos urbanistas da cidade, que se estendeu para os períodos posteriores, mesmo que tivessem eventualmente de dar conta de demandas pelo monumental, sustentadas por uma elite em busca de afirmação, como foi o caso dos projetos de urbanização do vale do Anhangabaú e seus pilares, na década de 1910, grandemente condicionados pela ideia de valorizar o relevo e a presença do teatro municipal, inaugurado em 1911, no morro do chá.

Considerações acerca da expansão da cidade para o oeste/noroeste, bem como os problemas de circulação e valorização fundiária decorrente, acabaram, no médio prazo, por se mostrar dominantes. Basta lembrar que os espaços ajardinados do Vale do Anhangabaú, o mesmo ocorrendo com os da Várzea do Carmo, inicialmente elementos paisagísticos importantes, se converteram já na década de 1920 em reserva de espaço a ser aproveitada para resolver os problemas de congestão urbana e estacionamento de automóveis no centro da cidade. Do mesmo modo, o plano de 1910, as grandes avenidas, que propunha a criação de um novo marco urbano para a cidade, transferindo energicamente o vetor de expansão da cidade para oeste (o vetor oeste foi induzido por um processo sucessivo de loteamentos de chácaras para estabelecimento de bairros com padrão urbanístico moderno e clientela endinheirada). A partir da década de 1870 seguem-se rapidamente a construção do Viaduto do Chá que une as colinas centrais superando grande obstáculo à expansão oeste, bairro Campos Elíseos, Higienópolis, Avenida Paulista e, posteriormente, na década de 20, o Jardim América. Dois outros momentos foram fundamentais para esse processo: a) a demolição da Igreja Nossa Senhora do Rosário dos homens pretos, cujo efeito foi remover parte expressiva da presença negra do centro, levando a construção da praça Antonio Prado (endereço atual da Bolsa de Valores de São Paulo e da BM&F) e b) a reforma da rua São José, zona de prostituição da cidade e portanto, as costas da aglomeração urbana, e sua transformação em rua elegante, rebatizada de Líbero Badaró<sup>11</sup>.

Houve uma ampliação vertiginosa das estradas de ferro, pelo investimento de capital particular, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro servia regiões valorizadas, esquecendo outras, o que fez grandes fazendeiros organizar as estradas de ferro em cidades que não passavam trilhos como: Santa Bárbara, Limeira, Rio Claro e Cordeirópolis, depois Leme, Araras, Porto Ferreira e Descalvado. As três principais companhias que construíram trilhos para outras regiões com centro em Campinas foram: Ituana, Sorocabana e Mogiana. Empresários construíram suas respectivas

---

<sup>10</sup> (MARINS, 1998, p. 171).

<sup>11</sup> (ARASAWA, 2010, p. 348).

ferrovias: Mogiana (Silva Prado, Antonio Queiroz Teles e Jose Estanislau do Amaral e Barão do Tietê). Ituana (Paes de Barros e Pacheco Jordão). Sorocabana (não está ligada somente ao café, pois com a crise americana começou-se a exportar algodão<sup>12</sup>).

A década de 1910 consolida a conquista do sertão desconhecido. A araraquarense atinge Rio Preto (1912), a Sorocabana alcança Santo Anastácio nas proximidades do rio Paraná (1920), inúmeras estações da estrada de ferro se transformam em cidades progressistas, a São Paulo/Goiás chega a Olímpia, e a Paulista constrói a linha de Itirapina. A Mogiana instala suas últimas linhas, alcançando o sul de Minas Gerais e ligando-se à paulista em Pontal e Guatapará. A São Paulo/Minas, partindo de São Simão, dirige-se para São Sebastião do Paraíso, e no litoral a Southern São Paulo Railway estabelece-se a ligação com Santos e com o Vale da Ribeira (posteriormente incorporada à sorocabana na década de 1920, neste período as ferrovias do Estado de São Paulo já se encontram quase completas). A sorocabana atinge o rio Paraná em Porto Epiácio, a paulista chega a Rio Grande, visando o transporte do gado do triângulo mineiro, e inicia o prolongamento até Piratininga, em uma zona pioneira que gerou centros urbanos populacionais importantes, como Marília e Tupã. E posteriormente prolongou-se até Panorama, às margens do Rio Paraná<sup>13</sup>.

Com este avanço a cidade de São Paulo passou a ser lugar de residência dos barões do café, acelerando a expansão das atividades urbanas e de serviços de utilidade pública. Isso nos mostra a íntima relação entre atividades urbanas, fazendeiros e ferrovias. O cafeeiro em plena ascensão social deixa a residência rural e passa na cidade longas temporadas; assim, suas instalações urbanas tornam-se permanentes. A formação de empresas capitalistas e suas necessidades não eram compatíveis com o modo de vida tradicional. Elas exigiam uma convivência urbana.

O processo de urbanização iniciado a partir dos anos 70 do século XIX foi extremamente rápido, impulsionado pela atividade cafeeira e pelo começo da atividade industrial. No fim da década de 1890 já se desenhava a configuração urbana espaço-social que foi conduzida e definida nas primeiras décadas do século XX: na parte alta, no maciço, os bairros mais ricos, e na parte baixa, ao longo dos rios Tietê e Tamandateí, na várzea, as vilas operárias.

Houve uma lógica no desenvolvimento urbano que valorizava os grandes cafeeiros que buscaram refúgio na cidade, seja para melhorar os contatos de negócios, seja para vivenciar a nova onda cultural e a efervescência política que transformou a capital. A facilidade de acesso a produtos estrangeiros também era um bom motivo para a vinda dos fazendeiros à capital. Daecto<sup>14</sup> aponta

---

<sup>12</sup> (PETRATI-TEIXEIRA, 2010)

<sup>13</sup> (TEIXEIRA, 2010, p. 251).

<sup>14</sup> (2002).



que em 1907 a Grã-Bretanha era responsável por 24% das importações brasileiras, mostrando que a capital importava muito e tinha uma ligação muito estreita com os ingleses, que se refletirá posteriormente no avanço do futebol.

Mario de Andrade descreve as transformações trazidas pela eletricidade a partir de 1899. Uma nova vida começa em São Paulo, a qual já não será apenas a capital dos fazendeiros, mas uma metrópole em toda a extensão da palavra. Reunirá todas as funções urbanas. Será a grande cidade obreira e, ao mesmo tempo, foco de uma intensa vida universitária, artística e científica; será o grande centro de negócios, a cidade dos bancos possantes e, ao mesmo tempo, animadora de uma vida política cujos elos ultrapassam as fronteiras do Estado; será para sempre o lugar de concentração dos produtos da terra e estimuladora da marcha para o oeste, como também o grande teatro dos esportes, a grande central emissora da radiodifusão<sup>15</sup>.

Mario de Andrade profetizou o que seria a metrópole de São Paulo, o local pulsante. O que chama a atenção é a valorização do esporte já no final do século XIX, o teatro dos esportes. Mario de Andrade fala aqui das apresentações cívicas, como as ginásticas europeias, e as atividades esportivas como ciclismo indoor e a natação.

O desenvolvimento de São Paulo no final do século XIX é gritante, além das práticas esportivas, um dado concreto que temos é a construção das ferrovias, grande parte do transporte ferroviário já estava pronto antes do século XX, por exemplo, Campinas construída em 1872; Araraquara construída em 1885; Jundiaí construída em 1873; Piracicaba construída em 1879; Sorocabana construída em 1879; Mogiana construída em 1873; Ribeirão Preto construída em 1883; Franca construída em 1888; Bragantina construída em 1884; Itatibense construída em 1890.

Não podemos pensar na urbanização de São Paulo sem os imigrantes. Hall<sup>16</sup> nos traz números surpreendentes, em 1893 os estrangeiros formavam a maioria da população da capital 54,6%. Em 1934 os imigrantes formavam 28% da população. Mas o número mais impressionante é que somando os imigrantes e filhos de imigrantes temos 67% da população de São Paulo em 1934. As relações desta cidade só podiam se constituir na diversidade e no cosmopolitismo.

Para os estudiosos a imigração era inevitável. O crescimento vegetativo e a migração interna não acompanharam o crescimento da industrialização paulista. Estes motivos, além da necessidade de mão-de-obra mais qualificada e novas oportunidades que surgiram somados às dificuldades existentes na Europa, constituíram o pano de fundo necessário para imigração em São Paulo,

---

<sup>15</sup> (DAECTO, 2002, p. 148).

<sup>16</sup> (2004, p. 121).

tornando este Estado conhecido pela sua diversidade. Alguns números podem ilustrar isso, em São Paulo, entre os anos de 1800 e 1900, vieram um milhão de imigrantes, de 1901-1930, segundo Holloway<sup>17</sup>, chegaram em torno de 1,57 milhões de imigrantes. Isto demonstra como os anos de 1901 a 1940 foram anos de consolidação de São Paulo no cenário nacional e internacional.

Um dos motivos da necessidade dos imigrantes foi a expansão dos cafezais para o oeste. Primeiro o que viria a ser a Baixa Mogiana, como Campinas e Amparo; e depois, a Alta Mogiana, especialmente Ribeirão Preto, onde foram descobertas as terras roxas que revolucionaram a produtividade, fazendo da cidade de São Paulo o intermediário natural entre a riqueza que o café produzia e Santos, o porto de exportação do produto. O fato de que a cidade fosse capital política da província contribuiu poderosamente para que a imensa infraestrutura do comércio e dos negócios do café fossem nela estabelecida, e não em Santos, como seria natural no padrão próprio de uma economia de exportação<sup>18</sup>. No livro a História do Estado de São Paulo, há relatos, em periódicos da época, que apontam uma hipótese interessante para pensarmos os motivos que levaram São Paulo e não Santos a ser o núcleo financeiro do Estado. A Umidade e o calor do clima é uma das hipóteses, São Paulo possui temperaturas mais amenas que Santos, mais úmido e com grande amplitude térmica, o que não agradava os fazendeiros, principalmente no verão.

Com o estabelecimento da ferrovia, a São Paulo Railway, de Santos à Jundiaí, o destino da cidade de São Paulo como capital econômica e política do café se consolidou. O prolongamento da ferrovia, através da Paulista e da Mogiana, e a abertura da Sorocabana, trouxeram as fazendas para perto da capital. Segundo Martins<sup>19</sup> o que era viagem de mais de um dia de São Paulo a Campinas, tornou-se viagem de pouco mais de uma hora. O que era a penosíssima a viagem de dois dias para Santos, tornou-se viagem de cerca de duas horas.

Nos anos 20, após o estabelecimento dos rapidíssimos trens a diesel como o “Cometa”, ficaram mais fáceis os deslocamentos dos empresários do café que viajavam diariamente da capital para Santos, onde tinham negócios, e de Santos para São Paulo onde tinham residência. No sentido do interior, praticamente o mesmo acontecia com os fazendeiros do café, que transferiram sua residência para a Capital, quando muito pernoitando nas fazendas mais distantes, mas retornando à capital e aí passando boa parte do seu tempo<sup>20</sup>.

Há toda uma discussão das transformações que a modernidade e a tecnologia promovem,

---

<sup>17</sup> (1984).

<sup>18</sup> (MARTINS, 2004).

<sup>19</sup> (2004).

<sup>20</sup> (MARTINS, 2004, p. 182).

dentre elas a distância e a relação com o tempo. Somente com a possibilidade de uma viagem agradável para a capital foi possível estabelecer as residências dos senhores do café, tanto na cidade de origem das fazendas quanto na capital, onde eram realizados os negócios, ampliando sobremaneira o capital envolvido nas transações do café, formando um grupo consumidor que exigia transformações da cidade para embelezamento e para atividades de lazer e esportivas.

São Paulo foi a capital não dos fazendeiros, nem a cidade do café, e sim a Capital do Capital Cafeeiro. A noção de capital cafeeiro, bastante frequente na historiografia recente, procura dar conta de uma característica peculiar dos empresários paulistas do período. Com uma riqueza fundada na propriedade da terra, esses fazendeiros de café adquiriram feição de empresários urbanos: são acionistas e dirigentes das estradas de ferro, comerciantes, banqueiros, acionistas e dirigentes de empresas de serviços urbanos, industriais e frequentemente políticos. Assim, seu capital, embora circule em torno de atividades ligadas à produção cafeeira, não se limita à esfera estritamente agrária dessa atividade: é um capital agrário, mas é também capital comercial, capital financeiro, capital industrial. Daí a noção de capital cafeeiro, que procura dar conta das múltiplas faces da atividade desses empresários paulistas da Primeira República<sup>21</sup>.

Este capital consiste de excedentes das atividades cafeeiras, como os bancos, as ferrovias e o comércio. Com estes recursos foi possível constituir um capital intermediário, fato que implicou na necessidade de importar produtos para o mercado consumidor local, gerando uma relação internacional, estruturada no café, que permitiu a relação com vários setores industriais do velho continente. A criação deste mercado urbano gerou, direta ou indiretamente, o mercado industrial nacional, na tentativa de substituir as importações destes produtos. A partir disso temos um mercado de mão-de-obra para a indústria nascente, que também se formou com a imigração em massa proporcionada pela economia cafeeira. Portanto, capital cafeeiro é entendido como um processo longo, que apenas tem o café como produto primeiro, mas que gerou uma economia diversificada e pulsante como a paulista.

Não é difícil imaginar que o capital cafeeiro exigiu a montagem de uma rede urbana no Estado de São Paulo, compreendendo um sistema de transporte e uma rede de comércio e de serviço para uma grande massa de trabalhadores. À medida que o complexo cafeeiro foi se desenvolvendo, gerou-se em paralelo um processo de urbanização que também propiciou a expansão de uma agricultura de alimentos e de matéria-prima, que passava a operar com recursos próprios, fora da propriedade agrária cafeeira<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> (SAES, 2004, p. 240).

<sup>22</sup> (PRADO JÚNIOR, 2004).

Estamos construindo neste momento, com a relação entre o crescimento da cidade e a vinda do futebol a São Paulo, o pano de fundo para demonstrar como o futebol surge no cenário de efervescência social, política e econômica, entrando na dinâmica da própria urbanização, perdendo os laços anteriores que o criaram na Inglaterra, construindo uma identidade própria. E uma destas identidades é a relação com o urbano e o desenvolvimento industrial. Por exemplo, no ano de 1894 ocorre a Criação da Associação Comercial de São Paulo fundada por Antonio Proost Rodovalho; Antonio Lacerda Franco; Alexandre Siciliano, Manuel Lopes de Oliveira, Duarte Rodrigues; Hermann Buchard. Estes políticos e homens de negócios também estavam à frente das transformações urbanísticas da cidade, bem como da preocupação de instituir para os jovens uma ética do ativismo, e neste mesmo ano o futebol é jogado formalmente nos clubes da elite paulistana<sup>23</sup>.

Historiadores da cidade como Bruno<sup>24</sup> descrevem todo o esplendor de São Paulo, “simbolizado nessa época pela construção da Estação da Luz, edifício de proporções monumentais, uma das mais notáveis edificações de seu gênero no mundo. Todos os materiais, das plantas até o prego vieram da Inglaterra”. Se os pregos vieram da Inglaterra quanta relação cultural foi estabelecida entre a cidade de São Paulo e Londres? Dos meios de transportes, aos clubes, a cultura inglesa permeava a cidade.

Outro ponto de destaque é a economia neste processo. São Paulo cresce de maneira exponencial, não existindo apenas uma atividade que promova a cidade. Logicamente, o café tem o grande mérito de permitir uma acumulação primitiva do capital, entretanto, alguns autores citados, colocam que foi a cana-de-açúcar, e não o café, que permitiu os primeiros investimentos. Apesar destas discussões econômicas o importante é que houve grande investimento neste setor. Os números abaixo dão ideia deste fenômeno, uma leitura mais cuidadosa permite perceber as zonas que declinaram e aquelas que se fortaleceram durante o ciclo do café. Estas últimas serão as que possuem maior número de agremiações esportivas.

Quadro 1 – Produção de café em São Paulo: mil arrobas por zona<sup>25</sup>

<b>Zona</b>	<b>1886</b>	<b>1905</b>	<b>1920</b>	<b>1940</b>
Vale do Paraíba	2.117	1.804	734	557
Central	4.796	4.491	2.272	1.937
Mogiana	2.367	2.145	3.264	6.226
Araraquarense		5.781	2.957	15.234
Noroeste		94	580	18.522
Alta Sorocabana		3.931	1.537	9.322

<sup>23</sup> (QUEIROZ, 2004).

<sup>24</sup> (1954, p. 1061).

<sup>25</sup> (SAES, 2010, p. 15).

A produção de café acompanhou o processo de desenvolvimento das regiões de São Paulo, refletiram também a estrutura e os avanços da urbanização, tendo as Zonas do Vale do Paraíba, Central e Mogiana iniciado o processo de desenvolvimento do café, sendo depois substituídas por Araraquarense, Alta Sorocabana e Noroeste. Até o ano de 1940, os três locais mencionados primeiramente seriam as zonas menos produtivas do Estado.

Segundo Perissinotto<sup>26</sup> a acumulação do capital do setor cafeeiro iria depender das tarifas ferroviárias, representando uma parte importante dos custos da lavoura. O desenvolvimento da economia cafeeira, já antes da República, exigiu o crescimento de um setor de infraestrutura que pudesse viabilizá-la. Um dos motivos para afirmar que toda essa estrutura permitiu o surgimento das cidades é que grande parte das cidades paulistas estão entrecortadas por vias férreas. Neste processo criaram-se os espaços de convivência coletiva, como os clubes recreativos, sociais ou para prática esportiva.

Como exemplo desta afirmação podemos trazer a criação de alguns clubes de futebol, estas questões serão discutidas em profundidade mais à frente. A Associação Atlética Francana de 1912, fica em Franca, cidade a Nordeste do Estado de São Paulo, ela foi servida pela estrada de ferro mogiana em 1887, fundada por professores de Educação Física. Outro clube do Nordeste de São Paulo, mais particularmente em Ribeirão Preto, o Botafogo Futebol Clube de 1918 foi fundado com a participação de funcionário da Estrada de Ferro mogiana, que chegou à cidade em 1883, e de funcionários da cervejaria Antártica Paulista. Enquanto o Comercial Futebol Clube (1911), da mesma cidade, foi criado por comerciantes e pessoas ligadas à ferrovia. A Associação Atlética Ponte Preta surgiu em 1900, graças a vários alunos do colégio Culto à Ciência, que praticavam futebol no bairro da Ponte Preta. Em 1919 era fundado na cidade do Noroeste paulista o Rio Preto Esporte Clube ligado à área de educação e comerciantes locais. O Sport Club Noroeste foi fundado em 1910 tendo como presidente o engenheiro Carlos Gomes Nogueira, ligado à área de transporte e urbanização. A primeira ferrovia a chegar a Bauru foi a Estrada de Ferro Sorocabana, sendo que a primeira estação ferroviária foi inaugurada em 1905<sup>27</sup>.

A crescente complexidade da economia e da sociedade, a partir do café, dará base econômica para o desenvolvimento dos clubes esportivos, e, particularmente, do futebol.

Voltando às questões econômicas, para comercializar e financiar uma produção em constante crescimento tornou-se necessário a existência de um sistema comercial relativamente avançado,

---

<sup>26</sup> (1994, p. 31).

<sup>27</sup> Sites da Associação Atlética Francana, Botafogo Futebol Clube, Comercial Futebol Clube, Associação Atlética Ponte Preta, Rio Preto Esporte Clube e Esporte Clube Noroeste.

formado por casas comerciais e uma rede bancária relativamente sólida. Paralelamente, a formação de um setor de serviços urbano vai se aprofundando na medida em que as cidades vão ocupando uma posição central na economia cafeeira. Além disso, a expansão das plantações de café chega a um ponto que só pode prosseguir se acompanhada da expansão das ferrovias. A expansão das estradas de ferro e das plantações são fatores intimamente ligados. Serão nesses diversos novos ramos abertos pelo desenvolvimento cafeeiro que o grande capital desenvolverá.

Apesar de a agricultura cafeeira ser uma atividade ligada ao espaço não urbano, sua plantação constituiu e desenvolveu a cidade. Os fazendeiros do café, assim que as distâncias são reduzidas drasticamente com os meios de transporte, acabam por se transferir para as cidades, já que os negócios e a compra e venda dava-se no porto de Santos e nas casas comerciais próximos à Inglesa, denominação da estrada de ferro mais importante de São Paulo (Santos-Jundiaí). E estes mesmos industriais que acabam por investir, graças ao capital cafeeiro, em bancos, rodovias e alimentos.

Um dos motivos que levou ao investimento nas ferrovias foi a perda do café no transporte, porque a produção cada vez mais se afastava do porto de Santos, a função era comercial, por isso a interação entre ferrovias e expansão cafeeira: o avanço do café em direção ao oeste paulista demandou ferrovias, que por sua vez só se viabilizaram pela lucratividade das terras roxas. A primeira ferrovia a ocupar papel de destaque foi a Santos-Jundiaí. Permaneceu durante todo o período como propriedade inglesa, a São Paulo Railway. Outras estradas importantes foram a Paulista; a Mojiana e Sorocabana.

A economia do café acabou por absorver a econômica brasileira. Não demorou muito para que essa província se transformasse no pilar da economia nacional, cuja produção, mais dinâmica e avançada que em outras regiões, cresceu fortemente incentivada pelas ferrovias e pela migração subvencionada. O abandono do trabalho escravo, impeditivo às regiões decadentes e sem renda, tornou a economia paulista cada vez mais produtiva. A cafeicultura escravocrata do vale do Paraíba e os engenhos açucareiros do Nordeste mostraram-se incapazes de se adaptar ao novo tempo. Mas esta relação não acontecia em todos os espaços, as relações sociais nas fazendas eram de subserviência, baseada na dependência pessoal, favorecendo aquilo que mostra como a presença típica da lavoura no nível político, isto é, a confusão entre o público e o privado em nível de poder local<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> (SAES, 2010; TEIXEIRA, 2010; WINTER, 2010).

Quadro 2 - Estado de São Paulo entrada de imigrantes, 1890-1937<sup>29</sup>

<b>Período</b>	<b>Número de Imigrantes</b>
1890-1894	319.732
1895-1899	415.253
1900-1904	171.295
1905-1909	196.539
1910-1914	362.898
1915-1919	83.684
1920-1924	197.312
1930-1934	128.997
1935-1937	48.369

Se compararmos o processo de crescimento da produção do café com o desenvolvimento da indústria, o período de maior crescimento econômico tem estreita ligação com a entrada de imigrantes no Estado de São Paulo. O recorde foi no final do século XIX, que corresponde ao início das frentes pioneiras no oeste paulista e região central, conforme o Quadro 1.

Um dado quantitativo pode fornecer elementos que revelam essa prosperidade do Estado de São Paulo. Entre 1810 e 1860 e 1891 e 1900 houve, em libras esterlinas, um crescimento de 200% na área da exportação brasileira. É o que coloca o historiador Caio Prado Junior, “História Econômica do Brasil”. A segunda metade do século XIX assinala o momento de maior transformação econômica da história brasileira. Fundam-se 62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 8 estradas de ferro. O surgimento de vilas e cidades vai progressivamente diversificar as ocupações e também as relações sociais, o que exigirá ademais novos elementos humanos para atender a essa demanda<sup>30</sup>. Por isso a facilidade de entrada do imigrante em São Paulo.

Uma das mais importantes medidas adotadas por um dos presidentes da província (Antonio Queiroz Telles – 1886 a 1887) foi a construção da hospedaria dos imigrantes, no bairro do Brás, na capital do Estado de São Paulo, com acomodação para cerca de quatro mil imigrantes. Ali, os recém-chegados, imigrantes de qualquer origem, podiam permanecer por um período de oito dias até serem encaminhados para as fazendas de café. Foi desde 1887, data de sua conclusão, o ponto de referência e o local onde os fazendeiros encontravam os colonos de que necessitavam para suprir as necessidades de braços para as suas empresas agrícolas<sup>31</sup>.

Outra relação importante é pensarmos a imigração, a ferrovia e o café, como fenômenos inter-relacionados. Não se pode falar de um avanço unilateral. Fazendo um comparativo com os

<sup>29</sup> (SAES 2010, p. 16).

<sup>30</sup> (WINTER, 2010, p. 123).

<sup>31</sup> (WINTER, 2010).

clubes de futebol, a partir de 1920 tivemos um aumento dos números de agremiações na cidade, conforme dados de Nicolini<sup>32</sup>. Este processo reforça a tese de complexificação da sociedade. O processo ocorre por várias frentes, desde a densidade material e cultural, a densidade moral e a criação de novas formas de vida que promovem a incorporação de novos hábitos e costumes.

Para ter uma dimensão destes acontecimentos é interessante trazer o trecho do Jornal o Correio Paulistano de 1877<sup>33</sup> (10.07.1877), que fala justamente da satisfação após a inauguração da estrada de ferro. Na manchete: “O DIA OITO DE JULHO, parabéns província de São Paulo”. “Após algum tempo de louvável perseverança e trabalho enérgico, ficou concluída a estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, ligando a capital do Império a esta adiantada província. Os athetas do progresso, os ‘yankes brasileiros’”.

A estrada de ferro não pode ser tratada somente como parte do capital cafeeiro, logicamente em uma análise macro este indicativo torna-se muito importante, mas há todo um simbolismo de desenvolvimento relacionado com o trem. Para além das discussões da ferrovia ser duplamente lucrativa, por reduzir os custos de transporte e, por ser um excelente investimento, a ferrovia simbolizava os novos valores da sociedade moderna. Associando a criação da ferrovia com o trato do corpo e a força, como atletas do progresso, aponta-se como estes valores esportivos e o desenvolvimento de uma ética do ativismo, segundo Sevcenko<sup>34</sup>, possibilitaram a formação de clubes para a prática do esporte, que algumas décadas depois seriam institucionalizado na província de São Paulo.

As ferrovias também proporcionavam um adensamento populacional, em torno das suas atividades correlatas, como depósitos, serviços de transportes, atividades na área de alimentação, entre outros. Outro ponto é a relação entre adensamento populacional em São Paulo e produção industrial. As ferrovias deram significativas contribuições para o desenvolvimento da indústria de material de transportes, mediante a instalação de oficinas de montagem e reparação de locomotivas, carros e vagões, que além de permitir a obtenção de tecnologia de sua produção, eram importantes núcleos formadores de mão-de-obra especializada, contribuindo para acentuar o processo de urbanização em diversos municípios do Estado. As 12 oficinas retratadas pelas estatísticas industriais de 1928 empregavam 1.759 empregados operários, representando 3,7% dos operários da indústria. Algumas eram de médio porte, como Mairinque, Sorocaba e Dourados<sup>35</sup>.

A marcha de ocupação do Estado de São Paulo, articulada com o complexo cafeeiro,

---

<sup>32</sup> (2001).

<sup>33</sup> (TEIXEIRA, 2010).

<sup>34</sup> (1998).

<sup>35</sup> (PERISSINOTTO, 1994, p. 34-35).



realizou-se pelo avanço da fronteira agrícola e pela concomitante criação de núcleos urbanos que a seguir se transformaram em novos municípios. Em 1870 havia 81 municípios e em 1929, São Paulo possuía 245<sup>36</sup>.

O adensamento populacional também ocorreu de forma crescente em São Paulo, dados do IBGE de 1920<sup>37</sup> apontam que a capital do Estado possuía cerca de 590 mil habitantes, seguido de Campinas (115 mil); Santos (102 mil); Piracicaba (78 mil); Ribeirão preto (68 mil); Bragança (55 mil); São Carlos (54 mil); São J. Boa Vista (52 mil) Rio Claro (50 mil); Araraquara (48 mil); Taubaté (45 mil); Jundiaí (44 mil); Franca (44 mil); Sorocaba (43 mil); Guaratinguetá (43 mil); Jaú (42 mil). São Paulo cresceu em todas as direções, do Barranco do Rio Paraná, ao extremo nordeste e noroeste, passando pela região central comandada por Campinas e o litoral tendo o Porto de Santos, um fator importante do avanço de São Paulo.

Não parece exagero afirmar que a rede ferroviária do Estado de São Paulo articula espaços novos e distantes dos centros mais importantes, como São Paulo, Sorocaba e Campinas e distribui os bens agrícolas e industriais, integrando o mercado interno. Neste processo formam-se grandes centros industriais nas cidades satélites deste complexo ferroviário como, por exemplo, a Cia. Frigorífico Pastoril de Barretos (data da fundação de 1913) ou Cia. Paulista de Estrada de Ferro que passou a transportar gado abatido em vagões refrigerados (em 1914)<sup>38</sup>.

Apresenta-se assim toda uma estrutura que se articula mutuamente, a densidade populacional, os investimentos na área do café, o crescimento das lavouras, a inovação dos transportes e o nascimento e povoamento das cidades, a circulação de pessoas e ideias, o surgimento de uma cultura esportiva europeia, principalmente com os imigrantes, rapidamente incorporada à cultura paulista.

Este processo complexo e interessante mostra a relação do urbano, da tecnologia, dos transportes, com o esporte. No próximo item trataremos mais especificamente do futebol, discutindo como a modalidade que foi adotada pelos colonos, imigrantes e os antigos habitantes da antiga Vila de Piratininga se transformou.

---

<sup>36</sup> (OHTAKE, 1982).

<sup>37</sup> (PERISSINOTTO, 2010).

<sup>38</sup> (SUZIGAN, 1986, p. 334).

## 2.2 As indústrias e as ferrovias no Estado de São Paulo: integração econômica, social, política e esportiva

O início da década de 1950 marca com clareza a inflexão do sistema ferroviário para o rodoviário. Todos os planos rodoviários, elaborados a partir daí, confirmaram essa tendência. As execuções que se sucedem passam a configurar um sistema de circulação terrestre em que as grandes interligações e adensamentos da rede ficam cada vez mais dependentes das rodovias, que passam a diminuir gradativamente as distâncias entre pequenos núcleos urbanos e agrícolas, como também os médios e os grandes núcleos urbanos interiorizados, e destes com a região da grande São Paulo<sup>39</sup>.

Neste período o oeste paulista se consolida como região de produção agrícola representando 47,9% da safra do Estado de São Paulo, com uma base industrial pouco expressiva. Enquanto a região de Campinas pela proximidade de São Paulo e investimentos tornou-se um local de produção industrial, representando 10,3% do Estado de São Paulo. Regiões como Ribeirão Preto, se diversificaram em produção para exportação e na agroindústria, neste período acaba se destacando como centro de produção agrícola 15,6% e também região de produção industrial, 4,9%. O litoral (exceto Santos) e o Vale do Paraíba, que “pegou” somente o primeiro ciclo do café, não acompanharam as transformações, não tendo o mesmo investimento das demais regiões<sup>40</sup>.

Percebe-se que os meios de transporte aliados a um processo de adensamento e investimento promoveu a industrialização das cidades e aquelas que não acompanharam este processo não se destacaram na economia paulista.

As antigas regiões cafeeiras maduras – Campinas e Ribeirão Preto vão sobre passando o papel que tinha assumido Sorocaba. O oeste uma vez esgotado o processo de ocupação, apresenta trajetória de esvaziamento populacional crônico que perduraria até o início da década de 1980. As regiões do interior vão gradativamente perdendo as características de zonas ferroviárias, para transformarem-se em regiões econômicas homogêneas. Assim, a instauração do processo de industrialização, simultaneamente ao término da ocupação do Estado, significou deslocar a impulsão do processo de urbanização das mãos da acumulação cafeeira para as da acumulação de capital industrial. Com isso redefiniu-se a divisão do trabalho, agora, não apenas à agricultura, mas também à indústria, que passou a subordiná-la<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> (SUZIGAN, 1986, p. 80).

<sup>40</sup> (SAES, 2004).

<sup>41</sup> (SUZIGAN, 1986, p.91).

Não é demais chamar atenção para a dimensão do Estado de São Paulo. Este fato e a história da ocupação de seu território contribuíram para que a dimensão espacial assumisse peculiaridades que encontram poucos paralelos em outros países. O espaço econômico da nação foi configurado por um conjunto de ciclos primário-exportadores, cada um destes assentados sobre regiões distintas e com escassos vínculos mercantis entre si. Por outro lado, o processo de integração do mercado nacional só avançou de forma mais intensa após a segunda guerra mundial quando as condições de reprodução ampliada do capital se internalizam parcialmente.

Há nesta herança regional um aspecto que sempre chamou atenção pelas características do Estado de São Paulo: a difícil e custosa implantação de estruturas de transporte inter-regionais; fato que tornaria mais complexa tanto a integração do mercado nacional, como a própria desconcentração industrial. Há ainda que levar em conta que a concentração econômica que prevaleceu nas origens da industrialização brasileira não se referia apenas à manufatura, mas também aos mercados consumidores e fornecedores, à força de trabalho e infraestrutura e até mesmo às próprias fontes de matérias primas. Não seria por outra razão que a lógica empresarial determinaria a instalação da maior parte das unidades industriais nos grandes conglomerados urbanos e industriais do país<sup>42</sup>.

Quadro 3 - Ferrovias, produção de café e população do Estado de São Paulo<sup>43</sup>

<b>Ano</b>	<b>Ferrovia km</b>	<b>População</b>	<b>Café – arrobas</b>
1886	1.640	1.221.380	12.371.613
1905	3.843	2.279.608	35.819.079
1920	6.616	4.592.188	20.243.948
1940	7.540	7.180.316	60.985.487

Neste Quadro fica nítida a interdependência entre produção cafeeira, população e ferrovias. Há uma relação diretamente proporcional, mostrando que o processo de urbanização em São Paulo ocorreu de forma crescente e desordenada. O desenvolvimento econômico viabilizava investimento na área de transporte e promovia maior produção, pois se sabia que teria toda uma estrutura para suportá-la.

A produção cafeeira não foi à única responsável pelo crescimento e desenvolvimento do Estado de São Paulo. Uma elite empresarial se afirmou nesses anos da primeira república. Muitos também eram grandes fazendeiros de café, ao passo que outros sempre se vincularam a atividades urbanas. De qualquer modo, tratou-se de um grupo distinto, daquele composto de fazendeiros de

<sup>42</sup> (SUZIGAN, 1986, p.138).

<sup>43</sup> (SAES, 2010, p.17).

café dedicados exclusivamente à lavoura, dando origem, muitas vezes, a interesses divergentes entre esses grupos.

Saes<sup>44</sup> aponta os seguintes nomes que possuem relação tanto com o café quanto com a indústria. Café: Silva Prado, Lacerda Franco, Souza Queiróz, Paes de Barros, Souza Aranha, Arruda Botelho, Pacheco Chaves; Indústria: Álvares Penteado, Silva Prado, Lacerda Franco, entre os imigrantes: Matarazzo, Crespi, Siciliano, Jafet, Gambá. Alguns dados nos auxiliarão para percebermos a relação entre urbanização e futebol.

A família Prado é reconhecida por doar terrenos na cidade de São Paulo para diversos clubes se instalarem, o nome Veridiana Silva Prado, ou Dona Veridiana, é lembrado pela Chácara Vila Maria na região de Higienópolis (bairro nobre de São Paulo), que tinha um campo de futebol. O clube fundado pelo Banqueiro Gastão Vidigal foi construído a partir da doação destes terrenos<sup>45</sup>. O time do Clube Palestra Itália teve grande auxílio da família Matarazzo – grande complexo de indústrias Matarazzo que produzia desde a confecção de roupas, tecidos até materiais com vidros – auxiliou na aquisição do seu campo de futebol no Parque Antártica<sup>46</sup>. O clube como espaço de socialização refletiu as relações internas dos grupos que se reconhecem dentro daquele campo simbólico de construção da identidade. Neste, como noutros casos, há um grupo específico que se identifica com as necessidades das associações esportivas e provê estes espaços para fortalecer a identidade da comunidade que representa. Mais que um time de futebol, era uma identidade a ser constituída em torno do futebol. A família Crespi tinha um time de futebol chamado Crespi Futebol Clube, que posteriormente seria chamado de Juventus da Mooca<sup>47</sup>.

A reposta aos motivos sobre o desenvolvimento da região de São Paulo não é linear, nas palavras de Celso Furtado<sup>48</sup>, este desenvolvimento industrial se deu pela retração do valor das exportações brasileiras após a crise de 1929 (o café reduziu seu preço em 30%) que provocou grande desvalorização da moeda nacional. Essa desvalorização protegia o produto nacional diante do similar estrangeiro, que era importado. Nesse sentido, por se tornar relativamente mais barato, o produto nacional poderia “substituir importações” (dai a noção do processo de industrialização como substituição das importações). Esse efeito não é suficiente para entender o crescimento da indústria na década de 1930 e o deslocamento do centro dinâmico. Isto porque a crise do setor exportador reduziria a renda dos produtores e, conseqüentemente, daqueles que direta ou indiretamente tinham suas rendas derivadas das exportações. Logo, não poderiam comprar produtos

---

<sup>44</sup> (2010, p. 19).

<sup>45</sup> (NICOLINI, 2001).

<sup>46</sup> (NICOLINI, 2001).

<sup>47</sup> Site do Juventus.

<sup>48</sup> (2005).

importados nem nacionais.

Mas a redução brutal dessa renda foi evitada pela ação do governo nos anos 1930: ao verificar o impacto da crise sobre o setor cafeeiro, o governo iniciou um programa de compra dos estoques excedentes de café para evitar que a colheita do produto fosse interrompida. Uma parte desses excedentes foi adquirida para ser destruída – as sacas de café eram queimadas no interior de São Paulo, perto dos armazéns em que se guardavam os estoques. A operação, aparentemente absurda, tinha sua lógica: esse café não tinha nenhuma possibilidade de ser exportado, tal o nível de superprodução que se havia atingido; no entanto, sua compra, mesmo que para ser destruído, garantia a renda de cafeicultores e, em consequência, de seus trabalhadores e ainda comerciantes e produtores que vendiam mercadorias para o setor cafeeiro. Desse modo, a renda do setor cafeeiro foi mantida (ou pelo menos evitava seu declínio brutal); da mesma forma, a renda daqueles setores que vendiam produtos ou serviços ao setor cafeeiro (para cafeicultores ou trabalhadores) também foi mantida. Mas, ao mesmo tempo, a demanda gerada por esta renda se defrontava com os preços elevados dos produtos importados, decorrente da desvalorização da moeda nacional, assim a demanda do mercado interno passou a se dirigir para a produção nacional e, em especial, para a produção manufatureira, que passou a substituir as importações de produtos manufaturados. Por isso, pode-se dizer da demanda do mercado interno se tornou o novo centro dinâmico da economia paulista<sup>49</sup>. Em termos muito simples, esse é o início do processo de substituição das importações que deu substancial impulso ao crescimento da produção da indústria paulista.

Quadro 4 - Estado de São Paulo: participação por grupos industriais no valor da produção da Indústria de transformação: 1928-1949 (%)<sup>50</sup>

<b>Ano</b>	<b>Bens de consumo não duráveis (tecido, comida)</b>	<b>Bens intermediários (metais, couro)</b>	<b>Bens de consumo duráveis (mecânica, material de transporte)</b>
1928	76	20,3	3,7
1939	65,6	24,6	9,8
1949	59,3	30,7	10,0

O quadro acima demonstra o processo de desenvolvimento industrial em São Paulo, com aumento significativo dos bens intermediários e duráveis, e um decréscimo de bens de consumo, em termos percentuais, demonstrando claramente que há uma participação crescente de outros segmentos industriais e relativa dinamicidade da economia paulista. Alguns fatos políticos facilitaram o processo de concentração do capital em São Paulo, como o convênio de Taubaté em

<sup>49</sup> (SAES, 2010).

<sup>50</sup> (SAES, 2010, p. 32).

1906 (consistia na compra de excedente e garantia de preços mínimos). O êxito dessa política garantiu elevadas rentabilidades das atividades cafeeiras, permitiu a transferência de recursos para as demais atividades agrícolas, para as ferrovias, geração de energia elétrica e, notadamente, para as atividades industriais.

O desenvolvimento industrial pode ser ilustrado com base em breves traços de dois grupos industriais – Votorantim e Matarazzo. Curiosamente, ambos tiveram início na região de Sorocaba: Matarazzo imigrante italiano, por industrializar a banha do porco em lata; Votorantim, de propriedade do Banco União de São Paulo de Antonio Lacerda Franco com fábricas de tecidos e materiais de construção, adquiridas mais tarde pelo imigrante português Antonio Pereira Inácio.

Matarazzo, no começo do século XX, já estava na capital onde progressivamente implantou fábricas dos mais diversos produtos: farinha de trigo, tecidos, sabão, óleos comestíveis, açúcar, embalagens metálicas, massas alimentícias, biscoitos. Embora houvesse incursões pela produção de bens intermediários o foco da produção dos Matarazzo foi a produção de bens de consumo não duráveis. Pereira Inácio, durante muito tempo, teve na fábrica de tecidos Votorantim seu principal negócio. No entanto, após 1930, aproveitando as oportunidades da nova fase de industrialização e já tendo seu genro Ermírio de Moraes como dirigente da empresa, passou a investir crescentemente na produção de bens intermediários: cimento, alumínio, aço, etc. Em uma perspectiva de longo prazo, tendo em vista o sentido geral da industrialização brasileira, era de esperar maior espaço para o crescimento do grupo Votorantim. O desaparecimento do grupo industrial Matarazzo no último quarto do século XX não pode ser atribuído apenas a sua permanência na esfera do consumo dos bens não duráveis, mas é inegável que este fato contou para seu fracasso empresarial<sup>51</sup>.

Concentradora e administradora de fluxos, a cidade tem um papel considerável para a rede urbana que domina, mas também para o conjunto de interesses econômicos coordenados. Por um lado, os trens escoam a produção do café que se concentrava nos armazéns da Capital e de Santos (que para muitos perfaziam um único aglomerado urbano), irrigavam toda a rede urbana com manufaturas vindas do exterior (ou produzidas na capital), traziam e levavam trabalhadores imigrantes; por outro lado, a cidade concentrava as estruturas de intermediação financeira, o lazer sofisticado, o comércio atacadista e de luxo, além de um parque fabril voltado quase todo para a produção de bens de consumo. Nesse contexto, a capital define uma posição de comando dos fluxos. Ela também se beneficiaria de progressiva unificação da rede de geração e distribuição de eletricidade no Estado, operada pela Companhia Light and Power, especialmente a partir da década de 20, obtendo tal insumo, salvo conjunturas de seca, preços comparativamente mais baixos que o

---

<sup>51</sup> (SAES, 2010, p. 31).

de cidades concorrentes<sup>52</sup>.

Uma pesquisa sobre a produção pictórica dos artistas que retravam a cidade e discutiam a questão do desenvolvimento urbano<sup>53</sup> mostra que no final do século XIX, mesmo com as transformações urbanísticas pelas quais a cidade estava passando como: as mudanças do estilo de vida; da cultura material; a presença de restaurantes, cafés, hotéis; o incremento das atividades comerciais; as casas de câmbio; os escritórios dos monopólios ingleses; a cidade ainda se circunscovia no famoso triângulo representado pelas ruas: Direita, 15 de Novembro e São Bento ou, ainda, pelos vértices representados pelas igrejas do Carmo, São Bento e São Francisco, denotando ainda os antigos contornos da vila colonial e da cidade provinciana. Os estertores da cidade, os seus limites entre o que seria eminentemente urbano e o rural, eram muito difusos e diluídos. Cresce e se espalha em bolsões com concentração de habitações, pequeno comércio em determinadas regiões, que são aquelas representadas pelos caminhos que ligam às rotas de produção e circulação de mercadorias do interior e de outras regiões. Na sua grande maioria, os territórios da municipalidade estavam ocupados com atividades eminentemente agrárias e pecuárias, até as cercanias do seu centro mais dinâmico. Esta seria uma justificativa plausível para o número significativo de obras que retratam aspectos do relevo, das várzeas, dos rios, de territórios nitidamente rurais ou de paisagens. No entanto, mesmo com o deslocamento e a ampliação do antigo centro e com o processo de ocupação de novas regiões na cidade, o centro era muito diferente das várzeas.

A interdição do território, sua ocupação desordenada, os inconvenientes das cheias na dinâmica da vida da urbe e as dificuldades em lidar com os fenômenos naturais, como limite do mundo da cultura ou civilização, ou como expressão das forças naturais que inibem o próprio progresso material. Se o rio era utilizado como via de transporte, interligação entre regiões distintas do Estado, incrementando atividades produtivas e permitindo a ampliação, por exemplo, limitava as atividades urbanas no momento das cheias, inclusive a circulação entre espaços centrais e as chácaras, os postos comerciais de abastecimento de víveres e a passagem de tropeiros<sup>54</sup>.

A cidade estava crescendo, mas ela mesma não se apercebeu o que ocorria. As vilas operárias traduziam uma vida rural na metrópole, os costumes ainda eram difusos, as pessoas tentavam incorporar seus modos de vida às novidades que vinham dos trilhos ou do mar. Novos produtos, novas roupas e novos empregos. Novas formas de se portar. Roupas elegantes, curtas e atraentes. Rádio, novela, hábito e cultura. O modo de ser do triângulo paulista era agora dividido

---

<sup>52</sup> (ARASAWA, 2010, p.345).

<sup>53</sup> (GONÇALVES, 2010, p.371)

<sup>54</sup> (GOLÇALVES, 2010, p.372).

nos locais de convívios coletivos que tinham rádio, como os botecos de imigrantes. As pessoas se olhavam, encontravam outras e os costumes se misturavam. Os rapazes e as moças que se apaixonavam não eram da mesma vila, às vezes não eram do mesmo país, o “caldo” cultural estava formado. Novidade, vezes a novidade era o outro, pois a novidade era a própria pessoa, sua língua, seu gesto, seu olhar. Falamos aqui dos meios de transporte, mas o encontro destas pessoas, este sincretismo cultural, é tão revolucionário quanto às máquinas a vapor que possibilitaram estes encontros. São Paulo transformou-se em um lugar de encontros, de chegadas, de sonhos. Todas estas influências viviam conjuntamente com o carro de boi, ou as plantações de hortas na Avenida Paulista.

Em uma vila ou comunidade interiorana os encontros ocorrem nas festas religiosas, há um território formal que possibilita o fortalecimento das tradições. Na cidade “tudo que foi sólido desmanchou no ar”, as tradições entram em choque com a nova forma de ser da metrópole. Mas este processo não foi linear, as pessoas criaram espaços de resistência para preservar os valores, aquilo que fazia parte da vida. As vilas, os espaços de bairro e os clubes esportivos surgiram desta necessidade de encontros com os iguais, já que na cidade há uma multiplicidade de pessoas e formas de pensar. Somente nestes encontros, onde as pessoas se reconhecem em um Mundo da Vida comum é que se criam os laços de identidade, não mais originais como no país ou região de procedência anterior, mas algo novo, algo deste encontro dos novos valores, da tentativa de preservar a tradição e a busca por pensamentos e linguagens que se encaixam. Em uma cidade, como diria Giddens<sup>55</sup>, de desencaixes.

Interessante pensarmos como algo que surge do avanço industrial, como o esporte e os clubes esportivos, podem servir de espaço de encontros, na tentativa de criar identidades, ou como no caso do Clube Sírio-Libanês, como um local de preservação da cultura local. Ou ainda o seu oposto, o Sport Club Internacional, que tinha como filosofia a diversidade, não restringindo a entrada de sócios. Outros clubes que eram intermediários, criando dificuldades no estatuto, como era o caso do Sport Club Germânia<sup>56</sup>.

Esta nova São Paulo, construída a partir das margens do Rio Tietê, promoveu grande desenvolvimento na cidade. O rio teve enorme influência na urbanização, na industrialização e no esporte. Estes aspectos serão discutidos no próximo item.

---

<sup>55</sup> (1991).

<sup>56</sup> (NICOLINI, 2001).



## 2.3 Rio Tietê: o rio do futebol

A formação da região metropolitana de São Paulo ocorreu na bacia do rio Tietê, cerca de 750 metros acima do nível do mar. Comandando os demais rios que se direcionam a ele (Pinheiros, Tamanduateí, Aricanduva e demais afluentes), o Tietê corre para a região oeste-sudoeste. Sua nascente está localizada a 22 quilômetros do oceano Atlântico, a 840 metros de altitude, e só desemboca suas águas no mar ao final de 3.500 quilômetros, depois de engrossar o rio Paraná, onde juntos seguem para alcançar o rio da Prata, seguindo finalmente para o mar<sup>57</sup>.

Muitas expedições e bandeiras utilizavam o rio Tietê como meio de transporte para a procura de ouro, índios ou a fundação de novos povoados, o que reforça sua importância histórica. Na época da fundação da cidade de São Paulo, por volta de 1554, o rio era utilizado pelos jesuítas como meio de alcançar os pontos mais distantes da Vila de Piratininga. No caso das bandeiras, o rio Tietê adquiriu grande relevância, pois muitos paulistas chegaram por meio dele à atual região Centro-Oeste, possibilitando conseqüentemente o surgimento de várias aldeias, povoados e vilas que, posteriormente, se tornaram cidades nos Estados de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. O transporte fluvial era de suma importância para o abastecimento humano e sobrevivência de vários grupos sociais. Vilas do interior se interligavam via fluvial às cidades do litoral na busca de alimentos e vestimentas<sup>58</sup>.

No começo da colonização, as primeiras vilas foram surgindo em torno da pequena Piratininga, como Mogi as Cruzes, Santana do Parnaíba, Pirapora do Bom Jesus, Itu, Tietê e Porto Feliz. Posteriormente, com a expansão da agricultura, o Tietê influenciou diretamente a instalação de dezenas de outras cidades e vilas, todas com importância marcante no povoamento e na economia paulista.

Devido a sua localização, o rio também foi explorado pelo governo brasileiro, que o identificou como meio de facilitar o comércio e o envio de cartas pelo Real Serviço de Correios, como forma de acelerar sua comunicação com as zonas fronteiriças. Por volta de 1720, houve a descoberta do ouro em Goiás e no Mato Grosso, e o rio Tietê tornou-se rota entre o sertão e o litoral, como meio de transporte do ouro encontrado que seria enviado para Lisboa e posteriormente para

---

<sup>57</sup> (GANHITO; SPLIATTI, 2004).

<sup>58</sup> (BARAT, 1978).

outros países da Europa.

No final do século XVIII, uma das atividades que apresentou grande crescimento foi a industrialização do açúcar, sendo substituída no século seguinte pelo café, que exerceu seu domínio nas lavouras. O Estado de São Paulo foi o centro produtor mais importante do mundo e trouxe grandes riquezas e transformações à sociedade da época. O avanço industrial e as mudanças na economia paulista, por meio dos novos investimentos, passavam por um crescimento acelerado e, no final do século XIX, impulsionaram o comércio do Estado e, conseqüentemente, a maior utilização dos meios de transporte.

A estrada de ferro era ansiosamente esperada na região produtora de café, pois possibilitava um transporte muito mais barato e rápido, favorecendo o desenvolvimento da região de Jundiaí, Campinas e adjacências. A ferrovia absorveu grande parte do movimento de transporte e comunicação entre São Paulo e o porto marítimo de Santos, em contrapartida, diminuiu grandemente a importância da ligação rodoviária (mulas cargueiras) pelo caminho do mar. Estava consolidada a livre circulação de pessoas e cargas entre São Paulo de Piratininga e o porto de Santos, graças à estrada da maioridade (estrada para passagem de carros construída em 1852 – ano da maioridade de Dom Pedro) e à estrada de ferro. Assim, a partir de meados do século XIX, São Paulo se abriu para o exterior, alterando consideravelmente sua composição étnica e econômica.

A lentidão foi abalada na década de 1860 quando, com surpreendente rapidez, a ferrovia saindo do porto de Santos galgou quase de supetão a íngreme Serra do Mar e inundou o planalto com seu tempo próprio, sua velocidade, sua nova espacialidade a nova mentalidade que disseminava: a da pressa, a do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar no mesmo dia em dois lugares, antes separados por dias de cavalgadas. O moderno que se arrastava ocultamente se tornou viável, máquina a vapor equipamento industrial possibilitou a alterações no espaço, outra linguagem, outro modo de ver e ver-se. Tornou-se de fato o que já era sem poder ser: o tempo regulado pelo custo e pelo lucro. O homem deixava de ser o condutor da tropa para ser conduzido como tropa<sup>59</sup>.

A cidade de São Paulo foi transformada em um polo de atração comercial e industrial. Havia na atual Rua 25 de março, centro da cidade de São Paulo, um porto fluvial, e é por este motivo que da Rua Boa Vista desce uma ladeira chamada Porto Geral, onde realmente existiu um porto<sup>60</sup>. O desenvolvimento da cidade de São Paulo trouxe a necessidade do encontro de novos meios que facilitassem o comércio. Em 1873, o barco a vapor era o transporte utilizado para escoar a produção

---

<sup>59</sup> (TEIXEIRA, 2010, p. 237).

<sup>60</sup> (NICOLINI, 2001).

do café e de outros produtos comercializados por meio da Companhia Fluvial Paulista. O transporte dos produtos cultivados era intenso à época, o que trouxe benefícios para as cidades que ficavam à beira do rio<sup>61</sup>.

Em 1886, a Companhia Fluvial Paulistana foi comprada pela Companhia Ituana de Estrada de Ferro, com o objetivo de fazer novas obras que facilitassem o escoamento dos produtos, que garantissem a segurança e a regularidade do tráfego, e para a construção de cais com guindastes em vários portos.

No início do século XX, o rio era dadivoso, fornecia peixe, areia e transporte até por seus afluentes. Por meio dele era possível deslocar-se a Pinheiros, ou até a atual região de São Bernardo do Campo, pelo rio Jurubatuba (hoje Pinheiros), e às proximidades da região central de São Paulo pelo Tamanduateí, além de manter através de seu caudal um elo com Tatuapé, Penha (bairros de São Paulo), Guarulhos e Itaquaquetuba (região metropolitana de São Paulo).

O leito do rio Tietê forneceu a areia e o pedregulho que construíram São Paulo. Havia muitos portos de desembarque até 1950, principalmente nas cabeceiras da Ponte Grande (localde várias partidas de futebol). A carga era transportada por um barco grande chamado batelão, que era pesado, de fundo chato, com capacidade de transportar grandes quantidades do que quer que fosse. O rio Tietê, inicialmente distanciado do núcleo original da cidade, embora próximo à Freguesia do Ó, Santana e São Miguel Paulista (bairros de São Paulo), durante o século XX foi gradativamente se aproximando da estrutura urbana, até se tornar um elemento componente de sua paisagem. Seu traçado foi retificado e canalizado, e este passou a receber vias expressas em ambas as margens, presenciando o surgimento de novos centros comerciais e a formação dos primeiros clubes esportivos na Ponte Grande já no final do século XIX<sup>62</sup>.

A Hidrovia Tietê-Paraná seria a via de transporte de produtos como soja, farelo de soja, milho, sorgo, trigo, sendo composta pelos portos de Pederneiras - SP, Anhembi - SP e Santa Maria da Serra - SP, visando basicamente o mercado externo, principalmente Europa e Ásia. O principal objetivo era o transporte de cargas e produção de energia, com o propósito de fomentar o crescimento econômico paulista<sup>63</sup>. A partir de um planejamento técnico, várias barragens, hidrelétricas e eclusas foram construídas, pontuando que dentro deste mesmo contexto, o desenvolvimento do Estado de São Paulo era intenso, com ênfase na atividade industrial, expansão das rodovias, e consagração do Brasil como o “país do futebol”.

---

<sup>61</sup> (GANHITO; SPLIATTI, 2004).

<sup>62</sup> (MONTEIRO, 2010).

<sup>63</sup> (FELIPE JR, 2008).

No início do século XX, o rio era um lugar de lazer, propício à prática esportiva como natação, remo e o futebol. Era utilizado para a pesca, banho e lavagem de roupas, além de servir para o extrativismo mineral de terra e argila, agricultura e para o transporte de pessoas e materiais. O nome Ponte Grande é proveniente da velha ponte de madeira, sustentada por cinco pilastras de ferro, que servia de travessia para o bairro de Santana, próxima ao centro da cidade. A região era formada por chácaras, como a Chácara Floresta e a Chácara Couto de Magalhães. A Ponte Grande acabou demolida em 1940, dando lugar à construção da Ponte das Bandeiras, e à retificação do rio Tietê, durante a gestão do prefeito Francisco Prestes Maia<sup>64</sup>.

Vários clubes se instalaram às margens do Tietê como, por exemplo, na Chácara Floresta que no final do século XIX deu o primeiro passo rumo ao futuro título de celeiro de clubes, abrigando o Clube Esperia Società Italiana<sup>65</sup>. Posteriormente foram criados o Clube de Regatas São Paulo, Clube de Regatas Tietê, Associação Atlética São Paulo, Sport Club Corinthians Paulista, Associação Portuguesa de Desportos, o Deutsch Sport Club, além de inúmeros campos de futebol que foram se distribuindo pelas várzeas do Tietê, próximos aos bairros da Penha, Vila Maria, Canindé, Lapa, Barra Funda, Ipiranga e Vila Prudente<sup>66</sup>.

Os clubes de futebol começaram a surgir em várias localidades às margens do rio e muitos deles, que hoje possuem grande destaque, tiveram suas sedes na proximidade do rio Tietê, como o São Paulo Athletic Club, o Sport Club Corinthians Paulista, o Sport Club Sírio, a Associação Atlética São Bento e a Associação Atlética das Palmeiras. O S. C. Corinthians Paulista, por duas vezes teve sua sede à beira do rio, primeiramente na Ponte Grande e posteriormente no Parque São Jorge, localizado às margens do rio Tietê, onde existia um pequeno porto fluvial. O Parque São Jorge foi outro local onde se concentraram alguns dos primeiros clubes de futebol do Estado de São Paulo.

As margens do rio foram aproveitadas para a fundação dos clubes de futebol, e também utilizadas para acelerar a urbanização da cidade. Ao mesmo tempo em que o Plano de Avenidas era iniciado na década de 1930, o São Paulo Futebol Clube e o Sport Club Corinthians Paulista iniciavam suas maiores fases de desenvolvimento.

O Plano de Avenidas elaborado por Prestes Maia, engenheiro e prefeito da cidade de São Paulo, apresentava a construção de avenidas marginais que resolvessem o problema de drenagem do rio, além de objetivar a urbanização da várzea. Prestes Maia previa avenidas de tráfego rápido,

---

<sup>64</sup> (NICOLINI, 2001).

<sup>65</sup> (NICOLINI, 2001).

<sup>66</sup> (MONTEIRO, 2010; NICOLINI, 2001).

instalações esportivas, a localização de linhas e estações de estradas de ferro, bairros de habitações para os operários da indústria e o aeroporto da cidade. A margem direita do rio Tietê seria reservada para a realocação das ferrovias e para a criação de bairros industriais. Na altura da Ponte Grande seria criada uma nova Estação Geral, que conteria todas as estações em um só edifício. Já em sua margem esquerda, a avenida marginal seria reservada para a circulação de automóveis, tendo que receber desta forma calçamento, arborização e iluminação. A Ponte Grande, localizada no eixo da maior artéria paulista (Avenida Tiradentes), era acesso à margem direita do Tietê e próxima à Estação Geral, ao aeroporto e ao porto fluvial, constituindo assim a principal entrada da cidade<sup>67</sup>.

O rio Tietê foi extremamente importante para a formação metropolitana de São Paulo. Por meio dos muitos portos fluviais comportados por ele até 1950, hidrovias, eclusas, canais artificiais, barragens e o próprio sistema viário favoreceram a urbanização da várzea, o crescimento econômico da cidade e, conseqüentemente, o desenvolvimento dos clubes esportivos.

A década de 1930 foi um período importante para o desenvolvimento de alguns clubes de futebol localizados às margens do rio Tietê. O São Paulo Futebol Clube e o Sport Club Corinthians Paulista, por exemplo, passaram por um grande desenvolvimento durante esta década, na qual ambos eram liderados e apoiados por sujeitos muito influentes na sociedade, pertencentes à elite paulista, envolvidos com a indústria ou com a política, entre os quais podemos citar o executivo Edgard Egydio de Souza Aranha (presidente do São Paulo), o tenente Porphírio da Paz, o secretário da Educação Cantídio de Moura Campos (apoiadores do São Paulo), o empresário Alfredo Schurig, Alfredo Inácio Trindade (presidentes do Corinthians Paulista), e Manoel Correcher (apoiador do Corinthians Paulista).

Segundo Negreiros<sup>68</sup> “o futebol é uma experiência essencialmente urbana”. Pensar nesse esporte passa, necessariamente, por compreender o espaço urbano em que ele é praticado. Se o Estado de São Paulo passou nos últimos cem anos por transformações significativas, permeadas por destruições e reconstruções periódicas, também o futebol se transformou.

Essas transformações em São Paulo foram marcadas por muitas contradições, principalmente por que a riqueza produzida por esse processo não gerou dividendos iguais para os moradores da cidade. Assim, a distribuição da população pelo espaço urbano foi feita de forma a beneficiar os setores elitizados, que ocuparam as melhores localizações. Para a maioria das pessoas, restaram os piores terrenos, ou seja, as várzeas ou espaços próximos às ferrovias. Já o poder público paulistano organizava a cidade a partir dos interesses dos setores proprietários. Predominava uma visão dual da cidade: de um lado, o Centro, a Consolação e a

---

<sup>67</sup> (CARPINTÉRO, 2007).

<sup>68</sup> (1998, p.41).

Paulista; de outro, os bairros operários, em especial o Brás. Separando essas duas “cidades”, o rio Tamanduateí<sup>69</sup>.

Percebemos claramente que o futebol de várzea, ou várzeano, era típico dos operários. A visão dual do futebol oficial e varzeano passam também pela forma como a cidade foi concebida, isto é, uma separação clara, inclusive geográfica, separada pelo espigão da paulista, entre os bairros operários e os elitizados. A participação do futebol oficial vai sendo ampliada a partir do momento que o território começa a ser difuso, e a separação Casa Grande e Senzala começa a ter contornos menos óbvios. Assim a prática começa a se difundir e os clubes, em um processo cheio de contradições e distensões, percebem a riqueza do futebol em campos distantes do Velódromo (Rua da Consolação). O futebol paulista onde jogava Friedenreich (Fried), herói do título de 1919 (Brasil Campeão Sul-Americano), estava por criar novos laços e maior dinamicidade.

Há uma relação simbiótica entre urbano, cidade e futebol. Este processo é muito forte no Estado de São Paulo e a relação entre os meios de transporte, o Rio Tietê e os Clubes de Futebol, fortalece estas características do futebol como fenômeno urbano industrial.

A primazia em jogar futebol coube à capital do Estado de São Paulo, a primeira cidade brasileira a organizá-lo nos moldes em que o conhecemos até os dias atuais. Porém, ao pensarmos o nascimento do futebol em São Paulo, somos levados a entender que o espaço urbano permitiria essa experiência. Dessa forma, seria possível perceber a forte ligação do espaço urbano com o futebol. Ligação que também foi estabelecida entre a maioria das outras práticas esportivas, como de inúmeras formas de lazer. Assim, importa considerar que a expansão prática do futebol em São Paulo se fez rapidamente. Aliás, este esporte, que começava a ser organizado em São Paulo, era marcado pelas suas bases essencialmente elitistas. Os primeiros clubes a dedicarem-se ao novo esporte mantinham vínculos com grupos de estrangeiros que trabalhavam no Brasil, como foi o caso do São Paulo Athletic Club, associação congregadora de ingleses com funções superiores dentro das empresas britânicas atuantes na cidade de São Paulo; passando por clube de alemães em condições semelhantes, chegando ao Clube Atlético Paulistano, que se preocupou em reunir representantes da oligarquia paulista e de seus próximos. Aliás, clube fundado com muito orgulho pela elite paulistana, já que se tratou do primeiro clube apenas de brasileiros na cidade de São Paulo<sup>70</sup>.

A relação de São Paulo com o futebol é bem antiga, já em 1914 havia manifestações populares envolvendo os eventos esportivos:

---

<sup>69</sup> (NEGREIROS, 1998, p. 44).

<sup>70</sup> (NEGREIROS, 1998, p. 82).

São Paulo desde 1914 começou a receber festivamente seus ídolos, como Rubens Sales quando regressou da Argentina (...) pelo seu gol famoso da 'Copa Roca'. Foi a Fried e seus companheiros que se tributaram homenagens excepcionais quando regressaram do Rio campeões sul-americanos de 1919. Foi aos jogadores do Paulistano que a cidade toda esperou em 1925, quando regressaram da temporada na Europa. O mesmo aconteceu com os vice-campeões sul-americanos de 1937 e com os campeões brasileiros de 1941. São Paulo mil vezes já festejou seus ídolos e seus feitos: já experimentamos todas as maiores emoções e satisfações no futebol<sup>71</sup>.

Negreiros faz uma importante abordagem sobre a questão destas manifestações públicas. É interessante ainda pensar como a alegria advinda do futebol necessita ser coletiva. Um torcedor, sozinho, não se mostra tão feliz. A felicidade no futebol precisa ser compartilhada. Ela é, na essência, coletiva.

Em 1913, percebemos uma ampliação da participação popular. Em São Paulo, como marco histórico, temos o primeiro clube considerado de várzea entrando para a Liga Paulista de Futebol, o Sport Club Corinthians Paulista<sup>72</sup>. Logicamente este processo não é livre de discussões. Ocorre a primeira cisão no futebol de São Paulo com a criação da Associação Paulista de Esportes Atléticos (APEA). O futebol de São Paulo conviveu com conflitos até 1936, quando ocorreu a pacificação, antes do processo de intervenção estatal nas atividades esportivas, produzido pelo governo, já em pleno Estado Novo.

Segundo Negreiros<sup>73</sup>:

Além do futebol profissional, organizado na Liga Paulista de Futebol — mais tarde Federação Paulista de Futebol — existia o chamado futebol de fábrica ou de empresas, organizado em várias entidades diferentes. As principais entidades eram Associação Comercial de Esportes Atléticos (ACEA), fundada em 1929, e a Liga Esportiva do Comércio e Indústria (LECI), fundada em 1927, ambas atentas para organizar os esportes, principalmente o futebol, entre clubes de fábricas, casas comerciais, prestadoras de serviços, entre outras atividades econômicas.

Percebe-se claramente que a dinamicidade do futebol ocorre juntamente ao processo de urbanização, com ampliação das fábricas e formação de campeonatos de bairros ou mesmo de empresas.

---

<sup>71</sup> (NEGREIROS, 1998, p.57).

<sup>72</sup> (NICOLINI, 2001).

<sup>73</sup> (1998, p. 86).

Segundo Bruno<sup>74</sup>, “em fins do século passado (*XIX*) e no começo do atual (*XX*) passou realmente o Tietê a ter localizado nas suas margens os primeiros clubes náuticos da cidade. Em 1905, à esquerda da ponte, o lugar chamado Floresta estava ocupado pelo Clube Regatas de São Paulo. E em frente outra associação esportiva, o Clube Espéria, montara sua sede”.

Os esportes amadores tiveram desenvolvimento extraordinário, sobretudo a partir da criação da Diretoria de Esportes, em 1939, depois convertida no Departamento de Esporte do Estado de São Paulo, cujo o relatório de 1952 revelava a existência na cidade de 484 campos de futebol, 14 quadras de bola ao cesto, 42 retângulos de vôlei, 115 quadras de tênis, 7 pistas de atletismo, 8 piscinas, 18 canchas de bochas, 7 campos de malha, 10 ringues de pugilismo, 2 campos de beisebol, 3 estandes de tiro ao alvo, 4 picadeiros para hipismo e 8 ginásios<sup>75</sup>.

O esporte estava consolidado em São Paulo. Os contornos desta consolidação, os nomes dos principais dirigentes que possuem tanto relação com a política quanto com os clubes e o processo de disseminação na cidade serão discutidos no próximo capítulo. Caberá à identidade e à cultura do futebol um papel de destaque para explicar a efervescência deste esporte. Em termos muito gerais, a cidade acaba por incorporar esta nova prática e se associar literalmente com os avanços e retrocessos do futebol. Podemos, portanto, construir uma pequena história do Estado de São Paulo olhando para esta nova prática que contagiou os paulistas.

---

<sup>74</sup> (1954, p. 1091).

<sup>75</sup> (BRUNO, 1954, p. 1368).



## CAPÍTULO 3- AFINIDADES: FUTEBOL E SÃO PAULO

### 3.1 Futebol e Ferrovias: cosmopolitismo, integração e revolução

Nas palavras de Wittmann<sup>1</sup> a importância política e econômica de cada município começou a ser evidenciada “pelos trilhos em seu território”. A afirmação faz jus ao contexto econômico do Estado de São Paulo à época, no qual as linhas de ferro foram se enraizando pelo território paulista com o objetivo claro de escoar as sacas de café para o litoral, sobretudo ao porto de Santos. Em 1867 foi concluída a construção da linha férrea que ligaria o porto de Santos a São Paulo e Jundiaí. Azevedo<sup>2</sup> coloca que essa estrada de ferro “é uma obra admirável de engenharia, quer pelo seu traçado, quer por suas obras de arte, por seus túneis, viadutos e muros de arrimo através da Serra do Mar”. Segundo Saes<sup>3</sup>, “este fato marca o início da ligação ferroviária do Interior paulista ao porto de Santos e continua até década dos 1940, quando se dá a expansão das linhas em várias direções a partir de Jundiaí”.

Os fatos acima demonstram três características essenciais para compreendermos uma das narrativas que estão permeando este texto, primeiro, a industrialização da capital e o desenvolvimento do interior caminham com a construção de ferrovias para escoamento das mercadorias; segundo, são as companhias inglesas, com seus engenheiros vindos da elite das suas Escolas, que vem habitar o Estado de São Paulo; terceiro, nestas Escolas surgiram as primeiras regras do futebol, como afirmam Norbert Elias e Eric Dunning<sup>4</sup>.

Durante a expansão cafeeira do final do século XIX, os fazendeiros visavam escoar suas safras até os polos comerciais exportadores. Com essa finalidade os latifundiários conseguiram junto à Companhia iniciar as obras de construção da estrada. A construção foi autorizada pelo presidente do Estado, Bernardino de Campos, em 12 de agosto de 1895.

Mesmo com a crise financeira do fim do século XIX, ocorrida pela depreciação do café, a obra continuou, sendo inaugurada em 09 de novembro de 1896, conseguindo chegar até Ribeirãozinho e daí até São José do Rio Preto em 1906. De 08 de fevereiro de 1916 até 15 de

---

<sup>1</sup> (2001, p.3 5).

<sup>2</sup> (1950, p. 28).

<sup>3</sup> (1981, p. 41).

<sup>4</sup> (1992).

outubro de 1919 o acervo da estrada passa para as mãos de estrangeiros, que mudam a razão social para *The São Paulo Northern Railroad Company*. Posteriormente, o Presidente do Estado, Altino Arantes, decidiu desapropriá-la, conforme o decreto nº 3.101 de 15 de outubro de 1919. Sob a administração do Estado de São Paulo, e com a denominação definitiva de Estrada de Ferro Araraquara, a empresa teve um novo avanço tanto na expansão como na melhoria de seus equipamentos e material rodante<sup>5</sup>.

As regiões, noroeste e nordeste, do Estado de São Paulo foram de suma importância na produção de café durante o início do século XX até a Crise de 1929, como vimos nos quadros do capítulo 2. A estrada de ferro Araraquara e Noroeste tinham a função de escoar café, importar produtos diversos e transportar pessoas. Este transporte de passageiros levou os pensamentos, os conhecimentos e as informações vindas da capital, elementos importantes para compreendermos a expansão da prática do futebol no interior paulista.

Os caminhos de ferro não eram compostos apenas por trilhos, mas também por pontos de parada dos trens ou estações. Eram, na verdade, pontos para reabastecimentos das máquinas e manutenção, além de local de embarque e desembarque de passageiros, carregamento e descarregamento de produtos diversos. Nas suas redondezas nasciam pequenas vilas construídas pelos próprios funcionários que trabalhavam na manutenção das linhas, aglomerado de casas que posteriormente poderia vir a tornar-se uma cidadela. Muitos dos funcionários que trabalhavam na manutenção eram oriundos da capital, dinamizando a cultura local como novos migrantes.

Com isso, a ferrovia ia alterando aos poucos a própria paisagem interiorana por onde se disseminava, conflitando a “cultura moderna” da capital com o “atraso e morbidez” do interior.

Todos os que habitam ao longo e na vizinhança dos caminhos, ficam sob a influência direta dos focos de irradiação de cultura, e tendem a transformar-se sob a pressão, mais ou menos intenso, dos elementos de cultura, material e espiritual que o comércio, as migrações e as viagens põem com frequência ou constantemente em circulação<sup>6</sup>.

É comum observar como algumas cidades do interior de São Paulo surgiram a partir das estações onde os trens paravam, já que o centro dessas cidades é muito próximo das estações ferroviárias e, conseqüentemente, sua redondeza é caracterizada pela presença de casas com estrutura e arquitetura muito antigas. Alguns exemplos são municípios como Araçatuba, São Carlos,

---

<sup>5</sup> (OHTAKE, 1982).

<sup>6</sup> (AZEVEDO, 1950, p. 15).

## Ribeirão Preto e São José do Rio Preto.

Já se observou muitas vezes, por exemplo, a relação direta entre o caminho de ferro e as grandes aglomerações urbanas e, portanto, o aumento da força de atração que desses centros se irradia além do território propriamente urbano, determinando, nas cercanias das cidades, um acréscimo quase igual da cifra da população. Se compararmos, de fato, as cidades que possuem uma estação ou são pouco distantes dela (1500m) e as que são mais afastadas, verificamos que em geral nas primeiras o acréscimo anual da população é muito mais considerável e o excedente da imigração sobre a emigração é quase sempre maior nas primeiras do que nas segundas: a concentração da população é, pois, muito acentuada em torno das estações ferroviárias<sup>7</sup>.

Quanto mais avançavam para o interior do estado, mais cidades iam surgindo, quase linearmente. Essas cidades que surgiam na extremidade das linhas foram chamadas de “bocas do sertão<sup>8</sup>”. As “bocas do sertão” se desenvolveram e evoluíram rapidamente, atraindo pessoas de todas as regiões do Estado e do País. Foram pontos como esses que corroboraram para o êxodo rural, ou início desse fenômeno social. Com certeza o povoamento pelas estradas de ferro foi um movimento singular na história brasileira. Tem-se a percepção de que o aumento da população foi muito maior nas cidades que surgiram nos nós das linhas principais e em cruzamentos de vias férreas, se relacionado com as cidades que surgiram pouco distantes da via.

Como afirmado anteriormente, a estrada de ferro tem um importante papel na disseminação dos novos pensamentos. Este sincretismo cultural possibilitou além de novos pensamentos políticos, econômicos e sociais, a prática do esporte.

Parece-nos viável fazer uma análise relacionando as ferrovias, com o desenvolvimento das cidades do interior paulista, a urbanização, a criação de clubes nas cidades e a prática do futebol. Houve uma evolução global dos códigos esportivos na mesma direção da urbanização da sociedade. Se compararmos os jogos populares no fim da Idade Média, com os jogos da Idade Moderna, veremos um aumento da burocracia e sistematização, mesmo processo defendido por Weber<sup>9</sup> no livro “Economia e Sociedade”. A regulamentação do esporte possibilitou passar de uma participação regional, para competições inter-regionais. Para isso criaram-se os clubes, que representavam cada região, facilitando a intermediação entre os participantes de várias localidades. Institucionalizou-se, burocratizou-se, racionalizou-se o jogo. Podemos interpretar o acordo das regras como uma possível superioridade dos níveis de integração, permitindo a diminuição do uso

---

<sup>7</sup> (AZEVEDO, 1950, p. 20).

<sup>8</sup> (AZEVEDO, 1950, p.76).

<sup>9</sup> (1994).

da violência para formas mais comunicativas de relação social. Cabe reiterar que a construção das regras leva à criação de um organismo de fiscalização e representação.

A Inglaterra era a maior potência econômica naquele século, exportava para a Europa continental, Ásia e América seus produtos e tecnologia. Junto com uma mão-de-obra qualificada, chegavam também os pensamentos e ideais vigentes a outras localidades do mundo. Entre eles o futebol, concretizando a força do imperialismo britânico. Foi notória a influência inglesa sobre o Brasil. As indústrias, ferrovias, cidades, quase tudo era ligado direta ou indiretamente ao capital inglês.

Estes indivíduos, geralmente, estavam ligados à administração das primeiras empresas multinacionais do mundo que, na maioria, eram inglesas. Estes, portanto, eram burocratas que estavam espalhados pelo mundo com a função de cuidarem dos interesses econômicos de empresas que mantinham suas matrizes na Europa. Por causa deste perfil diferenciavam-se da grande massa de europeus imigrantes presentes, principalmente na América, como mão de obra fundamental para países como Brasil, Argentina, EUA<sup>10</sup>.

Nessas empresas inglesas, descritas acima pelo autor, o patrono do futebol brasileiro insere a prática do esporte como passatempo. No mesmo ano de seu retorno ao Brasil tratou de organizar jogos com funcionários de empresas presentes na capital paulista. O jogo serviu como demonstração para a imprensa paulistana e para a sociedade de luva de pelica. Este foi o primeiro passo para institucionalizar a modalidade. Aos poucos as associações foram se desenvolvendo e novos praticantes surgiram na capital. Com o desenvolvimento da malha ferroviária o esporte, e particularmente o futebol, se difundiu para o interior.

No Interior Paulista não foi diferente. O Álbum Ilustrado da Comarca de Rio Preto mostra a importância e esperança de desenvolvimento que as linhas de ferro trariam para o interior. Esse sentimento de evolução é influenciado pelas pessoas que vivem nas grandes cidades da época e a cultura dos indivíduos que se deslocam pelo interior.

O parágrafo abaixo explicita bem esta esperança. Com as palavras típicas do interior, um barroco literário, descreve a impressão que o trem traria para aquelas, como descrito no Álbum<sup>11</sup>, “paragens”:

---

<sup>10</sup> (ARAUJO, 1996, p. 73).

<sup>11</sup> (1929, p. 12).

Em 09 de Maio de 1912, reboou festivamente pelas quebradas dolentes daquelas campinas, o silvo crepitante da locomotiva. Havia todas as razões para que o povo numa alegria delirante, festejasse o auspicioso acontecimento da inauguração do tráfego na Estação local. Nesse dia, escrevia-se realmente uma das paginas mais fulgurantes da história de Rio Preto, e abriam-se aos seus destinos as portas largas do progresso, até então fechadas a todas as iniciativas.

Segundo Cavalheiro<sup>12</sup> “todos sabiam que o mais pequeno esforço lograria a mais farta remuneração, mas era quase que temerária a conquista de terras tão distantes da civilização dos grandes centros, com os deficientes meios de comunicação que então existiam”.

Talvez na capital São Paulo, a vinda do progresso já não fosse tão atrativa, já que o maior centro urbano-industrial do início do século XX respirava avanços e tecnologias advindas do exterior, porém para a população que estava distante desses centros qualquer mudança no seu cotidiano abalaria toda a estrutura cultural na qual estava inserido. As estradas de ferro serviram como o meio pelo qual a urbanização e novas ideias chegaram até as cidades interioranas.

Vem finalmente a Estrada de Ferro, e com ella, vieram também novas correntes de actividade, que, incorporadas ás que já existiam, transformaram num relance, a vida pacata e monótona de Rio Preto, bem como a de todos os núcleos ainda em esboço por toda a area dos nossos dominios administrativos, resultando dahi, a indescriptivel si não phantastica actividade, que hoje podemos observar em todos os recantos da Comarca desdobrada em surtos de progresso<sup>13</sup>.

As fontes históricas fazem imaginar o espanto, a felicidade e o medo de uma comunidade isolada das outras por falta de comunicação, vendo ao longe um carrilhão metálico deslizando por trilhos de ferro, fazendo um estridente barulho, anunciando a sua passagem por entre os campos. Além de despertar a curiosidade e os sonhos de caboclos, os trilhos nascem para poder transportar o café produzido pela mão-de-obra compostas de negros e imigrantes europeus. Os grandes latifundiários cafeeiros, visando apenas solucionar seus problemas econômicos, rasgam o interior com os caminhos de ferro sem imaginar as consequências que trariam e quanto modificariam a vida dos que habitavam as redondezas dos trilhos.

Dentre as consequências está a vinda do pensamento liberal, presente na capital do Estado, influenciando a industrialização e o desenvolvimento do interior, fazendo um elo entre ambos (capital e interior) através da ferrovia.

---

<sup>12</sup> (1929, p. 459).

<sup>13</sup> (CAVALHEIRO, 1929, p. 460).

Usando como analogia os símbolos da terra, podemos afirmar que as ferrovias foram uma espécie de “adubo” para a urbanização, já que um fluxo intenso de pessoas e mercadorias vai garantir a criação de estruturas que mantiveram a vida da cidade a todo vapor. Nesse sentido foram sendo criadas as estações ferroviárias, ou pontos de parada dos trens, estruturas que chamavam a atenção dos moradores da redondeza e levavam à construção de casas, pequenos estabelecimentos comerciais, desenvolvendo pequenas vilas que, com o passar do tempo, iam aumentando substancialmente até se tornarem, mais adiante, cidades.

Como mencionado anteriormente, as estações ferroviárias traziam recursos para as pequenas cidades que eram cortadas pelas estradas. A cidade de Mirassol é um exemplo, distante aproximadamente quarenta quilômetros de São José do Rio Preto, que sofre as influências da Estrada de Ferro Araraquara e chama a atenção de Cavalheiro<sup>14</sup>, antes da metade do século XX:

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

Rio Preto, antes da estrada de ferro, contava apenas com cerca de 200 casas e uma população de pouco mais de mil habitantes. Transformou-se, em 20 anos, numa cidade com mil prédios e cerca de 30 mil habitantes<sup>15</sup>.

Provavelmente este fenômeno de urbanização ocorreu em muitas cidades relacionadas com as ferrovias, seja apenas sendo cruzadas por elas ou com a presença de estações. No início da construção das estradas de ferro, as empresas que as construíam e administravam eram de origem inglesa ou com dependência do capital inglês. Não é demais afirmar que as tendências culturais e sociais inglesas influenciaram os indivíduos que trabalhavam nas empresas por eles administradas, como aconteceu na capital, segundo o Allbum Illustrado da Comarca de Rio Preto. Neste período iniciou-se a prática do futebol e a criação de clubes constituídos por sujeitos que tinham alguma relação com a ferrovia, como veremos mais adiante.

No começo o futebol era praticado apenas por componentes da elite paulistana. Em paralelo

---

<sup>14</sup> (1929, p. 461).

<sup>15</sup> (CAVALHEIRO, 1929, p. 460).

ao campeonato organizado pela Liga Paulistana de Football, os operários das fábricas se organizavam e disputavam campeonatos de várzea. Nessa perspectiva, a criação de clubes de futebol a partir das empresas se torna comum com o passar dos anos, e muitos clubes surgiram por interesse associativo de funcionários de empresas que administravam algumas ferrovias.

O Quadro 5 discute um pouco o cenário. Nele podemos perceber a ligação entre ferrovias e clubes de futebol. Encontraremos o nome da cidade à ferrovia correspondente, o ano de inauguração da ferrovia, o nome dos clubes da cidade e a data de fundação. O trabalho buscou trazer os nomes mais relevantes de cada uma das cidades das regiões administrativas de São Paulo. Portanto, a ideia é oferecer um panorama geral da ligação futebol e ferrovias no Estado de São Paulo.

Quadro 5<sup>16</sup>- Relação das estradas de ferro e clubes de futebol

<b>Cidade</b>	<b>Cia Estrada de Ferro</b>	<b>Inauguração</b>	<b>Clubes de Futebol</b>	<b>Fundação</b>
Santos	São Paulo Railway	1867	S. C. Americano Santos F. C. A. A. Americana	1903 1912 1914
Jundiai	SP Railway Cia. Paulista Cia Ytuana	1867 1872 1873	Paulista F. C. Jundiahy F. C.	1909 1903
São Paulo	SP Railway	1867	São Paulo A. C. A. A. Mackenzie College C. A. Paulistano A. A. das Palmeiras	1888 1898 1900 1902
Campinas	Cia. Paulista	1872	A. A. Ponte Preta	1900
Rio Claro	Cia. Paulista	1875	Rio Claro F. C.	1909
Sorocaba	Sorocabana	1875	S. C. São Bento Estrada de Ferro Sorocabana F. C.	1914 1930
Piracicaba	Cia. Ytuana	1877	S. C. XV de Novembro C. A. Piracicabano	1913 1914
Botucatu	Sorocabana	1889	A. A. Ferroviária de Botucatu	1939
Bauru	Sorocabana Noroeste do Brasil	1905 1906	E. C. Noroeste	1910
Assis	Sorocabana	1914	A. A. Ferroviária de Assis	1927
Mairinque	Sorocabana	1937	C. A. Sorocabana de Mairinque	1940
Mogi Mirim	Cia. Mogiana	1875	E. C. Mogiana Mogi Mirim S. C.	1933 1932
Ribeirão Preto	Cia. Mogiana	1883	Botafogo F. C. Comercial F. C.	1919 1911
Franca	Cia. Mogiana	1887	A. A. Francana	1912
Atibaia	Bragantina	1884	A. A. Catebê	1934
Bragança Paulista	Bragantina	1884	C. A. Bragantino	1928
São José do Rio Preto	Araraquara	1912	Rio Preto S. C. S. C. Noroeste	1919 1910

Fonte :

O quadro busca resumir um pouco o que foi tratado nas páginas anteriores, e trazer os elementos dos próximos itens, a história dos clubes. Primeiramente foram escolhidas as cidades que

<sup>16</sup>A Companhia Rio Clarence de Estradas de Ferro foi absorvida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1892. A Companhia Ytuana de Estradas de Ferro foi fundida com a Estrada de Ferro Sorocabana em 1892.

são consideradas regiões administrativas do Estado de São Paulo: Jundiaí, Campinas, Rio Claro, Descalvado, São Carlos, Araraquara, Jundiaí, Itu, Sorocaba, Piracicaba, Botucatu, Itapetininga, Bauru, Cândido Mota, Assis, Santo Anastácio, Mairinque, Campinas, Mogi Mirim, Ribeirão Preto, Franca, Atibaia, Bragança Paulista, Araraquara, São José do Rio Preto, (na época, Rio Preto), Bauru, Araçatuba. Juntamente com as cidades Metropolitanas: São Paulo e Santos.

Percebe-se que há cidades que se repetem na tabela, como Campinas e Jundiaí, isto acontece porque estas cidades são entroncamentos, portanto, mais de uma ferrovia passa por lá. Não fizemos isto com Santos e São Paulo que são os pontos de expansão.

Depois das cidades buscamos as linhas férreas mais importantes do Estado de São Paulo, que são: São Paulo Railway, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Bragantina, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Todas estas estradas estão com os anos de inauguração.

Na sequência foram pesquisados os clubes destas cidades, em documentos da Federação Paulista de Futebol e nos sites da prefeitura da cidade. Depois de descoberto o clube entramos em contato com a diretoria que enviava os seus dados. Por último colocamos a data da fundação, demonstrando que há uma relação da construção das linhas férreas com a fundação dos clubes de futebol. Colocando que o futebol é uma modalidade eminentemente urbana e que não encontramos registro de investimento de fazendeiros ou pessoal do campo para fundar os clubes. Esta é uma prática que vem com o desenvolvimento das cidades, é incorporada no cotidiano das metrópoles e depois vai se ampliando a partir de um eixo São Paulo, Santos, Campinas, para as outras cidades do interior.

A questão fundamental é apresentar a influência da urbanização e da industrialização na prática e disseminação de uma modalidade específica, que trafegou pela malha ferroviária do interior paulista. O futebol se apresenta também como algo praticado pelos operários, e não por camponeses. Aprofundar o estudo desta relação futebol/operários pode vir a ser importante para compreendermos melhor o fenômeno do esporte na sua abrangência macro. Outro ponto que merece destaque é o surgimento dos clubes como cultura industrial, conforme afirmado no parágrafo anterior, não há registro de criação de clubes, neste primeiro momento, pelos latifundiários do café. Os principais clubes têm ligação com as indústrias, comércios, e, principalmente, no caso das indústrias as que possuem ligação com as ferrovias.

Apresentamos no Quadro 5 as companhias de estrada de ferro analisadas neste estudo,



destacando as cidades escolhidas para esta análise, bem como seus times de futebol. O quadro apresentou a data da inauguração da estrada de ferro na cidade em questão, contrastando com a data da fundação do time de futebol analisado. Apresentamos, agora, separadamente a análise de cada uma das sete Estradas de Ferro consideradas neste estudo. Primeiro, o mapa do Estado de São Paulo, onde as cidades escolhidas para este estudo estão devidamente destacadas, mantendo sempre as cidades Santos e São Paulo, devido à sua importância, pontuadas no mapa, servindo como referência. Em seguida, apresentamos o quadro comparativo da data da inauguração da estrada de ferro na cidade e da data da fundação do time de futebol.

#### Quadro 6 - São Paulo Railway



São Paulo Railway			
Cidade	Inauguração da Estrada de Ferro	Time de Futebol	Fundação do Time de Futebol
Santos	1867	Sport Club Americano	1903
		Santos Foot-ball Club	1912
		Associação Atlética Americana	1914
Jundiaí	1867	Jundiahy Foot Ball Club	1903
		Paulista Futebol Clube	1909
		São Paulo Athletic Club	1888
São Paulo	1867	A.A. Mackenzie College	1898
		Clube Atlético Paulistano	1900
		Associação Atlética das Palmeiras	1902

Quadro 7 - Companhia Paulista de Estrada de Ferro



**Companhia Paulista de Estradas de Ferro**

Cidade	Inauguração da Estrada de Ferro	Time de Futebol	Fundação do Time de Futebol
Campinas	1872	Associação Atlética Ponte Preta	1900
		Guarani Futebol Clube	1911
		Esporte Clube Mogiana	1933
Rio Claro	1875	Rio Claro Football Club	1909
Descalvado	1876	Equipe Descalvadense de Futebol	1912 (?)
		Esporte Clube América de Descalvado	1944
São Carlos	1884	Expresso São Carlos Esporte Clube	1953
		Clube Atlético Paulistinha	1958
Araraquara	1885	Associação Ferroviária de Esportes (AFE)	1950

Quadro 8 - Estrada de Ferro Sorocabana



## Estrada de Ferro Sorocabana

Cidade	Inauguração da Estrada de Ferro	Time de Futebol	Fundação do Time de Futebol
Itu	1873	Ituano Futebol Clube	1947
Sorocaba	1875	Sport Club São Bento	1914
		Estrada de Ferro Sorocabana Football Club	1930
Piracicaba	1877	Sport Club XV de Novembro - XV de Piracicaba	1913
		Associação Atlética Sucrierie - Clube Atlético Piracicabano	1914
Botucatu	1889	Associação Atlética Ferroviária de Botucatu	1939
Itapetininga	1895	Clube Atlético Sorocabana de Itapetininga	1945
Bauru	1905	Esporte Clube Noroeste	1910
Cândido Mota	1914	União Atlética Ferroviária	1949
Assis	1914	Associação Atlética Ferroviária de Assis	1927
Santo Anastácio	1920	União Ferroviária Anastaciana	1952
Mairinque	1937	Clube Atlético Sorocabana de Mairinque	1940

## Quadro 9 - Companhia Mogiana de Estradas de Ferro



## Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

Cidade	Inauguração da Estrada de Ferro	Time de Futebol	Fundação do Time de Futebol
Mogi Mirim	1875	Mogi Mirim Sport Club	1932
Ribeirão Preto	1883	Comercial Futebol Clube	1911
		Botafogo Futebol Clube	1919
Franca	1887	Associação Atlética Francana	1912

Quadro 10 - Estrada de Ferro Bragantina



<b>Estrada de Ferro Bragantina</b>			
Cidade	Inauguração da Estrada de Ferro	Time de Futebol	Fundação do Time de Futebol
Atibaia	1884	Associação Atlética Cetebê	1934
Bragança Paulista	1884	Clube Atlético Bragantino	1928

Quadro 11 - Estrada de Ferro Araraquara



<b>Estrada de Ferro Araraquara</b>			
Cidade	Inauguração da Estrada de Ferro	Time de Futebol	Fundação do Time de Futebol
São José do Rio Preto (na época, Rio Preto)	1912	Sport Club Noroeste	1910
		Rio Preto Esport Clube	1919
		América Futebol Clube	1946

Quadro 12 - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil



Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

Cidade	Inauguração da Estrada de Ferro	Time de Futebol	Fundação do Time de Futebol
Araçatuba	1908	Clube Atlético Ferroviário de Araçatuba	1963

De maneira geral, este capítulo buscou apresentar a relação que foi tecida durante todo o texto, a importância do processo de urbanização e dos meios de transporte para a difusão dos clubes de futebol no Estado de São Paulo e a interação entre os operários, engenheiros, políticos. Há uma certa simbiose entre estes atores mais destacados, mostrando que a ampliação da modalidade acabou marcada por encontros das várias classes sociais. Mesmo havendo estes encontros, parecemos clara a importância de pessoas influentes que apadrinham a agremiação. Estes apadrinhamentos são importantes para ajudar a entender porque alguns clubes “vingaram” outros não.

É difícil precisar quantos clubes, fundados pelo interior de São Paulo, possuíam ou possuem relação com a ferrovia, mas não é um fenômeno isolado. Talvez muitos outros clubes que se originaram nesses moldes já não existam mais, em decorrência de fatores econômicos, administrativos ou pela própria desvalorização que o transporte ferroviário teve na segunda metade do século XX. Apesar da estatização de algumas ferrovias por volta dos primeiros anos do século passado, algumas empresas passaram por más administrações e sucumbiram ao tempo. A própria política de desenvolvimento do setor automobilístico com Juscelino Kubitschek fez com que a malha ferroviária sofresse sucateamento. É espantoso ver como o futebol passou de um esporte elitista no começo do século, a um esporte abrangente e disseminado na metade do século XX, como ilustra a realização da Copa do Mundo de 2014. A popularização dessa modalidade foi rápida se compararmos com outras modalidades como o *rugby*, por exemplo, tão antigo quanto o futebol e

também praticado pelos ingleses já no século XIX. Faz sentido que o Estado de São Paulo, onde estava presente uma grande porcentagem das empresas inglesas existentes no Brasil, fosse o polo disseminador da modalidade.

A importância da urbanização na disseminação do esporte pelo país, passados mais de um século da chegada do futebol no Brasil, ainda se pode visualizar pelos principais clubes presentes nos centros urbanos mais industrializados, com destaque, principalmente, do Estado de São Paulo no cenário nacional.

### **3.2 A ginga, o corpo e a identificação com o futebol**

Neste item discutiremos as relações sociais do futebol e sua identidade com o brasileiro. No item anterior buscamos relacionar o futebol com a urbanização e os meios de transporte. No entanto, somente os meios de transporte e a urbanização não explicam o interesse de uma determinada cultura por uma prática esportiva. Muitas modalidades chegaram ao Brasil, mas coube ao futebol o papel de destaque.

O futebol adquiriu foros de nacionalidade. Para um país tão heterogêneo e fragmentado por interesses regionais, a construção da nacionalidade brasileira teve no futebol um dos seus principais alicerces. Os embates com times estrangeiros e as primeiras partidas da seleção brasileira alimentaram certa dose de patriotismo e de sentimento de unidade. Em 1914 um combinado Rio – São Paulo derrotou a equipe Exeter city por 2 a 0 nas Laranjeiras – estádio do Fluminense (RJ), considerado o primeiro jogo da seleção. Ainda neste ano a seleção conquistou a copa Roca na Argentina, mostrando que o sentimento de pertencimento do futebol com os brasileiros foi anterior às vitórias nos mundiais. Há uma identificação, difícil de encontrar a gênese, entre esta modalidade e o Brasileiro<sup>17</sup>.

Na sociedade paulista a identidade do futebol começa com o próprio jogo, mas com o tempo carrega os contornos de bairros e dos clubes que nascem por meio de diferentes cortes sociais. Podemos falar de clubes de imigrantes como Sport Club Sírio, São Paulo Athétic Club, E. C. Germânia, Sociedade Esportiva Palestra Itália; outros com corte de classe bem definido como o S. C. Paulistano, ou pequenos clubes de bairro do Bom Retiro, Ipiranga, Moóca, não existindo uma única forma de classificação dos clubes de futebol. Talvez a mais marcante seja a separação dos clubes que participam do futebol oficial e todos aqueles outros, que tem características muito singulares. Algumas destas singularidades serão trabalhadas no próximo item deste capítulo.

---

<sup>17</sup> (GUEDES, 2009).

Desde a década de 1920, consolidando-se em 1930, o futebol se firma como o esporte mais popular do Brasil, os clubes elitistas que tinham times de futebol, em um processo cheio de contradições e distensões, começam a profissionalizar seus quadros. Neste momento, alguns clubes saem do circuito por não concordar com a política e novos clubes iniciam este processo, dando maior oportunidade aos jogadores negros e de segmentos sociais inferiores.

Para DaMatta<sup>18</sup> o futebol transforma a vida social em um espetáculo de derrotas e vitórias, proporciona uma mudança de olhar das torcidas, fazendo-as alternarem de posições. O futebol e a arquibancada são territórios de um local único e de intensos conflitos.

Bosi<sup>19</sup> traz alguns relatos orais de pessoas que participaram do processo de desenvolvimento de São Paulo, mesmo percebendo que há uma construção e valorização do passado como belo, as falas constroem os espaços do jogar, e como o futebol vai se difundindo nas regiões, independentemente do Poder Público, ou mesmo, dos grandes times que disputavam o campeonato paulista oficial.

Hoje as pessoas não jogam nem dez por cento daquilo que jogavam naquele tempo (*década de 1930*), por falta de campo, de lugar. Não tem onde jogar. Em cada bairro se fazia um campeonato, juntavam dez ou vinte clubes. Ali era uma coisa! O jogo da várzea era o que atraía a maior parte do público. De grande havia o campo da Ponte Pequena, do Corinthians velho, e o campo do Sírio. Depois veio o Parque Antártica e o Parque São Jorge. A gente dizia: "Em que parque vamos jogar?" Não tinha ainda estádio, era campo livre, ninguém pagava pra ver. O Pacaembu veio mais tarde, acho que em 38 ou 40. Aí começou a massa, antes o pessoal estava espalhado nas várzeas e nos bairros jogando mesmo.

Segundo a autora, somente com o envolvimento da população é que foi pensado e construído estádios para grande público. Novamente, parece-nos que o futebol desenvolve-se pela sua identificação com a nação brasileira, nos dizeres de DaMatta, e o governo foi a reboque deste processo como o Estádio do Pacaembu (SP):

A paixão começou a correr solta. Tanto, que passava agora, a ser uma preocupação para o Novo Estado, já que começava a transbordar do período reservado ao ócio e passava a ocupar também o venerado e "imprescindível" período de trabalho, contrariando desta forma, "os interesses nacionais", na visão do novo governo<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> (1982).

<sup>19</sup> (2010, p. 8).

<sup>20</sup> (BRANCO, 2010, p. 13).

Nas metrópoles surgidas, pela imigração, como São Paulo, ou cidades que se desenvolveram como Campinas, Ribeirão Preto, Franca, Sorocaba, poucas parcelas da população tinham raízes ou tradições, grande parte vinha de diferentes partes do mundo ou dos rincões do Brasil. Na busca de novos traços de identidade e de solidariedade coletiva, de novas bases emocionais de coesão que substituíssem as comunidades, a identidade do time, do clube e do grupo foram primordiais. A paixão futebolística serviu de elemento agregador da sociedade e dos novos migrantes das cidades paulistas.

Nestas discussões sobre o processo de popularização do futebol, cabe sempre lembrar que o Brasil já tinha o futebol nas “veias”, antes mesmo de vencer o primeiro campeonato mundial de seleções, como podemos recordar a Campanha do Selo em 1938<sup>21</sup>.

A Campanha do Selo, a tão bem inspirada iniciativa, teve um sucesso invulgar, ao se iniciar há dias, no Rio, está quase esgotada a emissão de 100 mil selos. Com essa campanha os afeiçoados podem se interessar diretamente pela viagem da nossa seleção, pois adquirindo um selo o “torcedor” faz sua fezinha de ir também à “Taça do Mundo”. Os que adquirirem o “selo cebedense” não só auxiliarão patrioticamente o comparecimento do Brasil na III “Taça do Mundo” como se tornarão, igualmente, candidatos a um lugar na delegação por...500 réis. Assim, enquanto os “fans” gastarão uma quantia tão modesta, a CBD, para cada emissão, arrecadará 50 contos, uma quantia que muito contribuirá para a nossa seleção viajar com maior comodidade, para melhor se hospedar na França, etc. E tudo isso importa na melhor disposição dos nossos “azes”

Segundo Negreiros<sup>22</sup> adquirir o “selo” não era somente a esperança própria de se ir à Europa assistir o Campeonato Mundial, como também um ato patriótico para melhor servir o nosso ideal comum de vermos o Brasil conquistar o campeonato mundial.

Colocando a sua filha como a madrinha da seleção de 1938, o presidente Vargas demonstra claramente a importância dada ao futebol no Brasil, já neste período. No seu diário escreveu ele: “a perda do team brasileiro para os italianos causou grande decepção e tristeza no espírito público, como se tratasse de uma desgraça nacional<sup>23</sup>”.

Há muita discussão sobre os problemas políticos em época de Copa do Mundo. Há uma

---

<sup>21</sup> (GAZETA 6 de abril de 1938 p. 8. In: NEGREIROS, 2003, p. 128).

<sup>22</sup>(2003, p. 134).

<sup>23</sup> (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2008).



névoa que constrói o espírito de pertencimento. Os meios de comunicação auxiliam neste processo. É um ritual. Trata-se de um período delimitado com tempo para começar e terminar, vivência oposta à realidade. Começa de forma não abrupta, mas termina de forma abrupta. O fato é que nos períodos em que os dispositivos rituais ampliados de produção da brasilidade nas Copas do Mundo são acionados, constitui-se um tempo próprio e uma história própria, apresentados e vividos como suspensos em relação ao tempo histórico em um processo de intensificação crescente, é a memória da participação do selecionado nacional – logo, do Brasil – nas Copas do Mundo fica em foco. A suspensão do tempo cotidiano, assim como a suspensão simbólica do tempo histórico, para reinaugurar o período ritual festivo em que a nação entra em campo, culmina com os verdadeiros feriados – tempo vazio – que ocorrem nestes jogos do selecionado. Neste tempo suspenso, liminar, escreve-se uma história como povo e como totalidade. O apogeu deste sentimento de pertencimento comum ocorre com a vitória final<sup>24</sup>.

A copa do mundo de 1938 será lembrada pela sua transmissão via rádio. Com a divulgação para todos os lugares, a seleção começa a ter uma relação mais orgânica com a Copa do Mundo, neste sentido inicia-se um processo de sentimento de relação entre a seleção e o Brasil.

Pela primeira vez as partidas do selecionado nacional na Copa do Mundo seriam transmitidas diretamente para o Brasil via rádio. Assim como ocorrera no sul-americano de 1936-7, disputado em Buenos Aires, a Rádio Club do Brasil (PRA-3), emissora do Rio de Janeiro – em parceria com o Cassino da Urca, o Jornal dos Sports e O Globo - adquiriu (por uma alta quantia de cerca de 100 contos de réis por partida) os direitos de transmissão dos jogos do escrete brasileiro em tempo real para os principais Estados do país. A irradiação seria redistribuída, como forma de divisão de gastos, por cerca de 45 emissoras que compunham a Rede Nacional, através do programa “Hora do Brasil”<sup>25</sup>.

O futebol integra o cotidiano das pessoas e forma um movimento de coesão. A Copa do Mundo torna-se um ritual, uma festa, uma forma de constituição da sociabilidade espontânea entre os brasileiros.

Os nossos passes, os nossos pitu’s, os nossos despistamentos, os nossos floreios com a bola, o alguma coisa de dança e de capoeiragem que marca o estilo brasileiro de jogar foot-ball, que arredonda e adoça o jogo inventado pelos ingleses e por eles e por outros europeus jogados tão angulosamente, tudo isso parece exprimir de modo interessantíssimo para os psicólogos e os sociólogos o mulatismo flamboyant e ao mesmo tempo malandro que está hoje em tudo que é afirmação verdadeira do Brasil. Acaba de se definir de maneira inconfundível um estilo brasileiro de football; inimigo do formalismo apolíneo, e amigo das variações e dionisiaco a seu jeito – o grande jeitão mulato. Deliciando-se em manhas moleronas mineiras a que se sucedem surpresas de agilidade. A arte do songa-monga. Uma arte que não abandona nunca à disciplina do método científico, mas procura reunir ao suficiente de combinação de esforços e

<sup>24</sup> (GUEDES, 2009, p. 464).

<sup>25</sup> (JORNAL DOS SPORTS, 10 abr. 1938. In: NEGREIROS, 2003, p. 124).

de efeitos em massa a liberdade para a variação, para o floreio, para o improviso<sup>26</sup>.

Para os cronistas o futebol é improviso, é o jeito brasileiro de viver. Estas vozes criaram um universo em que foi possível identificar o futebol com a cultura nacional. Ao criticar a forma de jogar dos europeus frente a nossa, mostra que este conflito é mais uma maneira de valorizar as características brasileiras. Mais um jeito de reforçar a identidade, construindo os motivos do porquê devemos torcer pelo Brasil, porque o futebol é o Brasil. Os jogadores são o Brasil. Nestes discursos não há diferença entre o mulato<sup>27</sup> que veste a camisa brasileira e o sujeito comum que pega uma bola no futebol de várzea.

A capoeiragem e o samba, por exemplo, estão presentes de tal forma no estilo brasileiro de jogar futebol que de um jogador um tanto álgido como Domingos, admirável em seu modo de jogar, mas quase sem floreios – os floreios barrocos são do gosto brasileiro – um crítico da argúcia do Mário Filho pode dizer que ele está mais para o nosso futebol como Machado de Assis está para a nossa literatura, isto é, na situação de uma espécie de inglês desgarrado entre tropicais... Com esses resíduos é que o futebol brasileiro afastou-se do bem ordenado original britânico para tornar-se a dança cheia de surpresas irracionais e de variações dionisíacas que é. A dança dançada baianamente por um Leônidas; e por um Domingos, com uma impassibilidade que talvez acuse sugestões ou influências ameríndias sobre sua personalidade ou sua formação. Mas de qualquer modo, dança<sup>28</sup>.

Os brancos, no máximo, eram expulsos de campo. Esta redução dos espaços dentro das “quatro linhas”, subproduto de sua situação social, obrigou os negros a jogarem com mais ginga, com mais habilidade, evitando o contato físico e reinventando os espaços. Sim, porque o drible não é outra coisa que a criação de espaço, onde o espaço não existe. Indubitavelmente, foi o jogador negro que imprimiu no futebol brasileiro um estilo próprio de magia e arte, diferente das formas arcaicas do jogo de bola, bem como de sua descendência inglesa imediata. Fausto, Leônidas, Domingos, Waldemar, Petronilho desenharam este instante. O estilo negado e construído à margem do “futebol branco” não tardaria a emergir como símbolo do Brasil e dos brasileiros. Reconhecido, cantado e elogiado por jornalistas e cientistas sociais, passou o futebol a fazer parte da definição da identidade brasileira. Os caminhos foram rapidamente percorridos<sup>29</sup>.

Mais do que representar uma cidade ou um Estado, o futebol constrói uma identidade. Esta identidade relaciona-se com a democratização do futebol, com a participação de segmentos outros

<sup>26</sup> (JORNAL DOS SPORTS, 28 mar. 1938. In: ANTUNES, 2004, p. 123).

<sup>27</sup> Apesar desta interpretação e a valorização do mestiço como Friedenreich, o Brasileiro apresentou outra leitura sobre os jogares negros e mestiços na Copa de 1950, quando os “impuros” Barbosa e Bigode foram massacrados pelos torcedores como os únicos culpados da derrota da seleção contra os “puros” uruguaios.

<sup>28</sup> (RODRIGUES FILHO, 1964, p. 25).

<sup>29</sup> (SOARES, 1999, p. 125).

que não o elitizado<sup>30</sup>. Dá-se pela incorporação do rádio para ouvir as partidas e, ao mesmo tempo, utilizar os espaços públicos para jogar bola.

Até mesmo a liberdade para a ostentação ou para a exibição de talento individual num jogo de que os europeus têm procurado eliminar quase todo o floreio artístico, quase toda a variação individual, quase toda a espontaneidade pessoal para acentuar a beleza dos efeitos geométricos e a pureza de técnica científica. Sente-se nesse contraste o choque do mulatismo brasileiro com o arianismo europeu. O contraste pode ser alongado: o nosso foot-ball mulato, com seus floreios artísticos, cuja eficiência – menos na defesa que no ataque – ficou demonstrada brilhantemente nos encontros deste ano com os poloneses e os tchecoslovacos é uma expressão de nossa formação social democrática como nenhuma. Rebelde a excessos de ordenação interna e externa; há excessos de uniformização de geometrização, de standardização; há totalitarismos que façam desaparecer a variação individual ou espontaneidade pessoal. No foot-ball como na política, o mulatismo brasileiro se faz marcar por um gosto de flexão, de surpresa, de floreios que lembra passos de dança e de capoeiragem. Mas, sobretudo de dança. Dança dionisíaca. Dança que permita o improvisado, a diversidade, a espontaneidade individual. Dança lírica. Enquanto o foot-ball europeu é uma expressão apolínea de método científico e de sport socialista em que a pessoa humana resulta mecanizada e subordinada ao todo – o brasileiro é uma forma de dança, em que a pessoa humana se destaca e brilha<sup>31</sup>.

A força da identidade no futebol reforça os signos brasileiros que habitavam o universo dos cronistas, muitos deles influenciados pelas pesquisas de Gilberto Freyre.

O mulato brasileiro deseuropeizou o foot-ball dando-lhe curvas, arredondados e graças de dança. Foi precisamente o que sentiu o cronista europeu que chamou aos jogadores brasileiros de “bailarinos da bola”. Nós dançamos com a bola... O estilo mulato, afro-brasileiro, de foot-ball é uma forma de dança dionisíaca<sup>32</sup>.

O poder público percebe todas estas alterações sociais envolvendo o futebol no Brasil. Com o modelo voltado para grandes líderes, o governo do Estado Novo também adota o futebol como forma de conversar com as massas, desde o comício que acontece no mesmo espaço e no intervalo dos jogos. A população começa a solicitar do Estado e da prefeitura espaços para a prática do

---

<sup>30</sup>O processo de disseminação do futebol no Brasil não foi consensual, existindo uma defesa ao amadorismo, ao cavalheirismo que tinha claramente um corte social, trabalhadores e negros não poderiam praticar este esporte em locais oficiais. Ou em clubes de elite. Por exemplo, em Minas Gerais em 1904 é publicado um artigo sobre quem deveria jogar o *sport*, o esportista é vinculado a elegância e nobreza. “Não são considerados os que exercem profissões ou emprego que não esteja de acordo com o nível moral e social em que deve ser mantido o sport”. Segundo a Gazeta de notícias de 18 de maio de 1907 o Bangu Athletic Club proibiu o registro de pessoas de cor. Um amador era uma pessoa que não fazia trabalho braçal, jogos de azar; seriam proibidos de jogar aqueles que não soubessem ler e escrever; aqueles que não tinham profissão ou aqueles que exerciam trabalhos subalternos.

<sup>31</sup> (ANTUNES, 2004, p. 167).

<sup>32</sup> (ANTUNES, 2004, p. 169).

futebol. Não somente clubes municipais, praças e parques, mas locais para que as pessoas pudessem assistir aos jogos.

Segundo Negreiros<sup>33</sup> desde o início dos anos de 1920, os estádios da cidade de São Paulo já não comportavam todos os torcedores que desejavam assistir a uma importante partida de futebol. Em 1936 o esporte era valorizado e construir um estádio, poliesportivo e com pista de atletismo, favorecia os ideais do período. Com Francisco Prestes Maia o Estádio do Pacaembu começa a ser construído de maneira mais eficiente, com a intervenção do espaço urbano o estádio alterou a região. Buscou-se construir, o que a nova história iria denominar de monumento.

Em abril de 1940, o Estádio Municipal do Pacaembu ficou pronto e houve inúmeros festejos. O estádio foi pensado para desenvolver o esporte.

Segundo Negreiros<sup>34</sup>, pode-se considerá-lo como um monumento que traduz a própria síntese dos anos de 1930, esse estádio tem a sua construção efetivada num momento de extrema valorização do esporte e das manifestações cívicas envolvendo multidões. “Ao mesmo tempo, ocorre a sedimentação do futebol profissional dentro de uma cidade em processo de metropolização”.

O poder público, neste caso, inicia um processo que setores da sociedade civil já solicitavam: o Estado tomar conta das atividades esportivas e de lazer, algo que era muito explorado pelos clubes.

A inauguração oficial do Estádio Municipal de São Paulo, que se realizou na tarde morna e luminosa de ontem, constituiu um espetáculo de inédita beleza e sadio entusiasmo, enchendo de alegria e legítimo orgulho os olhos e o espírito de toda a multidão ali presente às cerimônias de abertura da majestosa praça que lhe dá a primazia na América do Sul, em mais esse setor<sup>35</sup>.

Mazzoni<sup>36</sup> considerava o surgimento do Estádio do Pacaembu como um importante divisor de águas. É possível falar do futebol em São Paulo antes do Pacaembu e com ele. Para a crônica esportiva, o Pacaembu fez crescer ainda mais a popularidade do esporte bretão em São Paulo:

---

<sup>33</sup>(1998).

<sup>34</sup>(1998, p. 134).

<sup>35</sup>(NEGREIROS, 1998, p. 325).

<sup>36</sup> (1945).

“(…) A ‘época de ouro Pacaembu’, como é sabido, nasceu em 1940, com a inauguração do Estádio Municipal e desde aí cada ano que passa houve um novo recorde de renda. Desde 1943 vem se perguntando se a ‘época Pacaembu’ atingiu o seu máximo pra daí não provocar mais recorde de renda... mas vimos que se em 43 as rendas de 1940, 41 e 42 ficaram para trás, e, 44 aconteceu o mesmo em relação a 43 (...)”<sup>37</sup>

As palavras do presidente do Estado Novo na abertura do Estádio do Pacaembu mostram o que debatemos no segundo capítulo deste trabalho, que é uma valorização da cultura física com o futebol levando a reboque as outras modalidades. O governo se apropriou de algo que veio da massa, para valorizar os seus objetivos, que era o trabalho, a disciplina e o físico. Para esclarecer esta colagem do futebol, com a nação e o governo tornou-se emblemático o discurso de Vargas na inauguração do Pacaembu em 28 de abril de 1940.

Este monumento consagrado à cultura física da mocidade, em pleno coração da capital paulista, é motivo de justo orgulho para todos os brasileiros e autoriza aplaudir merecidamente a administração que o construiu. As linhas sóbrias e belas da sua imponente massa de cimento e ferro, não valem, apenas, como expressão arquitetônica, valem como uma afirmação da nossa capacidade e do esforço criador do novo regime na execução do seu programa de realizações.

É ainda, e, sobretudo, este monumental campo de jogos desportivos uma obra de sadio patriotismo, pela sua finalidade de cultura física e educação cívica.

Agora mesmo assistimos ao desfile de dez mil atletas, em cujas evoluções, havia a precisão e a disciplina, conjugadas no simbolismo das cores nacionais. Diante dessa demonstração da mocidade forte e vibrante, índice eugênico da raça, – mocidade em que confio e que me faz orgulhoso de ser brasileiro – quero dizer-vos: Povo de S. Paulo!

Compreendestes perfeitamente que o Estádio do Pacaembu é obra vossa e para ela contribuístes com o vosso esforço e a vossa solidariedade. E compreendestes ainda que este monumento é como um marco da grandeza de São Paulo a serviço do Brasil.

Na perspectiva de discutir a relação entre a popularização do futebol e os ideais do Estado Novo, Negreiros<sup>38</sup> coloca bem esta distensão de objetivos, do brasileiro e do governo varguista, escrevendo:

O Estádio surgiu nesse contexto, mas se tornou efetivamente um templo do futebol, inspirando e projetando sua trajetória na memória da cidade. Conhecer os caminhos que levam até o Pacaembu permite compreender o significado das atividades físicas em São Paulo, a partir dos anos 1930.

<sup>37</sup>(MAZZONI, Mais alto ainda?, *A Gazeta*, 06/04/1945, p. 10. In: NEGREIROS, 1998, p. 335).

<sup>38</sup>(2003, p. 213).

Assim, é possível considerar que o Estádio Municipal do Pacaembu, como síntese de uma época que tinha muita preocupação com a valorização nacional e os símbolos da pátria, poderia levar o futebol como potencial agente educador. Ao mesmo tempo, não podemos achar que o governo conseguiu controlar o corpo e a alma das pessoas pelo esporte. O futebol e as associações de futebol foram espaços de resistência ao regime. Todo este discurso do futebol como utilização e estratégia do Estado deve ser relativizado, pois há inúmeras pesquisas que apontam o futebol como sendo local de distensões. Mostrando como é complexo o fenômeno futebol.

Entre os sindicatos paulistas, os mais ativos e bem articulados eram os dos ferroviários, mormente o da Cia Paulista e da Noroeste do Brasil. Respectivamente, as principais cidades paulistas envolvidas nas organizações sindicais ferroviárias eram São Carlos, Araraquara, Piracicaba Barretos, Lins e Bebedouro<sup>39</sup>.

Dentro dos clubes de futebol formaram-se territórios para o embate político, como discute Paoli e Duarte<sup>40</sup>.

O que o agente do Dops não percebeu, é que as relações entre os operários davam-se nas organizações de bairros, os clubes de futebol e as associações culturais de várias comunidades étnicas, não apenas porque as pessoas participavam de ambas, mas, principalmente, porque as experiências de sociabilidade nessas associações contribuíram para a organização das comissões de fábrica.

Em entrevista realizada pelas pesquisadoras Paoli e Duarte em 28.08.1999, João Louzada, que era da Comissão de Fábrica da Matarazzo, conta como foi o processo de entrada nesta Comissão.

Progresso Paulista F.C. o presidente era o Sr. Vicente, que era mestre no Matarazzo, no Belenzinho, o técnico era o Sr. Dante, que era mestre numa secção da Cia. Gás, lá na rua do Gasômetro. Eu fui jogador, fundador e depois presidente. No último jogo perdemos do Flor do Ipiranga 4x2. No campo da Siqueira Bueno. O pessoal depois me chamou para fazer parte da comissão de fábrica<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> (BRUSANTIN, 2010, p. 247).

<sup>40</sup> (2004, p. 68).

<sup>41</sup> (PAOLI; DUARTE, 2004, p. 87).

Podemos interpretar estes dados mostrando que a concentração e a proximidade com as indústrias parecem ter contribuído decisivamente para a difusão da experiência organizativa das comissões internas, que se disseminaram, bem como da sua relativa estabilidade e duração. Entretanto, se as práticas organizativas passavam de fábrica a fábrica, de um local de trabalho a outro, é preciso considerar que o sucesso e a longevidade das comissões de fábrica devem um tributo, nem sempre visível e reconhecido, às organizações do bairro, em especial aos clubes de futebol e às organizações festivas em geral. Os clubes de futebol eram mais que simplesmente o jogo. Ele possui uma dimensão política e social, às vezes esquecidas.

Percebe-se que os clubes de futebol não eram apenas utilizados pelo poder constituído, estas formas de sociabilidade são múltiplas, permitindo utilizar este espaço para valorizar a comunidade e construir estratégias para driblar a repressão. Lembrando que no mesmo espaço de reprodução dos valores do governo, por exemplo, como os grandes times que jogavam no 1º de maio, há também espaços de resistência.

### 3.3 O futebol em São Paulo: uma discussão dos territórios e das identidades

A versão mais aceita, ou melhor, a versão que se impôs sobre a gênese do futebol foi com a vinda de Charles Miller. Porém, o jogo de bola já havia sido praticado anteriormente, pelo menos 20 anos antes. Fala-se de uma escola dirigida por padres no interior de São Paulo, como de marinheiros ingleses, próximos a um porto brasileiro. Apesar dessas divergências, é importante ressaltar que o futebol moderno surgiu na Inglaterra e tem em São Paulo seu primeiro espaço de disputa, dirigida por entidades organizadas com esse fim. Sobre essa questão, uma discussão interessante é encontrada em “Futebol no Brasil ou Football in Brazil? ”.

Foi no meio universitário britânico que, principalmente, o esporte começou a ser praticado. Jovens das principais escolas inglesas foram os pioneiros a se dedicar a várias modalidades que, com o passar do tempo, foram consolidadas como olímpicas e transformaram o esporte em valor cultural. Após regressar dessas universidades, estes jovens tornaram-se agentes de difusão da atividade esportiva pelo mundo, missão profissional, deixando parte deste valor cultural em todas as regiões em que se radicavam de forma temporária ou permanente.

Da mesma forma que Miller, Oscar Cox, após terminar seus estudos na Suíça, retornou ao Brasil e tornou-se o difusor do futebol no Rio de Janeiro e o primeiro presidente do Fluminense. O

“introdutor” do futebol em Salvador foi José Zuza Ferreira, que levou à capital baiana a primeira bola em 1901 ao voltar da Inglaterra. Em 1904, Vitor Serpa criou o Sport Club em Minas Gerais, e em 1905, Guilherme de Aquino Fonseca começou a difundir o futebol em Pernambuco, após concluir seus estudos, também na Inglaterra<sup>42</sup>.

Não é objetivo discutir quando ocorreu o primeiro jogo, nem mesmo se os sujeitos acima relatados são os primeiros a trazer bolas e materiais. Na história é mais intrigante conhecer seus contornos do que sistematizar um nome, um fim, como se a partir deste relato decretássemos o fim da história. Neste sentido, os nomes trazidos têm a ideia de apresentar o seguinte contexto: há uma percepção que jovens da elite europeia, principalmente inglesa, de pais radicados no Brasil, entraram em contato com o futebol sistematizado e burocratizado, trazendo esta nova prática à luz dos documentos oficiais. O que não impede de perceber que marinheiros ingleses, entre outros, poderiam já praticar o futebol de forma não sistematizada, porém distante dos holofotes de jornalistas e de pessoas que escreveram o cotidiano do fim do século XIX e começo do XX.

A Várzea do Carmo, às margens do rio Tamandateí, extensão do rio Tietê, foi o local para marcar a data de um jogo entre os funcionários da Companhia de Gás, do London Bank e da São Paulo Railway. Segundo Mazzoni, Charles Miller relata esta partida da seguinte maneira:

Ao chegar ao campo, a primeira tarefa que realizamos foi enxotar do mesmo os animais da C. Viação Paulista, que ali pastavam. Logo depois iniciávamos nosso jogo, que transcorreu interessante, sendo que alguns companheiros jogaram mesmo de calças, por falta de uniforme adequado<sup>43</sup>.

Ao chegar ao Brasil, Charles Miller teve mais um motivo para continuar empolgado e divulgando o futebol: ele encontraria aqui o alemão Hans Nobiling, chegado em 1897, vindo de Hamburgo, onde jogava pelo clube Germânia. Juntos, passaram a organizar competições no campo de rugby do São Paulo Athletic Club e no Velódromo. Seguiu-se a partir desse momento, uma série de jogos que reunia os altos funcionários das empresas inglesas e a elite econômica interessada nesse esporte<sup>44</sup>.

O primeiro clube a jogar futebol foi o São Paulo Athletic Club. Este clube tinha como sócios diretores da São Paulo Railway e outros membros da colônia inglesa, eles se encontravam, anteriormente, para jogar cricket numa várzea, nas proximidades da Ponte Grande. Posteriormente,

---

<sup>42</sup> (NOGUEIRA, 2006).

<sup>43</sup> (MAZZONI, 1950, p. 19).

<sup>44</sup> (MATOS, 1981, p. 94).



a Associação Atlética Mackenzie College de São Paulo, liderada por Augusto Shaw, professor do Mackenzie College, também passou a se dedicar à modalidade, dando origem ao Mackenzie como clube de futebol. No final do século XIX e começo do século XX outros clubes foram fundados no Estado de São Paulo, que não se iniciaram pelo futebol, mas que logo começaram a se dedicar exclusivamente a ele, como é o caso do S.C. Savoia de Sorocaba, a Associação Atlética Ponte Preta de Campinas e o Clube Atlético Paulistano de São Paulo<sup>45</sup>.

Em 1902 ocorreu o primeiro campeonato paulista, contando com a participação do São Paulo Athletic Club, o S.C. Germânia, o S.C. Internacional, o C.A. Paulistano e o Mackenzie College. O futebol, por no mínimo quinze anos, foi dominado pelos clubes mais ricos, porém, também já existiam os clubes chamados varzeanos. Neste sentido, as fronteiras sociais do futebol começaram a ser transpostas através da formação de times improvisados pelos setores populares e, o que antes era simples curiosidade destas camadas, passou a ser prática oficial. Logo, as equipes e clubes foram se constituindo pela iniciativa de pequenos comerciantes, operários e artesãos, como o S. C. Internacional em 1909 e o Sport Club Corinthians Paulista em 1910<sup>46</sup>.

O ‘amadorismo marrom’ oferecia gratificações aos jogadores de origem operária. Os atletas que se sobressaíam, recebiam privilégios e por isso passavam a se dedicar mais ao clube do que propriamente à empresa da qual eram contratados. Quando eram realizados amistosos e campeonatos, os clubes de elite costumavam cobrar elevados valores pelos ingressos e mensalidades de seus sócios, enquanto que os clubes populares preocupavam-se em oferecer condições mais acessíveis para seus associados nos torneios e confrontos que organizavam. Nesta época, o futebol desenvolveu um enorme potencial econômico, uma vez que o ‘amadorismo marrom’, praticado desde 1910, sustentava-se das bilheterias e dos ricos patronos dos clubes. O amadorismo só foi se desconstituir anos depois, com a transição política do governo que em 1933 reconheceu o jogador de futebol como profissional regulamentado pela legislação trabalhista.

Giulianotti<sup>47</sup>, em suas pesquisas sobre o processo de disseminação do futebol pelo mundo, trouxe algumas considerações importantes, mostrando que o processo de difusão deu-se com semelhanças ao processo brasileiro. Segundo o autor, os primeiros clubes fora da Inglaterra foram estabelecidos na Suíça pelos rapazes ingleses que frequentavam escolas particulares. Na Escandinávia, o jogo contrabalançou com os ginastas nórdicos, surgindo primeiro na Dinamarca em 1879. Os artesãos escoceses levaram o jogo para Suécia no final do século XIX, enquanto as conexões britânicas levaram o futebol para os noruegueses no início da década de 1880.

---

<sup>45</sup> (FRANCO JUNIOR, 2007).

<sup>46</sup> (FRANCO JUNIOR, 2007).

<sup>47</sup> (2010).

Trabalhadores do algodão, de Lancashire, foram considerados os primeiros expoentes na Holanda em meados do Século XIX, inspirando a formação na primeira Associação de Futebol não inglesa em 1889. As escolas inglesas foram centrais para a popularização do futebol na Alemanha e na Rússia. O futebol espanhol desenvolveu-se após ter chegado no País Basco com os trabalhadores marítimos e os carvoeiros da Grã-Bretanha, que o jogavam durante a década de 1890. Na Itália, marinheiros ingleses e negociantes introduziram o jogo moderno em Gênova, Milão, Turim e Nápoles. Na França, durante a Belle Époque, os primeiros times de futebol foram formados pelos escoceses e ingleses exilados em Paris.

Na América Latina as relações comerciais mostraram-se o canal mais fértil para a colonização do futebol. A primeira experiência no Brasil chegou com os marinheiros ingleses em 1864, mas foi Charles Miller, de São Paulo, educado na Grã-Bretanha, que se tornou o mais ardente proponente do jogo. O futebol também chegou ao rio de La Plata quando 45 mil cidadãos da Grã-Bretanha, que moravam em Buenos Aires, começaram a criar Clubes, particularmente via escolas britânicas. A influência Inglesa continuou por meio da fundação e denominação de clubes por ex-alunos e trabalhadores ferroviários tais como, na capital, o River Plate, ou os dois em Rosário – Newell's Old Boys (fundado pelos primeiros alunos de um professor inglês) e o Rosário Central (depois da estação ferroviária local). O primeiro clube voltado para o futebol uruguaio, Albion FC, foi fundado em junho de 1861, em Montevideú. Duas décadas depois, havia notícias de que o futebol era jogado nas aulas de educação física nas escolas secundárias. Os trabalhadores ferroviários ingleses fundaram, em 1891, o que se tornou o clube Peñarol. Seu rival, o Nacional, foi fundado em 1899 pelos estudantes locais ansiosos para defenderem a honra nacional. O milionário do chá escocês, Sir Thomas Lipton, doou a Taça Lipton em 1902, para ser disputada anualmente pela Argentina e Uruguai. De maneira semelhante, no Chile, o futebol foi introduzido pelos marinheiros britânicos no porto Valparaíso, onde o primeiro time foi formado em 1889. Seis anos depois, a Associação de Futebol Nacional foi formada por nove clubes fundamentalmente de origem britânica<sup>48</sup>.

Esta longa citação de Giullianoti mostra como os contornos históricos da difusão do futebol fora da Inglaterra possuem denominadores comuns. Mesmo na América Latina a presença de ingleses do meio de transporte também é grande. Há estas duas tendências da disseminação da prática, os estudantes e as linhas férreas.

A prática do futebol na cidade de São Paulo é um tanto complexa, mas desde a vinda de Miller muitas coisas ocorreram, rapidamente começam confrontos inter-regionais, em 1901 no dia 19 de outubro ocorre o primeiro jogo de futebol entre paulistas e cariocas, foram dois confrontos, ambos terminaram empatados em 1x1 e 2x2<sup>49</sup>. Um pouco antes deste fato ocorreu o primeiro jogo oficial de clubes paulistas, em 1899, SPAC 0x0 Mackenzie. A primeira partida do campeonato

---

<sup>48</sup> (GIULIANOTI, 2010, p. 23-25).

<sup>49</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

oficial ocorreu no ano de 1902, Mackenzie 2x1 Germânia. E no ano de 1907 a seleção paulista vence o 1º campeonato brasileiro de futebol<sup>50</sup>.

A partir do momento em que o futebol se torna um acontecimento nacional, um símbolo de união e de identidade nacional, percebe-se a presença cada vez maior dos políticos profissionais nos postos de liderança política e administrativa desse esporte. Nesse instante, o futebol brasileiro deixa de ser só um esporte de jogadores profissionais, que vão apresentar espetáculos semanais ao grande público, para se tornar máquina eleitoreira desses políticos profissionais<sup>51</sup>.

Não queremos aqui aprofundar a questão do profissionalismo e do amadorismo marrom, outros trabalhos como de Negreiros e Franco Jr. já o fizeram. Percebemos que a questão da profissionalização passava também por posições políticas, dentro da dinâmica paulista. A Liga de Amadores de Futebol contava com importantes políticos, como: Antonio Padro Junior; Gastão Rachou; Guilherme Machado Kawll; Manuel de Lacerda Franco; Virgilio Guimaraes; Pedro Analhe; Manuel Augusto Marques. A liga profissional Associação Paulista de Esportes Atléticos, contava com Elpídeo de Paiva Azevedo; Azevedo Guilherme Gonçalves; Guido Giacomini. Mais do que simples aferição de renda é a forma como os políticos se integravam dentro da dinâmica social da época, não havendo grandes ou nobres objetivos, mas sim opiniões pessoais dentro de um cenário de transformação do futebol e do Estado de São Paulo.

Voltando à discussão do processo de disseminação dos clubes de futebol no Estado de São Paulo, a cidade de Santos, como o local de transações econômicas por excelência, também participou do processo de constituição de clubes. No caso de Santos a sua proximidade com o mar fortaleceu os clubes náuticos e de regatas, como: o Clube Regatas Santista (1893); Club Internacional de Regatas (1898); Club Náutico Saldanha da Gama (1903); Club de Regatas São Vicente (1905).

O surgimento das organizações esportivas vincula-se ao processo de identificação de grupos e pessoas, como a formação de grupos de imigrantes, bairros ou etnias, mas o esporte surge também como potencializador da sociabilidade e construção de laços tão profundos quanto outros eventos sociais, dos jogos de azar, das formas de lazer gastronômico ou dos encontros sociais. O esporte casa-se perfeitamente com os valores modernos e as pessoas incorporam novos símbolos desta atividade, re-significando o esporte para além das regras de etiqueta de formação do homem, sem extingui-las, isto é, agregando os valores do grupo à prática esportiva.

---

<sup>50</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>51</sup> (ROSENFELD, 1973, p. 150).

Bourdieu<sup>52</sup> define o ser esportivo a gênese do esporte moderno, no começo do século XIX e no século XX, como forma de distinção de classe, com valores simbólicos relacionados à superação e ao respeito às regras. A luta deste campo fez relativizar estes valores éticos do esporte, permitindo olhá-lo não somente como prática de uma urbanização crescente, mas também como uma forma de distinção dentro do próprio campo do esporte, além da valorização monetária desta distinção. Surge um novo símbolo que não aquele do cavalheiro, mas do esportista, do hábil, do forte.

Com a evolução do esporte, outras modalidades que tinham ligação com as cidades começam a aparecer, como o remo, que no final do século XIX ganhou espaço e prestígio na cidade, sendo adequado às modificações que se estabeleciam em sua ordem social cultural, ligado mais diretamente a setores das elites com características urbanas. Para a ocupação das praias e do mar, e principalmente para o desenvolvimento do esporte náutico, foram fundamentais o delineamento de uma cultura urbana, o enaltecimento de padrões saudáveis de vida e de um corpo belo e forte, a difusão do “pensamento científico”, a emergência e valorização do lazer, a busca de novas formas de sociabilidade<sup>53, 54</sup>.

Os colégios e os clubes constituíam-se em espaços de sociabilidade, nos quais representavam a superioridade da elite, que procurava se fortalecer, num movimento endógeno, por meio da difusão de vínculos de solidariedade e do conseqüente afastamento dos demais setores sociais. Melo<sup>55</sup> aponta que o *Jornal dos Sports*, na matéria de 06/08/1915, alertava que o “futebol é um esporte que só pode ser praticado por pessoas da mesma educação e cultivo, se formos obrigados a jogar com um operário a prática torna-se um suplício, um sacrifício, mas nunca uma diversão”.

Mas o importante de todo este processo de disseminação da prática é que o esporte e os valores esportivos estão vinculados com a urbanização e a ideia de evolução da sociedade que pairava no período, isto é, uma busca de elementos para sair do atraso rural da época recente. A prática de um jogo cultivado pelos ingleses era o sinal que a sociedade paulista distanciava-se das mulas cargueiras.

Segundo Rago<sup>56</sup>, na belle époque paulistana, muitos buscavam novas formas de convívio, lazer e diversão.

---

<sup>52</sup> (2000).

<sup>53</sup> (MELLO, 2010).

<sup>54</sup> (SOARES, 1999, p. 481).

<sup>55</sup> (2010, p. 134).

<sup>56</sup> (2004).

Inspirando-se em hábitos europeus, principalmente importados da Paris haussmaniana, os paulistas passavam a frequentar espaços que espelhavam o requinte da sociabilidade europeia, como teatros, cinemas, restaurantes e cafés. Participavam de saraus literários e de audições musicais, no ambiente das elites, ou nos centros de cultura social dos meios operários. Competições esportivas de natação, remo e ciclismo, promovidas pelos clubes recreativos privados passam a ser valorizadas, como forma de libertação do corpo e como meios que a sociedade podia identificar-se como moderna. A vida social fechada nas fazendas e restrita às missas era substituída pela busca cada vez mais constante às ruas e praças, dos passeios e encontros na esfera pública, da vida em sociedade que se constituía referenciada pelos padrões do mundo dito civilizado. Assim, o próprio prefeito Antonio Prado, após reformar o Jardim da Luz, passava a prestigiar o local, comparecendo com sua família para ouvir as apresentações da Banda de Música da Força Pública, em concertos de música de Wagner, Beethoven. Bach e Schubert<sup>57</sup>.

Mesmo nas práticas esportivas revelava-se uma forte segregação das classes sociais, para além de suas dimensões racistas e sexistas. Alguns esportes como o tênis e a equitação, eram praticados majoritariamente pelos homens brancos da elite, em seus clubes privados, o tênis clube e o hipódromo. A importação dos sports e da ideia de clubs privados da Inglaterra foi acompanhada dos valores aristocráticos da origem, resultando, no Brasil, na violenta exclusão de trabalhadores braçais, dos negros, dos homossexuais e dos pobres dos códigos definidores dos que podiam competir. Assim, da regulamentação do remo, constavam, por exemplo, artigos que impediam a participação dos criados de servir de hotéis, cafês, bares, confeitarias e bilhares, condutores de veículos; os de profissão manual que não exija esforço mental, e os operários, entre outros<sup>58</sup>.

Mesmo com estas proibições nestes clubes de elite, a prática livre ocorria em espaços outros, como nas margens do Rio Tietê, e nas suas Várzeas. Isto é, havia a restrição de jogar nestes espaços particulares, mas nas ruas, nos terrenos baldios a prática começa a aparecer de forma cada vez mais frequentes.

Modalidades como a natação e o futebol, ganhavam rapidamente adepto por toda a cidade, tanto praticadas em inúmeros clubes que surgiam por toda a parte, quanto nos campos, várzeas, rios, tomados pela população, incluindo-se a negra. Competindo no Rio Tietê, nadadores e nadadoras absorveram muitas atenções e receberam aplausos entusiasmados, especialmente na “travessia de São Paulo a nado” realizadas entre 1924 e 1944. Percorrendo as sinuosidades do rio numa distância de 5.500 metros, entre a ponte da Vila Maria e a Ponte Grande, nessa competição considerada “São Silvestre da água”, equipes masculinas e femininas, em trajes especiais, atraíam uma quantidade enorme de fervorosos torcedores, que se ajuntavam às margens do rio. Dentre os nomes femininos que brilharam na natação paulista, o de Maria Lenk, se destaca como a primeira recordista mundial brasileira, filha de um ginasta alemão, começara a nadar no final dos anos 20, no clube Estrela, passando depois para Associação Atlética São Paulo, e, em 1934, para o clube de Regatas do Tietê, onde seu pai fora admitido como professor de natação. Brilha na Olimpíada de Berlim, em 1936, mas é em 1940 que bate seu primeiro recorde mundial na piscina do Botafogo, no Rio de Janeiro<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> (RAGO, 2004, p. 392).

<sup>58</sup> (RAGO, 2004, p. 393).

<sup>59</sup> (RAGO, 2004, p. 401).

A cidade de São Paulo na década de 1910 e 1920 vivia uma dicotomia. Sua cartografia dual coloca, de um lado, a cidade da ordem, da moral, das boas famílias, do cosmopolitismo exemplar dado pelos ricos e, no plano cultural, durante os anos 20, do lugar de vanguarda, que Nicolau Svencenko denominou de furor modernista, exibido publicamente nas atitudes e no aparecer das pessoas em público, nos comentários da grande imprensa, no acúmulo de exibição de signos modernos de velocidade, do barulho, das novas máquinas, do furor das buzinas, do bom-tom da civilidade francesa<sup>60</sup>.

São Paulo popular. Deste lado do Tamanduateí, totalmente desconhecido dos salões cultos e sofisticados da cidade. Nos cortiços do Brás – nas vielas do Bexiga, nos botequins da Barra Funda, o teatro, o cinema, a ópera são atividades eminentemente populares, sobretudo o primeiro encenado nas ligas operárias, na sociedade de auxílio mútuo, nas ruas, nos clubes esportivos, nos centros de cultura social anarco-sindicalistas. Uma cultura que, aparentemente, começa sob influência da parcela politizada de imigrantes italianos, mas que, a medida que se entende como cultura de classe, pouco a pouco incorpora a inspiração vinda dos imigrantes espanhóis, portugueses, húngaros, russos, lituanos, árabes e outros, bem como uma cultura negra nos bairros periféricos<sup>61</sup>.

Desta população que frequentara o centro e tivera seus espaços cerceados pela polícia, como a rua direita, destes grupos operários e trabalhadores braçais surgiam associações de carnaval e clubes de futebol. “O grupo carnavalesco Barra Funda fundado em 1914, o Campos Elíseos em 1917 e a Vai-Vai na década de 20. No futebol, os mais conhecidos eram a Associação Athletica São Geraldo e Clube Cravos Vermelhos, ambos fundados na década de 1910<sup>62</sup>”.

Havia também os clubes de futebol que representavam grupos étnicos como o Luva Preta (1904) e o Cosmos (1908), que eram frequentados pela população negra<sup>63</sup>. O importante é destacar que o clube esportivo não é algo apenas ligado à elite, e sim um espaço de sociabilidade que tinha diversas características, não somente econômica, mas de identidades distintas, como país, etnia, imigrante, classe, bairro e afinidade eletiva.

O esporte ganha grande notoriedade no Estado de São Paulo, cria-se uma prática de ampliação da sociabilidade que é o esporte. Este teve grande influência na consolidação do Estado como ponto de encontro e inseriu-o no cenário internacional das grandes cidades do mundo. O

---

<sup>60</sup> (PAOLI; DUARTE, 2004, p. 55-56).

<sup>61</sup> (PAOLI; DUARTE, 2004, p. 57-58).

<sup>62</sup> (PAOLI; DUARTE, 2004, p. 62).

<sup>63</sup> (PAOLI; DUARTE, 2004).

futebol não custou muito para conquistar a população, de alto a baixo. Nas várzeas, nos terrenos baldios próximos às fábricas, nos pátios dos colégios, nos clubes, ou nas arquibancadas do Parque Antártica. Tota<sup>64</sup> afirma que o futebol já nos anos 30 perde seu caráter elitista e passava a paixão de um povo. Segundo Tota, Nicolau Tuma, precursor da locução futebolística, já dizia da nova paixão dos paulistas, atento às expectativas sentiu que os ouvintes esperavam mais do que as poucas narrações, ele começa a criar uma imagem do jogo na fala pelos rádios, o foi o grande meio de comunicação do futebol.

A Festa da Penha, a mais popular festa de São Paulo no final do século XIX, atraía inúmeras pessoas não apenas pela religião, mas por outras modalidades lúdicas e de lazer de caráter laico. Pelota, ciclismo, natação, basquete, pedestrianismo e todas as modalidades esportivas começavam a despertar a atenção da população que aos poucos passava a se dividir entre os festejos religiosos e as práticas laicas. Em 1897 o jornal “A Platéia” anunciava que todos que ali vão, uns por devoção, outros simplesmente por espírito de curiosidade, encontram ali os melhores atrativos, a começar pelos conhecidos cavalinhos de pau, e a terminar no Coliseu Festa Alegre, que tem feito as delícias dos que ali vão, atenta a concorrência de amadores, não só do esporte de pelota como do ciclismo<sup>65</sup>.

Este capítulo buscou retratar os territórios e as identidades do futebol, apresentando uma discussão sobre o papel dos ingleses na disseminação do futebol, sua elitização e criação de um futebol oficial e outro varzeano. Mostramos que os outsiders cultivavam o futebol nas várzeas, nos campos e beiras de ferrovias. Este encantamento que o futebol promoveu no Estado de São Paulo, somado a esta forma de jogar, nos levaram a discutir aspectos do sincretismo cultural brasileiro e a incorporação de ritos e signos corporais ao futebol, trazendo a ideia de técnica corporal, criando uma familiaridade entre a incorporação do jogo e o jeito do brasileiro. Joga-se, se brinca se diverte, se fala à maneira da sua técnica corporal. Para, finalmente, construirmos um espaço de relativa proximidade com os clubes de futebol e o processo de disseminação relacionado com as ferrovias, destacando que as ferrovias e o Rio Tietê são apenas uma possibilidade dentre a infinidade de olhares e saberes que o futebol, como objeto para olhar a sociedade paulista, pode oferecer.

No próximo capítulo os clubes de futebol do litoral, capital e interior serão abordados procurando oferecer um panorama geral dos clubes e assim criar um espaço de proximidade do leitor com os clubes.

---

<sup>64</sup> (2004, p. 501).

<sup>65</sup> (STREAPCO; RUBIO, 2009, p. 6).





## ELEMENTOS ICONOGRÁFICOS

Foto 1 - Equipe de Remo no Rio Tietê, s.d.



Fonte: (<<http://www2.transportes.gov.br/bit/04-hidro/3-rios-terminais/rios/00-Figuras/bacias-local/map-tiete.gif>>. Acesso em: 10 dez. 2012).

Foto 2 – Vista do “Club de Regatas Tietê na Ponte Grande (atual Ponte das Bandeiras), durante festividade da comunidade norte-americana que comemorava a independência de seu país, 1919.



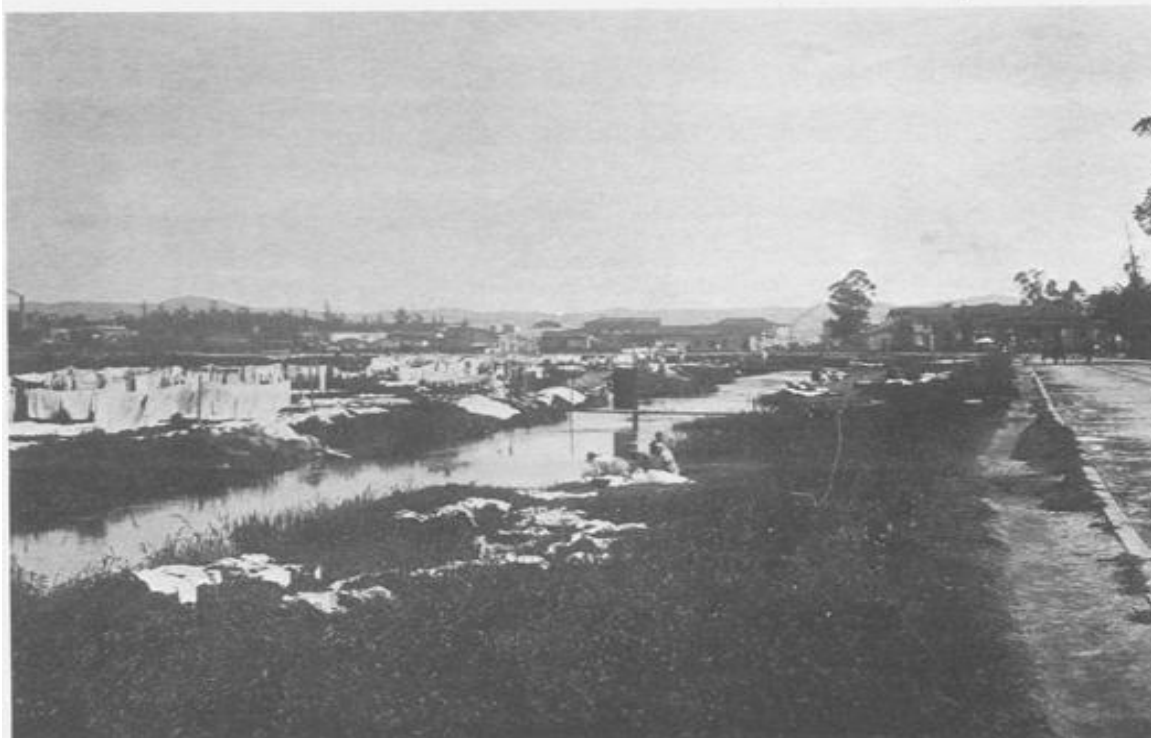
Fonte: (<<http://www.ibamendes.com/2011/08/fotos-antigas-do-rio-tiete-iii.html>>. Acesso em: 10 dez. 2012).

Foto 3: Várzea do Carmo, s/d.



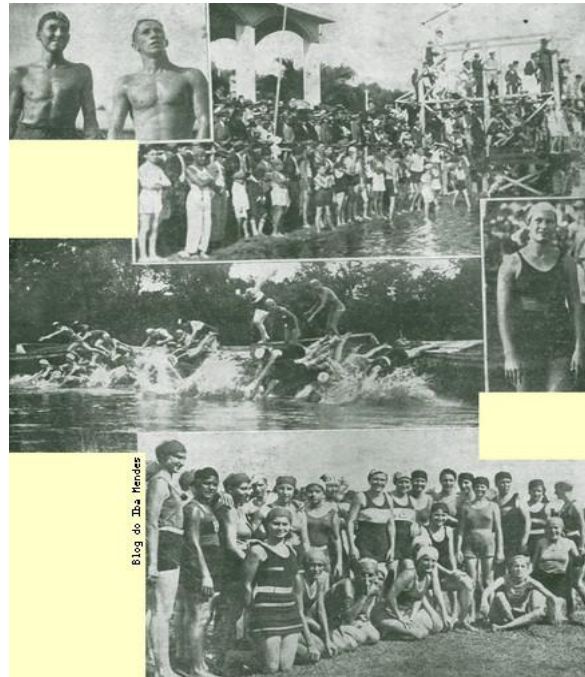
**A turma da bicicleta, no tempo em que o ciclismo no Velódromo era o quente. Aí estão Antônio Prado Júnior ("Odargi"), de palheta, logo atrás do menino, Luiz da Silva Prado; os irmãos Pereira de Souza (os dois primeiros ciclistas da direita); João de Oliveira Barros (à direita, de terno escuro e palheta); Vicente Azevedo (primeiro à esquerda); Plínio da Silva Prado, José Frederico de Borba e outros.**

**Aí, na Várzea do Carmo, os ingleses batiam bola, no fim do século passado. O futebol nascia, para o Brasil, nessa época.**



Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.

Foto 4 - Travessia de São Paulo a nado, 1932.



Fonte: <<http://www.ibamendes.com/2011/08/fotos-antigas-do-rio-tiete-iii.html>>. Acesso em: 12 dez. 2012).

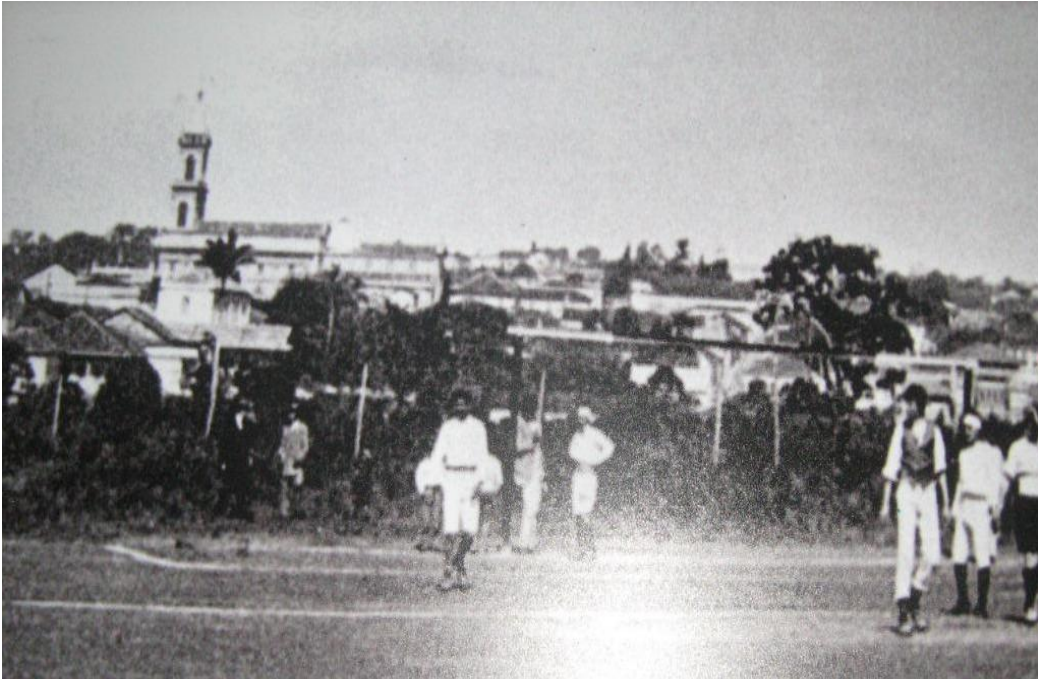
Foto 5 - Charles Miller, 1902.



Ah! aqueles memoráveis "matches de foot-ball entre Brasileiros e Estrangeiros". Este aconteceu no dia 6 de abril de 1902, e foi o primeiro. Casemiro da Costa integrava a equipe dos brasileiros. Do outro lado, Charles Miller. Na foto, eles aparecem lado a lado, sentados no primeiro degrau, quando nem pensavam em disputar o título de introdutor do futebol.

Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.

Foto 6: Partida do Guarani s/d.



Fonte: Arquivo pessoal de Raul Celestino T. Soares Júnior .

Foto 7: Equipe do Guarani, 13/12/1925.



de 13/12/1925 (Guarani X Corinthians) - Nerino, Barbanera, Joaquim, Aristides, Juca, Zequinha, Tavares e Roberto; abaixo: Angelino, Camisola e

Fonte: Arquivo pessoal de Raul Celestino T. Soares Júnior.

Foto 8: Inauguração do primeiro campo do Guarani, Local: Barão de Rezende, s/d.



Fonte: Arquivo pessoal de Raul Celestino T. Soares Júnior.

Foto 9: Construção da Estádio Brinco de Ouro da Princesa, 1953.



Fonte: Arquivo pessoal de Raul Celestino T. Soares Júnior.

Foto 10: Estádio Brinco de Ouro da Princesa.



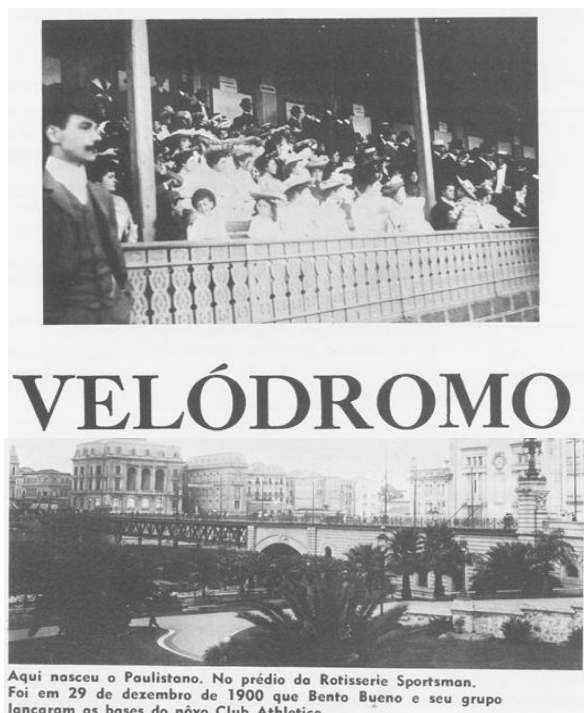
Fonte: Arquivo pessoal de Raul Celestino T. Soares Júnior.

Foto 11: sede do Clube Atlético Paulistano.



Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.

Foto 12: Velódromo, s/d.



Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.

Foto 13: Equipe do Paulistano e do Fluminense, 1904.



Paulistas e cariocas sempre tiveram uma pequena rivalidade. Em futebol, esse espírito também existe. Mas aqui o Fluminense e o CAP aparecem lado a lado, antes de uma partida, em 1904, no Velódromo.

Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.

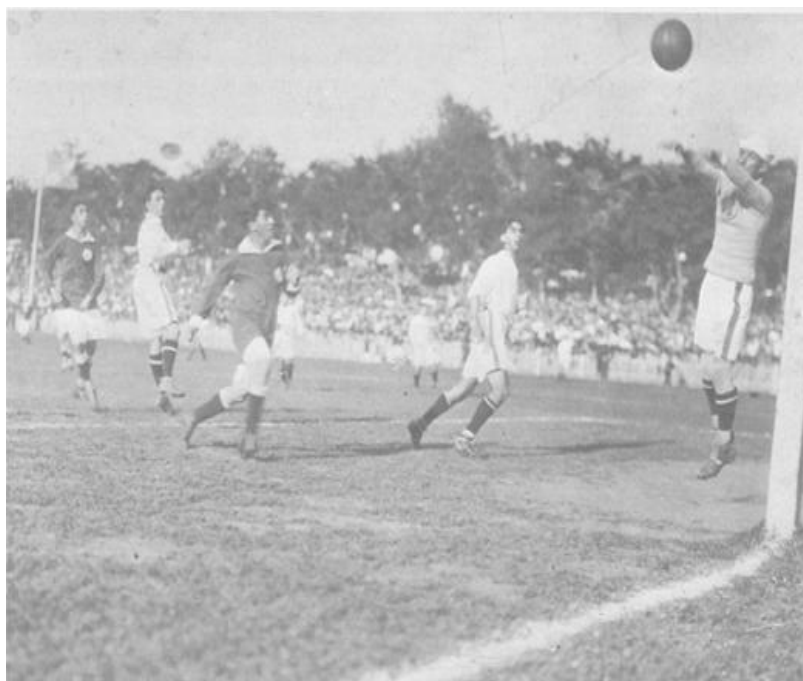
Foto 14: Paulistano Campeão Paulista, 1905.



**Gol de Ibanez Salles! Até que enfim, o Paulistano ganhou um Campeonato do São Paulo Athletic. Este acontecimento histórico deu-se em 1905, no Velódromo.**

Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.

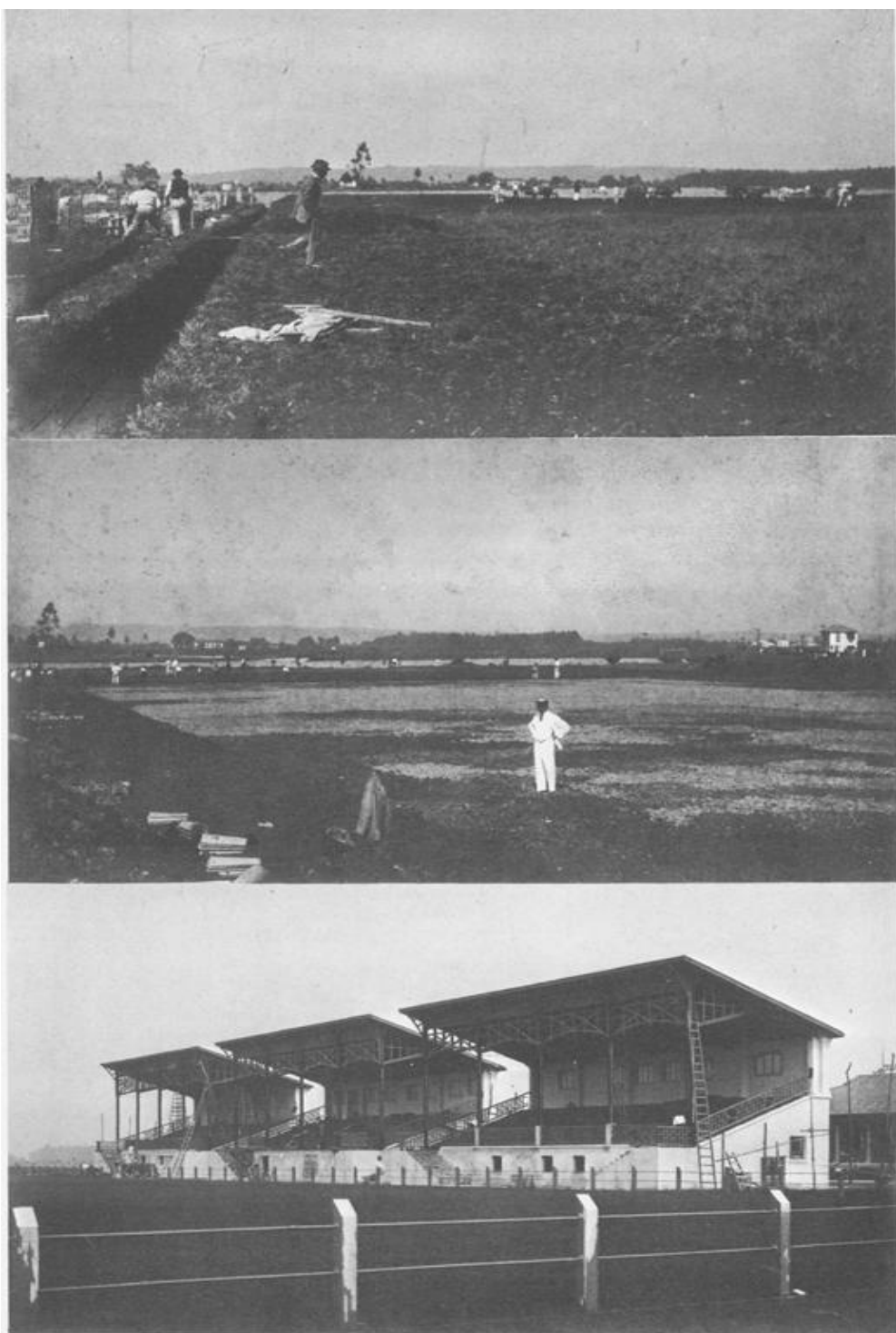
Foto 15: Paulistano, 1922.



Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.



Foto 16: Campo de Futebol do Paulistano, s/d.



**De repente o Paulistano ganha novas forças. No dinamismo das construções reflete-se o crescimento do Clube. O novo campo de futebol e as arquibancadas viveram dias de glória.**

Fonte: Club Athletico Paulistano: Um clube que cresceu com a cidade – Edição comemorativa do 70º aniversário.

Foto 17: Estação Luz, em construção (1898).



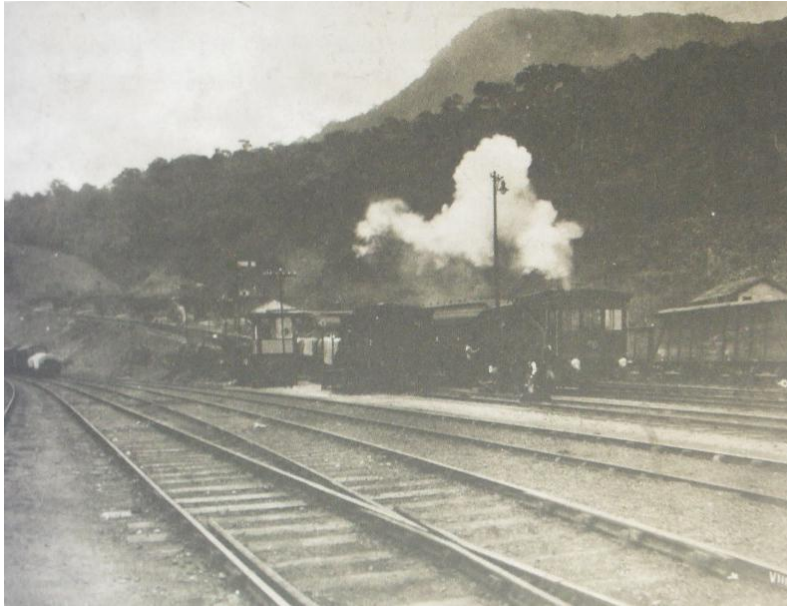
Fonte: (< <http://www.avilainglesa.com/historiasedepoimentos.html>. > Acesso em 13/12/2012.

Foto 18: Pátio Ferroviário de Paranapiacaba – década de 20.



Fonte: TEIXEIRA, 2010, p. 251.

Foto 19: Formação do trem de carga para subida da Serra e chegada do trem de passageiro acoplado a locobreque, 1922.



Fonte: TEIXEIRA, 2010, p. 243.

Foto 20: Vista dos túneis ns. 1 e 2 e estrada de ferro dos novos planos inclinados da Serra e ao fundo, residência de ferroviários responsáveis pela manutenção desta parte da via férrea.



Fonte: TEIXEIRA, 2010, p. 241.

Foto 21: Cotidiano dos trabalhadores ao longo da estrada de ferro.



Fonte: TEIXEIRA, 2010, p. 243.

## **CAPÍTULO 4 - OS CLUBES DO ESTADO DE SÃO PAULO E AS SUAS RELAÇÕES COM OS MEIOS DE TRANSPORTES**

### **4.1 As primeiras agremiações do Estado de São Paulo: a narrativa do hercúleo trabalho dos pioneiros<sup>1</sup>**

Desde que os ingleses se estabeleceram em São Paulo, o cricket era praticado. Em 1875, o jornal “A Província” informa que será realizado “no campo da Rua Mauá (Estação) uma partida de cricquetentre paulistas e cariocas<sup>2</sup>”. Os paulistas eram os ingleses empregados na São Paulo Railway, na Companhia do Gás, nos bancos, e os cariocas eram bretões, auxiliares de empresas dessa nacionalidade. Os ingleses aqui residentes, embora poucos seguiam os hábitos de sua terra, e o cricket era o seu divertimento.

São Paulo se transformou.

O capital cafeeiro se desenvolveu. Cresceu a lavoura e cresceu o comércio. Multiplicaram-se as casas britânicas. Fundaram-se novos bancos, novas empresas para a exploração comercial e industrial. Os navios da Mala Real trouxeram de Liverpool e Southampton inúmeros súditos. Em 1888 nasceu um clube que se denominou São Paulo Athletic Club<sup>3</sup>, que tinha como objetivo o cultivo dos esportes ao ar livre, com predominância do cricket. Só em 1894 é que vagamente se falava em futebol.

Charles Miller filiou-se ao São Paulo Athletic Club, e organizou a equipe que capitaneou. Os adversários eram os empregados da São Paulo Railway. Em 1895 realizou-se a primeira partida oficial de futebol disputada nos campos de Piratininga<sup>4</sup>.

Posteriormente, com a fundação da Associação Atlética Mackenzie College<sup>5</sup> e do Sport Club Internacional<sup>6</sup>, o esporte teve um grande impulso. Os desafios perpetuaram-se, principalmente entre esses dois clubes que se tornaram até a fundação da Liga Paulista de Futebol, os mais fortes do Estado. Os sócios dessas duas agremiações foram os primeiros brasileiros que jogaram futebol oficial no Estado de São Paulo<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup>Neste capítulo estabeleceremos os contornos do futebol na cidade e no Estado de São Paulo. As discussões foram garimpadas em um livro de um memorialista do futebol, Antonio de Figueiredo que teve suas afirmações comprovadas pelos representantes do acervo dos principais clubes de futebol do Estado de São Paulo. A História do Foot-Ball em São Paulo escrito em 1918 está em uma seção de obras raras do acervo do Estado de São Paulo. E há uma cópia deste documento, no acervo do LUDENS, que se encontra na FFLCH-USP.

<sup>2</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>3</sup> Site do São Paulo Athletic Club.

<sup>4</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>5</sup> Site da Associação Atlética Mackenzie College.

<sup>6</sup> Site do Sport Club Internacional.

<sup>7</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

Em 1888, os ingleses aqui residentes, liderados por W. Fox Rule lançaram as bases de um clube que teria por objetivo proporcionar aos sócios várias diversões. O cricket era o esporte predileto dos britânicos, e por isso seus fundadores se preocuparam em comprar um terreno. Neste tempo, São Paulo era uma cidadezinha, e as suas várzeas, hoje cortadas de alamedas e avenidas, eram completamente desertas. O governo tinha interesse em ocupar esses campos, já que os imigrantes não queriam aproveitá-los, preferindo as terras mais férteis que ficavam no interior. Sendo assim, o São Paulo Athletic Club solicitou o aluguel de um campo, que ficava no Bom Retiro, bem perto do Rio Tietê<sup>8</sup>.

O SPAC transferiu-se para a Chácara Dulley, e em 1899 arrendou por 10 anos um amplo terreno na Rua da Consolação, vizinho a Caixa de Água, onde fez suas instalações – um pavilhão com pequena arquibancada, duas quadras de tênis e um campo para cricket e futebol. Para realizar todos esses melhoramentos muitas casas comerciais inglesas auxiliaram o clube<sup>9</sup>.

Em 1898, um professor do Mackenzie, Augusto Shaw, tendo regressado dos Estados Unidos, trouxe o basquete para São Paulo. Notando o interesse crescente dos alunos pelo futebol, Augusto Shaw resolveu adotar o “Football Association”, em 1899. Neste mesmo ano lançaram-se os alicerces da Associação Atlética Mackenzie College.

Em 1900, os jogadores do Mackenzie foram surpreendidos por uma carta de desafio enviada por Antonio Casemiro da Costa, capitão do S. C. Internacional. Aceitaram, e o torneio (o primeiro realizado entre brasileiros em São Paulo) foi marcado para um sábado na Chácara Dulley. A A. A. Mackenzie College perdeu por 2x1, e dali por diante, os dois clubes desafiavam-se. O clube entrou para a Liga Paulista, tendo ocupado, no primeiro ano, o terceiro lugar. No ano de 1906 teve que fechar suas portas por incidente colegial<sup>10, 11</sup>.

O Sport Club Internacional foi fundado em 19 de agosto de 1899. Sobre o Internacional e o Germânia (atual Pinheiros) há uma lenda narrada por Figueiredo em 1918, escreve-nos que o presidente do Internacional Antonio de Campos fez duas propostas sobre a denominação da nova entidade: uma, a que propunha o nome de “Sport Club Internacional”; e a outra, a de “Sport Club Germânia”. A primeira proposta foi aprovada, e quando o resultado foi anunciado, H. Nobiling, Germano e Wokuschoffe se retiraram da sala, pois queriam uma entidade com os valores e o nome alemão, estava assim lançado à pedra fundamental de um dos maiores clubes sociais do Brasil, S. S.

---

<sup>8</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>9</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>10</sup> A missão dos Estados Unidos que mantinha o Mackenzie College exigiu que os alunos pertencentes à Associação fizessem um relatório dos seus trabalhos. Os estudantes entenderam que a Associação era uma coisa à parte, e que não tinham que dar satisfação dos seus atos. Diante desta atitude, o diretor do colégio Horace M. Lane obedecendo às ordens dos Estados Unidos, declarou extinta a Associação. Em 1911 vários alunos reergueram a Associação, aproveitando o material antigo. Foram eles Pedro Arrizabalaga, Alberto de Campos Mello e Renato M. Dantas. (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>11</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

C. Germânia, atual, Esporte Clube Pinheiros. O S. C. Internacional progrediu. Os seus estatutos permitiam a entrada a quem quisesse: ingleses, franceses, portugueses, norte-americanos<sup>12</sup>.

O clube alugou um prédio na Rua José Bonifácio, esquina da rua S. Bento, no lugar onde se encontra os escritórios da São Paulo Railway. O edifício tinha vastas dependências. Foi ali que se aconchegaram os sportsmen, foi ali fundada a Liga Paulista, foi ali que se fundou o futebol em São Paulo<sup>13</sup>.

Outro ponto importante foi a fundação da Liga Paulista e da Taça Casemiro Costa.

Em 19 de dezembro de 1901 houve uma reunião na sede do Sport Club Internacional na Rua S. Bento, para se tratar da fundação de uma Liga de Futebol. Compareceram a reunião João da Costa Marques e Olavo de Barros, pelo Sport Club Germânia<sup>14</sup>, Nobiling e Arthur Ravache, e os representantes da A. A. Mackenzie College e do S. C. Internacional. Soube-se então que havia uma taça a ser disputada, oferecida por Casemiro da Costa, capitão do primeiro time do Sport Club Internacional. O fato é que Casemiro da Costa foi o primeiro a oferecer uma taça e com essa oferta lançou, direta ou indiretamente, as bases do futebol no Estado de São Paulo<sup>15</sup>.

O Club Athletico Paulistano<sup>16</sup> foi fundado em 30 de novembro de 1900<sup>17</sup>. Conta o clube que os sócios Renato Miranda, Olavo de Barros e Sylvio Penteadó assistiram no colégio do Mackenzie uma partida de futebol, e entusiasmados com o jogo e com os conselhos de Ibanez Salles, jogador da A. A. Mackenzie College, deliberaram introduzir esse esporte na agremiação que pertenciam. Estes dados mostram que todas as agremiações de prestígio, independentemente de quem eram os sócios, tinham relações sociais comuns, ou na universidade, ou no comércio, ou na indústria, existiam espaços comuns de sociabilidade que no clube eram confirmados com os convites de partidas entre as agremiações.

Na diretoria do C. A. Paulistano estavam homens de prestígio da sociedade paulistana, como: Numa de Oliveira, Antonio Prado Júnior e Luiz Fonseca. Eles transformaram o Velódromo, construíram quadras de tênis e futebol, fizeram melhoramentos na sede. O fim do C. A. Paulistano no futebol deu-se por cisões internas entre o grupo Mesquita e o grupo Prado Jr. Desta cisão nasce a Associação Atlética das Palmeiras<sup>18</sup>.

Com a venda do Velódromo, o Paulistano quase faliu. A sua diretoria investiu no clube e compraram um grande terreno na Rua Augusta (Jardim América) e ali lançaram os alicerces da sua luxuosa sede que apresentava um pavilhão, um campo de futebol, arquibancadas, e uma quadra de

<sup>12</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>13</sup> (FIGUEIREDO, 1918, p. 27).

<sup>14</sup> Site do Sport Club Germânia.

<sup>15</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>16</sup> (CLUB [...], 1970); (NICOLINI, 2001).

<sup>17</sup> Na primeira reunião presidida pelo Dr. Bento Bueno, secretário do interior, compareceram: Renato Miranda, Olavo de Barros, Sylvio Penteadó, Oscar e João da Costa Marques.

<sup>18</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

tênis.

Em 1902 funda-se a Associação Atlética das Palmeiras<sup>19</sup>, residentes de Santa Cecília e Palmeiras, segundo as informações do clube eles foram influenciados pelas partidas que aos domingos se realizavam no Velódromo, destinado a cultivar o futebol e outros esportes. Em 1905, uma resolução da Liga Paulista que objetivava aumentar o número de concorrentes à taça “Penteadão”, fez com que a A. A. Palmeiras se apresentasse para concorrer a esta vaga, competindo com o Clube Atlético Internacional<sup>20</sup> de Santos. A A. A. Palmeiras saiu vitoriosa e passou a fazer parte da primeira divisão.

Quando o C. A. Paulistano saiu da Liga Paulista, a A. A. Palmeiras foi convidada por João Didier para com ele formar uma nova entidade esportiva. O clube estava com poucos sócios, mas devido o esforço de Edgard Nobre de Campos reorganizou-se.

O primeiro jogo interestadual ocorreu em São Paulo<sup>21</sup> em 19 de outubro de 1901, um mês antes da fundação da Liga Paulista. O jogo entre os cariocas e os paulistas ocorreu no terreno do São Paulo Athletic Club. Logicamente os cariocas vieram a São Paulo de trem, pela D. Pedro II. O sucesso da visita a São Paulo foi completo. Em 1902, foram realizados dois jogos interestaduais no Rio, no qual estavam presentes o C. A. Paulistano e o Sport Club Internacional. Em 1904 veio a São Paulo o Fluminense Football Club, e em 1905, as relações entre as cidades tornaram-se mais estreitas: o Fluminense F. C. esteve novamente em São Paulo e no ano seguinte, as partidas entre as cidades se repetiram<sup>22</sup>.

Em 1907 foi organizado o Campeonato Brasileiro de Futebol, que foi disputado pelas duas cidades. Esse campeonato não foi disputado no ano seguinte, uma vez que as relações interestaduais só se intensificaram em 1909. Nos anos de 1909 a 1912, foram inúmeras partidas disputadas entre os clubes de São Paulo e os da capital da República<sup>23</sup>.

Em 1904 começou em São Paulo pela imprensa, uma tenaz campanha a favor da vinda de um time estrangeiro que disputasse alguns torneios com os clubes paulistas. As sociedades

---

<sup>19</sup>Criado por Gelasio Pimenta, José Pinto e Silva, F. de Salles Collet e Silva, F. Correia, Persy Corbett, José de Barros, Mario Mendes, Jorge Collet e F. Ferreira da Rosa.

<sup>20</sup>Site do Clube Atlético Internacional.

<sup>21</sup>Em São Paulo, os que mais se interessaram pela iniciativa foram Antonio Costa, membro do Sport Club Internacional, que fora companheiro de colégio de Oscar Cox em Lausanne, Ibanez Salles, do Club Atlético Paulistano, René Vanorden, do Sport Club Internacional, R. Nobiling, do Sport Club Germânia, Charles Miller, Fox Rule e Boyes, do São Paulo Athletic. Quanto aos preparativos de ordem social, Lidgerwood e Sidney Cox trataram do banquete, da viagem (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>22</sup>Vários jogos ocorreram entre os paulistas e cariocas. Construindo uma rivalidade no futebol. Em 1914, o Fluminense e o América do RJ tiveram vitórias, disputando torneios com o Club Athletico Paulistano e Associação Athletica São Bento. O jornal carioca “Correio da Manhã”, um ano antes, ofereceu uma taça, e o primeiro jogo foi realizado no Rio. Os paulistas partiram e jogaram no dia 27 de junho de 1914, e foi derrotado por 1x0, porém no segundo jogo que foi realizado em São Paulo, vitória dos paulistas por 2x0. A Associação Athletica das Palmeiras venceu o campeonato. Em 1916, os cariocas sofreram outra vez por 5x0, e no dia 24 de setembro, os fluminenses perderam em seu próprio campo, por 3x1 (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>23</sup>(FIGUEIREDO, 1918).



esportivas da Europa, preocupadas com os seus campeonatos, os seus jogos e com o preparo contínuo de seus sócios, não queriam se aventurar a fazer uma viagem esportiva por estas paragens tropicais que naquela época não gozavam de boa fama, por serem consideradas habitadas exclusivamente por negros e como um foco perigoso de febre amarela e varíola. Depois de dois anos, um jornal de Buenos Aires informou que estava para chegar àquela capital um time proveniente da África do Sul, que iria jogar com alguns clubes portenhos. A Liga Paulista apressou em corresponder-se com o chefe da delegação sul-africana, convidando-a a visitar São Paulo. A resposta foi afirmativa. Os ingleses do Sul da África chegaram a São Paulo e o torneio foi marcado para 31 de julho de 1906. Era uma quinta-feira, dia útil, e este fato não impediu que o Velódromo se enchesse. Encontrava-se em São Paulo, nesta ocasião, o ex-presidente Affonso Penna, que assistiu à partida, acompanhado por políticos influentes. Os sul-africanos venceram o time brasileiro, A. A. Mackenzie College, por 6x0<sup>24</sup>.

Com o início dos contatos internacionais logo foram convidados os argentinos. Esta é uma daquelas ocasiões que os documentaristas do futebol apontam como a gênese da rivalidade<sup>25</sup>. O primeiro encontro foi em 2 de julho no Velódromo. A partida terminou empatada, no dia 4 houve o segundo jogo. A narrativa deste dia é bem pitoresca, como podemos ver na transcrição abaixo:

Às três horas da tarde o campo do Velódromo não podia receber mais ninguém. A decepção foi completa e terrível com a derrota dos brasileiros. O terceiro e último encontro internacional foi realizado no dia 7 de julho de 1918. Os jornais, para apagarem a péssima impressão que o anterior causara, animaram as famílias. Os argentinos repetiram a façanha do dia 4 contra os brasileiros, era patente a sua superioridade. Não faltaram no dia seguinte ao embarque dos argentinos, as lamentações da imprensa. Descobriram-se defeitos na nossa organização, os jogadores foram atacados e diretores dos clubes, que tiveram a leviandade de convidar uma equipe. Os matches de futebol entre os argentinos e brasileiros despertaram na nossa população esportiva o desejo de assistir a provas internacionais entre as nações da América do Sul. Este desejo aumentou quando souberam que depois de seu regresso, os argentinos tinham sido derrotados pelo “Scratch” uruguaio. Desde então a Liga Paulista de Futebol e os clubes a ela filiados buscaram trazer a Associação Uruguaia para São Paulo<sup>26</sup>

Em 1911, a diretoria do Sport Club Americano<sup>27</sup>, convidou os uruguaio para uma partida. Os uruguaio chegaram à cidade de Santos no dia 9 de agosto, sendo recebidos por comissões da Liga Paulista e do S. C. Americano<sup>28</sup>. Foi a primeira vitória de um time nacional sobre um

<sup>24</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>25</sup> Os argentinos chegaram a São Paulo no dia 30 de junho. Foram bem recebidos na estação pelos representantes da Liga Paulista, por muitos jogadores e por um grande número de curiosos.

<sup>26</sup> (FIGUEIREDO, 1918, p.39).

<sup>27</sup>Sport Club Americano S. C. Americano <http://www.futebolpaulista.com.br/clubes/todososcampeos>

<sup>28</sup>O primeiro encontro foi realizado no dia 10, no qual os uruguaio jogaram com o C. A. Paulistano, que assim como o São Paulo Athletic, fora convidado pelo S. C. Americano. A partida terminou com um empate de 3x3. O segundo jogo internacional ocorreu no dia 12 do mesmo mês, contra o São Paulo Athletic Club, terminando com um empate de 2x2. O terceiro jogo internacional efetuou-se no dia 13, entre os uruguaio e o S. C. Americano. O Americano conseguiu derrotar os uruguaio por 3x0, sendo esta a primeira vitória obtida por um time nacional sobre um

estrangeiro.

Em 1910, a convite do Fluminense F. C. do Rio, o “Corinthians” (Inglês), disputou uma série de partidas na capital da República. A Liga Paulista de Futebol procurou o Fluminense F. C. com o propósito de trazer o time inglês para a capital paulista. No dia 29 de agosto, os jogadores ingleses foram recebidos na estação da Luz pela diretoria da Liga Paulista<sup>29</sup>, pelos clubes a ela filiados e por um grande número de esportistas<sup>30</sup>.

Em setembro de 1912 os argentinos visitaram São Paulo pela segunda vez<sup>31</sup>. Os jogadores argentinos vieram acompanhados de Mariano Reyna, vice-presidente da “Liga de Futebol de Buenos Aires”. O primeiro encontro internacional ocorreu no dia 4 contra um time composto por jogadores do C. A. Paulistano, A. A. Mackenzie College e S. P. Athletic Club. A partida terminou com a vitória dos paulistas por 4x3. Os argentinos jogaram pela segunda vez no dia 5 contra o S. C. Americano, que foi derrotado por 3x0<sup>32</sup>. Muitas festas foram realizadas em homenagem aos futebolistas portenhos. Em 1913 o “Corinthians” (Inglês) visitou o Brasil pela segunda vez, chegando a São Paulo no dia 26 de agosto. Jogou pela primeira vez no dia 28, enfrentando um time organizado pelo C. A. Paulistano<sup>33</sup>. A vitória coube ao Corinthians por 2x1. No dia 30 o Corinthians jogou com o A. A. Mackenzie College, vencendo-o por 8x2. O terceiro e último jogo foi disputado no dia 31 entre o Corinthians e um time organizado pela A. A. Palmeiras. Desse encontro resultou um empate de 1x1. No dia 2, os ingleses seguiram para Santos, onde embarcaram para a Inglaterra a bordo do vapor “Alcalá”<sup>34</sup>.

Também em 1913, os chilenos visitaram o Brasil a convite do S. C. Americano sob o patrocínio da Liga Metropolitana de Sports Athletics. Os jogadores chegaram a São Paulo no dia 22 de setembro, jogando pela primeira vez no dia 25 no Parque Antártica contra um time da Liga Paulista de Futebol. A partida terminou com a vitória dos chilenos por 1x0. Os chilenos jogaram

---

estrangeiro. O último jogo foi realizado no dia 15 entre uruguaios e o scratch paulista, terminando empatado em 2x2 (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>29</sup>O primeiro jogo organizado por José Rubião ocorreu no dia 31 de agosto contra o Sport Club das Palmeiras, que terminou com a vitória dos ingleses por 2x0. O segundo foi no dia 2 contra C. A. Paulistano. O jogo terminou com a vitória do Corinthians por 5x0. No dia 3 os ingleses visitaram a fazenda do Conde de Prates, “Santa Gertrudes” no município de Rio Claro. O terceiro e último jogo foi disputado no dia 4 contra uma equipe estrangeira organizada por Charles Miller, que terminou com a vitória do Corinthians por 8x2. Os jogadores do Corinthians receberam vários prêmios pelas vitórias aqui alcançadas. No dia 5 de setembro, em um vagão reservado, os ingleses partiram para o Rio de Janeiro, e no dia 7 embarcaram para a Inglaterra, a bordo do vapor “Asturias” (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>30</sup>(FIGUEIREDO, 1918).

<sup>31</sup>Chegaram a Santos no dia 3 daquele mês a bordo do vapor “Avon”, partindo neste mesmo dia para a capital, chegaram às 18 horas. Em Santos foram recebidos por William Lee, então presidente da Liga Paulista de Futebol, por várias comissões, inúmeros jogadores (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>32</sup>No dia 7 de setembro os argentinos mediram forças com um time formado por jogadores estrangeiros, atingindo o seguinte resultado: argentinos, 6 gols, time estrangeiro, 3. O último match foi disputado no dia 8 contra o time brasileiro, no qual os argentinos venceram por 6x3 (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>33</sup>Eles partiram no dia 10 de setembro para a capital da República onde disputaram 3 partidas, sendo o primeiro no dia 12, contra o time composto por brasileiros, saindo vencedores por 4x0, o segundo no dia 14 contra estrangeiros, vencendo por 9x1, e o terceiro, no dia 15 contra o time brasileiro, obtendo a vitória por 5x0 (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>34</sup>(FIGUEIREDO, 1918).

pela segunda vez no dia 27 medindo forças contra o time da Liga, vencendo-a por 2x1. A última partida foi entre o time chileno e o S. C. Americano, terminando empatado em 3x3<sup>35</sup>.

Em sua edição de 28 de maio de 1914, o jornal “Estado de São Paulo” anunciava que graças aos esforços da Liga Paulista de Futebol, haveria uma série de quatro jogos de futebol no Parque Antártica, entre times e combinados daquela instituição e times do Foot-Ball Club Torino. Durante o dia 9, foram realizados grandes festejos em homenagem aos italianos que jogaram no Parque Antártica contra o S. C. Internacional, vencendo-os por 6x0. O segundo jogo foi disputado com o A. A. Mackenzie College - A. A. Palmeiras, e terminou com um empate de 1x1. O terceiro jogo ocorreu no dia 19 deste mesmo mês, contra o combinado Associação Atlética São Bento - Clube Atlético Ypiranga, terminando empatado em 2x2<sup>36</sup>.

Após todos estes confrontos realizou-se no dia 13 de agosto no Velódromo Paulista a mais importante das partidas que deviam ser disputados em São Paulo entre a “squadra representativa nazionale” e os times brasileiros. Assim, este importante jogo terminou com a vitória dos paulistas por 2x1. Neste mesmo dia, os jogadores do Torino visitaram diversas pessoas de distinção de São Paulo, indo à prefeitura, onde entregaram ao prefeito uma rica taça de bronze, oferecida pelo conde Theophilo Rossi, à municipalidade de São Paulo. O Torino disputou ainda jogos no Parque Antártica, jogando contra o Sport Club Corinthians Paulista<sup>37</sup>, então campeão da Liga Paulista, conquistando a vitória por 3x0, posteriormente foi Sport Clube Luzitano<sup>38</sup> e no dia 24 os italianos embarcaram na Sorocabana com destino a Montevideu, onde disputaram uma série de partidas<sup>39</sup>.

A partir deste momento construíram-se as bases para o futebol em São Paulo, após as narrativas fantásticas destes percursos, o futebol caminha no processo apontado no capítulo anterior de busca da identidade com o Estado<sup>40</sup>. Crescendo o número das agremiações e principalmente popularizando-se. Nos dois próximos itens deste trabalho discutiremos alguns dos clubes mais importantes do Estado de São Paulo, nas cidades que tinham maior influência econômica e eram servidas pelas linhas de ferro.

---

<sup>35</sup>Foram realizadas em São Paulo muitas festas, passeios e jantares em homenagem aos chilenos, que no dia 29 partiram para a capital da República, de onde regressaram para o seu país (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>36</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>37</sup> Site do Sport Club Corinthians Paulista.

<sup>38</sup> Site do Sport Club Luzitano.

<sup>39</sup> (FIGUEIREDO, 1918).

<sup>40</sup>A influência portuguesa no futebol é pouca se comprada com a dos alemães, ingleses ou italianos. Na última década do século XIX já havia clubes que praticavam o futebol em Portugal como o Club Sport Lisboa-Benfica, fundado em 1904. Em São Paulo já se sabia sobre a existência de futebolistas em Portugal. Levou algum tempo até o primeiro clube português visitar a cidade de São Paulo. Bernardino Machado, um político que ocupava o cargo de ministro plenipotenciário de Portugal no Rio de Janeiro resolveu estreitar os laços entre os países por meio do futebol e promoveu a visita do Lisboa-Benfica à capital da República. No Rio, onde a colônia lusitana é enorme, essa notícia provocou grande entusiasmo, em São Paulo, a terra dos italianos, nem tanto. Os lusitanos chegaram ao Rio no dia 10 de julho de 1913. E chegou a São Paulo no dia 24 de julho. A equipe brasileira era a A. A. Palmeiras, o jogo terminou empatado em 2x2. O segundo jogo foi contra o Mackenzie. O terceiro foi contra o Paulistano (FIGUEIREDO, 1918).

## 4.2 O desenvolvimento do futebol na capital e no litoral<sup>41</sup>

Assim que a população do Estado de São Paulo deu preferência ao futebol, fundaram-se inúmeros clubes. Do ano de 1903 em diante, diariamente, havia notícias de instalação de sociedades esportivas, destinadas a praticar o futebol. Infelizmente essas sociedades tiveram existência efêmera. Não havia espaço nas gazetas para novas instituições e novas diretorias, entretanto, houve algumas que ocuparam um lugar de destaque na Associação Paulista de Sports Athleticos.

No litoral santista, em 21 de maio de 1903, o Sport Club Americano foi fundado, por iniciativa de Sizio Patusca, com os sócios que pertenceram à Associação Atlética Mackenzie College. Pelo fato da maioria dos sócios residirem em São Paulo, o clube foi transferido para lá, isto é, os paulistanos que vieram constituir negócios abriam uma agremiação para jogar no período que trabalhavam no porto. O clube venceu o campeonato de 1913 e o do ano seguinte, foi à República da Argentina e ganhou do time da Federação Argentina por 2x0.

O Santos Foot-ball Club<sup>42</sup> foi criado após a transferência do Sport Club Americano para São Paulo. Os antigos jogadores do Sport Club Americano enviaram à imprensa um texto chamando a sociedade a participar do novo clube:

Um novo clube de football. Varios sportsmen desta cidade estão empenhados em organizar um poderoso club de football, tendo já para isso, conseguido um vasto e esplendido terreno de propriedade do sr. J.D. Martins, á rua Aguiar de Andrade, no Macuco, onde será installado o ground da nova sociedade sportiva<sup>43</sup>.

O Santos Foot-ball Club foi fundado em 14 de abril de 1912 durante a assembleia realizada no salão de honra do Clube Concórdia, localizado na Rua do Rosário (atual Avenida João Pessoa). Em 1914, alguns jogadores santistas resolveram deixar o clube, com o objetivo de fundarem a Associação Atlética Americana<sup>44</sup> (clube social e de recreação), também conhecida como “A Fidalga”, sediada no bairro do Gonzaga em Santos.

A primeira sede social do Santos F. C. foi no Largo do Rosário, atual Praça Rui Barbosa, que era mais conhecido como “Pombal”, onde permaneceu de 1912 a 1918. Posteriormente, o clube mudou-se para vários locais até chegar à sua atual sede em 1952, localizada na Rua Princesa Isabel,

---

<sup>41</sup>O desenvolvimento dos clubes de futebol na cidade de São Paulo e em Santos será analisado à luz da obra de Antonio Figueiredo, um estudioso do final do século XIX. Este pesquisador fez uma retrospectiva dos principais clubes de São Paulo, com uma formação em história cronológica e baseada em causa e consequência. Podemos pensar que a sua obra é mais voltada para a ideia de um catálogo histórico, para consulta do que especialmente um texto para reflexão. A História do Foot-Ball em São Paulo escrito em 1918 está em uma seção de obras raras do acervo do Estado de São Paulo e permite um olhar panorâmico, com datas, personagens e feitos do futebol na cidade de São Paulo do final do século XIX e começo do século XX.

<sup>42</sup>Site do Santos Foot-Ball Club.

<sup>43</sup>Diário de Santos no dia 9 de abril de 1912. In: <http://www.santosfc.com.br/>

<sup>44</sup>Site da Associação Atlética Americana.

Vila Belmiro.

No dia 23 de junho de 1912 o time apresentou-se pela primeira vez, em um jogo-treino no campo da Villa Macuco, contra um combinado local, que foi derrotado por 2x1. Seu primeiro jogo oficial ocorreu somente em 15 de setembro de 1912, no qual venceu o Santos Athletic Club<sup>45</sup> (atual Clube dos Ingleses) por 3x2, no campo da Avenida Ana Costa, onde hoje localiza-se a Igreja Coração de Maria<sup>46</sup>.

Já no início de 1913, a Liga Paulista de Futebol convidou o Santos F. C. para disputar o campeonato estadual daquele ano. Esta foi a primeira competição oficial disputada pelo clube, realizada no dia 1º de junho contra o S. C. Germânia, pelo qual foi derrotado por 8x1. O time conquistou sua primeira vitória em uma competição, em 22 de junho, vencendo o S. C. Corinthians Paulista por 6x3, no Parque Antártica. Neste ano conquistou seu primeiro título, vencendo o Campeonato Santista de Futebol. Somente em 1935 chega o seu primeiro título de campeão paulista, dois anos após a profissionalização do futebol brasileiro.

O Club Atlético Paulistano foi fundado no dia 29 de dezembro de 1900, na Rotisserie Sportsman, na rua São Bento, por paulistanos que almejavam um clube esportivo que pudesse ser frequentado por suas famílias, uma vez que na virada para o século XX, as agremiações da cidade eram redutos quase que exclusivos de imigrantes ingleses<sup>47</sup>. O primeiro presidente<sup>48</sup> do clube foi Bento Pereira Bueno, secretário do Interior do Estado de São Paulo. Foi no Velódromo<sup>49</sup>, instalação construída pelo conselheiro Antonio Prado Júnior<sup>50</sup> em 1897 para a prática do ciclismo, que o recém-fundado Paulistano encontrou a sua sede esportiva. Em 1915, o clube sofreu um duro golpe com a notícia de que a o Velódromo seria demolido para dar lugar à rua Nestor Pestana. Neste ano o Paulistano contava com 30 sócios, e tinha em sua liderança Antonio Prado Júnior, João de Barros, Fernão Salles, Martinho Prado e Carlito Aranha.

O campo do Parque Antártica foi alugado, e o C. A. Paulistano buscava um novo terreno,

<sup>45</sup>Site no Santos Athletic Club.

<sup>46</sup>Site no Santos Foot-Ball Club.

<sup>47</sup> (CLUB [...], 1970); (NICOLINI, 2001).

<sup>48</sup>O vice-presidente foi Plínio Prado, os secretários foram Sampaio Viana e Horácio Espíndola, e os tesoureiros foram Martinho Prado e Renato Miranda, todos pertencentes à sociedade paulista (CLUB [...], 1970).

<sup>49</sup>O Velódromo foi considerado pelos idealizadores Antonio Prado Júnior, Ibanez de Moraes Salles, Renato Miranda, Olavo Paes de Barros, Martinho Prado, Clóvis Glycério, Plínio da Silva Prado, os três irmãos Costa Marques e Jorge de Miranda, o local ideal para abrigar o novo clube. Nesta época, Antonio Prado Júnior, conversou com a sua avó Veridiana Prado, proprietária do local, que decidiu alugá-lo por 250 mil réis mensais para o Paulistano (CLUB [...], 1970).

<sup>50</sup>Prado Júnior esteve ligado à construção do Velódromo, à fundação do Paulistano, aos primeiros campeonatos de futebol a partir de 1902, à fundação da Apea em 1912, à reconstrução do Paulistano em 1916, à fundação das Federações Paulistas de Atletismo e de Tênis em 1924, à nova cisão do futebol em 1925 (com a criação da Liga dos Amadores de Futebol), à excursão do Paulistano à Europa, à construção da primeira piscina de São Paulo em 1926 e à renúncia em participar do Campeonato Paulista de Futebol em 1929, fato que ensejou a fundação do São Paulo Futebol Clube. A partir de 1920, Prado Júnior foi eleito membro do Comitê Olímpico Internacional, cargo que ocupou até falecer em 17 de novembro de 1955. Ademais, fora do Paulistano, ele também foi o pioneiro no que hoje chamaríamos “turismo aventura”. Com outros companheiros, foi ele que, em 1909, fez a primeira viagem de automóvel entre São Paulo e Santos (NICOLINI, 2001).

encontrou um bom espaço no Jardim América (um bairro que ainda estava surgindo), na rua Augusta 541. As obras foram iniciadas graças a um empréstimo interno, estabelecido entre os associados. Washington Luiz, então prefeito de São Paulo, fez uma contribuição, mandando calçar a rua Augusta para facilitar o acesso ao local. A Light também contribuiu: modificou as suas linhas de bonde com o objetivo de transportar o maior número de passageiros o mais rapidamente possível, seguindo um itinerário de 18 minutos. Com tudo isso, o Jardim América passou a ser conhecido como bairro do Paulistano, local onde as famílias começaram a construir as suas casas, deixando clara a relação do poder público com as agremiações de elite.

C. A. Paulistano foi um dos mais promissores em termos de sócios, em 1916 tinha cerca de 100 e depois de um ano já totalizavam 706. A data oficial do renascimento do C. A. Paulistano é de 29 de dezembro de 1917, quando houve a inauguração da nova sede. Esta inauguração contou com a presença do então prefeito e futuro presidente Washington Luíz, do presidente do Estado Altino Arantes, e do poeta Olavo Bilac, que hasteou a bandeira do clube.

Durante os seus 30 primeiros anos, o Club Atlético Paulistano manteve um time de futebol que sempre esteve entre os melhores do Estado. Porém, em 1929, por não aceitar o profissionalismo sob a forma de “amadorismo marrom”, o C. A. Paulistano abandonou o futebol por determinação de Antonio Prado Júnior, seu presidente, após ter sido campeão em 1905, 1908, 1913, 1916, 1917, 1918, 1919, 1921, 1926, 1927 e 1929 (11 títulos paulistas) e um dos fundadores da primeira liga em 1902. Mesmo diante de tantos títulos, uma das maiores glórias do Paulistano no futebol foi a sua excursão pela Europa, realizada em 1925. Esta foi a primeira viagem oficial de um clube brasileiro<sup>51</sup> ao continente, embarcando no navio Zeelândia<sup>52</sup>.

O depoimento do jornalista Tomas Mazzoni no livro “Gigantes do Futebol Brasileiro”, faz um relato sobre este episódio:

Estação da Luz. 16 horas e 27 minutos. Os estabelecimentos comerciais já fecharam suas portas para que os paulistas pudessem receber seus ídolos. Nas imediações da Estação o movimento dos bondes foi interrompido. Era a festa paulista para os campeões que chegavam<sup>53</sup>.

No dia 26 de agosto de 1914 foi fundado um novo clube esportivo, nomeado de “Palestra

---

<sup>51</sup>Friedenreich e seus companheiros demonstraram um alto desempenho, voltando ao país com nove vitórias após dez jogos disputados, trinta gols, e com um novo apelido criado pela imprensa francesa: os reis do futebol. Ao retornarem ao Brasil, os atletas do Paulistano foram aclamados como verdadeiros campeões mundiais. O São Paulo Sportivo descreveu da seguinte maneira a passagem da delegação pelo Rio de Janeiro, na época, capital federal, onde foram recebidos pelo presidente Arthur Bernardes: “Senhoras e crianças atiravam flores das sacadas, enquanto populares, dominados pelo entusiasmo, jogavam ao ar os chapéus e as bengalas”. Em São Paulo, a Estação da Luz foi tomada pelo povo, que carregou os jogadores até a sede do clube (CLUB [...], 1970).

<sup>52</sup> (CLUB [...], 1970)

<sup>53</sup> (1950, p. 34).

Itália<sup>54</sup>”, no Salão Alhambra, na atual Rua do Riachuelo, na presença de 46 pessoas, liderados por Luigi Marzo e Luigi Cervo. O primeiro jogo disputado pelo Palestra foi contra o Sport Club Savoia, de Votorantim<sup>55</sup>, vencendo por 2x0. Em 1916, o Palestra filiou-se à APEA. Em 1920, foi campeão paulista pela APEA<sup>56</sup>. A compra do estádio do Palestra Itália foi a marca de seu crescimento. A história do estádio Palestra Itália envolve a Companhia Antartica Paulista, umas das mais tradicionais empresas brasileiras da época. Objetivando o fornecimento de lazer aos seus funcionários, a empresa criou o Parque Antartica. O estádio, que ia da Avenida Antartica até a Avenida Pompéia de um lado e da Água Branca (hoje Francisco Matarazzo) à Rua Turiassu do outro, era um espaço onde muitos acontecimentos importantes esportivos ocorriam. Em 1916, a Companhia Antartica Paulista estabeleceu um contrato de locação de todas as suas instalações com o S. C. Germânia, até 1921. Todavia, este contrato acabou sofrendo a interferência da Primeira Guerra Mundial, pois todas as agremiações de origem alemã acabaram tornando-se alvo de pressões, levando o S. C. Germânia a renunciar ao contrato, abrindo o caminho para que o Palestra Itália deixasse as suas precárias instalações conhecidas por “Barradão”, na rua Major Maragliano, na Vila Mariana, para transferir-se para o Parque Antartica<sup>57</sup>.

O Palestra Itália efetuou a compra do campo de futebol e de grande parte do terreno do Parque Antartica, contando com o apoio da Companhia Matarazzo. A escritura da compra estabelecia algumas condições de favorecimento aos empregados e ao comércio dos produtos Antartica: somente os produtos da Companhia poderiam ser vendidos no local durante 99 anos – desde a fundação do Parque em 1904 até 2003.

Nicolini (2001, p. 121) aponta a importância da atuação do presidente Menotti Falchi da seguinte maneira, “A história do esporte reservou a Menotti Falchi um lugar muito especial; graças a esse empresário (era proprietário dos Chocolates Falchi), dois grandes clubes chegaram a possuir um respeitável patrimônio: o Clube Esperia<sup>58</sup>, que ele presidiu em 1903, e o Palestra Itália”.

Para a inauguração do chamado “Stadium Palestra Itália”, o clube enfrentou o Bangu Atlético Clube<sup>59</sup>, vencendo-o por 6x0 durante o Torneio Rio – São Paulo. O estádio foi ampliado e modernizado em 1933, tornando-se o primeiro estádio brasileiro com arquibancadas de concreto e alambrados, fazendo com que este passasse a ser um importante estádio do país na época.

O Palestra Itália foi obrigado a mudar o seu nome durante a Segunda Guerra Mundial, em 1942, devido a um decreto instituído pelo Estado Novo, que proibia o uso de nomes relacionados aos países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão) em qualquer tipo de entidade. Sendo assim, o Palestra

---

<sup>54</sup> Site do Palestra Italia.

<sup>55</sup> Site do Sport Club Savoia de Votorantim.

<sup>56</sup> Site da Federação Paulista de Futebol.

<sup>57</sup> (ARAUJO, 2000; NICOLINI, 2001).

<sup>58</sup> Site no Clube Esperia.

<sup>59</sup> Site no Bangu Atlético Clube.

Itália alterou o seu nome para Palestra de São Paulo. A mudança não foi suficiente para aplacar as pressões políticas e até mesmo esportivas, e sob a possibilidade de vir a perder o seu patrimônio para outro clube e ser retirado do campeonato que liderava, mudou seu nome novamente.<sup>60</sup>

A Associação Atlética das Palmeiras foi fundada em 1902 por jovens moradores do bairro de Santa Cecília, região das atuais ruas das Palmeiras, Baronesa de Itu e Martim Francisco. Segundo os documentos do clube, no meio destas ruas havia um amplo terreno coberto por vegetação, que pouco tempo depois se tornou no local onde estes jovens se encontravam para jogar futebol. A consagração do clube se deu quando este participou do Campeonato Paulista em 1904, juntamente com o S. C. Germânia, C. A. Paulistano, A. A. Mackenzie College e S. C. Internacional. A Associação Atlética das Palmeiras possuía identificação econômica e cultural com o Clube Atlético Paulistano e com o Clube de Regatas São Paulo<sup>61</sup>, fato que motivou o presidente deste último, Alberto Menezes Borba, a oferecer à Associação uma parte do terreno localizado na Chácara Floresta, da qual era proprietário, juntamente com Frederico Steidel, ao lado das instalações do Clube de Regatas São Paulo. Quando o clube estabeleceu-se na Chácara Floresta, em 1904, passou por um período de desenvolvimento<sup>62</sup>.

Em 1925 o clube já contava com um departamento de atletismo, tênis e pingue-pongue, além de um departamento de remo, polo aquático e bola ao cesto. O clube esteve à frente das principais cisões que ocorreram no futebol paulista. Em 1912 participou do movimento que fundou a APEA (Associação Paulista de Esportes Atléticos) e em 1925 participou da fundação da LAF (Liga de Amadores de Futebol), ambas em parceria com o Clube Atlético Paulistano. A Associação Atlética das Palmeiras foi campeã paulista em 1909, 1910 e 1915, participando do futebol paulista até 1929, quando ao final do campeonato daquele ano, unindo-se ao Clube Atlético Paulistano, deu origem ao São Paulo da Floresta<sup>63</sup>.

Passaram dias e um boato apareceu. Foi tomando volta, foi crescendo, crescendo até que tomou aparencias de verdade: nesta capital, com os elementos do Paulistano e com a fusão de dois clubes, ir-se-ia fundar um novo clube. Passaram-se mais dias e o novo clube veio à luz. E hoje está elle ahí entre os outros com uma currada enorme de promessas. Falou-se então que todos os elementos do Paulistano já haviam se comprometido a jogar por esse novo clube. Se não fosse fundado o São Paulo não mais jogariam futebol... O São Paulo terá de se contentar só com alguns dos jogadores, que não mais jogariam futebol... ou então terá que arcar com muita “grana”. Assim é que um dos mais afamados campeões do clube que extinguiu sua secção do esporte, que mais glórias lhe deu está querendo, para assignar sua inserção para o São Paulo, a mesma quantia que exigiu no Palestra, até agora

---

<sup>60</sup>Sob o comando do capitão do Exército Adalberto Mendes, o Palmeiras entrou em campo conduzindo a bandeira brasileira. O Palmeiras vencia o jogo por 3 a 1 quando teve um pênalti a seu favor. Diante da situação, o São Paulo Futebol Clube que havia instruído os seus atletas a encararem os jogadores do Palmeiras como inimigos da Pátria, desistiu do jogo e deixou o campo sob vaias até da própria torcida. No dia seguinte, os jornais noticiavam: "Morreu líder, nasceu campeão" Palestra Italia (ver site).

<sup>61</sup>Site do Clube de Regatas São Paulo.

<sup>62</sup>(NICOLINI, 2001).

<sup>63</sup> Site do São Paulo Futebol Clube e Nicolini (2001).



inutilmente. Se o “novo” for possuidor de muita “comida” poderá pôr em nossos campos o quadro que prometeu. Do contrário ficará sem o concurso dos que não jogariam mais futebol... Pobre Paulistano. Seus jogadores eram uns “amadores” de raça! Também o que temos com as “defesas” dos “ditos cujos?” Desgraçado amadorismo<sup>64</sup>.

Percebe-se claramente o tom que a opinião pública tinha sobre a questão da profissionalização do futebol<sup>65</sup>. A sociedade ansiava por ver os melhores jogadores, aqueles que encantavam os paulistas com os pés. Naquele momento já era tarde, uma elite tentar resgatar o que parece que nunca os pertenceu, o futebol.

No entorno destas disputas por espaços de poder, nasce um clube marcado pelos ideais da profissionalização. Em 27 de janeiro de 1930 foi fundado o São Paulo da Floresta. A primeira diretoria e o conselho deliberativo foram constituídos por pessoas muito influentes na vida social, política e empresarial de São Paulo, como o presidente Edgard Egydio de Souza Aranha, que era o principal dirigente brasileiro da Light (empresa de energia e dos bondes elétricos):

Concorrendo ainda para maior prestígio do recém-nascido gremio, pode-se ver na sua directoria nomes dos mais representativos, não talvez no futebol, mas na nossa melhor sociedade, o que indiscutivelmente a base sólida e inconfundível das boas agremiações. Nomes como o do dr. Edgard de Souza, Montenegro, Cunha Bueno, Nogueira Barbosa, Caio Luiz Pereira de Souza, Silva Ramos, Mesquita Filho, Franco do Amaral, Rezende Costas, Rachou e outros, indiscutivelmente são necessários ao esporte bandeirante<sup>66</sup>.

Foi na Chácara Floresta que o São Paulo realizou seu primeiro jogo noturno. Acreditamos que pelo fato de seu presidente ser o principal executivo brasileiro da Light, houve melhorias que facilitaram a iluminação do campo, além disso, semanas após a fundação, o estádio que antes pertencia à Associação Atlética das Palmeiras passou por significativas reformas<sup>67</sup>. O engenheiro e doutor da Universidade de São Paulo, Edgard Egydio de Sousa Aranha era o superintendente da Light & Power Company, tão importante no cenário paulista que a barragem que represa as águas do Tietê, localizada no município de Santana do Parnaíba, recebeu seu nome com o propósito de homenageá-lo.

Em março de 1930 o clube já se encontrava participando do Torneio Início do Campeonato Paulista, onde marcou seu primeiro gol, realizado pelo jogador Formiga. Em maio, disputava uma partida interestadual com os cariocas, no qual se sagrou vice-campeão ao final da temporada. Em 1931 conquistou o título de campeão paulista, e em 1932 e 1933 foi vice-campeão.

<sup>64</sup> (Jornal do Commercio, de 29 de fevereiro de 1925. In: (NICOLINI, 2001).

<sup>65</sup> Contrários a política da Federação Paulista um grupo de dirigentes influentes no futebol em abril de 1913 fundam a Associação Paulista de Sports Athleticos, por iniciativa de Edgard Nobre de Campos, João Didier, Aymoré Pereira Lima, João Bierremback e Aristides Machado. Tendo já filiado o Paulistano, o Mackenzie e o Palmeiras, a Associação elegeu como presidente Antonio Prado Junior. A primeira partida ocorreu entre Mackenzie e Paulistano (NICOLINI, 2001).

<sup>66</sup> Site São Paulo Futebol Clube e Nicolini (2001).

<sup>67</sup> (NICOLINI, 2001).

Em 1935, o São Paulo da Floresta passava por tempos difíceis devido ao amadorismo marrom, o início do profissionalismo e a compra de uma sede localizada no centro da cidade, no Palácio Trocadero, lhe trouxeram problemas financeiros, dívidas, levando a diretoria à decisão de promover uma fusão entre o São Paulo da Floresta e o Clube de Regatas Tietê<sup>68</sup> que, ostentando ótimas condições financeiras, saldou toda a dívida do S.P. Floresta. Após essa fusão ocorrida em 17 de abril de 1935, o clube acabou não só deixando a Chácara Floresta, mas sendo brevemente extinto, passando a compor o chamado Clube de Regatas Tietê – São Paulo.

Menos de um mês após a fusão, o São Paulo foi reorganizado e nomeado Clube Atlético São Paulo, entretanto, esta denominação durou apenas um semestre. Poucos meses depois, o clube foi refundado definitivamente, não mais como São Paulo da Floresta ou Clube Atlético São Paulo, mas sim como São Paulo Futebol Clube, estabelecendo-se na Praça da Sé, que rapidamente precisou ser ampliada. A realização do treinamento do time de futebol acontecia em diversos locais, entre eles, na própria Chácara Floresta<sup>69</sup>.

O jogo da fundação do São Paulo Futebol Clube ocorreu em meio ao período ditatorial que o país atravessava, no qual era proibido realizar na data da fundação da cidade de São Paulo (25 de janeiro), qualquer atividade paralela esportiva. Estas proibições, de ter eventos esportivos conjuntamente a datas comemorativas, ocorriam porque o segundo se esvaziava, a passagem de Sevcenko, no livro “Orfeu extático da metrópole”, conta a tristeza dos organizadores de uma quermesse na região do Brás que fora esvaziada porque na mesma hora ocorreu uma partida entre E. C. Palestra Itália e S. C. Corinthians Paulista.

A dificuldade de ter o jogo de início no dia da cidade, para comemorar o novo clube que trazia consigo o nome da cidade, levou o tenente Porphírio da Paz (mais tarde governador de São Paulo) a se mobilizar até o desfile cívico comemorativo na Avenida Paulista, para pedir autorização para a realização do jogo ao secretário da Educação Cantídio de Moura Campos, que a concedeu. Cantídio, importante político de São Paulo, já havia sido conselheiro do clube quando este ainda se apresentava como São Paulo da Floresta, fato que facilitou a sua autorização. Em 25 de janeiro de 1936, o São Paulo Futebol Clube realizou seu primeiro jogo no Parque Antártica, contra a Associação Atlética Portuguesa Santista<sup>70</sup>, obtendo vitória de 3x2.

Com o desejo de estabelecer instalações que fizessem dele um clube poliesportivo, em 1944 o São Paulo Futebol Clube adquiriu um terreno localizado na Rua do Porto, que não ficava exatamente às margens do rio Tietê, mas nas lagoas que integravam o complexo daquele curso d'água nas paragens da Ponte Pequena e do Canindé (estádio da Associação Portuguesa de

---

<sup>68</sup>Site do Clube de Regatas Tietê.

<sup>69</sup>Site do São Paulo Futebol Clube e Nicolini (2001).

<sup>70</sup>Site da Associação Atlética Portuguesa Santista.

Desportos<sup>71</sup>). A partir disso, outras modalidades começaram a ser praticada, tais como atletismo, basquete, beisebol, bocha, boxe, esgrima, futebol de salão, ginástica, handebol, hóquei, natação em águas abertas, patinação, remo, tênis de mesa, voleibol e xadrez.

O Sport Club Corinthians Paulista foi fundado em setembro de 1910 por um grupo de trabalhadores e operários do bairro do Bom Retiro. Conquistando a posição de campeão paulista em 1916, o clube passou a almejar um espaço na Ponte Grande, onde pudesse construir um estádio. Para atingir este objetivo, o Corinthians contou com o apoio do deputado Antônio Alcântara Machado, que se encarregou de todas as tramitações com a Prefeitura. Em 1916, quando o presidente do clube era João Baptista Maurício, o contrato de arrendamento foi assinado na presença de Washington Luiz Pereira de Souza, então prefeito de São Paulo, que posteriormente tornou-se o presidente da República. Em 1917, seu estádio foi inaugurado, recebendo os mais rasgados elogios da imprensa. A partida inaugural no primeiro estádio corinthiano foi contra o Palestra Itália, terminando empatada em 3x3<sup>72</sup>.

A saída do S. C. Corinthians Paulista da Ponte Grande só ocorreu dez anos depois, em 1927, pois a torcida era tamanha que o local acabou tornando-se pequeno para o Campeão do Centenário (título dado ao S. C. Corinthians Paulista em sua vitória de 1922, ano da comemoração do Centenário da Independência e da inauguração do monumento do Ipiranga). Sob a presidência de Ernesto Cassano, sua mudança foi para o Parque São Jorge, também localizado à beira do rio Tietê. O seu antigo estádio na Ponte Grande passou a ser utilizado pela Associação Atlética São Bento, que como o S. C. Corinthians Paulista, também ficou por dez anos no local.

O desejo de uma sede própria levou o S. C. Corinthians Paulista a mudar-se para o Parque São Jorge, onde desfrutaria de uma área de 45.000 metros quadrados, o triplo do terreno anteriormente ocupado na Ponte Grande. No Parque São Jorge o clube ficou ainda mais próximo do rio Tietê, o que possibilitou desenvolver esportes aquáticos e náuticos, tornando-se assim poliesportivo. Além disso, diferente de seu início na Ponte Grande, no Parque São Jorge o S. C. Corinthians Paulista já contava com algumas instalações que desde 1920 já eram usadas pelo Esporte Clube Sírio<sup>73</sup>.

Alfredo Schurig foi um dos presidentes que mais contribuiu financeiramente para o Sport Club Corinthians Paulista. Empresário de origem alemã, bem-sucedido no ramo de ferragens e parafusos, um dos primeiros a se estabelecer no ramo metalúrgico do país, assumiu o comando do clube em 1930. Schurig fez diversas doações que viabilizaram o pagamento do local, além da realização de diversas melhorias no estádio e a construção de arquibancadas<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup>Site da Associação Portuguesa de Desportos.

<sup>72</sup>(NICOLINI, 2001).

<sup>73</sup>Site do Esporte Clube Sírio.

<sup>74</sup>Schurig acabou renunciando a presidência do Corinthians em 1933, quando o clube sofreu uma derrota de 8 a 0 para o

Mesmo tendo como parte do mito corinthiano a ideia de clube operário, ele só se consolidou por ter se aliado a nomes fortes da sociedade paulista. Durante um processo histórico muito particular era importante para o mercado de votos ter um clube que representasse a região operária de Bom Retiro, Brás, Barra Funda, locais de forte influência da imigração. Alcântara Machado tinha uma relação especial com estes bairros, seu livro mais conhecido era *Brás, Bexiga e Barra Funda* (1928) onde discute a cultura destes territórios. O S. C. Corinthians Paulista fez progressos devido aos esforços de suas diretorias desde 1914. O clube possuía um bom campo de futebol construído em um terreno da Municipalidade, arrendado em condições favoráveis, situado na Chácara Floresta, Ponte Grande. O clube deve a concessão à grande dedicação do seu presidente honorário Alcântara Machado. Em 1939, na presidência de Alfredo Inácio Trindade, o clube dobrou sua área, ao adquirir uma parte do terreno vizinho tão grande quanto o Parque São Jorge, ideia sugerida por Manoel Correcher<sup>75</sup>.

Em 3 de maio de 1910 foi fundado, na residência de Plínio Fonseca, o “Minas Gerais Futebol Clube”. Em 1914 começou a fazer parte da primeira divisão da Liga Paulista, e em 1917 conquistou o título de campeão. Possuía uma boa sede com todas as acomodações possíveis, contava com mais de 200 sócios contribuintes e possuía um campo de futebol para os exercícios.

Fundada em 1913, por alunos do colégio São Bento, a Associação Atlética São Bento conquistou o Campeonato Paulista da APEA em 1914, o que não foi de grande surpresa, já que sua equipe era composta por jogadores já consagrados no futebol. Possuindo um espírito amadorista, o clube, como tantas outras agremiações, não resistiu à oficialização do futebol profissional em 1933. O clube permaneceu de forma autônoma até 1937, quando seus dirigentes, concordaram em promover uma fusão do clube com o C. R. Tietê, na qual a A. A. São Bento extinguiu-se. O documento oficial foi assinado por Lauro Gomes de Almeida<sup>76</sup>, último presidente do clube, homem público de prestígio, ligado à administração pública e ao esporte, na ocasião importante executivo do Frigorífico Anglo e posteriormente, prefeito de São Bernardo do Campo. Devido à fusão, o antigo estádio da A. A. São Bento foi transformado, dando lugar para jardins e quadras de tênis tieteanas, ampliando assim a estrutura física do C. R. Tietê. Em memória ao clube foi adquirido um barco que levaria seu nome, um out-rigger a 8 remos que venceu as principais provas clássicas do país.

O Esporte Clube Sírio foi fundado em 1917. A iniciativa de formar um clube partiu de um grupo de jovens sírio-libaneses, que necessitavam de uma entidade que os agrupasse e representasse.

---

Palestra Itália durante o Campeonato Paulista. A torcida revoltada com o resultado invadiu a sede do clube, levando Schurig e toda a diretoria ao descontentamento e à decisão de renunciarem seus cargos (NICOLINI, 2001).

<sup>75</sup> (NICOLINI, 2001).

<sup>76</sup>Lauro Gomes de Almeida, o último presidente do São Bento era sócio do Jockey Club de São Paulo, diretor do Frigorífico Wilson do Brasil S.A., e, posteriormente, em 1952, Prefeito Municipal de São Bernardo do Campo (NICOLINI, 2001).

O E. C. Sírio foi instalado em um prédio na Rua do Comércio, localizada no centro da cidade até 1920, quando o progresso exigiu que o clube se mudasse para um local maior. O E. C. Sírio então estabeleceu a sua sede na Rua Florêncio de Abreu e alugou um espaço no Parque São Jorge. Em 1924 o E. C. Sírio adquiriu um terreno próprio de 45.000 metros quadrados na confluência da rua Pedro Vicente com a avenida Cruzeiro do Sul. O terreno, apesar de não ser localizado nas margens do rio Tietê, ligava-se às suas águas através de pequenas lagoas resultantes da extração de areia, o que possibilitou ao clube desenvolver esportes aquáticos.

Em 1930 a construção de seu estádio foi terminada, e o clube já havia se tornado poliesportivo, competindo oficialmente em pedestrianismo, voleibol, atletismo e basquetebol. Porém, no que se refere ao futebol, o clube permaneceu participando dos campeonatos da APEA somente até 1934 por causa da oficialização da profissionalização, não conseguindo se incorporar aos moldes deste sistema altamente dispendioso.

Alguns anos depois, em decorrência da elevação do nível socioeconômico da colônia sírio-libanesa e da sua mudança para a zona sul da cidade, o clube transferiu-se de sede, deixando para trás a Ponte Pequena e toda a sua trajetória relacionada ao rio Tietê. Em 1950, na Avenida Indianópolis, as suas novas instalações começaram a ser construídas.

### **4.3 O desenvolvimento dos clubes no interior do Estado de São Paulo**

A popularização do futebol, assim como a de outras modalidades, como afirma Nicolau Sevcenko, transformou radicalmente a relação do público com o espaço urbano, desenvolvendo um novo conceito do corpo individual e social. Escreve o autor: o antigo hábito de repousar nos fins de semana se tornou um despropósito ridículo. Todos para a rua. É lá que está a ação. Não é que repousar não seja mais viável, é que se tornou uma obsolescência, uma caduquice. Não é descansando que alguém se prepara para semana vindoura, é recarregando as energias, tonificando os nervos, exercitando os músculos estimulando os sentidos, excitando o espírito<sup>77</sup>.

Os jornais noticiavam com entusiasmo esse novo estilo de vida, urbano e moderno, com um dinamismo diferente da pacata vida no interior. O público se reunia para aplaudir os novos ídolos da cidade, os ‘spotmenships’.

O desenvolvimento dos meios de transporte contribuiu para que muitos clubes do interior

---

<sup>77</sup> (SEVCENKO, 2000, p. 33).

fossem convidados a participar dos campeonatos do início do século XX. Isso foi possível graças à expansão das malhas ferroviárias. Eram os vagões de trem que carregavam os novos bandeirantes, que tinham as chuteiras e as “pelotas”, e que estimularam o gosto pelo futebol pelo interior paulista.

Os clubes mais importantes criados em função das ferrovias foram:

- Estrada de Ferro Sorocabana: C.A. Sorocabana (Mairinque), Ituano F.C., C.A. Sorocabana (Itapetininga), A.A. Ferroviária (Botucatu), U.A. Ferroviária (Cândido Mota), A.A. Ferroviária (Assis) e União Ferroviária Anastaciana (Santo Anastácio);

- Estrada de Ferro Araraquara: A. Ferroviária de Esportes (Araraquara) e América F.C. (São José do Rio Preto);

- Estrada de Ferro Mogiana: E.C. Mogiana (Campinas);

- Companhia Paulista: Paulista F.C. (Jundiaí) e;

- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: E.C. Noroeste (Bauru) e C.A. Ferroviário (Araçatuba).

O Paulista Futebol Clube foi fundado em 1909, por funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, incorporando o Club Jundiahy Foot Ball (que atendeu os funcionários da ferrovia entre 1903 e 1908), fundado em 1903 pelo escocês Thomas Scott, principal contramestre das oficinas. Não havendo competições organizadas na cidade durante os seus primeiros anos de existência, o Paulista Futebol Clube se limitava a disputas internas entre os associados e a esporádicos jogos amistosos contra outras equipes. O clube utilizava um campo na Vila Rio Branco, mudando-se somente em 1913, para um terreno na Vila Leme<sup>78</sup>. Em 1919, o Paulista filiou-se à Associação Paulista de Esportes Atlético (APEA) passou a disputar o Campeonato do Interior. Em 1928, devido as contribuições financeiras da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi inaugurada a iluminação do campo da Vila Leme, com um amistoso contra a Ponte Preta que terminou empatado por 2x2. Neste mesmo ano o Paulista transferiu-se para a Liga de Amadores de Futebol (LAF), porém, em 1930 a Liga foi desfeita e o Paulista voltou a disputar os campeonatos da APEA até 1933, quando ingressou na recém-criada Federação Paulista de Futebol. No dia 19 de agosto de 1944, foi anunciado pelo presidente Sidney John Normanton, o lançamento da pedra fundamental do estádio “Engenheiro Jayme Pinheiro de Ulhôa Cintra<sup>79</sup>” nome dado em homenagem a um dos principais incentivadores do clube<sup>80</sup>.

---

<sup>78</sup>Site do Paulista Futebol Clube e Patrício (2006).

<sup>79</sup>Jayme Pinheiro de Ulhôa Cintra prestou serviços na Companhia Paulista de Estradas de Ferro por cinquenta e três anos, presidindo a empresa de 1950 a 1961 (site do Paulista Futebol Clube).

<sup>80</sup>Site do Paulista Futebol Clube e Patrício (2006).

Aproximadamente 25 times da cidade de Campinas foram formados por estudantes, operários e ferroviários durante os anos de 1902 a 1911. O futebol em Campinas costumava ser praticado no pátio do Gymnasio do Estado (atual Culto à Ciência). Em março de 1911, os estudantes deste Gymnasio idealizaram a fundação de mais um clube de futebol na cidade. Após uma reunião realizada na Praça Carlos Gomes criou-se o clube. Estes jovens decidiram então nomear o novo clube de “Guarany Foot-Ball Club”. O nome é uma homenagem à obra do maestro campineiro Antônio Carlos Gomes, “Il Guarany”. O primeiro campo do Guarani foi criado atrás da estação ferroviária, na confluência das ruas Francisco Theodoro e Dr. Salles de Oliveira, no bairro Villa Industrial. Em 1912, seis clubes da cidade unindo-se, resolveram formar a Liga Operária de Foot-Ball Campineira. Em 1932, não concordando com a proposta de profissionalização do Campeonato Paulista, efetivada em 1933, voltou a disputar competições amadoras do município e do interior, sendo o campeão regional da Série Campineira<sup>81</sup>.

O Botafogo Futebol Clube de Ribeirão Preto foi fundado em 1918. Nesta época, cada bairro de Ribeirão Preto era representado por um ou por vários times diferentes, que competiam entre si. A Vila Tibério contava com três equipes: União Paulistano, Tiberense e Ideal Futebol Clube estes foram unidos, criando o Botafogo Futebol Clube. O primeiro presidente foi funcionário da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, o clube logo contou com a adesão de funcionários da Cervejaria Antarctica.<sup>82</sup>

O Sport Club Noroeste foi fundado em setembro de 1910. Seu primeiro presidente foi o engenheiro Carlos Gomes Nogueira. O primeiro jogo disputado pelo clube foi contra um time da cidade de São Manuel, que foi vencido pelo Noroeste por 1x0. Em 1935, foi inaugurado o estádio do clube com um jogo entre o Sport Club Noroeste e o Campinas Futebol Clube, que venceu a partida. O estádio homenageia o diretor da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (entre maio de 1925 e 1929 nomeado pelo presidente Artur Bernardes, e de 1934 até março de 1937), Alfredo de Castilho. A mascote do clube, chamada “Maquininha Vermelha”, também foi criada em 1910 em homenagem à Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil<sup>83</sup>. O primeiro título estadual conquistado, pelo Sport Club Noroeste, foi em 1943, no Campeonato do Interior, na final disputada em dois jogos contra o Guarani de Campinas no estádio do Pacaembu.

O Rio Preto Esporte Clube foi fundado em 21 de abril de 1919. Nesta época existia, na cidade de São José do Rio Preto, uma agremiação conhecida como Esporte Clube, formada por pessoas ligadas às firmas comerciais de São José do Rio Preto. Por meio de uma fusão entre os dois

---

<sup>81</sup>Arquivo pessoal de Raul Celestino T. Soares Júnior (site do Guarani Esporte Clube e Neto ([19--?])).

<sup>82</sup>Site do Botafogo Futebol Clube.

<sup>83</sup>Site do Esporte Clube Noroeste.

clubes, originou-se o Rio Preto Esporte Clube<sup>84</sup>.

Funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) reuniam-se em um local anteriormente conhecido como “brejão” (córrego Água Fria), para praticar seus jogos, de maneira amadora. Nas décadas de 1920 e 1930 a cidade de Botucatu contava com grandes equipes de futebol amador. O clube mais antigo de Botucatu foi a Associação Atlética Botucatuense (fundada em 1918)<sup>85</sup>.

Em Araraquara os primeiros campeonatos foram dirigidos pela Federação Paulista de Futebol. Os jogos ocorriam na baixada, um terreno baldio pertencente à Fazenda da Mitra Diocesana, na Vila São Lúcio, próximo às margens da via férrea. Neste local ocorriam os treinos e disputas de campeonatos organizados pela classe ferroviária, e se defrontavam as equipes do Depósito de Locomotivas, Estação, Armazém de Carga, Truqueiros e a Chefia. Destas equipes formavam-se as seleções “A” e “B”, que enfrentavam as equipes de ferroviários visitantes, vindas de cidades vizinhas, como Avaré, Bernardino de Campos, Ourinhos, São Manuel, Lençóis Paulista, Mairinque e Sorocaba. Os funcionários resolveram fundar uma única equipe de futebol que representasse a classe ferroviária. Oficialmente, a Associação Atlética Ferroviária de Araraquara foi fundada no dia 03 de maio de 1939, na sede do Clube Recreativo Ferroviário<sup>86</sup>.

A cidade de Cruzeiro nasceu da ferrovia que ligava três Estados (Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo). Em 03 de setembro de 1914 criou-se o Cruzeiro Foot-ball Club<sup>87</sup>.

A Associação Atlética Francana foi fundada em 12 de outubro de 1912, por David Carneiro Ewank, Homero Pacheco Alves e Beneglides Saraiva. Seu primeiro título foi conquistado uma década após a fundação, em 1923, quando foi campeã do torneio Alta Mogiana. Na final da competição, a equipe derrotou o Botafogo de Ribeirão Preto. O primeiro campeonato profissional disputado pela Francana foi a Divisão de Acesso da Federação Paulista de Futebol, em 1948<sup>88</sup>.

O futebol em Bebedouro surgiu no início do século XX, época na qual a cidade expandia-se economicamente por meio do cultivo do café, e da construção da ferrovia que cortava o município a caminho da capital, trazendo recursos e propiciando um fluxo notável de imigrantes para Bebedouro. Esta expansão possibilitou que alguns dos costumes da cidade mudassem, e que novos hábitos fossem criados. A Associação Atlética Internacional de Bebedouro foi fundada em 1906. Filiou-se à Associação Paulista dos Esportes Atléticos (APEA) em 1924, começando a participar de competições amadoras, fase que durou até 1947. A partir de 1948, a Associação ingressou nas competições profissionais, no Campeonato Paulista da Segunda Divisão, onde permaneceu até

---

<sup>84</sup>Site do Rio Preto Esporte Clube.

<sup>85</sup>Site do Associação Atlética Ferroviária de Botucatu e Patrício (2006).

<sup>86</sup>(ALMEIDA; GUTIERREZ; FERREIRA, 2010).

<sup>87</sup>Site do Cruzeiro Futebol Clube.

<sup>88</sup>Site da Associação Atlética Francana.



1952<sup>89</sup>.

Nas considerações finais faremos uma breve recordação dos principais pontos discutidos durante o texto, buscando fechar algumas portas e propor algumas ideias de novas pesquisas, tendo o futebol e a cidade como objeto.

---

<sup>89</sup>Site da Associação Atlética Internacional de Bebedouro.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Chegamos assim ao fim desta jornada, buscando os jogos de futebol através das margens do rio Tietê e acompanhando as ferrovias que se espalharam pelo interior do Estado de São Paulo.

Procuramos aqui destacar a importância dos meios de transporte no interior de São Paulo, sua relação com o processo de urbanização destas cidades e o potencial de encontros que a vida urbana promove para o desenvolvimento e consolidação do futebol em São Paulo, por meio de suas agremiações. Estes contatos, estas pessoas, trouxeram e levaram o futebol nas suas bagagens de vida, isto é, como experiência corporal excitante que deveria ser apreendida por todos, até porque como esporte coletivo que é o futebol, só poderia ter uma vivência plena se várias equipes jogassem.

Neste processo o próprio jogo se consolidou. Esporte, jogo, brincadeira, o futebol é manifestado de diferentes formas. O espectador, o comprador, o radinho de pilha, as camisas coloridas dos times, que antes tinham apenas um uniforme, no máximo dois, se transformaram numa festa de cores, e formas de vivenciar o futebol. Rebatida, bobinho, três dentro, são formas de manifestação do futebol, assim como o gol, o drible, a improvisação, tantas outras, mas sempre com o mesmo espírito do jogo.

Mas porque outras modalidades como o rugby, com características semelhantes e tão antigas quanto o futebol, não viraram uma “febre” nacional? Estas são perguntas de difícil resposta. Devemos evitar cair em determinismos ou causuísmos, como apoiar-se na facilidade do jogo do futebol, ou mesmo na possibilidade de se adaptar as regras. Com certeza a resposta não é tão simples. Sempre se pode muito bem improvisar o campo ou a bola do rugby. Será que foi uma coisa de gosto mesmo? Ou de situações específicas, como não ter um árduo pioneiro que tomasse para si a tarefa de disseminar o futebol? Ou talvez seja simples como pensar no prazer em jogar? Em termos teóricos podemos nos referir ao arcabouço cultural brasileiro, seu mundo da vida, com características peculiares que reforçaram determinadas práticas corporais em detrimento de outras.

O importante para nós neste livro é perceber a riqueza de conteúdo que o futebol possui, e como ele se relaciona com as várias esferas sociais, seja na política, na produção cultural, na economia, no cotidiano. Enfim, as palavras de Nelson Rodrigues, que nos dizia que podemos analisar uma sociedade pelo futebol, nos parecem bem verdadeiras. Em resumo, este trabalho é uma tentativa de contribuir com as pesquisas na área do esporte e do lazer, buscando trazer novos olhares e novas dimensões para um campo de pesquisa que a cada dia se consolida mais no Brasil.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, M. **Análise do desenvolvimento das práticas urbanas de lazer relacionadas a produção cultural no período nacional-desenvolvimentista à globalização através da “Teoria da Ação Comunicativa”**. 2008. 1 v. Tese (Doutorado) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

ALMEIDA, M.; GUTIERREZ, G. **Lazer no Brasil**. São Paulo: Phorte, 2011.

ALMEIDA, M.; GUTIERREZ, G.; FERREIRA, R. Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v.24, n. 2, p.249-258, 2010.

ANTUNES, F. **Com brasileiro não há quem possa**. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

ARASAWA, C. Uma cidade-capital: práticas e estratégias no campo urbanístico (1910-1945). In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo: a formação da unidade paulista** : v. 2 – República. São Paulo: Editora Unesp, 2010. p.343-362.

ARAÚJO, J. **Imigração e futebol: o caso Palestra Itália**. 1996. 179 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Sociologia, Unicamp, Campinas, 1996.

ARAÚJO, J. **Imigração e futebol: o caso Palestra Itália**. São Paulo: Editora Sumaré : FAPESP, 2000.

ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA AMERICANA. Disponível em:  
<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0171y9.htm>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA FERROVIÁRIA DE BOTUCATU. Disponível em:  
<<http://aafbotucatu.com.br/institucional/nossa-historia/>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA FRANCANÁ. Disponível em: <<http://www.aafrancana.com.br/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA INTERNACIONAL DE BEBEDOURO. Disponível em:  
<<http://www.futebolpaulista.com.br/clubes/Associa%C3%A7%C3%A3o+Atl%C3%A9tica+Internacional/Hist%C3%B3ria>>. Acesso em: 23 nov. 2012.

ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA MACKENZIE COLLEGE. Disponível em:  
<[http://www.copa2014.turismo.gov.br/copa/viagem\\_pais/1890/detalhe/fundacao\\_mackenzie.html?diretorio=1890](http://www.copa2014.turismo.gov.br/copa/viagem_pais/1890/detalhe/fundacao_mackenzie.html?diretorio=1890)>. Acesso em: 07 jan. 2013.

ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA PONTE PRETA. Disponível em:  
<<http://www.pontepreta.com.br/v2/home.php>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA PORTUGUESA SANTISTA. Disponível em:  
<<http://www.portuguesasantista.net/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE DESPORTOS. Disponível em:  
<<http://www.portuguesa.com.br/default2.asp>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

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

BANGU ATLÉTICO CLUBE. Disponível em: <<http://www.bangu-ac.com.br/historia.htm>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1978.

BOTAFOGO FUTEBOL CLUBE. Disponível em: <<http://www.botafogosp.com.br/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

BOURDIEU, P. **O campo econômico**: a dimensão simbólica da dominação. Campinas: Papyrus, 2000.

BRANCO, C. O futebol e a música popular brasileira (1915-1990). **Recorde: Revista de História do Esporte**, v. 3, n.1, p. 1-15, 2010.

BRUNO, E. **História e tradições na Cidade de São Paulo**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1954.

BRUSANTIN, B. Os paulistas sob vigilância: a máquina de repressão policial varguista e a resistência da esquerda no interior do estado de São Paulo (1930-1937). In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo**: a formação da unidade paulista : v. 2 – República. São Paulo: Editora Unesp, 2010.p. 233- 255.

CALDAS, W. **Pontapé inicial**: memórias do futebol brasileiro. São Paulo: IBRASA, 1990.

CAMPOS, F.; MORAES, J. Como o Brasil entra em campo. **Revista de História**, São Paulo, n. 163, p. 129-135, dez. 2010. Dossiê: História e futebol.

CARPINTÉRO, M. V. T. Tempo e história no Plano de Avenidas. **Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, SP, v. 2, n. 2, 2007. Dossiê: Cidade, imagem, história e interdisciplinaridade.

CAVALHEIRO, A. A. (Org.). **Album Ilustrado da Comarca de Rio Preto**. 1. ed. São Paulo: Duprat-Mayenã, 1929. -- (Propaganda Regional do Estado de São Paulo).

CLUB Athletico Paulistano: um clube que cresceu com a cidade. [S.l.: s.n.], 1970. Edição comemorativa do 70º aniversário.

CLUBE ATLÉTICO INTERNACIONAL. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0171v.htm>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

CLUBE ATLÉTICO SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.spac.org.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2011.

CLUBE DE REGATAS SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.gazetaesportiva.net/nota/2009/08/10/593245.html>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

CLUBE DE REGATAS TIETÊ. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,apos-105-anos-clube-tiete-fecha,965573,0.htm>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

CLUBE ESPERIA. Disponível em: <<http://www.esperia.com.br/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

- COMERCIAL FUTEBOL CLUBE. Disponível em: <<http://www.comercialfc.com.br/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.
- CORBIN, A. L'Avènement des Loisirs. In: CORBIN, A. (Org.). **L'Avènement des Loisirs (1850-1960)**. Paris: Aubier, 1995.
- CRUZEIRO FUTEBOL CLUBE. Disponível em: <<http://www.cruzeirofutebolclube.com.br/historia.html>>. Acesso em: 14 nov. 2012.
- DAECTO, M. **Comércio e vida na cidade de São Paulo (1889-1930)**. São Paulo: Senac, 2002.
- DAMATTA, R. Esporte na sociedade: um ensaio sobre o futebol brasileiro. In: DAMATTA, R. (Org.). **Universo do futebol**. Rio de Janeiro: Pinakotheke, 1982. p. 19-42.
- DEL PRIORE, M.; MELO, V. **História do esporte no Brasil: do Império aos dias atuais**. São Paulo: Editora UNESP, 2009.
- ELIAS, N.; DUNNING, E. **A busca da excitação**. Lisboa: Difel, 1992.-- (Memória e sociedade).
- ESPORTE CLUBE JUVENTUS. Disponível em: <<http://www.juventus.com.br/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.
- ESPORTE CLUBE NOROESTE. Disponível em: <<http://www.noroestebauru.com.br/noroestebauru/pt/index.php>>. Acesso em 07 jan. 2013.
- ESPORTE CLUBE SÍRIO. Disponível em: <[http://www.sirio.org.br/clubesirio\\_presidentes.asp](http://www.sirio.org.br/clubesirio_presidentes.asp)>. Acesso em: 07 set. 2011.
- FAUSTO, B. De alma lavada e coração pulsante. **Revista de História**, p.139-148, 2010. Dossiê : História e futebol.
- FEDERAÇÃO PAULISTA DE FUTEBOL. Disponível em: <<http://www.futebolpaulista.com.br/clubes/todososcampeos/2008/01/21/Série%20A1>>. Acesso em: 07 jan. 2013.
- FELIPE JÚNIOR, N. A Hidrovia Tietê-Paraná e a intermodalidade no Estado de São Paulo. 2008. 288 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.
- FIGUEIREDO, A. **História do foot-ball em São Paulo**. São Paulo: Seção obras do Estado de São Paulo, 1918.
- FRANCO JUNIOR, H. **A dança dos deuses: futebol, sociedade, cultura**. São Paulo: Cia. das Letras, 2007.
- FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS. **A era Vargas**. Disponível em: <[http://www.cpdoc.fgv.br/nav\\_historia/htm/ev\\_apresentacao.htm](http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/ev_apresentacao.htm)>. Acesso em: 05 nov. 2008.
- FURTADO, C. **A formação econômica do Brasil**. 32. ed. São Paulo: Editora Nacional, 2005.
- GANHITO, R.; SPLIATTI, S. **Tietê: o rio de São Paulo**. São Paulo: A Books, 2004.
- GIDDENS, A. **As conseqüências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: Unesp, 1991.

GIULIANOTTI, R. **Sociologia do futebol**: dimensões históricas e socioculturais do esporte das multidões. São Paulo: Nova Alexandria, 2010.

GONÇALVES, A. A poiesis da cidade. In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo**: a formação da unidade paulista : v. 2 – República. São Paulo: Editora Unesp, 2010.p.365-379.

GUARANI ESPORTE CLUBE. Disponível em: <<http://www.guaranifc.com.br/>>. Acesso em: 27 set. 2012.

GUEDES, S. **Futebol e identidade nacional**: reflexões sobre o Brasil. In: PRIORE, M.; MELLO, V. História do esporte: no Brasil: do Império aos dias atuais. São Paulo: Unesp, 2009.p. 453-480.

GUTIERREZ, G. L. **Alianças e grupos de referência na produção de conhecimento**: um ensaio sobre os novos desafios para a pesquisa em ciências humanas. Campinas, SP: Autores Associados, 2005.

HABERMAS, J. **Para a reconstrução do materialismo histórico**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

HABERMAS, J. **Teoria de la acion comunicativa**. Versión Castellana de Manoel Jemenez Redondo. Madri: Taurus, 1987. tomo I-II.

HALL, M. Imigrantes na Cidade de São Paulo. In: PORTA, P. (Org.). **História da Cidade de São Paulo**: v. 3 : a cidade na primeira metade do século XX, 1890- 1954. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 121-151

HEGEL. **Fenomenologia do espírito**. Tradução de Paulo Meneses. 5. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

HOBSBAWN, E. **A era dos extremos**: o breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

HOLLOWAY, T. **Imigrantes para o café**. São Paulo: Paz e Terra, 1984.

JUNIOR SOARES, R. Arquivo pessoal. Concedido: 03.12.2012.

KOGURUMA, P. A metrópole do café: urbanização tumultuária e cosmopolitismo sócio cultural, 1890-1920. **História Revista**, Goiânia v. 3, n.1/2, p.93-109, 1998.

MARINS, P. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: NOVAIS, F.; SEVCENKO, N. **História da vida privada no Brasil**: da Belle Époque à era rádio. São Paulo: Cia das Letras, 1998. p. 131-214.

MARTINS, José. O migrante brasileiro na São Paulo estrangeira. In: PORTA, P. (Org.). **História da Cidade de São Paulo**: v. 3: a cidade na primeira metade do século XX, 1890-1954. São Paulo: Paz e Terra, 2004.p. 153-213.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e ferrovias**. 3. ed. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1981.

MAZZONI, T. **História do futebol no Brasil, 1894-1950**. São Paulo: Edições Leia, 1950.

MAZZONI, T. Mais alto ainda? **A Gazeta**, p. 10, 06 abr. 1945.

MELO, V. Das touradas às corridas de cavalo e regatas: primeiros momentos da configuração do campo esportivo no Brasil. In: PRIORE, M.; MELLO, V. **História do esporte: no Brasil: do Império aos dias atuais**. São Paulo: Unesp, 2009.p. 35-70.

MONTEIRO, P. R. **São Paulo no centro das marginais**: a imagem paulistana refletida nos rios Pinheiros e Tietê. 2010. 186 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

NEGREIROS, P. J. L. C. **A nação entra em campo**: futebol nos anos 30 e 40. 1998. 355 f. Tese (Doutorado em História) --Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1998.

NEGREIROS, P. J. L. C. Futebol nos anos 1930 e 1940: construindo a identidade nacional. **História: Questões & Debates**, Curitiba, n. 39, p. 121-151, 2003.

NETO, R. **Tempo de recordar a história do Guarani F.C.**: Garra Guarani. ([19--?]. Disponível em: <<http://www.garragarani.com.br/site/tempo-de-recordar-a-historia-do-guarani-fc/>>. Acesso em: 28 set. 2012.

NICOLINI, H. **Tietê**: o rio do esporte. São Paulo: Phorte, 2001.

NOGUEIRA, C. **Futebol Brasil memória**: de Oscar Cox a Leônidas da Silva, 1897-1937. Rio de Janeiro: Editora Senac Rio, 2006.

OHTAKE, M. F. G. **O processo de urbanização em São Paulo**: dois momentos, duas faces. 1982. Dissertação (Mestrado) --Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1982.

PALESTRA ITALIA. Disponível em: <<http://www.palmeiras.com.br>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

PAOLI, M. C.; DUARTE, A. São Paulo no plural: espaço público e redes de sociabilidade. In: PORTA, P. (Org.). **História da Cidade de São Paulo**: v. 3: a cidade na primeira metade do século XX, 1890- 1954. São Paulo: Paz e Terra, 2004.p. 53-99.

PATRÍCIO, K. **Percorrendo os trilhos da ferrovia rumo às associações entre longevidade humana e fatores ambientais**. 2006. 309 f. Tese (Doutorado) -- Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

PAULISTA FUTEBOL CLUBE. Disponível em: <<http://www.paulistafutebol.com.br/site/club/historia/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

PERISSINOTTO, R. **Classes dominantes e hegemonia na Republica Velha**. Campinas: Editora da Unicamp, 1994.

PERISSINOTTO, R. Tradição e modernidade no state-building paulista durante a Primeira República (1889-1930). In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo**: a formação da unidade paulista: v. 2: República. São Paulo: Editora Unesp, 2010. p. 207-231.

PETRATI-TEIXEIRA, P. Trilhos e sonhos: o desenho do interior paulista. In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo**: v.1: a formação da unidade paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

QUEIROZ, S. Política e poder público na cidade de São Paulo: 1889-1954. In: PORTA, P. (Org.). **História da Cidade de São Paulo**: v. 3: a cidade na primeira metade do século XX, 1890-1954.

São Paulo: Paz e Terra, 2004.p. 15-53.

RAGO, M. A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950. In: PORTA, P. (Org.). **História da Cidade de São Paulo**: v. 3: a cidade na primeira metade do século XX, 1890- 1954. São Paulo: Paz e Terra, 2004.p. 387-435.

RIBEIRO, L. O futebol no campo afetivo da história. **Movimento**, Porto Alegre, v. 10, n. 3, p. 99-111, 2004.

RIO PRETO ESPORTE CLUBE. Disponível em: <<http://portal.riopretoesporteclubes.com.br/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

RODRIGUES FILHO, M. **O negro no futebol brasileiro**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

ROSENFELD, A. O futebol no Brasil. **Revista Argumento**, Rio de Janeiro, n. 4, p.62-63, 1973.

SAES, A. O Estado de São Paulo no século XX: café, indústria e finanças na dinâmica da economia paulista. In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo**: a formação da unidade paulista: v. 2: República. São Paulo: Editora UNESP, 2010. p. 13-40.

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

SAES, F. São Paulo republicana: vida econômica. In: PORTA, P. (Org.). **História da Cidade de São Paulo**: v. 3: a cidade na primeira metade do século XX, 1890- 1954. São Paulo: Paz e Terra, 2004.p. 215-257.

SANTOS ATHLETIC CLUB. Disponível em: <<http://www.santosfc.com.br/historia/default.asp?c=Hist%F3ria&st=A%20Trajet%F3ria>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

SANTOS FOOT-BALL CLUB. Disponível em: <<http://www.santosfc.com.br/>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

SÃO PAULO FUTEBOL CLUBE. Disponível em: <[www.saopaulofc.net/](http://www.saopaulofc.net/)>. Acesso em: 07 jan. 2013.

SEVCENKO, N. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do rio. In: NOVAIS, F.; SEVCENKO, N. **História da vida privada no Brasil**: da Belle Époque à era rádio. São Paulo: Cia das Letras, 1998. p. 513-619.

SEVCENKO, N. **Orfeu estático da Metrópole**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

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

SOARES, A. História e a invenção das tradições. **Revista Estudos Históricos**, v. 13, n. 23, p.119-146, 1999.

SPORT CLUB AMERICANO. Disponível em: <<http://www.futebolpaulista.com.br/clubes/todososcampeos>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

SPORT CLUB CORINTHIANS PAULISTA. Disponível em: <<http://www.corinthians.com.br/portal/clubes/default.asp?categoria=Hist%F3ria>>. Acesso em: 16 set.



2011.

SPORT CLUB GERMÂNIA. Disponível em: <<http://www.ecp.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

SPORT CLUB INTERNACIONAL. Disponível em: <[http://www.copa2014.turismo.gov.br/copa/viagem\\_pais/1890/detalhe/fundacao\\_internacional\\_sao\\_paulo.html?diretorio=1890](http://www.copa2014.turismo.gov.br/copa/viagem_pais/1890/detalhe/fundacao_internacional_sao_paulo.html?diretorio=1890)>. Acesso em: 07 jan. 2013.

SPORT CLUB LUZITANO. Disponível em: <<http://www.sitedalusa.com/clube/historia/361-sport-club-luzitano.html>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

SPORT CLUB SAVOIA DE VOTORANTIM. Disponível em: <[http://www2.votorantim.sp.gov.br/site/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2750:esportes&catid=2:cat-noticias-pref&Itemid=1](http://www2.votorantim.sp.gov.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=2750:esportes&catid=2:cat-noticias-pref&Itemid=1)>. Acesso em: 07 jan. 2013.

STREAPCO, J.; RUBIO, K. Hipóteses para a popularização do futebol em São Paulo (1894-1920). **Recorde: Revista de História do Esporte**, v.2, n.1, jun. 2009.

SUZIGAN, W. **A industrialização brasileira**: origem e desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986.

TEIXEIRA, P. Trilhos e sonhos: o desenho do interior paulista. In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo**: a formação da unidade paulista: v. 2: República. São Paulo: Editora Unesp, 2010.

TOTA, A. Radio e modernidade de São Paulo (1924-1954). In: PORTA, P. (Org.). **História da Cidade de São Paulo**: v. 3: a cidade na primeira metade do século XX, 1890-1954. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 487-515.

WEBER, M. **Economia e sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. 3. ed. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília, 1994.

WINTER, J. Imigrante, um fator de transformação da sociedade brasileira: São Paulo (1850-1914). In: ODÁLI, N.; CALDEIRA, J. **História do Estado de São Paulo**: a formação da unidade paulista: v. 2: República. São Paulo: Editora UNESP, 2010. p. 119-134.

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

## **SOBRE O AUTOR**

### **Marco Bettine de Almeida**

Professor Livre Docente da Universidade de São Paulo. Professor do Programa de Pós-graduação em Mudança Social e Participação Política (USP). Professor do Programa de Pós-graduação de Ciências da Atividade Física (USP). Pós-Doutor em Sociologia do Esporte - Universidade do Porto - FADEUP. Graduado em Educação Física - Unicamp; Graduado em Direito PUC-Campinas; Mestrado em Sociologia do Lazer - Unicamp; Doutorado em Sociologia do Lazer - Unicamp. Tem estudos na área Interdisciplinar em Humanidades, ênfase em Sociologia do Esporte e do Lazer. Coordenador do Grupo de Pesquisas Interdisciplinares em Sociologia do Esporte (PISE) e Vice-coordenador do LUDENS - Núcleo de Apoio à Pesquisa USP-SP.