

FUTEBOL E FERROVIA: UM RELICÁRIO DA HISTÓRIA DO ESPORTE A PARTIR DE UMA REVISÃO SISTEMÁTICA

Thiago Savio Ingles da Luz¹

Miguel Archanjo de Freitas Júnior²

RESUMO: Esta pesquisa analisa a influência da ferrovia no desenvolvimento do futebol no Brasil ao final do século XIX e no século XX, período de grandes transformações socioeconômicas. Para tanto, realizou-se uma revisão sistemática de artigos nas bases SCOPUS, SciELO e Portal de Periódicos Capes. Diante da predominância de análises documentais, as pesquisas mostraram que a expansão do futebol foi decorrente da alta incidência de estrangeiros no Brasil à época, principalmente ferroviários ingleses. Os trilhos assumiram o papel de vetor disseminador do futebol, influenciando na origem de clubes oriundos das empresas ferroviárias, de seus trabalhadores e/ou criando as condições necessárias para a propagação do esporte em diferentes regiões, como prática sistematizada ou não.

PALAVRAS-CHAVE: Futebol Ferroviário. Esporte Moderno. Estrada de Ferro.

FOOTBALL AND RAILWAY: A RELICAR OF THE HISTORY OF BRAZILIAN SPORT FROM A SYSTEMATIC REVIEW

ABSTRACT: This research analyzes the influence of the railway on the development of football in Brazil at the end of the 19th century and in the 20th century, a period of great socioeconomic transformations. To this end, a systematic review of articles was carried out in the SCOPUS, SciELO and Portal de Periódicos Capes databases. Given the predominance of documentary analyses, research showed that the expansion of football was due to the high incidence of foreigners in Brazil at the time, mainly English railway workers. The tracks assumed the role of a vector for disseminating football, influencing the origin of clubs from railway companies, their workers and/or creating the necessary conditions for the propagation of the sport in different regions, whether as a systematized practice or not.

KEYWORDS: Railway Football. Modern Sport. Railroad.

FÚTBOL Y FERROCARRIL: UN RELICARIO DE LA HISTORIA DEL DEPORTE BRASILEÑO A PARTIR DE UNA REVISIÓN SISTEMÁTICA

RESUMEN: Esta investigación analiza la influencia del ferrocarril en el desarrollo del fútbol en Brasil a finales del siglo XIX y en el siglo XX, período de grandes transformaciones socioeconómicas. Para ello, se realizó una revisión sistemática de artículos en las bases de datos SCOPUS, SciELO y Portal de Periódicos Capes. Dado el predominio de los análisis documentales, las investigaciones demostraron que la expansión del fútbol se debió a la alta incidencia de extranjeros en Brasil en ese momento, principalmente

¹ Universidade Estadual de Ponta Grossa. E-mail: inglesthiago@hotmail.com

² Universidade Estadual de Ponta Grossa. E-mail: mfreitasjr@uepg.br

trabajadores ferroviarios ingleses. Las vías asumieron el papel de vector de difusión del fútbol, influyendo en el origen de los clubes desde las empresas ferroviarias, sus trabajadores y/o creando las condiciones necesarias para la propagación del deporte en diferentes regiones, ya sea como práctica sistematizada o no.

PALABRAS CLAVE: Fútbol Ferroviário. Deporte Moderno. Ferrocarril.

Introdução

O futebol se transformou num grande mercado global interligado e entre todos os esportes foi o que mais se difundiu no século passado (Poli, 2010). No decurso do tempo e principalmente durante a passagem do século XX, transformou-se em um dos maiores fenômenos sociais brasileiro, visto inclusive como parte integrante da própria natureza do país (Guterman, 2009), consolidando-se como um agente de grande influência econômica, social e política.

O caminho seguido pelo futebol após sua inserção no Brasil parece concatenado na literatura. Isso não se pode afirmar em relação ao percurso até a sua chegada em terras brasileiras. Com traços da história tradicional e a partir de uma influência sobretudo positivista, a narrativa acadêmica mais exteriorizada atribui a Charles Miller - um filho da elite brasileira à época - o título de “pai” do futebol, visto que retornou dos estudos no continente Europeu e trouxe consigo os materiais e elementos necessários para a realização da primeira partida no Brasil (Santos, 2002); (Buchmann, 2002); (Duarte, 2005).

Compreende-se que essa faceta histórica produzida e contada pela elite – sobretudo localizada no sudeste do país - como a história geral não abrange todos os atores envolvidos no contexto da chegada e disseminação do futebol no Brasil. Por isso, como complemento histórico a perspectiva supra descrita, existem registros que apontam para outros contextos, locais e níveis sociais. Buchmann (2002) e Guterman (2009) destacam principalmente o papel das classes trabalhadoras neste processo, o que permite inferir que, quanto esporte, se desenvolveu nos mais variados espaços sociais, simultaneamente.

Um desses espaços, objeto desta pesquisa, foi a expansão da malha ferroviária brasileira no final do século XIX e no século seguinte, liderada sobretudo por ingleses intercambiados para trabalhar no processo de desenvolvimento do Brasil (Luz; Feitas Júnior; Oliveira, 2021) que junto com seu conhecimento técnico da ferrovia trouxeram consigo seus costumes, crenças e cultura, bem como a prática do futebol, que já vivia um intenso processo de popularização em seu país – inclusive com associações que regulamentavam as práticas (Elias, 2022).

Nesse contexto, os brasileiros passaram a integrar as práticas e rapidamente o futebol se difundiu e caiu no gosto dos trabalhadores. De acordo com Buchmann (2002) esse processo influenciou na fundação de mais de cem clubes de origem ferroviária no Brasil, destacando-se como principal segmento da sociedade que criou clubes, quantitativamente e em diversos lugares.

Portanto, definiu-se como questão norteadora desta pesquisa: de acordo com a literatura científica, como a ferrovia pode ter contribuído para a chegada e a expansão do futebol no Brasil? Diante disso, este estudo objetiva analisar de que maneira a ferrovia influenciou no desenvolvimento do futebol no Brasil ao final do século XIX e no século seguinte. Para tanto, tenciona-se especificamente: a) Identificar o cenário econômico, social e político do país a época; b) Enunciar, a partir disso, os possíveis fatores que podem ter favorecido o processo de expansão do futebol por meio da ferrovia no país.

Dessa forma, justifica-se a realização desta pesquisa – sobretudo a estratégia de revisão sistemática da literatura – por dois motivos: a) originalidade do estudo, pois não encontrou-se estudos de revisões sistemáticas que analisem a história do futebol ferroviário brasileiro, tendo como locus de pesquisa bases de dados como SCOPUS, Portal Capes e SciELO e; b) a emergência do tema permitiu uma análise mais detalhada de um dos atores fundamentais no desenvolvimento do futebol, mas que normalmente acaba não sendo observado pelos estudos clássicos que abordam a história do futebol no Brasil.

Metodologia

Diante dos objetivos delineados, definiu-se um estudo bibliográfico que, para Gil (2008), é o tipo de pesquisa que visa esclarecer e modificar conceitos baseando-se em materiais já publicados sobre o assunto. Coadunando com esses preceitos Sousa, Oliveira e Alves (2021) também destacam o embasamento em obras já publicadas, mas enfatizam que o autor deve ler, refletir e escrever sobre o que estudou, visando reconstruir a teoria e aprimorar os fundamentos teóricos em relação ao objeto.

Para tanto, optou-se pela estratégia da revisão sistemática da literatura de acordo com o método PRISMA - *Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analysis* (Page et al., 2021).

Analísaram-se artigos de três bases de dados: SCOPUS, Scientific Electronic Library Online (SciELO) e Portal de Periódicos Capes, sob indexação por meio do Acesso da Comunidade Acadêmica Federada (Acesso CAFE), instrumento que permite ter acesso a um grupo seletivo de pesquisas. A coleta dos artigos nas bases de dados não perscrutou uma baliza temporal previamente delimitada, foram considerados trabalhos publicados até 2023, último ano completo antes da conclusão desta pesquisa.

Respeitando as particularidades das estratégias de busca de cada base de dados, foram empregados os termos e booleanos: futebol AND ferrovia (idioma português) e *football* OR *soccer* AND *railroad* OR *railway* (idioma inglês), como sumarizado no Quadro 1. A saber:

Quadro 1 – Termos de busca e resultados brutos obtidos nas bases de dados

Bases de dados	Termos e booleanos	Artigos encontrados
Scopus	<i>Football</i> OR <i>soccer</i> AND <i>railroad</i> OR <i>railway</i>	53
	Futebol AND ferrovia	0
SciELO	<i>Football</i> OR <i>soccer</i> AND <i>railroad</i> * OR <i>railway</i> *	270

	Futebol AND ferrovia*	2
Portal Capes	Futebol AND ferrovia	5
TOTAL	-	330

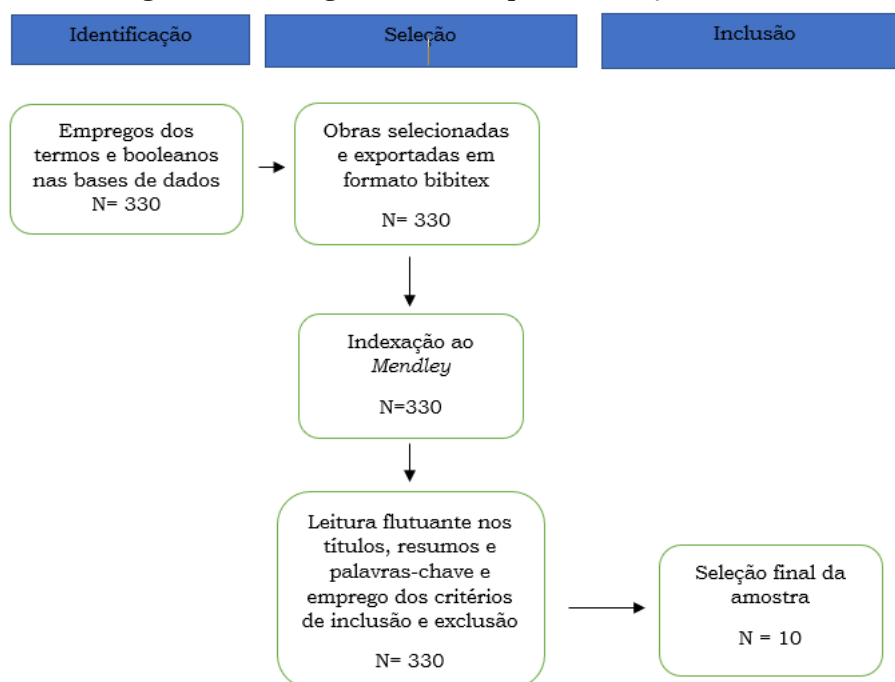
Fonte: Os autores.

O emprego dos termos em inglês na base de dados SciELO resultou em um grande quantitativo de trabalhos sem relação com o objeto de estudo da pesquisa. Por isso, foram delimitadas às áreas das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas, resultando no quantitativo exposto no quadro acima. A partir disso, o procedimento de triagem dos trabalhos foi o mesmo em todos os indexadores: os resultados foram exportados em formato bibitex e indexados ao *software Mendley* na versão 1.19.5.

Isso condicionou a etapa de seleção, onde foi empregada uma leitura flutuante a partir dos títulos, resumos e palavras-chave com o objetivo de identificar os trabalhos que se coadunavam com o critério de inclusão: abordar a história do futebol brasileiro e a ligação com a ferrovia.

Pesquisas que tratavam do futebol e sua história à época sem mencionar especificamente a ferrovia foram lidos de maneira pormenorizada, com o cuidado necessário para não contemplar trabalhos que apenas exemplificavam o modal ferroviário como um dos vetores do futebol no Brasil sem discutir como temática efetivamente – um dos critérios de exclusão – como o artigo de Campos (2013). Além disso, elenca-se: a não relação com o tema do estudo e discussões paralelas à história do futebol ligada à ferrovia. O processo de seleção encontra-se sumarizado na Imagem 1.

Imagem 1 – Fluxograma das etapas de seleção dos dados



Fonte: Os autores.

A partir do processo de triagem supra descrito e da eliminação das obras repetidas, que acabaram sendo coletadas em bases distintas, a amostra final resultou em 10 artigos. As três etapas sumarizadas na Imagem 1 foram executadas pelos dois autores da pesquisa de forma independente e quaisquer discrepâncias foram resolvidas por meio de análise e definição conjunta pautada nos objetivos da pesquisa.

Os artigos que não integraram a amostra final do presente estudo apresentaram pelo menos um dos seguintes critérios de exclusão: não discutiam efetivamente a ferrovia e a história do futebol brasileiro, não possuíam relação com as intenções deste estudo e/ou abordavam questões paralelas. Dessa maneira, eles foram categorizados de acordo com a temática principal, que foi identificada através da leitura do título, palavras-chave e/ou resumo, os quais permitiram estabelecer as seguintes categorias: relações identitárias, relações de gênero e etnia, futebol de fábrica, outros esportes e esporte em geral.

Os resultados obtidos a partir do delineamento metodológico foram organizados em dois tópicos subsequentes. O primeiro apresenta os dez

estudos analisados e a sua respectiva discussão sobre o futebol e a ferrovia. O segundo tópico estabelece articulações entre os artigos da amostra e outras contribuições da literatura, com vistas a complementar a história tradicional do futebol brasileiro a partir dos ferroviários.

Os estudos sobre a história do futebol e a ferrovia: um panorama geral

Os estudos sobre o futebol e o papel da ferrovia em seu processo de expansão/disseminação no Brasil foram identificados no Quadro 2, a partir do ano de publicação, autores, título e periódico em que o estudo está indexado. Em seguida, foram organizados no Quadro 3, a partir dos seguintes critérios: autores, localização do foco do estudo e principais discussões acerca do assunto.

Quadro 2 – Identificação dos artigos analisados

Ano	Autor(es)	Título	Periódico – instituição
2010	Almeida; Gutierrez; Ferreira	Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista	Revista Brasileira de Educação Física e Esporte – Universidade de São Paulo
2012	Santos; Monastirsky	Operário Ferroviário Esporte Clube: Patrimônio Cultural de Ponta Grossa	RAEGA – Universidade Federal do Paraná
2013	Almeida; Ferreira; Gutierrez; Marques	Os clubes de futebol e o processo de urbanização na região do Rio Tietê	RECORDE – Universidade Federal do Rio de Janeiro
2018	Carreira	A “religião leiga da classe operária” e os sentidos da cidade: urbanização, trabalho e futebol na cidade de Santos (1892-1920)	RECORDE – Universidade Federal do Rio de Janeiro
2018	Oliveira; Mazo; Voser	Pelos campos de Futebol: apontamentos históricos sobre os primeiros espaços dos clubes de futebol em Porto Alegre (1903-1910)	Revista Brasileira de Futsal e Futebol - Instituto Brasileiro de Pesquisa e Ensino em Fisiologia do Exercício
2020	Zat; Triches	Interfaces e dissensões na origem e desenvolvimento do Futebol na América do Sul: o esporte bretão em terras argentinas e brasileiras	Revista Brasileira de Futsal e Futebol - Instituto Brasileiro de Pesquisa e Ensino em Fisiologia do Exercício
2020	Gutierrez; Bettine; García	<i>The railway and the ball, the spread of football in São Paulo State / A ferrovia e a</i>	<i>Sport in History - British Society of Sports History</i>

		bola, a difusão do futebol no Estado de São Paulo	
2021	Grandi; Roubicek	Entre os gramados e os trilhos: a história do Paulista Futebol Clube de Jundiaí	Revista do Instituto de Estudos Brasileiros – Universidade de São Paulo
2022	Silva	Entre pás e picaretas: o futebol de trabalhadores negros na Londrina dos anos de 1930	RECORDE – Universidade Federal do Rio de Janeiro
2022	Manocchio; Costa; Crioni	A ferrovia como objeto técnico difusor do esporte no interior paulista: proposta de leitura geográfica sobre a consolidação do futebol em Rio Claro	GEOGRAFIA – UNESP Rio Claro

Fonte: Os autores.

Os estudos coletados a partir do delineamento metodológico estão identificados no Quadro 2 em ordem cronológica, o que nos permite inferir que as publicações acerca da história do futebol ferroviário são relativamente recentes, com a primeira publicação no ano de 2010.

Quadro 3 – Dados dos estudos que abordaram a história do futebol e ferrovia

Autor(es)	Local	Principal discussão entre futebol e ferrovia
Almeida, Gutierrez e Ferreira (2010)	Estado de São Paulo	No noroeste paulista a prática do futebol iniciou-se no começo do século XX a partir da implementação e expansão da estrada de ferro, vindo da elite e difundindo-se entre as diferentes classes sociais. Isso se deu principalmente por conta do processo de industrialização e urbanização através de influência estrangeira ocorrida no Brasil à época, que desencadeou no surgimento de muitos clubes de futebol. Portanto, a ferrovia foi o meio por qual a industrialização chegou ao interior do país, ao lado das práticas esportivas e o futebol como consequência.
Santos e Monastirsky (2012)	Ponta Grossa (PR)	As ferrovias desempenharam um papel crucial no processo de propagação do futebol a partir da metade final do século XIX, por conta do intercâmbio de engenheiros e outros trabalhadores ingleses ao Brasil para construção das primeiras estradas férreas, em que foram organizadas e realizadas as primeiras práticas e o esporte caiu no gosto popular, ganhando traços e contribuições singulares da cultura brasileira. A partir disso muitos clubes de origem ferroviária foram fundados, até mesmo sem grandes pretensões, profissionalizando-se posteriormente.

Almeida <i>et al.</i> (2013)	Estado de São Paulo	A implementação dos diferentes tipos de meio de transporte teve papel fundamental para a economia paulista, influenciando a disseminação dos clubes de futebol no Estado. Isto, pois o Brasil viveu um grande processo de industrialização durante a Velha República e o governo varguista proporcionou o desenvolvimento dos meios de transporte. Com isso, além de terem condicionado o estreitamento das interações regionais, mobilidade e acessibilidade no espaço e reprodução de capital, influenciaram a disseminação da prática esportiva no Brasil principalmente por conta da grande presença de estrangeiros.
Carreira (2018)	Santos (SP)	A partir da segunda metade do século XIX era expressiva a presença de estrangeiros na cidade de Santos, não apenas de capitais investidos, mas de funcionários de empresas ali instaladas, o que resultou no surgimento de clubes esportivos e as primeiras iniciativas ligadas aos princípios do futebol santista. A (oni) presença de ingleses em Santos (e em todo o mundo) favoreceu a difusão do futebol. Esses imigrantes que habitavam seus destinos para fins profissionais, inclusive ferroviário, contribuíram para disseminação do Football tanto de maneira direta, criando clubes e/ou formando associações, quanto indireta, promovendo a prática não sistematizada e que muitas vezes fora replicada pelos locais.
Oliveira, Mazo e Voser (2018)	Porto Alegre (RS)	A comunidade teuto-brasileira estava estabelecida na região do Vale dos Sinos e adentrou gradativamente Porto Alegre na segunda metade do século XIX quando inaugurada a estrada de ferro que ligava a cidade a São Leopoldo. A partir dos avanços de mobilidade proporcionados pela ferrovia em direção a capital, além dos habitantes, recursos, hábitos etc., rumaram em sua direção diferentes tipos de organizações esportivas, inclusive o futebol, a partir da construção do campo do <i>Fuss-Ball Club Porto Alegre</i> – sob influência de praticantes do ciclismo - próximo aos trilhos, em 1903.
Zat e Triches (2020)	Brasil em Geral	Apesar de Charles Miller possuir seus méritos pela realização da primeira partida de futebol no Brasil em 1894 destaca-se que a prática já estava presente em solo brasileiro. Uma das vias por qual o futebol adentrou o território nacional foi a da presença de ingleses funcionários de empresas atuantes no país, com destaque para o modal ferroviário e organizações como a <i>São Paulo Railway</i> e <i>Leopoldina Railway</i> .
Gutierrez, Bettine e García (2020)	Estado de São Paulo	As estradas de ferro desempenharam papel fundamental no estímulo à prática do futebol através da criação de diversos clubes de maneira direta ou indireta. Manteve sempre seu ethos urbano vinculado ao processo de urbanização. Os responsáveis pelas construções e gestão das ferrovias foram os mais envolvidos na criação de clubes de futebol. Nesse sentido, os avanços econômicos aliados a propagação de funcionários das ferrovias estão associados a evolução do futebol.
		A presença de ferroviários estrangeiros na cidade de Jundiaí era expressiva. A partir disso, organizou-se a

Grandi e Roubicek (2021)	Jundiaí (SP)	prática do futebol sistematizada, primeiramente, a partir do <i>Jundiahy</i> e depois com a fundação do Paulista. A relação do ambiente de lazer do Paulista e a Companhia Paulista era expressiva, entre empréstimo de materiais e transporte grátis para os jogos. Inclusive, a entidade compartilhava as conquistas atribuindo os devidos méritos ao modal ferroviário.
Silva (2022)	Londrina (PR)	A história do futebol em Londrina está estreitamente ligada a Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP e a expansão ferroviária da região em direção ao estado de São Paulo. Entre os administradores, engenheiros e demais trabalhadores ingleses trazidos pela CTNP destaca-se os trabalhadores negros e a sua organização de lazer, a partir da fundação de uma entidade.
Manocchio, Costa e Crioni (2022)	Rio Claro (SP)	A ferrovia desempenhou papel importante no processo de chegada do futebol em Rio Claro, pois intensificou o fluxo de pessoas, mercadorias, ideias, práticas etc. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro criou o Grêmio Recreativo dos Empregados, que contribuiu para a disseminação futebolística no município, principalmente na fundação do Rio Claro F. C.

Fonte: Os autores.

A partir dos resultados obtidos, observa-se que seis dos estudos analisados abordam o processo de disseminação do futebol por meio da ferrovia na região sudeste do Brasil, sobretudo no estado de São Paulo (Almeida; Gutierrez; Ferreira, 2010; Almeida *et al.*, 2013; Carreira, 2018; Gutierrez; Bettine; García, 2020; Grandi; Roubicek, 2021; Manocchio; Costa; Crioni, 2022). Acerca da região sul, duas obras enfocam o Paraná e uma o Rio Grande do Sul (Santos; Monastirsky, 2012; Oliveira; Mazo; Voser, 2018; Silva, 2022). Por fim, um artigo analisa o processo em relação ao Brasil de maneira geral (Zat; Triches, 2020).

Almeida, Gutierrez e Ferreira (2010) desenvolveram um estudo de análise documental e destacam que no Brasil, entre o final do século XIX e início do século XX, houve transformações nos âmbitos social, político e econômico, principalmente por influência inglesa. Ressaltam que na ocasião era dada autonomia aos governos estaduais para negociações com nações estrangeiras, o que possibilitou os empresários e produtores de café paulistas a estreitarem as relações com a Inglaterra, atraindo capital, mão de obra e as condições necessárias para produção e

circulação de mercadorias no estado, sendo não por acaso o local pioneiro da prática do futebol ante a capital do país à época, Rio de Janeiro.

Não obstante, de acordo com Almeida, Gutierrez e Ferreira (2010) a industrialização da capital do estado – São Paulo – e o desenvolvimento do interior se dão a partir da construção de ferrovias para escoamento das mercadorias, feitas por companhias inglesas e seus engenheiros da elite das Escolas Inglesas – instituições onde surgiram as primeiras regras do futebol (Elias; Dunning, 1992). Também enfatizam o papel dos pontos de parada e/ou estações, locais que deram origem a pequenas vilas e posteriormente cidadelas, como o caso de Araçatuba e São José do Rio Preto.

Após a instauração, o futebol era praticado por componentes das elites e em paralelo os operários organizavam suas práticas nos campeonatos de várzea, tornando comum a criação de clubes de futebol a partir de empresas, inclusive do modal ferroviário, originando clubes oriundos da classe seja de maneira direta ou indireta, como a Associação Ferroviária de Esportes (Araraquara), Botafogo de Ribeirão Preto, Paulista Futebol Clube (Jundiaí) e Associação Atlética Ponte Preta (Campinas) (Almeida; Gutierrez; Ferreira, 2010).

Santos e Monastirsky (2012) desenvolvem uma pesquisa-ação a partir do Operário Ferroviário Esporte Clube (OFEC). De acordo com os autores, a história do clube está intimamente relacionada a história das estradas de ferro na cidade de Ponta Grossa, no Paraná, pois a cidade representava um importante entreposto comercial na exportação de erva-mate e madeira.

Em um estudo de análise documental aplicado a realidade de clubes ferroviários Almeida *et al.* (2013) destacam que a aceleração do processo de industrialização no governo Vargas foi consequência do *crash* de 1929, em que ante a diminuição da capacidade de importar houve um incentivo interno para produção e consumo de bens. Este processo resultou no agudo desenvolvimento dos grandes centros e, posteriormente, do interior. Nesse sentido, os autores posicionam a

cidade de São Paulo, que se desenvolveu em diversos aspectos, destacando-se economicamente o café e a ferrovia como meio de transporte.

Antes, Almeida *et al.* (2013) descrevem que a inauguração da estrada de ferro que ligava Jundiaí a Santos - São Paulo *Railway* - proporcionou uma série de modificações socioeconômicas na região, transformando São Paulo num importante polo cultural de diferentes práticas, inclusive a esportiva, por conta da grande presença de estrangeiros. O futebol foi amplamente disseminado pelos egressos das Escolas Inglesas, principais locais da gênese do Football, como o caso do próprio Charles Miller no retorno a São Paulo e ainda Oscar Cox vindo da Suíça ao Rio de Janeiro. Esses registros acerca dos “pais” do futebol em diferentes regiões não descartam a possibilidade das outras classes sociais praticarem, até mesmo antes, o futebol de maneira não sistematizada (Almeida *et al.*, 2013).

Almeida *et al.* (2013) ainda destacam que – agora como esporte – o futebol perdurou aproximadamente duas décadas quase que como exclusividade das elites, porém já existiam as organizações paralelas a essa realidade, fundando clubes por iniciativa dos operários, comerciantes e artesãos, transpassando as fronteiras sociais até se transformar no esporte de multidões.

Carreira (2018) realiza uma análise documental para observar os processos de transformação urbana em Santos no final do século XIX e início do século XX, pelo trabalho e pelo futebol. De acordo com o autor, entre os anos 1850 e 1860, a cidade já era responsável por cerca de 80% das exportações brasileiras de café e a inauguração da estrada de ferro que ligava a cidade litorânea a Jundiaí – sob administração da São Paulo *Railway* - em 1867 potencializou ainda mais a importância dela para o escoamento dos produtos oriundos do planalto até o porto. O autor ressalta que no período analisado a população aumentou exponencialmente, tanto por conta do fluxo migratório quando pelo processo de remodelagem urbana ante a má organização física e

intervenções sanitárias de combate as epidemias que assolavam a região que era porta de entrada de novas doenças vindas de outros continentes.

Nesse sentido, a propagação mundial e brasileira do futebol é resultante do imperialismo inglês e sua forte influência sobre as demais nações. Surgido a partir das elites e popularizado na classe operária, é resultado da Segunda Revolução Industrial. A partir disso, desembarcar nas areias e, posteriormente, nas ruas e gramados de Santos era uma questão de tempo. Após ser incorporado por outras camadas da sociedade, passou a ser visto como ópio do povo pelos superiores, contrastando com a grande adesão dos operários. Daí em diante, a difusão do futebol quanto prática cria íntima relação com a formação da classe trabalhadora (Carreira, 2018).

Ainda, o autor relata que entre os clubes representantes da elite local - fundados pela burguesia - surgiram outros a partir de demais classes sociais. Inclusive, destaca a influência do modal ferroviário ante o Santos Futebol Clube: Roberto Cochrane Simonsen, neto do engenheiro ferroviário Ignácio Wallace da Gama Cochrane que trabalhou na construção da ligação Santos-Jundiaí, fundou a Companhia Construtora de Santos, empresa responsável pela construção da denominada Vila Belmiro e do estádio do Santos que embora tenha sido batizada como Urbano Caldeira, é mundialmente famoso pelo nome do seu bairro de origem.

Através de um estudo histórico-documental e bibliográfico, Oliveira, Mazo e Voser (2018) abordam a gênese da prática do futebol na capital do Rio Grande do Sul: Porto Alegre. De acordo com os autores, foram os alemães que influenciaram a disseminação da prática à época. Nesse caso, os ferroviários não participaram ativamente do processo fundando clubes e/ou promovendo a prática, na verdade criaram as condições necessárias para que o futebol, pertencente à cultura teuto brasileira estabelecida na região do Vale dos Sinos, rumasse à capital do estado, onde em seguida foi construído próximo aos trilhos o campo do *Fuss-Ball Club Porto Alegre*.

Por meio de um estudo exploratório e de cunho bibliográfico, Zat e Triches (2020) discorrem acerca da importância de Charles Miller para a difusão do esporte no Brasil. Apesar de membro da elite, os autores mostram que era filho de um engenheiro inglês que veio ao Brasil atuar na São Paulo *Railway*, portanto, os trilhos desempenham (novamente) sua influência na história desse esporte, mesmo que de maneira indireta. A partir disso, depois de ser introduzido no Brasil por meio da elite racista e excludente, o futebol democratizou-se as demais classes nas ruas, clubes e nos mais diversos espaços da sociedade. Ainda, Zat e Triches (2020) destacam que os trabalhadores aqui presentes foram grandes agentes propagadores do esporte bretão.

Gutierrez, Bettine e García (2020) desenvolveram uma análise documental em alguns clubes do estado de São Paulo. Os autores discutem a expansão das estradas de ferro e a prática do futebol no estado de São Paulo. Demonstram que o estado possuía grande destaque na produção cafeeira e fluxo de imigrantes. Com isso, eram intercambiadas ao Brasil – através do porto de Santos - as suas culturas, principalmente inglesa, que gradualmente espalhava-se para o resto do território.

Nesse contexto, a ferrovia foi a principal portadora de transformações nos mais diferentes aspectos da região à época, sendo enfatizadas pelos jornais locais as inaugurações de novas estações como sinônimo de modernização, primeiramente absorvidas pelas elites locais e em seguida disseminadas as mais camadas da sociedade. Não obstante, as cidades que recebiam estações rapidamente tornavam-se centros regionais (Gutierrez; Bettine; García, 2020).

O intercâmbio de pessoas com a Europa, advindas com seus costumes, crenças e culturas desencadeou nas mais diversas transformações sociais, bem como esportiva. A partir disso fundaram-se diversos clubes de origem ferroviária. A exemplo, citam-se alguns como: *Jundihay Foot Ball Club*, Paulista Futebol Clube e Associação Ferroviária de Esportes. Além disso, cita-se o caso da Ponte Preta de Campinas, como

primeiro clube do Brasil a ter um jogador negro, ferroviário que também participou do processo de fundação da entidade (Gutierrez; Bettine; García, 2020).

A partir de um estudo documental de um clube originado a partir da ferrovia: o Paulista de Jundiaí, Grandi e Roubicek (2021) destacam que a historiografia aponta as estradas de ferro como um importante disseminador do futebol no Brasil. A partir disso, posicionam a figura do trabalhador ferroviário nas companhias como decorrência direta do paternalismo, diante das relações de fidelidade estabelecidas nas empresas do setor.

Segundo os autores, era comum os trabalhadores passarem a vida inteira na mesma empresa e isso criava uma identificação que transpassava as relações de trabalho, inclusive, transmitia-se a carreira entre gerações da família. Nesse sentido, as relações paternalistas também se faziam presente na organização operária para a prática esportiva, tal como do futebol.

O primeiro clube criado na cidade de Jundiaí - a partir dos ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - foi o *Jundiahy Foot Ball Club* em 1903, que jogou sua primeira partida contra outra agremiação ferroviária: Associação Atlética União da Lapa, do bairro de São Paulo onde a presença de ferroviários da São Paulo *Railway* também era expressiva. O primeiro clube das estradas de ferro de Jundiaí foi extinto em 1908, por conta da morte de um de seus fundadores (Grandi; Roubicek, 2021).

A nova tentativa de futebol ferroviário na cidade se deu em 17 de maio de 1909, com a fundação do Paulista *Foot Ball Club*. Destaca-se a grande presença de estrangeiros que muitas vezes resultavam em relações conturbadas com os trabalhadores, situações que se estendiam às entidades esportivas. Inclusive, esse era um fator limitante à presença e ascensão dos negros em ambos os espaços sociais à época. Não obstante, entre os fundadores do Jundiaí, muitos se aposentaram na Companhia Paulista, alguns com mais de 40 anos de história na

empresa, reafirmando a grande fidelidade, quando o trabalho e o futebol se complementavam na vida do trabalhador jundiaense.

Silva (2022), por meio de um estudo histórico a partir da análise de documentos como jornais e fotografias, discorre acerca dos trabalhadores negros na cidade de Londrina, no Paraná, nas primeiras décadas do século XX. A cidade possui gênese atrelada à Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), empresa inglesa que desempenhava atividades para o desenvolvimento da região e que, para otimizar seus negócios, focou na construção de vias férreas que ligavam o Paraná a São Paulo. Nos afazeres, havia uma divisão social do trabalho entre os trabalhadores brancos e negros. Estes, passaram a organizar a vida social e o lazer nesse contexto, fundando um clube na cidade identificado como “Pá e Picareta” pelo autor.

Manocchio, Costa e Crioni (2022), a partir da estruturação de um levantamento bibliográfico, destacam o papel da ferrovia na chegada e desenvolvimento do futebol na cidade de Rio Claro (SP). Em 1888 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro fundou o Grêmio Recreativo dos Empregados, com foco no entretenimento dos ferroviários. Posteriormente à sua constituição surgiram clubes especializados à prática do futebol, com destaque ao Rio Claro F. C. - fundado e dirigido por ferroviários - materializando a influência direta do modal ferroviário no futebol profissional do município.

Além disso, Manocchio, Costa e Crioni (2022) ressaltam que a ferrovia em Rio Claro repercutiu indiretamente na disseminação do futebol na cidade, uma vez que o Grêmio Recreativo também estabeleceu bases importantes para a prática do referido esporte e na fundação de equipes amadoras de futebol no município.

O desenvolvimento do futebol através das estradas de ferro

Embora entenda-se que é historicamente mais exposta a narrativa que atribui a Charles Miller o papel de precursor do futebol no Brasil, o

cerne desta discussão é abordar uma outra faceta da história com o intuito de questionar, complementar e aprofundar o viés histórico da modalidade, contribuindo com os registros já existentes que abordam a expansão do esporte no Brasil, sobretudo o futebol.

A partir disso Almeida, Gutierrez e Ferreira (2010), Almeida *et al.*, (2013) e Zat e Triches (2020) assumem tal convencimento, destacando o futebol ferroviário como um complemento à história dita tradicional, como podemos observar também em Buchmann (2002), autor que atribui os devidos méritos a Miller por todo contexto formal empregado na realização da primeira partida de futebol em solo brasileiro, mais especificamente em São Paulo.

Entretanto, o autor indica que antes mesmo da ida do personagem para os estudos em solo europeu a prática já ocorria - mesmo que de maneira rudimentar - as margens das ferrovias, num contexto de expansão da malha ferroviária brasileira. Inclusive, Zat e Triches (2020) abordam a relação da ferrovia com o futebol até mesmo na narrativa tradicional, visto que o pai de Miller era engenheiro intercambiado ao Brasil para atuar na São Paulo *Railway*. Assim, portanto, os trilhos desempenham - novamente - sua influência na história desse esporte, mesmo que de maneira indireta.

Entre o final do século XIX e início do século XX, ocasião do retorno de Miller (Buchmann, 2002; Guterman, 2009), o Brasil passou por diversas transformações em aspectos: social, político e econômico principalmente por influência inglesa, país em que o futebol já estava instaurado e despontava como potência mundial nos mais variados setores (Ferreira, 2005). Inclusive, o Brasil se tornou república diante da influência inglesa ante Portugal, fator que contribuiu diretamente nos episódios que antecederam a proclamação (Carvalho, 2002).

Nesse cenário, as obras permitem evidenciar que haviam cidades brasileiras que representavam importantes entrepostos comerciais para exportação, como o caso de Ponta Grossa – Paraná (PR) – com a erva mate e madeira (Santos; Monastirsky, 2012). O estado de São Paulo se

destacava na produção cafeeira (Gutierrez; Bettine; García, 2020; Manocchio; Costa; Crioni, 2022), tendo o porto de Santos como principal via de saída dos produtos para a Europa (Carreira, 2018).

Ainda, temos a cidade de Londrina (PR) que possui gênese ligada à Companhia de Terras do Norte do Paraná, empresa inglesa que desempenhava atividades de desenvolvimento na região (Silva, 2022). A partir disso, infere-se que a Inglaterra estabeleceu significativos vínculos comerciais com o Brasil e com o aumento da demanda estabelecida pelo mercado consumidor europeu – sobretudo britânico – dos produtos primários brasileiros, emergiu a necessidade de uma maior e melhor cadeia logística para suprir as necessidades dos compradores (Moura Junior *et al.*, 2018).

Moura Junior *et al.* (2018) enfatiza que as estruturas férreas brasileiras tiveram um impulso, também motivados por conta do aumento do número de fazendas e o ocasional distanciamento do porto. Complementando estas notórias necessidades de melhoramento logístico, Paula (2001) destaca que grandes investimentos foram feitos no modal ferroviário brasileiro com ênfase no final do século XIX, a maioria deles privados de origem britânica e a partir de políticas nacionais voltadas à exportação agrícola.

Boiteux (2014) expõe dados que auxiliam a mensurar o desenvolvimento da ferrovia brasileira cronologicamente. O autor demonstra que o Brasil possuía 223 quilômetros de extensão ferroviária em 1860 e trinta anos depois o quantitativo era próximo a dez mil quilômetros, reafirmando o crescimento representativo da malha ferroviária brasileira ao longo da segunda metade do século XIX.

A descrição desse processo se coaduna com Almeida, Gutierrez e Ferreira (2010) que destacam a industrialização da capital São Paulo e do interior a partir da construção de estradas de ferro para escoamento de mercadorias feitas por companhias inglesas e seus engenheiros. Não obstante, Almeida *et al.* (2013) e Correia (2018) enfatizam a São Paulo *Railway* – ferrovia que ligava Jundiaí a Santos – que proporcionou uma

série de modificações socioeconômicas transformando São Paulo num importante polo cultural de diferentes práticas, inclusive a esportiva.

Nesse cenário, é possível inferir que houve uma ascensão desenvolvimentista transpassada pelo Brasil, mesmo que em proporção menor ao que ainda estava por vir no decorrer da história do país e com ela ocorreu um grande intercâmbio de estrangeiros. Todos os artigos analisados assumem que esses estrangeiros desempenharam papel relevante para o processo de disseminação do futebol no Brasil, fosse fundando clubes a partir das companhias do segmento ou dos seus trabalhadores, bem como promovendo práticas não sistematizadas, sempre com destaque aos britânicos.

Apenas a obra de Oliveira, Mazo e Voser (2018) aborda uma influência alternativa à inglesa: a alemã. De acordo com os autores, os ferroviários contribuíram de maneira indireta para que o futebol chegasse à capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, construindo os trilhos que ligavam a cidade a São Leopoldo, onde os costumes, hábitos, práticas e o futebol já estavam estabelecidos pela comunidade presente na região.

Acerca da proeminência inglesa em relação ao referido esporte, Almeida, Gutierrez e Ferreira (2010) e Almeida *et al.* (2013) convergem em relação aos primeiros locais de realização da sua prática sistematizada: as Escolas Inglesas. Os egressos rumaram para os mais diferentes países levando consigo seus conhecimentos, hábitos e costumes. No caso do Brasil, o porto de Santos representou a porta de entrada dessas características e do futebol (Carreira, 2018). A malha ferroviária em amplo desenvolvimento assumiu o papel de fio condutor da expansão da prática, sistematizada ou não, para todo território (Gutierrez; Bettine; García, 2020).

Portanto, entende-se que o futebol pode ter chegado ao Brasil e inicialmente praticado como exclusividade das elites, mas rapidamente se difundiu para as demais classes da sociedade (Almeida; Gutierrez; Ferreira, 2010; Santos; Monastirsky, 2012; Almeida *et al.*, 2013; Carreira, 2018; Zat; Triches, 2020; Gutierrez; Bettine; García, 2020),

desencadeando na prática promovida por operários que posteriormente resultou na fundação de organizações como o Operário Ferroviário Esporte Clube citado por Santos e Monastirsky (2012) e estudado por Luz, Freitas Júnior e Oliveira (2021) como um dos clubes de origem ferroviária que ainda permanecem em atividades profissionais.

Não obstante, outros clubes oriundos do modal ferroviário: a Associação Ferroviária de Esportes (Araraquara) citada por Almeida, Gutierrez e Ferreira (2010), o *Jundiahy Foot Ball Club* como primeira tentativa de organização na cidade de Jundiaí (Grandi; Roubicek, 2021), o Paulista Futebol Clube (Almeida; Gutierrez; Ferreira, 2010; Gutierrez; Bettine; García, 2020; Grandi; Roubicek, 2021) - entidade que obteve mais êxitos na cidade de Jundiaí - e o Rio Claro F. C (Manocchio; Costa; Crioni, 2022). Sobre este aspecto, Buchmann (2002) destaca que se originaram mais de 100 clubes em 21 estados brasileiros, sendo o segmento da sociedade brasileira que mais originou entidades voltadas ao futebol.

Arelado a este cenário macro de desenvolvimento ferroviário e ao intercâmbio estrangeiro em solo brasileiro, Grandi e Roubicek (2021) destacam a relação de fidelidade criada ao longo do tempo do trabalhador da ferrovia com a empresa, como decorrência do paternalismo, em que era comum que carreiras perpetuassem na família, fatores que se estenderam à prática esportiva. Portanto, essa relação apresenta-se como mais uma variável que contribuiu para a expansão do futebol através dos trilhos dos trens.

Conclusões

Este estudo objetivou analisar de que maneira a ferrovia pode ter influenciado no desenvolvimento do futebol no Brasil ao final do século XIX e no século XX, por entender que este período foi de grandes transformações, inclusive da chegada formal do futebol através de Charles Miller, conforme o relato predominante no meio acadêmico.

Destarte, o debate presente no estudo buscou analisar uma narrativa acerca da história do futebol como forma de complementar e aprofundar os registros tradicionais.

Para tanto, desenvolveu-se uma revisão sistemática da literatura nas bases SCOPUS, Scientific Electronic Library Online (SciELO) e Portal de Periódicos Capes. Foram encontrados dez artigos que discutiam a relação entre a história do futebol e a ferrovia. A partir disso, os estudos foram identificados e organizados, o que permitiu observar que a abordagem efetiva da temática é recente – mesmo com os acontecimentos tendo ocorrido ao final do século XIX e no início do século seguinte - com publicações acerca dos fatos ocorridos se concentrando a partir de 2010.

Os estudos aproximaram-se em relação as suas estratégias metodológicas, principalmente a partir da análise de documentos como jornais, atas e acervos públicos e privados. Ainda, convergiram para pontos comuns entre si e com contribuições adicionais da literatura, principalmente no processo de relação comercial entre o Brasil e a Europa, sobretudo a Inglaterra, onde o futebol já estava instaurado.

Nesse cenário, a partir do processo de modernização e urbanização do Brasil que exportava seus produtos primários, de transformações em âmbito político como os episódios que envolveram a transição até a Proclamação da República, estabeleceu-se um intenso fluxo migratório de estrangeiros para atuarem no desenvolvimento e urbanização do Brasil, sendo a expansão ferroviária um destes espaços. Tal fluxo não se restringia ao aspecto econômico, mas era acompanhado dos costumes, hábitos e práticas, bem como do futebol.

Como a expansão ferroviária foi um dos fatores decorrentes do processo desenvolvimentista brasileiro a partir da metade do século XIX, principalmente por influência inglesa, os trilhos tornaram-se o vetor transmissor do imperialismo inglês - em que o futebol era parte integrante - que adentrava o país principalmente pelo porto de Santos e se difundia para todo território nacional.

Portanto, o *football* - que adentrou inicialmente o país pertencente e praticado pela elite egressa das Escolas Inglesas - passou a se difundir para as demais classes da sociedade, de maneira sistematizada ou não, principalmente na medida em que a malha ferroviária se expandia pelo país, uma vez que os operários integravam as práticas e tinham contato com o referido esporte.

À medida que o futebol foi se popularizando e as estradas de ferro ganharam cada vez mais importância no cenário político brasileiro à época, os trilhos exerceram o papel de fio condutor para que a prática pudesse chegar a mais lugares, fato que permite compreender como – mesmo em um país extenso como o Brasil – foram fundados clubes ferroviários em 21 dos 27 estados brasileiros (Buchmann, 2002).

Portanto, são dois movimentos de importância das ferrovias diante do processo de popularização do futebol: a difusão social e a difusão geográfica. Neste cenário, as empresas e/ou os trabalhadores, paternalistas, deram origem a clubes oriundos da classe de maneira direta ou indireta, isto é, fundando efetivamente os clubes ou criando as condições necessárias para que o futebol se desenvolvesse.

Este estudo traz contribuições sobre a história do futebol por meio da ferrovia e como o modal das estradas de ferro pode ter contribuído para a expansão desse esporte no Brasil a partir de estudos científicos, avançando nas reflexões acerca das origens do esporte que se transformou como parte integrante da cultura do país.

Nesse sentido, compreende-se que futebol e ferrovia estão diretamente e proporcionalmente ligados a história do Brasil, que é extensa, multifatorial e de complexa compreensão. Características que se replicam aos próprios estudos que problematizam a história – do país, do esporte e que os interrelacionam - o que faz com que a realização de mais pesquisas possa contribuir para o assunto ao analisarem teses e dissertações, que representam uma parte da literatura com características técnicas que permitem abordar e descrever mais detalhes, relações e triangulações.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Marco Antonio Bettine de; FERREIRA, Renata; GUTIERREZ, Gustavo Luiz; MARQUES, Renato Francisco. Os clubes de futebol e o processo de urbanização na região do Rio Tietê 1889-1945. *Recorde: Revista de História do Esporte, Rio de Janeiro*, v. 6, n. 1, p. 1-38, 2013. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/Recorde/article/view/668>. Acesso em: 15 jul. 2022.

ALMEIDA, Marco Antonio Bettine de; GUTIERREZ, Gustavo Luiz; FERREIRA, Ricardo Pellison. 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, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1807-55092010000200008>. Acesso em: 13 jul. 2022.

BOITEUX, Paulo. *História das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora LTDA, 2014.

BUCHMANN, Ernani. *Quando o futebol andava de trem: memórias dos times ferroviários brasileiros*. Curitiba: Dione, 2002.

CAMPOS, Israel Cayo. Geografizando o futebol: do global ao local. *HOLOS*, Natal, v. 3, p. 213-231, 2013. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=481548605018>. Acesso em: 12 jul. 2022.

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. *Portal de Periódicos da Capes*. Brasília, DF: Capes, 2024. Disponível em: <https://www-periodicos-capes-gov-br.ezl.periodicos.capes.gov.br/>. Acesso em: 5 jul. 2022.

CARREIRA, André Luiz Rodrigues. A “religião leiga da classe operária” e os sentidos da cidade: Urbanização, trabalho e futebol na cidade de Santos (1892-1920). *Recorde: Revista de História do Esporte*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 1-36, 2018. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/Recorde/article/view/21639>. Acesso em: 13 jul. 2022.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

DUARTE, Orlando. *Futebol: regras e comentários*. São Paulo: Senac, 2005.

ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. *A busca da excitação*. Lisboa: Difusão Editorial, 1992.

ELIAS, Norbert. *Processos de excitação*: trabalhos inéditos de Norbert Elias sobre esporte, lazer, corpo, cultura. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2022.

FERREIRA, Fernando da Costa. Futebol de classe: a importância dos times de fábrica nos primeiros anos do século XX. *Lecturas: Educación Física y Deportes*, Buenos Aires, n. 90, 2005. Disponível em: <https://efdeportes.com/efd90/times.htm>. Acesso em: 10 jul. 2022.

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

GRANDI, Guilherme; ROUBICEK, Marcelo. Entre os gramados e os trilhos: a história do Paulista Futebol Clube de Jundiaí. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, v. 1, n. 79, p. 104-123, 2021. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/189945>. Acesso em: 18 jul. 2022.

GUTERMAN, Marcos. *O futebol explica o Brasil*: uma história da maior expressão popular do país. São Paulo: Editora Contexto, 2009.

GUTIERREZ, Diego Monteiro; BETTINE, Marco; GARCÍA, Borja. The railway and the ball, the spread of football in São Paulo State. *Sport In History*, v. 41, n. 3, p. 309-332, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/17460263.2020.1816565>. Acesso em: 20 jul. 2022.

LUZ, Thiago Savio Ingles da; FREITAS JÚNIOR, Miguel Archanjo de; OLIVEIRA, Edilson de. Das margens das ferrovias para um modelo de gestão vitorioso: o Operário Ferroviário Esporte Clube. *Lecturas: Educación Física y Deportes*, Buenos Aires, v. 26, n. 283, p. 31-46, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.46642/efd.v26i283.3073>. Acesso em: 08 ago. 2022.

MANOCCHIO, Fernando Guilherme Silveira.; COSTA, Bruno Moreira Riani; CRIONI, Pedro Luiz Becaro. A ferrovia como objeto técnico difusor do esporte no interior paulista: proposta de leitura geográfica sobre a consolidação do futebol em Rio Claro. *GEOGRAFIA*, Rio Claro, v. 47, n. 1, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.5016/geografia.v47i1.16413>. Acesso em: 12 abr. 2024.

MOURA JUNIOR, Agnaldo Oliveira; ABREU, Guilherme Rodrigues de; ALCÂNTARA JÚNIOR, Zilmar; PINTO JUNIOR, Dario Moreira; SHITSUKA, Dorlivete Moreira. Railways from 1890 to 2016: a defragmented structure in brazilian history. *Research, Society and Development*, v. 7, n. 9, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.17648/rsd-v7i9.442>. Acesso em: 06 ago. 2022.

OLIVEIRA, Eduardo Minossi de; MAZO, Janice Zarpellon; VOSER, Rogério da Cunha. Pelos campos de Futebol: apontamentos históricos sobre os primeiros espaços dos clubes de futebol em Porto Alegre (1903-1910). *RBFF - Revista Brasileira de Futebol e Futsal*, São Paulo, v. 10, n. 37, 2018. Disponível em: <http://www.rbff.com.br/index.php/rbff/article/view/563>. Acesso em: 15 jul. 2022.

PAGE, Matthew *et al.* Explicação e elaboração do PRISMA 2020: orientações e exemplos atualizados para relatar revisões sistemáticas. *BJM*, v. 372, n. 160, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1136/bmj.n160>. Acesso em: 20 jul. 2022.

PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: ACTAS DEL II CONGRESO DE FERROCARRILES, 2001, Aranjuez. Atas [...]. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2001.

POLI, Raffaele. Entendendo a globalização através do futebol: A nova divisão internacional do trabalho, canais migratórios e circuitos comerciais transnacionais. *International Review for the Sociology of Sport*, v.45, n. 4, jul. 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/1012690210370640>. Acesso em: 12 jul. 2022.

SANTOS, Edvander de Ramalho dos; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Operário Ferroviário Esporte Clube: patrimônio cultural de Ponta Grossa. *RAEGA - O Espaço Geográfico em Análise*, Curitiba, v. 24, 2012. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/raega.v24i0.26208>. Acesso em: 26 jul. 2022.

SANTOS, Luiz Marcelo Videro Vieira. *A evolução da gestão no futebol brasileiro*. Dissertação (Mestrado em Administração) – Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2002.

SCIELO - Scientific Electronic Library Online. São Paulo, SP: SciELO, 2024. Disponível em: <http://www.scielo.br/?lng=pt>. Acesso em: 05 jul. 2022.

SCOPUS – Elsevier. *Scopus Preview*. Disponível em:
<https://www.scopus.com/home.uri?zone=header&origin=>. Acesso em:
05 jul. 2022.

SILVA, André Xavier da. Entre pás e picaretas: o futebol de trabalhadores negros na Londrina dos anos de 1930. *Recorde: Revista de História do Esporte*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, p. 1-14, 2022. Disponível em:
<https://revistas.ufrj.br/index.php/Recorde/article/view/52785>. Acesso em: 20 jul. 2022.

SOUSA, Angélica Silva de; OLIVEIRA, Guilherme Saramago de Oliveira; ALVES, Laís Hilário. A Pesquisa Bibliográfica: princípios e fundamentos. *Cadernos da Fucamp*, Monte Carmelo, v. 20, n. 43, p.64-83. 2021. Disponível em:
<https://www.fucamp.edu.br/editora/index.php/cadernos/article/download/2336/1441>. Acesso em: 21 jul. 2022.

ZAT, Ancilla Dall’ Onder; TRICHES, Vinícius. Interfaces e dissensões na origem e desenvolvimento do Futebol na América do Sul: o esporte bretão em terras argentinas e brasileiras. *RBFF - Revista Brasileira de Futebol e Futsal*, São Paulo, v. 11, n. 46, p. 587-596, ago. 2020. Disponível em:
<http://www.rbff.com.br/index.php/rbff/article/view/837>. Acesso em: 20 jul. 2022.