
Rio de Janeiro, meios de transporte e a dinâmica do futebol: a ocupação do espaço pelos clubes e ligas cariocas na Primeira República

Rio de Janeiro, transportation infrastructure and soccer's dynamic: space occupation by clubs and leagues during the First Republic

Rio de Janeiro, moyens de transport et dynamique du football : l'occupation de l'espace par les équipes et les ligues cariocas pendant la Première République

João Manuel Malaia



Publisher

Núcleo de Pesquisa Espaço & Economia

Electronic version

URL: [http://](http://espacoeconomia.revues.org/158)

espacoeconomia.revues.org/158

DOI: [10.4000/espacoeconomia.158](https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.158)

ISSN: 2317-7837

Electronic reference

João Manuel Malaia, « Rio de Janeiro, meios de transporte e a dinâmica do futebol: a ocupação do espaço pelos clubes e ligas cariocas na Primeira República », *Espaço e Economia* [Online], 2 | 2013, posto online no dia 15 Abril 2013, consultado o 01 Outubro 2016. URL : <http://espacoeconomia.revues.org/158> ; DOI : [10.4000/espacoeconomia.158](https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.158)

This text was automatically generated on 1 octobre 2016.

© NuPEE

Rio de Janeiro, meios de transporte e a dinâmica do futebol: a ocupação do espaço pelos clubes e ligas cariocas na Primeira República

Rio de Janeiro, transportation infrastructure and soccer's dynamic: space occupation by clubs and leagues during the First Republic

Rio de Janeiro, moyens de transport et dynamique du football : l'occupation de l'espace par les équipes et les ligues cariocas pendant la Première République

João Manuel Malaia

“Quando o sportman tem a infelicidade de não dispor, no dia, de alguns cobres para a ‘vacca’ do táxi, ou de um amigo que lhe faça a gentileza desse transporte menos lento, tem que ir ali no bonde, com todas as baldeações do estylo, a roer as unhas ou a gastar os nervos impacientes noutro qualquer serviço capaz de entretel-o e desfogal-o”. *Correio da Manhã*, 15 de abril de 1918.

Introdução

- 1 Assim um cronista anônimo de um matutino carioca descreveu o sofrimento dos torcedores do Fluminense Football Club para chegarem ao campo do Andarahy Athletic Club, na Rua Prefeito Serzedelo, bairro do Andaraí, na parte inicial dos subúrbios da Zona Norte do Rio de Janeiro. O Fluminense era um dos clubes que agregava ao seu entorno pessoas de notabilidade política e considerável poder econômico da cidade do Rio de Janeiro. Seus sócios levantaram barreiras, tanto econômicas quanto sociais, visando

impedir o acesso ao clube de membros das camadas mais baixas da sociedade. No entanto, o “Tricolor”, como ainda hoje é conhecido, tinha inúmeros simpatizantes, os torcedores, membros da classe trabalhadora que compravam ingressos e frequentavam ou o estádio do clube ou o dos adversários nos dias dos jogos. O clube era considerado o mais popular da cidade. Em 1916, após concurso realizado pelo jornal *Correio da Manhã*, obteve 15.907, quase três vezes mais que o segundo colocado, o Botafogo.¹

- 2 Já o Andarahy era um clube bastante diferente do Fluminense. Fundado em 1909, estava vinculado à Fábrica Cruzeiro, instalada no mesmo bairro do clube. Os funcionários da fábrica tinham desconto nas mensalidades para se associarem ao Andarahy.² A chancela da fábrica dava a este pequeno clube a possibilidade de participar daquela que era a principal liga esportiva da cidade naquele ano, a Liga Metropolitana de Desportes Terrestres (LMDT). Seu acanhado estádio ficava distante do campo do Fluminense, mas era bem servido de transportes públicos. Havia uma estação de trens na Estrada de Ferro Central do Brasil, a Derby Club, próxima ao campo, sendo essa a melhor opção para os torcedores que se dirigiam dos subúrbios das zonas Norte para o estádio. Para os torcedores moradores da Zona Sul e Centro, a única opção era o transporte de ferro-carril, os bondes. Os bondes da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico, controlada pela The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd, levariam os torcedores da Zona Sul em direção ao centro da cidade.³ Após o deslocamento até o centro da cidade, os torcedores caminhariam até a Rua da Uruguaiana para a tal “baldeação de estilo”. Dali, um bonde da linha Andarahy Grande, concessão da antiga Cia. Ferro Carril Villa-Izabel, também controlada pela “Light”, transportaria os torcedores por 5 km em direção ao campo do Andarahy Athletic Club, aonde precisariam comprar os ingressos para a partida, fonte de renda para os clubes e para a LMDT. O torcedor gastava mais dinheiro para voltar para casa, fazia mais baldeações em veículos lotados e deixava uma parte do salário nos cofres dos clubes, das ligas e das empresas de transporte público.
- 3 O presente artigo pretende analisar o funcionamento dos clubes e da principal liga de futebol na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Pretende-se mostrar a relação do desenvolvimento dos meios de transporte com a possibilidade de melhores deslocamentos dos torcedores pela cidade e a hierarquização dos clubes dentro da sociedade carioca através da análise das barreiras sociais e econômicas dos estatutos das agremiações e da mais importante liga de futebol carioca. Com a reviravolta que os meios de transporte promoviam, a circulação mais eficaz e veloz de trens, bondes e automóveis criavam deslocamentos entre as regiões centrais e a periferia. Se, como afirma Ronald Raminelli, tal fenômeno gerou uma nova concepção de cidade e “os historiadores detectaram uma tendência à especialização ou compartimentalização do espaço, junto a uma enorme desconcentração da comunidade urbana” (RAMINELLI, 2000, p.191), um olhar mais atento a objetos que, talvez, acabam escapando da visão da maioria dos historiadores, pode fazer aflorar novas percepções sobre o processo de integração entre diferentes regiões da cidade.
- 4 Este foi o quadro que estimulou indivíduos, torcedores, jogadores, técnicos, árbitros e dirigentes a se deslocarem pela cidade, criando um movimento frenético nos trens e bondes, principalmente nos fins de semana, quando se disputavam os jogos e quando as empresas de transporte público tinham menos movimento. Procuramos nos utilizar de fontes das mais variadas na tentativa de reconstituir a dinâmica desse processo, tais como periódicos da época, atas e relatórios dos clubes, legislação do período, dados demográficos dos censos oficiais, o Almanak Laemmert e dados relativos à economia da

época, como tabelas de preços dos mais variados produtos e salários de operários. Alguns cuidados foram fundamentais na análise dos documentos.

- 5 Como muitos dos dados são de natureza econômica, houve atenção especial para que os mesmos fossem tratados com o intuito de reconstituir o período estudado através de “uma percepção mais ampla da economia, situada em perspectiva teórica permeável às manifestações sociais, políticas, culturais” (MOURA & FERLINI, 2006, p.11). A História não pode se reduzir somente à descrição e à interpretação econômica, “se ela possui uma especificidade com relação às outras ciências sociais, é precisamente por não ter nenhuma, e por pretender explorar o tempo em todas as suas dimensões” (LE GOFF & NORA, 1995, p. 61).

O Rio de Janeiro e os clubes de futebol da elite

- 6 Na virada do século XIX para o XX, o Rio de Janeiro apresentou um crescimento populacional muitíssimo elevado. A cidade, que em 1872 contava com 266.831 habitantes, quase dobrou sua população em menos de 20 anos,⁴ para chegar a mais de um milhão de habitantes em 1920.⁵ A cidade vinha contando com investimentos nos setores de transportes urbanos visando o desafogo das regiões centrais e a expansão do tecido urbano carioca.
- 7 A primeira região a ser cortada por trens, ainda no Império, foi a que ligava o centro da cidade a Santa Cruz, na Zona Oeste da cidade. Santa Cruz era formada por terrenos particulares, propriedades da elite agrária cafeeira, já decadente na segunda metade do século XIX. A região foi loteada e urbanizada à medida que novas estações foram construídas, obedecendo à lógica da especulação imobiliária (DAMAZIO, 1996, p.22) e criando alternativas mais baratas às moradias do Centro. Em 1892, a Zona Sul da cidade, região aonde se concentrava boa parte da elite carioca, foi a primeira a receber bondes elétricos ligando o Centro ao Largo do Machado e posteriormente interligando os bairros de Laranjeiras, Botafogo, Jardim Botânico, Gávea, Copacabana e Ipanema, através dos investimentos da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico. Posteriormente, outras zonas da cidade passaram a ser ligadas por bondes elétricos, agilizando as viagens da população.
- 8 Além do preço mais em conta das moradias e do desenvolvimento das linhas férreas suburbanas, outros elementos foram fator de atração de população em direção aos subúrbios. A cidade do Rio de Janeiro apresentava um grande número de estabelecimentos fabris. Em 1906, as mais de 600 indústrias da cidade empregavam quase 120 mil trabalhadores, aproximadamente 15% da população. O plano de reformas executado pelo plenipotenciário prefeito da Capital Federal, Pereira Passos, nomeado pelo presidente Rodrigues Alves, a partir de 1902, fez com que o Centro e a Zona Sul passassem por uma violenta intervenção, com demolição de cortiços, alargamento de avenidas, aterramentos e reformas de praças, encarecendo as moradias daquela região. Desse modo, a zona suburbana tornava-se uma alternativa. Bairros mais afastados do centro porém bem servidos pelos transportes urbanos, como Engenho Novo, Engenho Velho, São Cristóvão, Campo Grande e Irajá, tiveram um crescimento populacional na casa dos 100% entre 1890 e 1906, número muito acima da média de crescimento da cidade, na casa dos 42%. A freguesia do Andaraí, por exemplo, passou de 48.556 para 84.171 habitantes, e o Irajá apresentou taxas ainda mais elevadas de crescimento populacional (na casa dos 300%), passando de 27.406 habitantes em 1906 para 99.586 em 1920.⁶

- 9 Dentro desse contexto de crescimento da cidade é que os primeiros clubes de futebol, as primeiras ligas de clubes e os primeiros campeonatos passaram a ser organizados. Os primeiros clubes de futebol a se organizarem no Rio de Janeiro tinham seu quadro associativo formado por elementos oriundos da elite carioca. Estes sócios criavam disposições em seus estatutos impossíveis de serem cumpridas pelas camadas menos abastadas - tais como a proibição de sócios analfabetos, ou de sócios que exercessem profissões braçais - na tentativa de criar espécies de ilhas sociológicas, isoladas do convívio de elementos das camadas mais populares.
- 10 Ao que parece, os primeiros jogos de futebol organizados na cidade foram disputados justamente por sócios desse tipo de agremiação e ainda não se enquadravam na lógica dos esportes comercializáveis. Os primeiros clubes chegaram a organizar partidas sem a cobrança de ingressos, como no caso do jogo do Fluminense contra o Rio Football Club, no campo do Paysandu, em 1902: "É franca a entrada".⁷ A intenção desses clubes era promoverem-se enquanto portadores de símbolos da modernidade, da civilização e dos costumes habituais das sociedades européias, como o futebol.
- 11 Os grandes jornais e revistas passaram a divulgar de maneira exaustiva as atividades dos clubes de futebol e seus jogadores, em sua grande maioria, elementos da classe média ou da elite do Rio de Janeiro (SANTOS, 2010), reservando a tais elementos os fatores de civilidade que lhes imputavam a qualidade de portadores da nova ordem moderna. Inclusive, torna-se impraticável analisar a popularização do futebol, ou mesmos dos esportes, tanto no Brasil quanto no mundo, sem vinculá-los ao desenvolvimento dos meios de comunicação — em nosso caso, jornais e revistas cariocas.
- 12 Até o início da década de 1920, os três principais clubes de futebol estavam localizados na Zona Sul da cidade, muito próximos uns aos outros. O Fluminense foi a primeira agremiação carioca a se intitular como um clube de futebol. Fundado em 1902, teve apoio da família Guinle, uma das mais importantes do Rio de Janeiro, sendo os irmãos Carlos, Guilherme e, principalmente, Arnaldo, decisivos na história não só do clube, mas também do futebol e do esporte no país de uma maneira geral. Presidente do clube entre 1916 e 1930, Arnaldo Guinle viabilizou a reforma da sede, a construção das piscinas e do estádio — à época, o maior do Brasil — para abrigar os dois primeiros torneios internacionais de futebol no país, os campeonatos sul-americanos de 1919 e 1922. As taxas que o Fluminense cobrava aos seus associados, ou aos pretendentes a associados, na verdade transformavam-se em barreiras praticamente intransponíveis para membros das camadas mais populares. Em 1920, os sócios pagavam 15\$000 de mensalidades, taxa muito mais cara do que os clubes pequenos daquele período. Para aqueles que desejavam ser sócios do Fluminense, cobrava-se ainda uma taxa inicial, a "jóia", de 100\$000, para que o aspirante tivesse sua proposta analisada em assembléia de sócios — podendo ou não ser aprovada. Em caso de recusa, o clube não devolvia o dinheiro da jóia ⁸. Dois anos depois, a fim de pagar os empréstimos que havia feito para a construção de seu estádio, o clube aumentava as mensalidades para 20\$000 e a jóia para 200\$000 ⁹.
- 13 Usando os dados compilados pela historiadora Maria Eulália L. Lobo em relação aos salários de algumas das grandes fábricas do período, podemos perceber como as tarifas do Fluminense se tornavam impraticáveis para a maioria dos elementos da classe trabalhadora. Para o ano de 1922, Lobo apresentou os salários de três grandes fábricas cariocas: a Companhia Progresso Industrial do Brasil, a Companhia de Fiação e Tecidos Pau Grande e a Companhia Cervejaria Brahma. Os salários dos operários da primeira fábrica variavam entre 103\$500 e 158\$713, enquanto os vencimentos dos operários da

segunda iam de 136\$800 a 144\$360. Os salários do operariado da Brahma eram os mais elevados. O salário mais baixo, no setor de expedição, era de 375\$000, e os operários que trabalhavam no setor de engarrafamento recebiam 536\$000 (LOBO, 1976, p.664-685).

- 14 Além dos custos com as mensalidades, outro item a pesar na conta das classes menos abastadas seria o deslocamento a ser feito para que pudessem usufruir do clube. Os trabalhadores da Cia. Progresso, por exemplo, em sua maioria moradores do bairro de Bangu, onde a fábrica se localizava, tinham que pagar mais de 1\$300 de trem até o centro da cidade e mais \$300 para chegar ao clube em um dos bondes que ligava a região central à Zona Sul. Levar a família para aproveitar o clube aos finais de semana poderia custar a esse trabalhador uma pequena fortuna. Cada um dos integrantes da família pagaria cerca de 3\$000 apenas para se deslocar até o clube, dinheiro suficiente para comprar um quilo de arroz de primeira (\$900) e mais um quilo de carne seca (2\$000) ¹⁰.
- 15 No entanto, o Fluminense oferecia instalações de alto nível, embora os custos com a manutenção da sede e das instalações esportivas do eram bastante elevados. Para sustentá-los, havia necessidade de receitas igualmente elevadas, principalmente com a cobrança de mensalidades e com a venda de ingressos para os jogos de futebol. Se o número de pessoas capazes de pagar a jóia e as mensalidades era diminuto e o clube ainda impunha um máximo de 2.500 sócios no clube, a venda de ingressos a preços bem mais modestos era uma das maneiras de se obter os rendimentos necessários para cobrir parte das despesas. Com o crescimento do gosto pelo futebol por parte da população carioca, o Fluminense passou a investir na ampliação de seu estádio. Localizado no bairro das Laranjeiras, na Freguesia da Glória, era uma das mais populosas da cidade, contando em 1920 com 68.330 habitantes ¹¹.
- 16 Os relatórios anuais do clube mostram que o futebol era uma das únicas atividades rentáveis, enquanto os outros esportes davam prejuízos ¹². Para poder contar com arrecadações com a venda de ingressos cada vez mais elevadas, havia a necessidade de investimentos em estádios cada vez maiores e mais confortáveis. Em 1909, o campo do Fluminense, apesar de acanhado e com capacidade para 1000 pessoas sentadas (mais cerca de 250 sócios), era considerado “incontestavelmente o melhor campo do Rio”¹³. Dez anos depois, Arnaldo Guinle, como já dissemos, viabilizou a construção do estádio ao lado da sede do clube na Rua da Guanabara, com capacidade para 18 mil pagantes. Em 1922, o estádio foi reformado e ampliado para 22 mil pagantes.
- 17 Para levar os torcedores ao estádio, a Companhia Jardim Botânico, comprada posteriormente pela Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, tinha doze linhas de bondes que transportavam os torcedores do Largo da Carioca (região central) à Zona Sul. As linhas Laranjeiras e Cosme Velho passavam à porta do estádio e custavam \$300. Já as linhas Praia do Flamengo, Largo do Machado, Largo dos Leões, São Clemente, Humaitá, Jardim Botânico, Gávea, Copacabana, Leme e Ipanema que tinham paragem no Largo do Machado, cerca de 1 km distante do campo do clube, custavam \$200 ¹⁴.
- 18 Estas últimas linhas serviam outros dois grandes clubes de futebol da região. Um deles era o Botafogo Football Club, do bairro de mesmo nome, que alugava um campo no Largo dos Leões ¹⁵. Quase todas as linhas da Cia. Jardim Botânico passavam próximas ao campo, algumas à porta do acanhado estádio. Em 1909, o clube construiu as primeiras arquibancadas de madeira para 500 pessoas sentadas. Nos estatutos publicados em 1917 e 1923 no Diário Oficial, o Botafogo não apresentava artigos que fizessem qualquer alusão à impossibilidade de pessoas negras ou analfabetas integrarem o quadro associativo. No entanto, como faziam praticamente todos os clubes da cidade, os estatutos apresentavam

o imperativo de que um novo sócio só entraria para o quadro do clube se fosse apresentado por outro sócio e aprovado em assembléia. Estes eram os mecanismos usados para excluir pessoas que os sócios acreditassem não serem dignas de convívio no clube.

- 19 A barreira clara que se vê é a econômica, embora bem menor que a imposta pelo Fluminense. Em 1917, enquanto o Fluminense cobrava 50\$000 de jóia, no Botafogo a mesma taxa custava 20\$000. As mensalidades tinham valor mais próximo, sendo de 10 \$000 no Fluminense e 8\$000 no Botafogo ¹⁶. No entanto, como visto anteriormente, nos anos imediatamente posteriores o Fluminense teve grandes melhorias em seu clube e estádio, precisando elevar a jóia e a mensalidade e, desta maneira, distanciou ainda mais suas taxas — e consequentemente seu público — daquelas praticadas pelo Botafogo. Em 1923, o Fluminense tinha jóia de 200\$000 e o Botafogo de 50\$000. No clube do bairro das Laranjeiras, a taxa mensal era de 20\$000, ao passo que no Botafogo 10\$000 ¹⁷. Mesmo assim, os valores cobrados no Botafogo, a possibilidade de impedir possíveis novos associados em assembléia e a distância entre o bairro e as zonas suburbanas da cidade praticamente impossibilitavam a frequência de famílias de origem humilde no clube.
- 20 Outro grande clube da região, um dos maiores clubes de regatas da cidade, formou uma equipe de futebol. O Club de Regatas Flamengo aceitou os jogadores que haviam saído do então campeão Fluminense para montar um dos mais fortes times de futebol da cidade. Com o campo localizado na Rua Paysandu servido por todos os bondes que seguiam do centro em região à Zona Sul e com as glórias e a fama advindas das vitórias no remo, rapidamente o clube conseguiu um grande número de adeptos. Infelizmente, nossa pesquisa não conseguiu encontrar os valores das mensalidades e das jóias cobrados pelo clube aos seus associados. No entanto, a agremiação foi uma das que mais atraiu a atenção de políticos importantes do país. Só para citar um exemplo, Epiácio Pessoa, presidente da República entre 1919 e 1922, também era presidente de honra do clube.
- 21 Outro dos considerados grandes times, o único fora da Zona Sul, localizava-se na freguesia da Tijuca, na Zona Norte, uma região recém-urbanizada próxima ao centro e bem servida de transportes: o America Football Club. O America era um clube que poderíamos situar entre a classe média alta dos clubes de futebol do Rio de Janeiro, cobrando taxas que o colocavam no patamar dos outros três clubes grandes. Em 1919, sua mensalidade era de 7 \$000 ¹⁸, enquanto o Botafogo cobrava 8\$000 e o Fluminense 10\$000. O campo do America, na Rua Francisco Xavier, n. 78, era servido pelas linhas Villa Izabel, Engenho Novo, Engenho de Dentro e Aldeia Campista, que saíam do centro em direção à Tijuca, facilitando assim o deslocamento dos torcedores dos bairros adjacentes ao estádio.
- 22 Os grandes clubes precisavam de mais agremiações no intuito de organizar campeonatos que pudessem gerar renda com a venda de ingressos regulares para as equipes. Para tal, passaram a procurar formar uma liga de clubes que pudesse tanto organizar as contendas quanto dar aos representantes dos grandes clubes o poder de controlar o futebol da cidade. As ligas desportivas funcionam como unidades promotoras do produto a ser vendido aos espectadores: eventos esportivos em recintos fechados. São entidades que congregavam um número suficiente de agremiações para a organização de campeonatos e eram dirigidas, na maioria das vezes, por sócios proeminentes de clubes que pertenciam à liga. Vejamos como se deu a organização da liga dos grandes clubes cariocas e quais foram os mecanismos criados nestas ligas que concentravam o poder nas mãos de tais clubes.

A Liga dos grandes clubes

- 23 A importância do interesse coletivo dos clubes participantes de uma liga levou Dobson e Goddard à afirmação de que as ligas, do ponto de vista da teoria econômica, devem ser consideradas como as mais relevantes unidades de tomadas de decisão no esporte (DOBSON & GODDARD, 1998, p. 763). As ligas se assemelhavam a cartéis, formados por uma interdependência mútua dos clubes. O número de torcedores e a renda adquirida com a venda de ingressos dependiam das performances de todos os clubes. Dessa forma, os clubes precisavam ser parceiros econômicos e organizar um campeonato economicamente viável, com equipes fortes e, de preferência, próximas umas das outras, ligadas por meios de transporte que facilitassem o deslocamento dos atletas e, principalmente, torcedores, estimulando-os a acompanharem seus times. Somente a garantia de bons jogos durante todo o campeonato, com partidas regulares e com bom nível técnico, levaria torcedores durante todo o ano aos estádios. Em países relativamente pequenos e com meios de transporte desenvolvidos, como a Inglaterra, a possibilidade de se fazer um campeonato nacional de clubes envolvendo os principais centros populacionais do país facilitava a execução de projetos nacionais envolvendo o futebol (VAMPLEW, 2004).
- 24 Para países do tamanho do Brasil, com o sistema de transportes ainda em fase inicial de expansão, a formação de uma liga nacional de futebol no início do século XX ainda estava fora de cogitação. Na maior parte do tempo, os jogos aconteciam entre times da mesma cidade ou da mesma região, principalmente nas maiores e mais populosas cidades do país.
- 25 Em 1907, o meio mais rápido de integrar as duas maiores cidades do país, Rio de Janeiro e São Paulo, distantes 440 quilômetros, era lento e caro. A única opção era o transporte ferroviário, em uma viagem pela E.F. Central do Brasil de aproximadamente 11 horas, aos preços de 34\$800 na 1ª classe e 19\$400 na 2ª classe. O trem “Rápido”, entre Rio de Janeiro e Belo Horizonte, percorria a distância de 550 km em 16 horas e as passagens custavam 59 \$300 e 42\$800 para 1ª e 2ª classes, respectivamente. Deslocar uma equipe de futebol, com elementos da comissão técnica e diretores, tornava-se extremamente dispendioso para os clubes, além do longo tempo perdido nas viagens. Numa época em que os clubes exigiam que seus atletas fossem amadores, seria difícil conseguir liberações do trabalho para tão longas viagens apenas para a prática do futebol.
- 26 Estas condições levaram os principais clubes a formarem ligas metropolitanas, aproveitando ao máximo a possibilidade de contar com torcedores dos diversos clubes da cidade. De acordo com a lógica econômica acima descrita, mas sem deixar de levar em conta aspectos sociais importantes para a elite carioca e brasileira, foi constituída a primeira liga de futebol da cidade do Rio de Janeiro, a Liga Metropolitana de Football (LMF).
- 27 Se a ligação entre as grandes capitais estaduais do Brasil ainda era precária nos primeiros anos do século XX, o desenvolvimento dos transportes públicos na Capital Federal era um dos aspectos que mais denotava o crescimento e a urbanização da cidade. Nas primeiras décadas do século XX, os bondes transformavam-se em um dos mais importantes fatores de expansão da cidade. A partir de meados da década de 1910, praticamente todas as companhias de bondes da cidade pertenciam à Light, empresa que iniciou seus negócios no Rio através de ligações com as empresas da família Guinle que, por sua vez, constituíam um dos maiores monopólios da cidade, controlando também a distribuição de

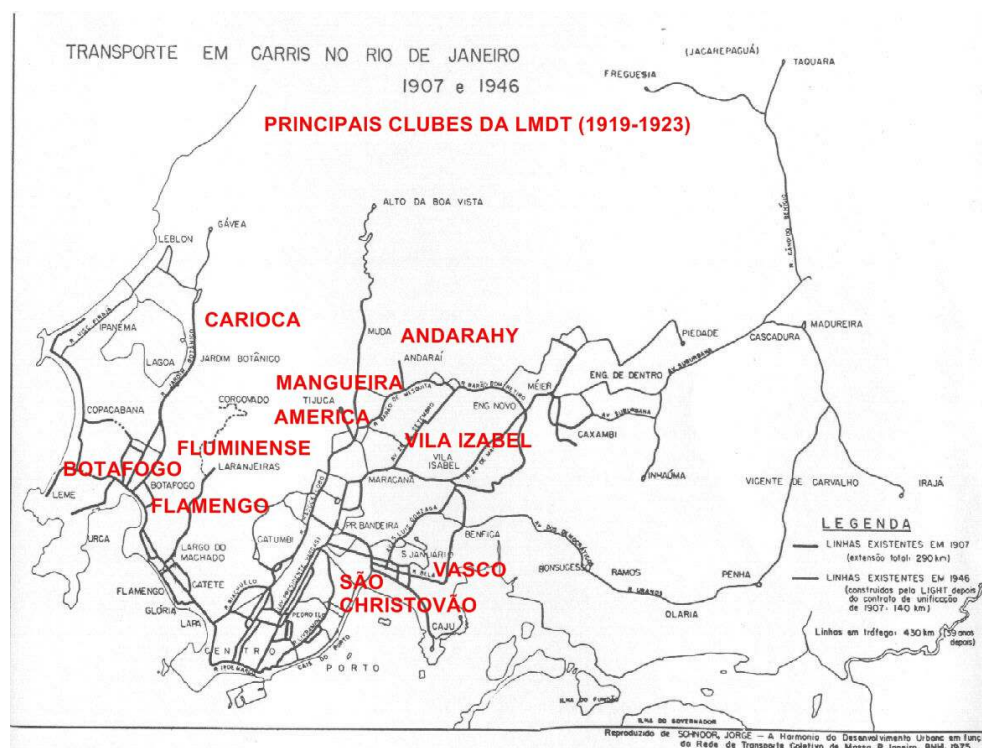
energia elétrica e de gás aos cariocas (MCDOWALL, 2008, p. 176). Os bondes da Light serviam os bairros da Zona Sul e os bairros Tijuca, Vila Isabel, Andaraí, Rio Comprido, São Cristovão e Catumbi, zonas em crescimento populacional relativamente próximas do centro e onde surgiam clubes de futebol mais modestos. Um dos aspectos a ser levado em conta quando os grandes clubes formaram ligas para a organização do futebol carioca era justamente a localização e a possibilidade de acesso dos torcedores aos estádios.

- 28 As ligas de futebol formadas pelos clubes mais ricos da cidade congregavam os clubes próximos à Zona Sul e à Central, além de alguns times de bairros populosos e bem servidos de meios de transporte como Tijuca, Vila Isabel, Andaraí, Riachuelo, Mangueira e São Cristovão. Estas regiões não ficavam a mais de 10 km da região central e eram bem servidas ou por bondes ou pelos trens suburbanos da E.F. Central do Brasil. O Bangu Athletic Club era o único clube que realmente se localizava a uma considerável distância do centro da cidade: mais de 30 km.
- 29 O bairro de Bangu contava com uma grande indústria de capital inglês, a Companhia Progresso Industrial, mais conhecida como Fábrica Bangu. Fundada em 1892, a empresa contava com vários técnicos ingleses que, desde logo, começaram a praticar futebol. O local era servido pela E.F. Central do Brasil, Ramal de Santa Cruz, uma estação antes do final da linha distante cerca de 30 km do Centro, em viagem que durava aproximadamente uma hora e meia. No início, apenas os melhores trabalhadores foram convidados. Com a necessidade de vitórias, os melhores jogadores passaram a ser chamados, inclusive negros, introduzindo-os no futebol praticado pelos grandes clubes. A fábrica passou a empregar bons jogadores e o time tornou-se bastante popular no bairro e na cidade. A força dos dirigentes do clube, ligados à direção da empresa (ANTUNES, 1994, p. 105), fazia com que o Bangu, a despeito de sua localização, sempre fosse incluído nos principais jogos da cidade.
- 30 Em 1909, ao início de mais uma temporada de futebol na cidade, a *Gazeta de Notícias* publicou uma série de notas informando os endereços dos campos dos diversos times da liga e a maneira como chegar até eles ¹⁹. As notas fazem menção a vários campos de futebol, dos quais destacamos aqui alguns dos mais relevantes, cruzando os dados do periódico com as pesquisas feitas nas edições do Almanak Laemmert do período.
- 31 Um dos principais campos citados era o do Club de Regatas São Christovão, um dos mais fortes da Zona Norte da cidade. Situado em uma freguesia populosa, com 59.332 habitantes, o clube conseguiu atrair um grupo fidedigno de sócios e torcedores, a maioria moradores do bairro, tendo inaugurado seu estádio em 1916 na Rua Figueira de Melo, 200. Todas as linhas da Cia. Villa Isabel (São Januário, São Luiz Durão, Caju, Alegria e Jockey Club) passavam em frente ao campo e a passagem custava \$100. O campo ficava ainda a cerca de 2 km da estação São Christovão, da EF Central do Brasil, duas estações antes do entroncamento para outras linhas de trens suburbanos — com os trens que vinham da Zona Norte, da Leopoldina Railway, sendo uma boa alternativa de transportes para os torcedores provenientes das Zonas Norte e Oeste da cidade.
- 32 Um dos clubes que alugava seu campo nessa mesma rua era o Sport Club Mangueira. A equipe alugava um campo na Rua Figueira de Mello, n. 393, e sua sede ficava na Rua Pirassununga, n. 49, no bairro da Tijuca. O Mangueira era um clube formado por jovens moradores do bairro da Tijuca. Dos nove membros da diretoria, oito deles tinha menos de 30 anos e a grande maioria trabalhava no comércio — exceto o 1º vice-presidente, negociante, e o 2º, o Capitão Alexandre Cunha, apontado no pedido da licença de funcionamento para a polícia do Rio de Janeiro como “capitalista” ²⁰.

- 33 Além destes clubes, outros foram se organizando e aderindo à liga dos grandes clubes. O Villa Izabel Football Club tinha seu campo próximo à estação São Francisco Xavier, da Central do Brasil, na freguesia do Andaraí onde, em 1920, moravam mais de 80.000 pessoas ²¹ — quase 10% da população da cidade. Além dos trens, o campo era servido pelos bondes que ligavam o centro da cidade ao bairro, como a linha Barcas-Villa Izabel (que saía da Praça XV) ao custo de \$300 ou os bondes Aldeia Campista, Villa Izabel, Andarahy Grande e Engenho Novo, da Cia. Villa Izabel. A passagem até Vila Izabel custava \$200 e até o bairro do Andaraí, \$300.
- 34 Do grupo do Andarahy, conhecido como os “times de fábrica”, faziam parte também o já citado Bangu e ainda o Carioca Football Club. Ligado à Fábrica Carioca, no bairro da Gávea, o clube tinha, segundo o Comissário da Delegacia do 21º Distrito Policial do Rio de Janeiro, Belmiro Julio Vianna, entre seus membros e diretores apenas “operários de bom comportamento” e por isso autorizara a licença de funcionamento do clube, em 1916 ²². O campo, na Estrada D. Castorina, era servido pelas linhas Jardim Botânico e Gávea. Os dirigentes tentavam articular os meios de transporte ao seu campo de maneiras criativas, como é o caso do “auto-omnibus” fretado para o jogo Carioca e Flamengo, em 1918, interligando o campo ao ponto mais próximo dos bondes do bairro por um preço de 2\$200 — já com o ingresso de arquibancada incluído. Os bilhetes, com direito à integração do ônibus com as linhas de bondes, poderiam ser obtidos em uma das maiores casas de materiais esportivos do período, a Casa Stamp ²³.
- 35 Apenas para exemplificar a diferenciação entre as equipes consideradas grandes e os clubes menores que foram sendo incorporados à LMF, podemos comparar as mensalidades cobradas entre alguns desses clubes com os já analisados. Nesse caso, a preferência foi por analisar as taxas cobradas pelo modesto clube de operários do bairro do Andaraí.
- 36 Se em 1919 o Fluminense, clube de taxas mais caras do Rio de Janeiro, cobrava 15\$000 por mês para frequentarem o clube, além dos 100\$000 como taxa de adesão, aquele que quisesse ser sócio do Andarahy pagava apenas 10\$000 para aderir ao clube e mais 5\$000 por mês. No entanto, caso o pretendente a sócio fosse funcionário da Fábrica Cruzeiro, pagava apenas 3\$000 de mensalidade e 5\$000 de jóia ²⁴. A enorme diferença entre as taxas forma barreira sólida o suficiente para delimitar o espaço frequentado nessas agremiações pelos seus associados.
- 37 Assim, os clubes foram se vinculando aos moradores do bairro em que estava a sua sede. O caminho que os torcedores suburbanos faziam até a Zona Sul ou às regiões mais centrais da cidade elevava o custo total do programa. Com o passar dos anos, assistiu-se a um verdadeiro fenômeno de proliferação de clubes de futebol pelos bairros mais afastados da cidade. O momento parecia mais que oportuno para que os grandes clubes, com apoio das instâncias governamentais e da grande imprensa, pensassem em criar uma estrutura de organização de campeonatos, com a possibilidade de oferecer jogos regulares o ano todo, tornando o futebol uma atividade ainda mais geradora de receitas para o clube.
- 38 Pontos fundamentais deveriam ser levados em conta para que a liga conseguisse oferecer espetáculos de futebol comercializáveis. A agremiação que participasse da liga dos grandes clubes deveria contar com campos apropriados para a realização de jogos, cercados e sem a visão de quem ficava de fora, além de local apropriado para a comercialização de ingressos. Os principais clubes que formavam a principal liga da cidade durante as três primeiras décadas do século XX, a despeito do time do longínquo

bairro de Bangu, ficam próximos uns dos outros com ligação intensa dos bondes. O mapa abaixo mostra as linhas de bondes na cidade do Rio de Janeiro entre 1907 e 1943, e ilustra a integração dos campos dos clubes da principal liga da cidade com o sistema de transportes públicos da cidade, principalmente as linhas de bondes.

Mapa 1



Adaptado do mapa de Jorge Sondor publicado em "A Harmonia do Transporte Urbano em função da Rede de Transporte Coletivo de Massa" (1985).

- 39 No entanto, outra lógica, a par da econômica, foi levada em conta para a formação de uma liga que congregasse os grandes clubes cariocas. Tal entidade deveria controlar o futebol da cidade, criar mecanismos de poder que afastassem os clubes modestos do seu seio e, principalmente, os jogadores mais humildes que fizessem parte dos quadros das equipes de futebol.
- 40 A LMF mudou de nome várias vezes mas, independente disto ²⁵, manteve uma estrutura elitista de organização política e econômica. Ao formarem suas ligas, os grandes clubes criavam estruturas de poder como o Conselho Superior, que conferia amplos poderes aos clubes mais ricos da cidade. Se os membros do Conselho Superior eram escolhidos na Assembléia Geral com participantes de todos os clubes, para que o sócio de um clube fizesse parte do Conselho Superior, seu clube deveria ter "sede social e campo de football mantido por sua conta (campo este que não poderá ser, para tal efeito, arrendado a outro club, filiado ou não)" ²⁶. Ou seja, apenas os clubes proprietários de seu próprio campo e sede é que poderiam ter sócios como membros do Conselho Superior — deixando de lado, portanto, uma imensa quantidade de pequenas agremiações que alugavam campos para poder jogar.
- 41 O Conselho Superior imputava ao seus membros a tarefa de decidir sobre a filiação de novos clubes e aplicar as multas às penalidades cometidas pelos membros, além de

resolver “desinteligências” entre os clubes. Havia um parágrafo especial nos estatutos que dava à LMDT “o direito de intervir na ordem interna dos clubs com o intuito de manter as disposições dos estatutos dos referidos clubs aprovados e registrados na Liga” ²⁷. Além destes pontos, os estatutos das diversas ligas formadas por clubes que tinham entre seus sócios representantes da elite colocaram inúmeras barreiras para a participação de atletas de origem popular.

- 42 Questões como a exigência de que os jogadores não fossem profissionais do esporte e que não exercessem profissões “braçais” ou “humilhantes” inviabilizavam a participação de clubes que contassem em suas fileiras com atletas de origem popular. Em 1917, dentre os estatutos da Liga Metropolitana de Desportos Terrestres — nome que a Liga Metropolitana de Football recebeu após passar a gerenciar os esportes terrestres cariocas —, havia um item que tornava a aceitação de determinados jogadores na liga algo totalmente à mercê da subjetividade. O capítulo XIV, “Dos Jogadores”, aonde apareciam as questões relativas à proibição de analfabetos e de trabalhadores de determinadas profissões, colocava na alínea “j” que, além dos analfabetos, ficavam proibidos também “os que, embora tendo, posição, profissão ou emprego, estejam, a juízo do Conselho Superior, abaixo do nível moral exigido pelo amadorismo”.
- 43 A liga se atribuía tanto poder que em seus estatutos do ano de 1917 havia uma disposição que dava aos diretores da entidade o direito de “intervir na ordem interna dos clubs com o intuito de manter as disposições dos estatutos dos referidos clubs aprovados e registrados na Liga”. Tal medida podia ser tomada por pedido feito pelo clube ou mesmo sem a autorização deste
- 44 quando, não havendo pedido de intervenção [por parte do clube] as dissidências ou quaesquer desavenças entre os sócios de um club forem de natureza a provocar actos que atentem contra a moral e a reputação do desporto, ou contra a ordem pública, por distúrbios ou acções indecorosas de seus associados, fora ou na sede do club, e que possam admitir a intervenção legal das autoridades do paiz para a manutenção da boa ordem ²⁸.
- 45 A liga dos grandes clubes fez uso das barreiras econômicas para barrar os clubes menores. Para um clube se filiar à LMDT, em 1917, pagava a jóia de 2000\$000 e mensalidades de 30 \$000, além de 1\$000 por jogador inscrito no seu campeonato e 10% da renda bruta arrecadada nos jogos ²⁹. Para se ter uma ideia, um clube como o Andarahy, que cobrava mensalidades de 3\$000 aos sócios funcionários da Fábrica Cruzeiro (a grande maioria deles), precisaria das mensalidades de mais de 650 sócios apenas para entrar na liga dos grandes clubes. Tais valores cobrados pela liga permaneceram inalterados até, pelo menos, 1922 ³⁰. Entretanto, a despeito de não haver elevado os valores cobrados, suas taxas eram bem mais altas que as ligas menores de clubes, criando barreiras econômicas que, em conjunto com as barreiras sociais já analisadas, impossibilitavam a convivência da grande maioria dos clubes de origem popular no seio da elite.

Considerações finais

- 46 O presente trabalho teve como principal finalidade mostrar o desenvolvimento do futebol nas regiões centrais e suburbanas da cidade do Rio de Janeiro no século XX. Contando com poucos trabalhos nessa área, as fontes encontradas (ainda em fase de análise) mostram um campo extremamente profícuo para este tipo de iniciativa envolvendo os estudos de História Econômica. Na verdade, o que este pesquisador

conclama é que seus pares possam dar maior atenção a objetos ainda relegados por esse campo da História, mas que vem apontando caminhos férteis para historiadores de outras áreas, como a História Social e Cultural. No entanto, a natureza econômica da organização de clubes, ligas e campeonatos, além da estreita relação dos esportes com os meios de transporte e com os meios de comunicação, não vêm merecendo a devida atenção dos especialistas dessas áreas. Espero que esta pequena contribuição possa aguçar o olhar dos colegas para este objeto, tão social quanto econômico, que ainda escapa do escopo das investigações da História Econômica.

BIBLIOGRAPHY

- ANTUNES, Fátima Martia Rodrigues Ferreira. O futebol nas fábricas. *Revista USP*, Dossiê Futebol, n.22, junho, julho, agosto, 1994.
- DAMAZIO, Sylvia F. *Retrato Social do Rio de Janeiro na Virada do Século*. Rio de Janeiro: Eduerj, 1996.
- DOBSON, Stephen and GODDARD, John Performance, revenue, and cross subsidization in the Football League, 1927- 1994. *Economic History Review*, LI, n. 4, 1998
- LE GOFF, Jacques, NORA, Pierre. *História: novos problemas*. Rio de Janeiro: Fransisco Alves, 1995.
- LOBO, Maria Eulalia Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. 2º Volume. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- MCDOWALL, Dunlop. *Light: a história da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.
- MOURA, Esmeralda B. Bolsonaro de. Apresentação. In: MOURA, Esmeralda Blanco Bolsonaro, FERLINI, Vera Lúcia Amaral (org.). *História Econômica: agricultura, indústrias e populações*. São Paulo, Editora Alameda, 2006.
- SANTOS, João Manuel Casquinha Malaia. *Revolução Vascaína: a profissionalização do futebol e a inserção sócio-econômica de negros e portugueses no Rio de Janeiro(1915 – 1934)*. Tese de Doutorado, Programa de Pós Graduação em História Econômica – DH/FFLCH, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.
- VAMPLEW, Wray. *Pay Up And Play the Game: Professional Sport in Britain, 1875-1914*. London: Paperback, 2004.

NOTES

1. O Botafogo ficou em segundo lugar, com 5.798 votos, e o Flamengo ficou em terceiro, com 2.678. CONCURSO de Football. *Correio da Manhã*, 26 de julho de 1916, p. 9.
2. BRASIL. “Sociedades Civis: Andarahy Athletico Club – Estatutos”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 9 de março de 1919, p. 3.245.

3. As informações sobre horários, linhas, duração das viagens e preços de passagens de bondes e trens foram obtidos nas edições do Almanak Laemmert entre 1885 e 1928, disponíveis na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
4. A população da Capital Federal era de 522.621 habitantes. Cf. BRASIL. *Recenseamento geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Imp. nacional, 1892.
5. Em 1920, a população do Rio de Janeiro chegava a 1.147.599 habitantes. Cf. BRASIL. *Recenseamento do Brasil realizado em 1º de setembro de 1920*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1922
6. BRASIL. *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal) realizado em 20 de setembro de 1906*. Rio de Janeiro: Off. da Estatística, 1907-1908.
7. *Jornal do Commercio*, 16 de outubro de 1902.
8. BRASIL. “Sociedades Civis: Fluminense Football Club”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 28 de julho de 1920, p. 12.641.
9. BRASIL. “Sociedades Civis: Fluminense Football Club”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 28 de dezembro de 1922. p. 24.866.
10. Preços dos alimentos retirados da lista publicada no Diário Oficial. “Decreto 13.167 – de 29 de agosto de 1918”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 30 de agosto de 1918, p. 11.054
11. BRASIL. *Recenseamento do Brasil realizado em 1º de setembro de 1920*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1922.
12. Os relatórios anuais do Fluminense encontram-se na Biblioteca Arnaldo Guinle, dentro do clube, com acesso público para consulta. Foram analisados os relatórios de 1916 (primeiro número disponível) a 1938.
13. *Gazeta de Notícias*, 2 de maio de 1909, p. 5.
14. Para os preços das passagens de trem e bondes, bem como itinerários dos meios de transporte no Rio de Janeiro, Cf. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Cia Typographica do Brasil, 1915.
15. *Gazeta de Notícias*, 7 de janeiro de 1907, p. 7.
16. BRASIL. “Sociedades Civis: Estatutos do Botafogo Football Club”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 6 de fevereiro de 1917, p. 1.470.
17. BRASIL. “Sociedades Civis: Estatutos do Botafogo Football Club”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 27 de julho de 1923, p. 21.599.
18. BRASIL. “Sociedades Civis: America Football Club”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 15 de março de 1919, p. 3.561.
19. *Gazeta de Notícias*, 2, 9 e 14 de maio de 1909.
20. ARQUIVO Nacional. “Sport Club Mangueira”. Caixa IJ6- 655.
21. BRASIL. *Recenseamento do Brasil realizado em 1º de setembro de 1920*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1922.
22. ARQUIVO Nacional. Caixa IJ6- 595.
23. *Correio da Manhã*, 21 de abril de 1918, p. 7.
24. BRASIL. “Sociedades Civis: Andarahy Athletico Club – Estatutos”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 9 de março de 1919, p. 3.245
25. A liga que congregava os principais clubes da cidade teve nomes distintos ao longo do período analisado: Liga Metropolitana de Football -LMF (1905), Liga Metropolitana de Sports Athleticos - LMSA (1907), Liga Metropolitana de Desportos Terrestres - LMDT (1917), Associação Metropolitana de Esportes Athleticos - AMEA (1924) e a Liga Carioca de Futebol - LCF (1933).
26. BRASIL. “Sociedades Civis: Estatutos da Liga Metropolitana de Desportos Terrestres”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 20 de dezembro de 1917, p. 13.575.
27. Idem.
28. Idem.
29. Idem.

30. BRASIL. “Sociedades Civis: Estatutos da Liga Metropolitana de Desportos Terrestres”. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 20 de março de 1922, p. 6.361.

ABSTRACTS

O presente trabalho visa relacionar o desenvolvimento do esporte como uma atividade econômica no Rio de Janeiro no início do século XX. Para a disputa do mercado, os dirigentes esportivos organizaram-se de maneira a aproveitar o desenvolvimento dos meios de transporte espalhando-se por diferentes zonas da cidade.

The present work aim to relate the development of the sport as an economic activity in Rio de Janeiro during the early 20th century. To compete in the market, sports officials organized themselves in order to take advantages of the transport infrastructure development, spreading to different parts of the city.

Cette recherche veut analyser le développement du football en tant qu'une activité économique de la ville de Rio de Janeiro au début du XXème siècle. Pour disputer le marché, les dirigeants sportifs vont profiter de l'accroissement des moyens de transport selon les différentes zones de la ville. Ainsi, le football va contribuer à dynamiser la géographie urbaine à Riode Janeiro.

INDEX

Mots-clés: football, marchandise, moyens de transport, Rio de Janeiro

Palavras-chave: futebol, mercadoria, espaço, meios de transporte

Keywords: soccer, goods, space, transportation infrastructure

AUTHOR

JOÃO MANUEL MALAIA

Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP). Professor do Mestrado Profissional em Gestão do Esporte. Universidade Nove de Julho (UNINOVE). Email: jmalaia@gmail.com