

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE GRADUAÇÃO
CURSO DE HISTÓRIA - LICENCIATURA

JOSÉ LUIDI DO AMARAL

Em meio aos trilhos e as quatro linhas:
Os clubes de futebol ferroviário, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o
Círculo Ferroviário (1925 – 1960)

São Leopoldo
2022

JOSÉ LUIDI DO AMARAL

Em meio aos trilhos e as quatro linhas:

**Os clubes de futebol ferroviário, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o
Círculo Ferroviário (1925 – 1960)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para obtenção do título de
Licenciatura, no Curso de História da Universidade
do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS).

Orientador(a): Prof. Dr. Paulo Moreira

São Leopoldo

2022

En su vida, un hombre puede cambiar de mujer,
de partido político o de religión,
pero no puede cambiar de equipo de fútbol.

- Eduardo Galeano -

A Silvia Amaral, pessoa mais “impipocavel” que eu já conheci. No dialeto futebolístico, o termo significa: pessoa inabalável.

Ao Seu Dorva, quem me ensinou a amar o futebol e entender que é muito mais do que um esporte.

AGRADECIMENTOS

Aos funcionários e funcionárias do Museu do Trem de São Leopoldo por terem possibilitado o acesso ao acervo museológico. A colaboração e o serviço prestado por toda equipe foi essencial para a realização deste trabalho.

Agradeço imensamente a minha família pelo incansável apoio, não somente na construção do trabalho de conclusão, mas durante todo o curso. Sem a compreensão e suporte dessas pessoas nada seria possível.

Ao Prof. Dr. Paulo Moreira, orientador deste trabalho, pessoa que tem minha intensa admiração e compartilha comigo a paixão por história e futebol. Todos os seus comentários e sugestões contribuíram bastante para construção desta pesquisa.

Aos meus amigos e amigas que sempre me incentivaram desde o início e que escutaram extensos momentos de conversa sobre a temática.

RESUMO

O presente trabalho almeja uma história social do futebol e das suas intersecções com os ferroviários e as ferrovias. O futebol tem sido analisado como um privilegiado observatório da sociedade brasileira, com seus talentos e mazelas. Nas suas *quatro linhas* e nos seus arredores (arquibancadas, ruas, etc.) encontramos uma síntese da nossa identidade nacional, com suas fraturas sociais e raciais. Já as ferrovias foram durante muito tempo um símbolo de progresso, cortando o país transportando mercadorias, gentes e imaginários. Mas as ferrovias não funcionavam automaticamente, precisavam de um grupo profissional heterogêneo, desde aqueles que forjavam e fixavam os trilhos, até os ferroviários, que mantinham os trens funcionando. Assim, trataremos dialogicamente o futebol e as ferrovias/ferroviários, usando de um acervo específico, custodiado pelo Museu do Trem, localizado em São Leopoldo, RS. Analisaremos as relações contratuais entre os clubes de futebol ligados à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, no período correspondente às décadas de 1930 a 1960. Clubes diversos se cadastravam no Círculo Ferroviário, procurando vantagens diversas. Desses documentos selecionaremos os relativos a clubes de futebol criados por ferroviários, onde captaremos onde estavam localizados, suas características principais, membros que os criaram, etc.

Palavras-chave: futebol; ferrovia; Museu do Trem; história social do trabalho.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Condições para admissão no DPP, constam no Circular nº 11

Figura 2 - Solicitação do Rio Grandense Futebol Clube para admissão no DPP da Viação Férrea

Figura 3 - Trabalhadores ferroviários em 1989

Figura 4 - Principais linhas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul no ano de 1925 após 5 anos de administração estatal.

Figura 5 - Viação Férrea do Rio Grande do Sul em 1965.

Figura 6 - Cabeçalho de um ofício e solicitação de inscrição no DPP

Figura 7 - Disposição dos clubes ferroviários de acordo com a linha férrea.

Figura 8 - Solicitação do Guarany Futebol Clube para admissão no DPP da Viação Férrea

Figura 9 - Capa do Estatuto do Rio Grandense F.B.C

Figura 10 - Atestado de Funcionamento do Sport Club Viação Férrea

Figura 11 - Prestação de contas em relação a contabilidade da Cooperativa Futebol Clube

Figura 12 - Alvará de funcionamento do Contadoria Futebol Clube

Figura 13 - Ficha de quitação emitida pela Polícia Municipal

Figura 14: Inscrição indeferida pela VFRGS ao Guarany Futebol Clube

Figura 15: Doação de auxílio financeiro ao Nacional Atlético Club

Figura 16: Comprovação de doação de 150,00 Cruzeiros para pagamento de luz elétrica do Nacional Atlético Clube

Figura 17: Solicitação de concessão de terreno para nova sede do Riograndense Futebol Clube em Passo Fundo

Figura 18: Solicitação de concessão de terreno para construção de campo para prática esportiva

Figura 19: Solicitação de doação de arame velho para cercamento das áreas do campo (Grêmio Esportivo Daltro Filho)

Figura 20: Solicitação de sucata utilizada na construção de trilhos para cercamento do campo - Rio Grandense Futebol Clube

Figura 21: Solicitação de sucata utilizada na construção de áreas do estádio do Guarany Futebol Clube Santa Maria

Figura 22: Telegrama enviado pelo Esporte Club Viação Férrea solicitando isenção do pagamento de passagens

Figura 23: Projeto desenvolvido pelo Nacional Atlético Club com objetivo de produzir um material divulgando os horários dos trens e arrecadar dinheiro a partir da comercialização do material.

Figura 24: O Nacional Atlético Clube indica o motivo para solicitação de inscrição junto ao DPP

Figura 25: Solicitação de inscrição do Rio Grandense Futebol Clube negada pois não cumpriu os itens obrigatórios presentes no Circular nº6

Figura 26: Explicação do motivo da solicitação do clube ter sido indeferida

Figura 27: Solicitação de inscrição do Guarany Futebol Clube negada pois não cumpriu os itens obrigatórios presentes nos Circulares nº6 e nº11

LISTA DE SIGLAS

A.C	Anno Domini - Antes de Cristo
CF	Círculo Ferroviário
COF	Círculo Operário Ferroviário
DAF	Departamento de Assistência ao Ferroviário
DPF	Departamento Pessoal Ferroviário
DPP	Departamento Pessoal
EF	Estrada de Ferro
LF	Linha Férrea
MHVSL	Museu Histórico Visconde de São Leopoldo
RS	Rio Grande do Sul
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
VF	Via Férrea
VFRGS	Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E HISTORIOGRÁFICA	18
3. SOBRE AS FERROVIAS E OS FERROVIÁRIOS	22
3.1 Sobre os ferroviários	26
4. O SURGIMENTO DO FUTEBOL COMO EXPRESSÃO CULTURAL	29
5. A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL	34
6. OS CLUBES FERROVIÁRIOS E A IDENTIDADE FERROVIÁRIA ..	37
6.1 O Círculo Ferroviário e as Relações Contratuais	39
6.2 Os benefícios concedidos aos clubes cadastrados no Círculo Ferroviário	45
6.3 Os clubes ferroviários que merecem destaque	58
6.3.1 Rio Grandense Futebol Clube	59
6.3.2 Guarany Futebol Clube Santa Maria	59
6.3.3 Nacional Atlético Clube	60
6.4 A identidade ferroviária	61
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	65
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68
APÊNDICES	72
ANEXOS	85

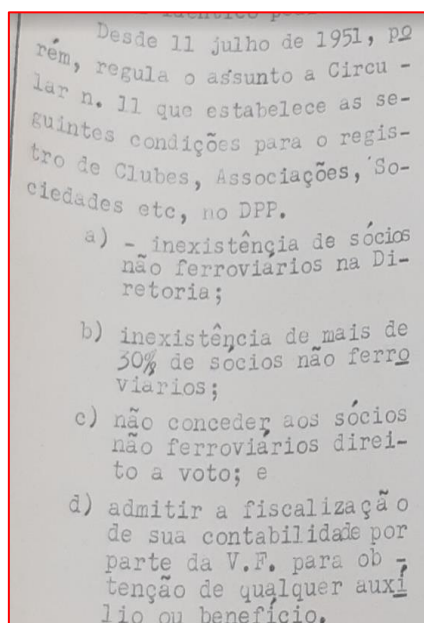
1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho apresenta uma análise sobre as relações estabelecidas pelos clubes ferroviários ligados à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, especificamente em sua sede matriz, onde atualmente está localizado o Museu do Trem, na cidade de São Leopoldo – tomando como marco cronológico o período de 1930 a 1960.

A partir do conceito de identidade ou sociedade ferroviária, buscou-se investigar o contexto dos cidadãos inseridos no cotidiano dos clubes cadastrados na Liga Ferroviária, assim como suas relações com a ferrovia, desde membros da direção administrativa, departamento de futebol – incluindo jogadores – e sócios torcedores dos clubes. Procuraremos analisar as conexões contratuais entre os clubes identificados como ferroviários e a VFRGS, bem como as exigências impostas pela Associação Ferroviária para regularização dos clubes junto ao Círculo Ferroviário do Rio Grande do Sul.

O Círculo Ferroviário, carinhosamente denominado “Liga Ferroviária” - para fazer referência a uma liga tradicional de futebol -, consiste no universo de clubes ligados à Viação Férrea a partir da efetivação do cadastro junto ao Departamento Pessoal ou Departamento de Assistência ao Ferroviário da VFRGS. Cada clube pertence ao seu núcleo ferroviário, organizado de acordo com o município em que está inserido, por exemplo: o Rio Grandense Futebol Clube está inserido no núcleo ferroviário de Santa Maria, mas está registrado como membro no Círculo Ferroviário da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Figura 1: Condições para admissão no DPP, constam no Circular nº 11



No acervo do Museu do Trem, os documentos estão divididos, sendo que cada clube tem sua respectiva pasta. Realizamos um exame do conjunto documental como um todo para ambientação e com o intuito de dimensionar a quantidade do conteúdo, após uma leitura minuciosa e empolgante, os materiais foram fotografados e digitalizados. Em cada página folheada, pude vislumbrar as origens do futebol ferroviário, sempre imaginando a criação do desporto nas regiões industriais da Inglaterra e o trajeto traçado pelos precursores do esporte ao redor do mundo, até chegar ao Brasil. As horas que passei debruçado sobre os registros pareceram segundos, pois estava encantado com a riqueza dos achados. Somente quem ama e vive a intersecção de História e Futebol intensamente, compreende a importância de contribuir para preservação da memória de quem construiu os alicerces do futebol ferroviário e operário no Rio Grande do Sul.

Inicialmente, ambicionamos pesquisar a documentação relacionada à criação de torneios de futebol amador pelos trabalhadores ferroviários da VFRGS em diversas regiões do estado. Entretanto, durante o movimento de pesquisa, os documentos encontrados impulsionaram que tanto a temática, quanto os objetivos pré estabelecidos sofressem diversas alterações. De acordo com Flick (2004), os desdobramentos encontrados durante o cruzamento das fontes são naturais e dinâmicos, portanto, são considerados apropriados. O estudo ocorreu a partir de um levantamento de dados, utilizados como base da pesquisa: fontes documentais,

estatutos dos clubes, cartas, ofícios de solicitação, ficha de cadastro para firmar contrato com a VFRGS, todos esses documentos são pertencentes ao acervo do Museu do Trem da cidade de São Leopoldo.

Fundado em 26 de novembro de 1976, o Museu do Trem da cidade de São Leopoldo é o maior centro de preservação da história e memória ferroviária na região sul do Brasil, sendo idealizado numa parceria da prefeitura de São Leopoldo com o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo (MHVSL).

Este lugar de memória tem o objetivo de preservar e resguardar a primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul, além de conservar grande parte do acervo da VFRGS e posterior RFFSA. Comportando em seus espaços acervos tridimensionais, acervos documentais - utilizados como fonte analítica desta pesquisa -, acervos audiovisuais, assim como bibliográficos. Dentro do universo de material preservado, encontram-se:

- Acervo Tridimensional: locomotivas, carros, vagões, pinça de carregar trilho, lanternas de sinalização. Há, ainda, mobiliário e materiais dos escritórios da administração da Viação Férrea /Rede Ferroviária, incluindo relógios, máquinas de escrever e de calcular, telégrafos, telefones, quepes, bilhetes, carimbadores, máquina fotográfica com negativo de vidro.
- Acervo Audiovisual: reúne cerca de 8744 fotografias em papel, 942 negativos de vidro e 106 slides da construção da estrada de ferro em diferentes mídias.
- Acervo Bibliográfico: abrange livros, revistas e periódicos, com publicações estrangeiras e nacionais referentes a assuntos relacionados à ferrovia. Também contempla materiais sobre a imigração alemã e diversos temas pautados à ciência museológica. Atualmente o Museu do Trem conta com 344 itens do acervo bibliográfico.
- Acervo Documental: são 1738 itens, incluindo atas, ordens de serviço, livros de registro dos funcionários, contra cheques, regras de transporte de mercadorias, descrição de uniformes das diferentes funções, mapas, plantas.

Dentre a gama de conteúdo documental estão inseridos os contratos, ofícios e recibos utilizados como fonte analítica desta pesquisa, permitindo a construção de um material que estabelece as relações dos clubes ferroviários ligados à VFRGS. A partir da análise desse material, elaborou-se uma tabela descritiva contendo as principais informações sobre os clubes, tais como: nome completo, escudo, data de fundação,

presidentes na época do pedido de inserção ao círculo ferroviário e situação que encontram-se atualmente.

Os objetivos iniciais da pesquisa foram examinar e documentar os campeonatos de futebol organizados pelos operários na construção da Viação Férrea, mas a partir dos desdobramentos da pesquisa atingimos objetivos e resultados distintos da problemática previamente estabelecida, e esse redirecionamento da pesquisa possibilitou a elaboração de novos objetivos gerais e específicos. A proposta busca compreender como ocorreram as relações entre os clubes e a VFRGS, examinando os possíveis desdobramentos, conflitos, solicitações e benefícios recebidos, assim como produzir um fichamento de todos os clubes pertencentes à Liga Ferroviária.

Nossos objetivos sofreram alterações ao longo do tempo, provocadas em parte substancial pelas restrições causadas pela pandemia, que não só vitimou mais de 700 mil pessoas só no Brasil, como provocou o fechamento dos lugares de memória. Assim, tivemos que rearticular nossos objetivos iniciais, mas isso também foi ocasionado pela pesquisa junto ao acervo do Museu do Trem, onde encontramos documentos que não conhecíamos e que trazem potenciais de pesquisa incomensuráveis.

Assim, investimos numa pesquisa empírica neste material produzido pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, auxiliados por uma historiografia ligada à história social do futebol, das ferrovias/ferroviários e dos mundos do trabalho. A principal metodologia aplicada na pesquisa foi o cruzamento de dados com base no material obtido junto ao Museu do Trem, auxiliados pelos servidores do local. Após a elaboração de um fichamento contendo todos conteúdos documentados no Museu relacionadas aos clubes ferroviários, foi possível construir uma tabela expositiva, evidenciando as relações entre os clubes e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, entre essas relações, encontram-se diversos tópicos alcançados.

Ao final, a partir da utilização do conceito de sociedade ferroviária, empregada na fundamentação teórica, foi possível apresentar a inserção do esporte, mais especificamente o futebol, no cotidiano dos clubes ferroviários. Da mesma maneira, viabilizou-se uma discussão acerca da identidade ferroviária e a concepção do que pode ser considerado um clube ferroviário, a partir da perspectiva dos torcedores, dirigentes e a própria Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

O presente trabalho é uma contribuição ao estudo do futebol, relacionado com a expansão das ferrovias no Brasil. Existem diversas pesquisas na área do futebol ferroviário, mas elas analisam principalmente a região Sudeste e este trabalho tem como premissa contemplar um recorte específico, que se limita a região Sul do país. A pesquisa busca divulgar e fomentar o esporte como valor intrínseco à sociedade brasileira, destacando a sua capacidade formadora, como prática extracurricular importante para construção sociocultural da criança e adolescente, especialmente, por alcançar todas as camadas sociais presentes na comunidade.

O futebol como expressão cultural caminha ao lado da sociedade há mais de cento e cinquenta anos, HOBBS e RANGER (1984) caracterizam o futebol como uma tradição inventada, assimilada por uma classe social, tornando-o um fenômeno popular ao decorrer das décadas. As transformações na sociedade inglesa causadas pela Revolução Industrial foram fundamentais para criar um estado de efervescência cultural, uma necessidade de reinvenção social que culmina em uma série de novos costumes e tradições.

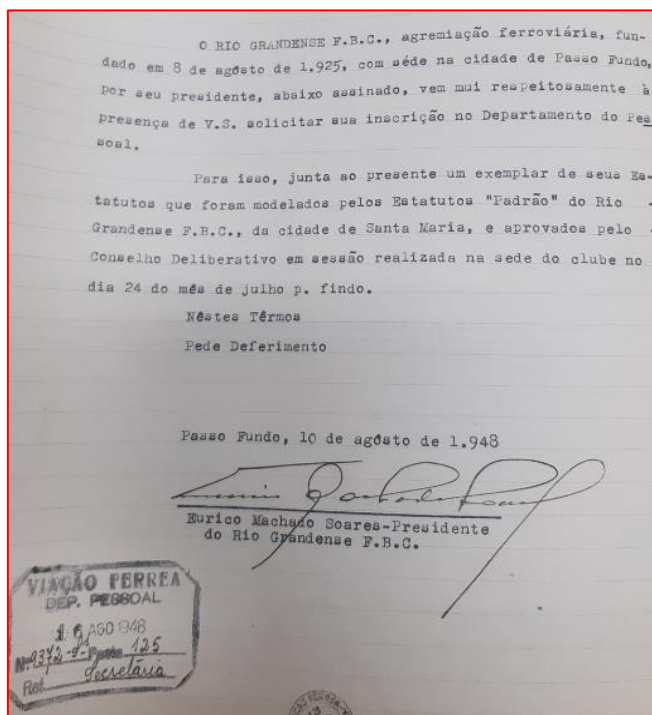
As construções das ferrovias são expoentes de uma era de transformações e representam uma das tecnologias que possibilitaram o desenvolvimento de uma sociedade urbana. As ferrovias foram essenciais para a difusão do futebol em solo britânico, da mesma maneira ocorreu no interior do Brasil. Além de transportar materiais para consumo, exportava elementos culturais presentes em outros locais, disseminando determinadas práticas, ao exemplo do futebol.

As relações contratuais entre os clubes considerados ferroviários foram analisadas de acordo com conceito de classe operária, fazendo uma relação entre a identidade ferroviária e o futebol como expressão cultural enraizada a uma classe específica, indagando como esses agenciamentos futebolísticos dialogam com a sociabilidade e a identidade dessa classe.

Através da leitura atenta dos documentos foi possível fazer um levantamento, compreendendo como eram estas relações contratuais entre esse segmento da viação férrea e os clubes. Os clubes ferroviários que buscavam ingressar no Círculo Ferroviário deveriam encaminhar ao Departamento Pessoal da VFRGS uma série de documentos, seguindo as normas estabelecidas pelas Circulares nº 6 e nº 11, o clube que não cumprisse com as orientações estabelecidas em estatuto acabava com sua inscrição indeferida, neste caso, deveria encaminhar novamente a papelada. Nessa

série de documentos necessários, encontra-se o Estatuto do Clube - onde deveriam constar os itens estabelecidos pelas normas do DPP: Alvará ou Atestado de Funcionamento, Certificação da Polícia Municipal e declaração do atual presidente do clube. Os itens considerados obrigatórios pelo Departamento Pessoal serão evidenciados e detalhados ao longo deste trabalho.

Figura 2: Solicitação do Rio Grandense Futebol Clube para admissão no DPP da Viação Férrea



A pesquisa mostra-se extremamente indispensável para a historiografia em geral e para a história social do esporte em particular, pois valoriza e contribui para construção e manutenção da história dos clubes ferroviários no Rio Grande do Sul. Além disso, mostra as enormes potencialidades do acervo custodiado pelo Museu do Trem.

A pesquisa foi estruturada em sete capítulos, divididos de acordo com a temática mais abrangente, afunilando ao encontro da mais específica. Os dois primeiros capítulos são Introdução e Fundamentação teórica e Historiográfica, o terceiro capítulo apresenta o surgimento das Ferrovias e a compreensão das estradas de ferro como sinônimo de expansão e inovação tecnológica, o crescimento das populações e a consequente urbanização impulsionada pela Revolução Industrial, assim como aborda eclosão da profissão ferroviária e a identidade dos trabalhadores

ferroviários No próximo capítulo encontra-se o surgimento do Futebol considerado como expressão sociocultural e adotado principalmente em um universo do proletariado operário e inserido no processo civilizatório, concebido por Norbert Elias (1993). Em quinto capítulo, o estudo discorre sobre a empresa estatal que possibilitou a construção da Viação Férrea no Rio Grande do Sul e o nascimento do Museu do Trem na cidade de São Leopoldo. No sexto capítulo e seguintes encontram-se os resultados obtidos através da análise a partir do cruzamento das fontes documentais e exposição da tabela fichamento. No sétimo e último capítulo localiza-se a conclusão da pesquisa e considerações finais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA & HISTORIOGRÁFICA

A construção do presente trabalho se fez possível a partir de determinadas transformações ocasionadas na sociedade contemporânea. Essa série de mudanças foi fruto de pequenas e grandes revoluções na civilização, resultando em uma cadeia de ações que impactaram diretamente no cotidiano das pessoas.

Os cidadãos, especificamente na figura dos europeus, foram atravessados por uma corrente de novas concepções, ideias e costumes. Essas novas vertentes de pensamento englobam diversas áreas, as principais foram as áreas filosóficas, científicas e educacionais. A partir desse turbilhão de novos pensamentos, a sociedade então adicionou novos costumes ao seu cotidiano e, conseqüentemente, ao longo do tempo, absorvendo essas práticas e considerando-as como tradições imateriais.

Na obra *A Invenção das tradições*, Hobsbawm & Ranger (1984) explicam quais são essas novas ideias e como elas emergem na sociedade, discorrendo desde suas origens até os impactos causados no mundo contemporâneo. Um conceito muito importante abordado nesta obra, é fundamental para a discussão deste trabalho, é o denominado de “tradição inventada”, que se refere aqueles fenômenos que são caracteristicamente concebidas para ser uma tradição, como por exemplo o futebol, e aqueles que surgem silenciosamente e tornam-se tradições. O autor esmiúça o processo que forja esses costumes, tornando-os tradições, a partir dos conceitos de ritualização e formalização, indicando que eles somente perpetuam-se se forem repetidas e bem aceitas na sociedade em que está inserida.

Com o auxílio da antropologia, podemos elucidar as diferenças que porventura existam entre as práticas inventadas e os velhos costumes tradicionais. (HOBBSAWM, 1984, p. 22)

No livro *A Gramática das Civilizações*, Fernand Braudel (1989), historiador considerado um dos maiores expoentes da Escola dos Annales, fundamental para a concepção da historiografia, aborda o fenômeno mais importante incluído na discussão sobre transformações geradas na sociedade: as Revoluções Industriais e seu principal produto, o Capitalismo. Ambos conceitos não podem ser descartados em um trabalho que foi construído a partir de uma intersecção entre as ferrovias e o

futebol. Os dois são efeitos causados por essas transformações, sendo que a implementação das linhas férreas é fruto das Revoluções Industriais e o Futebol, é uma expressão cultural gerada em uma nova concepção de civilização, a sociedade urbanizada.

A obra *O Processo Civilizador*, redigida pelo sociólogo alemão Norbert Elias (1993), contribui abundantemente para a discussão acerca da construção da noção de civilização e sociedade. O autor discorre sobre as definições de comportamento em coletividade, evidenciando que estamos inseridos em um coletivo e nossas ações são intrinsecamente influenciadas pelas tradições que atravessam esse coletivo.

Dessa forma, pode-se atribuir que o estudo de Elias sobre a sociedade contemporânea está inserido no âmbito antropológico, analisando os costumes e hábitos de indivíduos e como eles se relacionam com a comunidade. O conceito de influência cultural é extremamente importante para a compreensão da dimensão do esporte no cotidiano das pessoas. O processo civilizador atribuído por Elias refere-se a essas influências, já que constantemente o indivíduo é bombardeado por inúmeras simbologias tradicionais, deste modo, é praticamente impossível fugir das amarras culturais disseminadas na sociedade na qual ele pertence.

O ponto chave para a discussão deste trabalho está na concepção de atividades destinadas ao lazer dos indivíduos, enfim resultando na elaboração de uma ideia de esporte mesclando a competição e a diversão de quem o pratica abordada na seguinte citação.

Um tipo específico de actividades de lazer, como por exemplo, a caça, o boxe, a corrida e alguns jogos de bola, assumiu as características de desporto e, de facto, foi designado por desporto pela primeira vez em Inglaterra, durante o século XVII, isto é, no período em que as antigas assembléias de estado, a câmara dos Lordes e a Câmara dos Comuns, representando camadas da sociedade restritas e privilegiadas, constituíram a principal área de confronto onde se determinou quem deveria formar o governo (ELIAS, 1992, p. 51).

O recorte temporal do trabalho exige um detalhamento sobre os eventos que são determinantes para a disseminação e popularização do objeto de pesquisa. As construções e implementação das ferrovias foram um elemento chave para a proliferação do futebol em seu surgimento na Inglaterra, durante o século XIX, mas também, contribuíram para a difusão do esporte em território brasileiro. A pesquisa

possui recorte geográfico específico, no caso, faz uma análise do futebol ferroviário no estado do Rio Grande do Sul. Desta forma, embasei grande parte deste trabalho utilizando como fonte a dissertação intitulada *As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai*. Em sua obra RANSOLIN (1999) expõe os processos que culminaram na construção das ferrovias em âmbito global, mas também aborda os desdobramentos no desenvolvimento das ferrovias brasileiras, mais especificamente, no Sul do país.

Um conceito essencial para este trabalho, expressado por RANSOLIN (1999) em sua obra, é a *exportação de cultura*. O autor reitera que, ao levar os materiais comumente transportados pelos trens de ferro, como exemplo (diversos tipos de minerais, principalmente o carvão, matéria prima destinada à indústria ou produtos agrícolas), as pessoas que viajavam de estação em estação também transportavam seus hábitos, costumes, ritos e tradições. Desta forma, muitas expressões culturais começaram a ser compartilhadas, pode-se afirmar que a construção das linhas férreas conecta as regiões para além do plano material.

A expansão da ferrovia se inseria no contexto do capitalismo e sua evolução na Primeira Revolução Industrial, afinal gerou o ponto de partida de um surto industrial sem precedentes, movimentava enormes capitais, aplicados nas obras e equipamentos, além de consumir montanhas de ferro e máquinas. (RANSOLIN, 1999, p. 2)

Outro autor que nos ajudou enormemente no nosso embasamento sobre os temas aqui convergentes, futebol e ferrovias, foi Ernani Buchmann (2004), em seu livro intitulado – “Quando o futebol andava de trem: memória dos times ferroviários do Brasil” (2004). Esse autor mapeia inúmeras equipes de futebol relacionadas aos trabalhadores operários espalhados pelo Brasil, com foco no estado de São Paulo, berço do futebol ferroviário no país, relatando a formação e a estrutura organizacional dos clubes em questão e as relações atribuídas às empresas ferroviárias.

Outro pesquisador fundamental para os assuntos aqui abordados é o recém falecido professor da UFRJ Gilmar Mascarenhas. Mascarenhas (2002) contribui com a discussão sobre as origens do futebol e a dimensão alcançada pelo mais popular dos esportes no Brasil, argumentando sobre a capacidade deste jogo reunir classes sociais distintas em um mesmo ambiente, fato extremamente incomum no século XIX. Em sua obra, Mascarenhas traz a referência sobre o termo criado por Hobsbawm, “*religião leiga da classe operária*” indicando as origens operárias do futebol. O esporte

era praticado nas grandes universidades, ao mesmo tempo que já estava popularizado em meio aos trabalhadores operários.

Embora nossa investigação aponte para a pluralidade de “portas de entrada” do futebol no Brasil, e que se reconheça a impossibilidade de localizar precisamente o momento e lugar de nossa primeira experiência futebolística, São Paulo pode resgatar seu velho emblema de “locomotiva nacional” e tomar para si o orgulho de ser o berço de tal esporte no Brasil. Foi sem dúvida a primeira cidade a organizar o futebol e vê-lo disseminado pelas ruas. (MASCARENHAS, 2002, p. 5)

Outro autor clássico cuja ausência seria impossível justificar neste trabalho é o medievalista Hilário Franco Júnior, principalmente com o seu livro – *A dança dos deuses* (2007). A contribuição de Franco Júnior (2007) está em demonstrar a concepção do futebol como expressão cultural inserida no cotidiano das civilizações. As pessoas amam e entendem o esporte como uma espécie de religião, um movimento político apartidário, mesmo aquelas que não o praticam são atravessadas pelas influências geradas a partir de um esporte apaixonante.

3 SOBRE AS FERROVIAS E OS FERROVIÁRIOS

A origem das ferrovias ocorreu na Europa por volta do século XVIII, mais precisamente no território britânico, expandindo-se exponencialmente por todo o velho continente. O objetivo inicial das construções das ferrovias era facilitar e acelerar o transporte de minérios pelo país, principalmente carvão - considerada a matéria prima mais importante e abundante da época -, e os produtos gerados a partir do algodão - após a criação do maquinário a vapor, desenvolvido por James Watt. As ferrovias atravessaram diversas fases tecnológicas desde seu desenvolvimento, após a grande invenção de Watt, as tecnologias envolvidas nas locomotivas sofreram diversas alterações, possibilitando avanços significativos nas construções das estradas de ferro ao longo do território inglês, assim como na própria engenharia do maquinário locomotivo. Quando abordamos as origens das ferrovias e sua relevância no processo de modernização e da *civilização* na Europa, não podemos desconsiderar o processo de Revolução Industrial, visto que os principais fatores que originaram esse fenômeno estão diretamente ligados com a construção das estradas de ferro, consideradas como tópico chave no chamado segundo momento da Revolução.

Na Inglaterra, as inovações técnicas se produzem em duas indústrias-chave: as têxteis (sobretudo) e as minas. Repercutindo-se mais ou menos depressa, porém assaz amplamente, elas atingem os demais setores da economia (BRAUDEL, 1989, p. 344).

Por fim, o imenso papel das transformações da agricultura inglesa (*enclosure*, métodos científicos) desatou a velha-camisa-de-força da tradicional insuficiência de produção alimentícia. A Revolução Inglesa se fez em dois tempos: primeiro, o algodão, entre 1780 e 1830; depois, a metalurgia. O segundo tempo, o da indústria pesada, foi determinado pela construção das estradas de ferro (BRAUDEL, 1989, p. 347).

Nos trechos citados acima, Braudel verbaliza os minuciosos processos que culminaram no surto econômico conhecido atualmente como Revolução Industrial, relacionando a necessidade de transporte da matéria-prima, assim como os produtos das indústrias têxteis com a implementação das estradas de ferro.

Ao lado da máquina a vapor, as estradas de ferro e a locomotiva foram os maiores expoentes da Revolução Industrial, transformando para sempre todas as camadas da produção industrial, além de impactar drasticamente no modelo de civilização da época. Para Hobbbsawm (1970), esse fenômeno potencializou a

modernização do transporte e da comunicação, significando melhorias nas condições do comércio e impulsionando a expansão de novas ideias na sociedade.

Nenhuma outra inovação tecnológica da época repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias; nunca outra invenção revelara para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade da Nova Era (Hobsbawm, 1970, p. 61).

As minas de carvão do norte da Inglaterra influenciaram na construção das ferrovias britânicas, a matéria-prima era considerada a base das Indústrias locais. As estradas de ferro foram construídas entre as minas localizadas no Norte e as capitais industriais: Manchester, Liverpool e Birmingham, fazendo a ligação entre o polo industrial e a fonte de matéria-prima essencial para a produção. Já que o presente trabalho faz uma relação entre ferrovias e futebol, podemos considerar extremamente sugestivo o fato de que as principais cidades industriais da Inglaterra no século XIX, concentradas na área Industrial, foram o reduto do futebol operário na Grã Bretanha durante o século XX.

A linha entre o campo de carvão de Durham e o litoral (Stockton-Darlington 1825) foi a primeira das modernas ferrovias. Tecnicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra (Hobsbawm, 1970, p. 32).

No início do século XIX surge a primeira locomotiva, denominada *Blucher*, fabricada pelo britânico George Stephenson, e na segunda década iniciam a construção da primeira estrada de ferro inglesa, ligando Liverpool a Manchester. Logo após a sua construção, as ferrovias mostram-se extremamente viáveis e lucrativas, espalhando-se por toda a Inglaterra, consequentemente por todo continente europeu - França, Alemanha, Bélgica e Rússia – e ,depois, por todo o mundo ocidental, principalmente os Estados Unidos.

A invenção da locomotiva e das ferrovias rasgou as estruturas da civilização inglesa, imaginemos o impacto social causado por uma grande caixa de ferro extremamente veloz e imponente, poderosa o suficiente para interligar territórios antes considerados tão distantes. As primeiras locomotivas, ainda que não fossem a vapor, chegavam a impressionantes noventa e seis quilômetros por hora, possibilitando atravessar o país britânico em menos de uma semana, possibilidade inimaginável em anos anteriores. Além de impactar a população pela velocidade aplicada, as ferrovias

ainda necessitavam de construções engenhosas e colossais, para garantir o deslocamento da locomotiva entre rios e montanhas.

É fato que as ferrovias revolucionaram o mundo moderno e intensificaram as transformações presentes na sociedade, moldando os estigmas de uma civilização contemporânea. Logicamente, o objetivo das locomotivas era transportar materiais específicos para localidades anteriormente difíceis de acessar via charretes ou barcos. As estradas de ferro são o símbolo de uma transformação brutal nas paisagens rurais, em nome do desenvolvimento tecnológico. Pode-se compreender, as ferrovias como braço direito da sociedade capitalista gerada pelo *boom* econômico da Revolução Industrial. É correto atribuir que as transformações geradas na sociedade são frutos de longos processos, a industrialização, no âmbito da Revolução Industrial também ocorreu dessa forma, mas não podemos desprezar o efeito brusco e instantâneo causado pela construção das ferrovias. É notório saber que o processo de Revolução Industrial não acontece do dia pra noite, mas em termos comparativos, após a consolidação das estradas de ferro, o mercado econômico tem lucros jamais atingidos, assim como as produções de algodão, ferro, aço e produtos derivados dessas matérias-primas praticamente triplicam.

Pois propiciava justamente a demanda maciça que se fazia necessária para as indústrias de bens-de-capital se transformarem tão profundamente quanto a indústria algodoeira. Nas primeiras duas décadas das ferrovias (1830-50), a produção de ferro na Grã-Bretanha subiu de 680 mil para 2.250.000 toneladas, em outras palavras, triplicou. A produção de carvão, entre 1830 e 1850, também triplicou de 15 milhões de toneladas para 49 milhões. Este enorme crescimento deveu-se prioritariamente à ferrovia, pois em média cada milha de linha exigia 300 toneladas de ferro só para os trilhos. " Os avanços industriais, que pela primeira vez tornaram possível a produção em massa de aço, decorreriam naturalmente nas décadas seguintes (Hobsbawm, 1970, p. 34).

As transformações físicas e palpáveis foram inúmeras ao longo dos anos, pode-se destacar dezenas de mudanças geográficas causadas pela Revolução Industrial, caracterizadas pela expansão das ferrovias, mas se faz necessário destacar as metamorfoses originadas por esse que são imperceptíveis fisicamente. É possível citar mudanças econômicas, políticas, culturais e sociais, mas não somos capazes de desvincular todas essas consequências da expansão das ferrovias. A partir dessa invenção e através dela, novos universos foram desobstruídos, tornando-a símbolo de uma época de inovações tecnológicas. Além de novos espaços abertos, foram

construídas pontes imagináveis entre determinadas culturas e civilizações. Logicamente, estamos pensando em polos que já se conheciam e anteriormente, haviam trocado tradições, costumes e saberes. Não podemos esquecer que essa troca já havia ocorrido séculos antes, povos de continentes distintos já possuíam conhecimento um do outro.

Através do comércio, seja de barco ou a pé, peregrinações religiosas, conflitos ou outras necessidades, é evidente que as permutas de cultura entre povos ou sociedades distintas aconteceram em épocas posteriores, mas dessa vez, algo diferente ocorreu. Em todos esses anos, as comunidades não estavam conectadas por uma espécie de trilha preestabelecida, os caminhos que ligam uma tribo a outra podem ser apagados ou novos podem ser atribuídos, às correntes marítimas influenciam em qual percurso tomar para chegar ao destino. Dessa vez, o trajeto entre um território e outro, já estava estabelecido e havia uma locomotiva de ferro ligando um povo ao outro, em uma velocidade jamais presenciada em outras sociedades. Portanto, Hobsbawm (1970), define as ferrovias como portais extremamente rápidos entre costumes e tradições. A ferrovia estabelece um novo conceito fora do desbravamento do local, as pessoas não precisavam encontrar um caminho mais eficaz ou menos perigoso até um determinado lugar como em outrora.

Os navios a vela não eram simplesmente mais rápidos e mais seguros: eram em média maiores também. Tecnicamente, sem dúvida, estas melhorias não foram tão inspiradoras quanto as ferrovias, embora as arrebatadoras pontes, que se curvavam sobre os rios, as grandes vias aquáticas artificiais e as docas, os esplêndidos veleiros deslizando como cisnes a toda vela e as novas e elegantes carruagens do serviço postal fossem e continuem a ser alguns dos mais belos produtos do desenho industrial. Mas como meio para facilitar as viagens e os transportes, para unir a cidade ao campo, as regiões pobres às ricas, as ferrovias foram admiravelmente eficientes (Hobsbawm, 1970, p. 122).

As ferrovias foram criadas com o intuito de transportar materiais para a produção industrial, conectando as áreas de extração de matéria-prima aos centros industriais. Mas além disso, as ferrovias serviram de instrumento para transportar tradições e costumes específicos de um determinado local. Borges (2011), aborda o conceito de “coqueluche ferroviária” fazendo referências à explosão de estradas de ferro por todo território inglês, incentivando a troca de experiências e hábitos.

O Mundo Ocidental conheceu um fenômeno denominado coqueluche ferroviária para expressar a grande expansão das vias férreas, na época. Esse crescimento extraordinário das estradas de ferro intensificou a propagação de ideias e culturas, fecundando as civilizações uma pelas outras. Os trilhos foram um poderoso instrumento de unidade econômica e social, linguística e cultural, bem como de propagação de ideias, crenças, sentimentos e costumes (Borges, 2011, p. 2).

Segundo Ransolin (1999), ao transportar as pesadas cargas entre as estações, a locomotiva conduzia tais costumes de uma região a outra. O futebol é um exemplo de expressão cultural popularizada no século XIX através das ferrovias. Os ferroviários que construíram as extensas estradas de ferro possuíam seus hábitos e aderiram às diversas formas de entretenimento entre os descansos durante as obras. O futebol não surgiu em meio aos trabalhadores ferroviários, mas foi difundido entre a classe a partir das trocas de costumes. De acordo com Buchanan (2004), é possível afirmar que sem as ferrovias, o esporte não tomaria as dimensões alcançadas na Inglaterra do século XIX, da mesma maneira no Brasil. O principal aporte para a propagação do futebol em meio às classes operárias se deu a partir dos trabalhadores ferroviários, estes que, estavam em constante circulação ao longo das estradas de ferro.

3.1 Os trabalhadores ferroviários

Ao tratar do surgimento das estradas de ferro no século XIX não podemos desconsiderar a história dos trabalhadores ferroviários, classe operária que, além de estar sendo atravessada pelos impactos causados na sociedade pela expansão das ferrovias, também eram protagonistas da ebulição social causada por este fenômeno tão importante. Esta pesquisa está situada no espectro da história social, buscando compreender as transformações presentes nos indivíduos, ao investigar os eventos históricos e fenômenos sociais não podemos subtrair o que é a questão primordial; estudar as pessoas, compreender suas histórias e perpetuar as memórias.

A profissão ferroviária é pioneira em relação ao trabalho assalariado no Brasil, participando da consolidação do modelo capitalista na Europa; assim como nas profissões industriais, os trabalhadores viviam sob péssimas condições de trabalho. No universo ferroviário, as atribuições da função eram passadas empiricamente, não

havia treinamento específico, dependendo estritamente da experiência dos trabalhadores predecessores na função. (HARRES, M. 1992).

A estrutura organizacional da companhia ferroviária tornava possível essa forma de aprendizagem na função, já que privilegiava a hierarquização dos trabalhadores de acordo com a dificuldade do serviço que exerciam. Para compreender todas as atribuições do cotidiano profissional do ferroviário demandava um longo período, este processo resultava na estabilização dos trabalhadores em uma única empresa; os funcionários trabalhavam grande parte da sua vida na mesma companhia, muitas vezes, as atribuições do funcionário eram transmitidas de pai para filho. Essa permanência por muitos anos dos trabalhadores em uma única empresa é denominada como *paternalismo*. (GRANDI, ROUBICEK, 2021)

“Via de regra, o paternalismo busca assegurar a dominação do capital sobre o trabalho, uma vez que empresas organizadas sob tal modelo de gestão procuram atender às necessidades dos seus funcionários em troca de um comportamento que denote gratidão e lealdade à empresa. Nesse sentido, a aceitação do domínio se dá por meio da disciplina e subordinação irrestrita dos trabalhadores à gerência empresarial, além do esforço constante dos subordinados em corresponder às expectativas da direção da empresa (TEIXEIRA, 1984). Para um aprofundamento sobre a questão do paternalismo na Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre as décadas de 1920 e 1940, ver: Inoue e Grandi (2021).” (GRANDI, ROUBICEK, 2021, p. 106)

As memórias e histórias de vida desses trabalhadores são o objetivo de pesquisa deste trabalho, ao compreender o futebol como um costume que tornou-se tradição em grande parte das sociedades espalhadas pelo mundo, entende-se porque é importante debruçar sobre essas folhas antigas de papel. Na corporatura são ofícios, contratos e estatutos que ao visualizar distantemente parecem ser apenas dados afastados, mas na perspectiva do historiador, ali encontram-se a história de pessoas e instituições, representando inclusive, classes operárias. Em um universo de centenas de atividades de lazer, o futebol foi escolhido como ocupação recreativa destes trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul em questão, ao fazer a leitura do conteúdo produzido por Flôres (2008) pode-se afirmar que não é por acaso. De acordo com o autor, na grande maioria das cidades que possuíam estações ou linhas férreas, o futebol estava presente no cotidiano, já que o esporte era associado aos ferroviários, a constante presença dos trabalhadores da linha influenciava para o

espraçamento do desporto. Muitas das equipas esportivas eram formadas por trabalhadores ferroviários ou possuíam a maioria dos membros do clube nesta classe.

Figura 3: trabalhadores ferroviários em 1989.



4 O SURGIMENTO DO FUTEBOL COMO EXPRESSÃO CULTURAL

Há anos o futebol é considerado o esporte mais popular do planeta terra. Desde sua criação, passou por diversas mudanças estruturais e técnicas, mas sem perder seu propósito maior, ou seja, entreter as massas e proporcionar momentos de êxtase e diversão aos seus fiéis amantes. Na história, há diversos registros de práticas recreativas utilizando objetos circulares nos grandes Impérios na América Central e no território que hoje corresponde à China. Mas o futebol, como nós conhecemos atualmente, foi desenvolvido na Inglaterra, na primeira metade do século XIX. (FRANCO JÚNIOR, 2007).

Segundo Hobsbawm (1970), a revolução industrial foi o período mais importante do mundo contemporâneo, a partir desse fenômeno, o mundo ocidental sofreu um processo de reformulação econômica, social e política. Esse fato proporcionou uma mudança sociocultural na população urbana no país. O processo de urbanização e expansão industrial foi de certa forma vagaroso, mas suas consequências foram imensamente importantes para a construção de uma nova concepção de sociedade. O lento processo de manufatura deu lugar ao método industrial, as grandes empresas necessitavam de trabalhadores; estes que, passaram a fixar moradia nos centros urbanos. Em meio a uma rotina extremamente estressante, o esporte surgiu para cumprir o papel de válvula de escape aos operários que frequentemente arriscavam suas próprias executando as mais variadas funções dentro de uma fábrica, na esmagadora maioria das vezes, sem os os materiais necessários para executar sua função com a mínima segurança. Segundo Borsari (1989), o futebol é uma derivação do Rugby praticado nas grandes universidades inglesas e em pouco tempo estava disseminado entre a numerosa classe operária britânica.

Ainda no século XIX o esporte bretão já estava sendo praticado em terras tupiniquins, mas foi popularizado somente alguns anos após a sua chegada no Brasil. Inicialmente, era praticado pelas elites brasileiras, porém logo caiu no gosto das classes operárias no país. Extremamente divertido e fácil de assimilar, o futebol se disseminou por todo o território brasileiro através das ferrovias, chegando no estado do Rio Grande do Sul no início do século XX.

A introdução do futebol no Brasil está intrinsecamente ligada às conexões territoriais com o Império Britânico, pois tal modalidade esportiva foi codificada na Inglaterra em 1863 e popularizou-se neste país por volta de 1880 (MASCARENHAS, 196 REVISTA DEL CESLA No. 61999c)

As ferrovias foram uma ferramenta fundamental para a disseminação do esporte no Brasil, a industrialização que originou a urbanização resultou na criação de clubes de futebol, onde o esporte era praticado. As cidades portuárias, como por exemplo Santos, Rio de Janeiro e Rio Grande são as primeiras a conhecer e praticar o futebol. Da mesma maneira, ocorreu nos grandes centros urbanos, principalmente nas capitais do país. (MASCARENHAS, 196. REVISTA DEL CESLA No. 61999c). Com isso, as ligas e federações ganharam forma a fim de oficializar e organizar a prática do desporto em território nacional, após anos de práticas consideradas amadoras.

Há muitas controvérsias nas origens do futebol, segundo Borsari (1989), os esportes com bola são mais antigos do que o Cristianismo, há estudos indicando que os Helênicos em 777 A.C já praticavam um esporte contendo semelhanças ao futebol atual. Tradição herdada pelos Romanos e posteriormente os Francos. Um jogo denominado *Follis* era bastante popular durante o Império Romano, seus adeptos passavam horas arremessando uma espécie de bola produzida a partir da pele do boi, com o objetivo de mantê-la no ar, ao máximo possível de tempo. Na Gália, o esporte também era praticado pela nobreza, além de ser muito marcado pelo uso de violência durante as partidas. (FRISSELLI e MANTOVANI, 1999).

Pode-se dizer que o futebol nasceu pelas mãos operárias britânicas, foi popularizado nas Universidades Inglesas, mas tomou forma pelos pés dos proletários brasileiros, na qual, o esporte transformaria para sempre a cultura popular brasileira, tornando-se o símbolo do país do futebol. (DAMATTA, 1982). Em acordo com o historiador Borsari (1989), o futebol rumou ao Brasil na figura do estudante Charles Miller, filho do trabalhador ferroviário John d'Silva Miller, seu pai mudou-se ao Brasil para trabalhar na *São Paulo Railway Company* (Companhia Ferroviária de São Paulo). Durante a infância, por sugestão da família, embarcou para Southampton com o intuito de estudar na Inglaterra. Em solo britânico aprendeu a jogar *Rugby* e *Football*; conseqüentemente apaixonou-se pelo esporte, ao voltar para o Brasil na década de 1880, trouxe consigo o que seria uma das tradições que transformaria para sempre a história do esporte no Brasil. Em sua bagagem, Miller trouxe os materiais necessários

para a prática do futebol, além da expertise tática e técnica fundamental para execução do esporte. (FISH, 1977).

O futebol espalhou-se pelo território nacional utilizando como via principal, as estradas de ferro, não há como dissociar a proliferação do futebol pelo país sem considerar a expansão das ferrovias, foi através dela que o esporte alcançou o interior do Brasil. (FLÔRES, 2008). Os ferroviários utilizavam o futebol como escape de uma rotina cansativa, visto que trabalhavam incessantemente na construção das vias ferroviárias, de maneira mais rápida possível, pois os governos visavam atingir uma concepção de expansão dos territórios a partir da implementação das linhas férreas. Os trabalhadores ferroviários trabalhavam na mesma velocidade em que as cidades se desenvolviam e os trens a vapor ligavam uma estação à outra. Segundo Flôres (2008), o futebol era a principal forma de diversão dos trabalhadores ferroviários e a prática era recomendada pelas empresas ferroviárias, já que afastava os trabalhadores dos movimentos sindicais.

O futebol é tão imponente que foi capaz de unir diferentes classes sociais e aproximar pessoas que em outros âmbitos estariam em patamares distantes. É um fenômeno que na atualidade pode ser considerado intrínseco ao ser humano, mesmo aquele que prefere não se inserir no universo futebolístico, acaba sendo atravessado por suas nuances. É extremamente difícil analisar a formação sociocultural dos indivíduos do século XX sem mencionar os efeitos causados pelo esporte bretão nas diferentes sociedades, o Brasil é um dos maiores exemplos do impacto dessa tradição. (GALEANO, 2010).

O fato é que futebol é uma expressão cultural relevante que movimenta os mais variados públicos, Eduardo Galeano escreve:

Uma vez por semana, o torcedor foge de casa e vai ao estádio. Ondulam as bandeiras, soam as matracas, os foguetes, os tambores, chovem serpentinas e papel picado: a cidade desaparece, a rotina se esquece, só existe o templo. Neste espaço sagrado, a única religião que não tem ateus exibe suas divindades. [...] Quando termina a partida, o torcedor, que não saiu da arquibancada, celebra sua vitória, que goleada fizemos, que surra a gente deu neles, ou chora sua derrota, nos roubaram outra vez, juiz ladrão. E então o sol vai embora, e o torcedor se vai. Caem as sombras sobre o estádio que se esvazia. Nos degraus de cimento ardem, aqui e ali, algumas fogueiras de fogo fugaz, enquanto vão se apagando as luzes e as vozes. O estádio fica sozinho e o torcedor também volta à sua solidão, um eu que foi nós; [...] (GALEANO, 2004, p.20)

A cultura popular brasileira está sendo formada por diversas influências e ainda está em completa ebulição, não há como cercear as inúmeras características que

compõem as tradições brasileiras. Ao longo dos quinhentos anos de "Brasil", após a invasão europeia, os povos nativos da América não foram bombardeados somente pelas ferramentas bélicas polvorosas dos portugueses, espanhóis e franceses, mas também foram afetados pela absorção de algumas tradições e costumes europeus. Muitos destes, impostos de forma opressiva e sem contravenções. O futebol, de certa forma, foi uma invenção dos europeus absorvida pela população brasileira. Há ciência de que o esporte não nasceu em solo brasileiro, mas parece que às vezes nos recusamos a acreditar. É característico do futebol na atualidade as intermináveis zoações, provocações e alegrias de compartilhar com os amigos as experiências causadas por esse esporte. O conjunto de costumes e características da cultura urbana contemporânea no Brasil mostra-se homogêneo ao futebol; a conversa de *buteco*, as zoações, os conflitos, para muitos o esporte é tratado como religião e até obrigação. Apesar de não ser originado em terras tupiniquins, pode-se compreender que o futebol e o Brasil nasceram um para o outro. A história do futebol mundial incorpora elementos pertencentes a história do futebol brasileiro, e a cultura popular nacional recente, confunde-se com a ascensão do esporte.

O esporte faz parte da sociedade, tanto quanto a sociedade também faz parte do esporte. Impossível compreender-se uma atividade (ou um plano de atividades), sem referência à totalidade na qual está inserida. (DAMATTA, 1982, p. 23).

O futebol está intrínseco na cultura popular brasileira contemporânea, mesmo não sendo praticado e vivenciado por cem por cento dos habitantes, assume-se que este, é uma atividade da sociedade brasileira, independente de classe social. Conforme Damatta (1982) reitera, o futebol é a imagem de uma sociedade moldada pelas nuances causadas pelo esporte. Atualmente, os principais veículos de imprensa reforçam essa análise. Pode-se citar que, grande parte dos *influencers digitais*, termo popularmente conhecido, estão inseridos no universo do futebol. O maior exemplo da atualidade é o *streamer* Casimiro Miguel, maior expoente da cultura futebolística digital no país. O espaço do futebol na internet gera centenas de cliques nas redes sociais, a cultura do esporte atravessa o cotidiano de todos os brasileiros, mesmo aqueles que não são entusiastas do esporte.

Da mesma maneira que atribuímos o esporte bretão à mais brasileira das tradições, entende-se que o futebol é patrimônio imaterial de todos(as). É um esporte

apaixonante por possuir essas características tão singulares, apesar de mais recorrente entre as classes mais baixas, também engloba a pequena porcentagem da classe alta, além de atingir todas as faixas etárias. Assim como a internet, o futebol interliga todos os países e continentes.

Mas se tornou-se um fenômeno genuinamente brasileiro, uma marca nacional reconhecida mundialmente, o futebol como fato social também permite que sejam observadas aquelas disjunções e fraturas que atravessam a ideia da nacionalidade e as precárias costuras que tentam amarrar esta identidade coletiva. (GUAZZELLI, 2000, p. 22)

O futebol no Rio Grande do Sul cresceu a partir da implementação das estradas de ferro na região, o governo buscava expandir as linhas com o intuito de conectar o centro do país com o território extremo sul. Havia uma preocupação com as fronteiras territoriais na região, deste modo, as ferrovias iriam aproximar a região sul do centro político e econômico do país.

Em 19 de julho de 1900 - data oficializada pela Confederação Brasileira de Futebol como o Dia Nacional do Futebol - foi fundado o Sport Club Rio Grande, na cidade portuária de mesmo nome. Desta forma, o futebol mais antigo do País é o do Rio Grande do Sul.[...] (GUAZZELLI, 2000, p. 22)

As origens da modalidade do esporte no Brasil estão diretamente ligadas à fundação do clube Rio Grande, considerado o berço do futebol no país. Fato este, que não é muito reconhecido na história do futebol nacional. O esporte está marcado no imaginário gaúcho, assim como as *tradições nativas*, possuindo grande influência na prática em terras brasileiras. O estado orgulha-se de possuir um dos maiores *clássicos de futebol* do mundo, protagonizados pela dupla grenal (Grêmio Football Porto Alegre e Sport Club Internacional), de acordo com a revista inglesa Four Four Two. Entretanto, as origens do futebol gaúcho estão enraizadas fora da capital Porto Alegre, construídas a partir da expansão das linhas férreas do Rio Grande do Sul.¹

¹ 50 GREATEST DERBIES IN THE WORLD. Four Four Two Disponível em: <<https://www.fourfourtwo.com/features/fourfourtwos-50-biggest-derbies-world-no8-gremio-vs-internacional>>. Acesso em: 13 mai. 2022.

5 A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

A construção das estradas de ferro no RS foi uma medida adotada como forma de solucionar a lentidão no transporte de produtos agrícolas na região que antes eram feitos através de veículos utilizando tração animal. O objetivo inicial era interligar a capital Porto Alegre, principal centro econômico do estado, à cidade de São Leopoldo, onde seria instalada a primeira estação ferroviária da linha férrea do estado. (KONRAD, 2017)

Ao final do século XIX as ferrovias já estavam sendo construídas sob a administração de empresas estrangeiras, principalmente as inglesas, que através de licitação pública receberam a autorização para controle da VF. Estas que administravam as linhas férreas mais importantes tanto em outros estados, como no RS. No ano de 1905 as linhas foram unificadas a partir da compra da empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Bresil* com o objetivo de expandir as linhas a outras cidades do interior do estado. Com a implementação de mais duas linhas estaduais, além das outras três federais, foi criada a rede de linhas férreas chamada de Viação Férrea do Rio Grande do Sul. (HARRES, M. 1992).

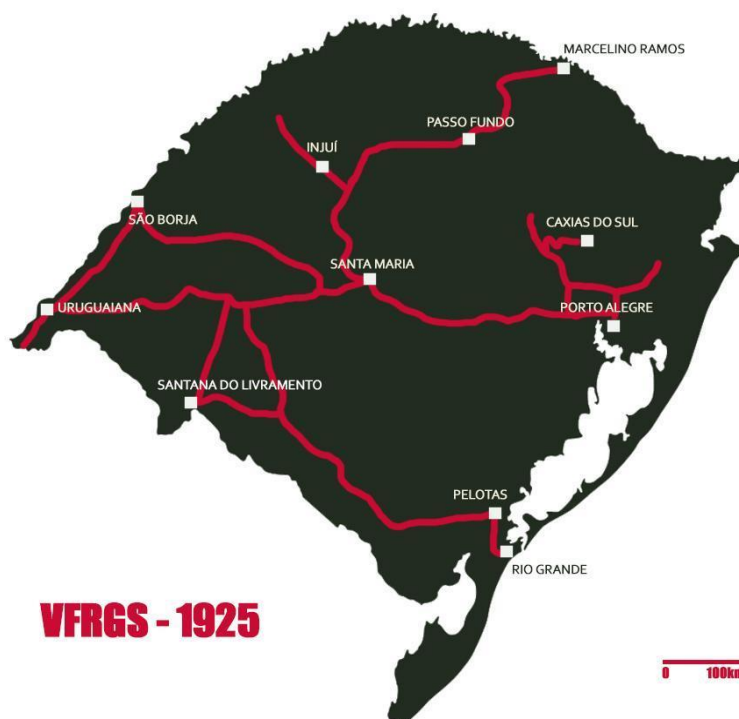
Em 1870 , foi incorporada na Inglaterra, a empres "The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited" (Companhia Limitada da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo), tendo aurtorização do império para funcionar no Brasil a partr de 23 de novembro de 1871, através da lei nº 4830. (KONRAD at al. 2017, p. 135)

A VFRGS teve importante papel no transporte de produtos agrícolas no início do século XX, mas com o crescimento das cidades, a empresa não conseguiu desempenhar de forma efetiva acerca do nível alto de demanda que as linhas causavam. Ao final da segunda década a VFRGS enfrenta instabilidades financeiras, resultando em um péssimo serviço aos passageiros, com inúmeros atrasos e problemas no transporte de mercadorias. Com os desdobramentos da primeira guerra mundial a crise foi agravada, após manifestações dos cidadãos, apoiados pelos trabalhadores ferroviários, o Governo Estadual se viu obrigado a estatizar a VFRGS a fim de proporcionar a melhoria dos serviços.

Diante da crise dos transportes ferroviários, o governo Borges de Medeiros encaminhou a questão de modo a colocar em prática as diretrizes partidárias

que deveriam ser norteadoras da ação governamental. A socialização dos serviços públicos estava prevista nas bases programáticas do PRR, colocados-e portanto, como possibilidade a ser concretizada. A crise da VFRGS afetava a sociedade rio-grandense em seu conjunto, exigindo a participação do Estado na resolução do problema. Esta já estava delineada, bastante para colocar em prática o princípio da socialização dos serviços públicos. O interesse da coletividade justificava a ação do Governo Estadual assumindo a administração dos serviços ferroviários. (HARRES, M. 1992, p. 2)

Figura 4: Principais linhas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul no ano de 1925 após 5 anos de administração estatal.



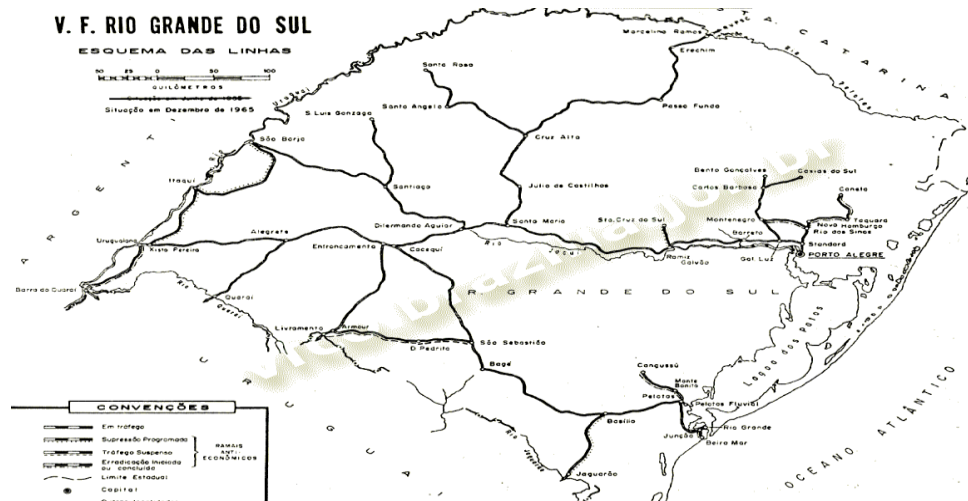
Fonte: Produção Pessoal (Adaptação)

Fundada em 1920, a empresa Viação Férrea do Rio Grande do Sul, nacionalmente conhecida pela sigla VFRGS, a partir deste ano foi incorporada pela iniciativa estatal herdando a administração anterior. A nova organização da empresa resultou em novos projetos, expandindo as linhas férreas pelo interior do estado, interligando os principais centros econômicos do RS. Influenciados pelo ideal positivista, o governo sul-rio-grandense buscava expandir as estradas de ferro, implementando uma série de transformações na estrutura organizacional da VFRGS, elevando o nível de qualidade dos serviços prestados pela empresa. Essa evolução do transporte possibilitou a reorganização comercial das indústrias gaúchas.

A importância do transporte ferroviário neste momento provocou grande empenho dos novos administradores para a reestruturação da VFRGS. Não se deve esquecer que inspirado no positivismo, o Governo gaúcho tinha como princípio e como fim, legitimar-se através da eficiência administrativa. De certo modo tornar eficiente os serviços ferroviários para a sociedade, significava responder a demanda por transportes, garantir relativo padrão de qualidade e ainda, que o custo dos transportes não representasse um entrave para comercialização dos produtos gaúchos. Ao assumir o controle sobre as ferrovias, o Governo Estadual deu início a um programa de melhorias dos serviços, o que comportou mudanças na estrutura material do sistema de transportes, bem como, na esfera do trabalho. Referente ao último observa-se o processo de reordenamento dos diversos setores que compunham a Viação Férrea, compreendendo a elaboração de novos regulamentos e instruções. (HARRES, M. 1992, p. 2)

De acordo com KONRAD (2017), a construção da estrada de ferro foi uma importante ferramenta para o crescimento econômico da região, resultando em prosperidade e estabilidade financeira à cidade de São Leopoldo, a partir da implementação da estação ferroviária, onde hoje é assentado o Museu do Trem. A iniciativa modernizou a região e possibilitou a instalação de novos empreendimentos, aquecendo o comércio local. Além do impacto econômico imediato, a estação trouxe benefícios turísticos e socioculturais à cidade de São Leopoldo.

Figura 5: Fonte: Mapas ferroviários do Brasil. Disponível em



Fonte: Mapas ferroviários do Brasil. Disponível em <<http://vfco.brazilia.jor.br/Mapas.Ferrovias.shtml>>
Acesso em 18 de maio, 2022. Mapa da VFRGS em 1965, já incorporada à RFFSA.

6 OS CLUBES FERROVIÁRIOS E A IDENTIDADE FERROVIÁRIA

Na pasta sobre futebol ferroviário disponibilizada pelo Museu do Trem para pesquisa documental, foram encontradas treze agremiações, sendo 10 agremiações esportivas e dentro dessas, oito eram instituições que praticavam futebol e o consideravam como sua principal atividade de cunho esportivo. Estas que são o foco desta pesquisa. As instituições encontradas foram, em ordem alfabética:

1. Associação dos Ferroviários de Rio Grande;
2. Contadoria Futebol Club;
3. Cooperativa Esporte Club;
4. Esporte Club Viação Férrea;
5. Granja Ferroviária;
6. Grêmio Esportivo Daltro Filho;
7. Grupo 31 de Outubro;
8. Guarany Futebol Club de Passo Fundo;
9. Guarany Futebol Club de Santa Maria;
10. Nacional Atlético Club;
11. Rio Grandense Futebol Club;
12. Sociedade Anchieta Santa Maria;
13. Sociedade Ferroviária José do Patrocínio.

Se faz necessário expor a riqueza destes documentos encontrados na pasta sobre as instituições ferroviárias ligadas à VFRGS. Entretanto, para viabilizar esta pesquisa, selecionamos somente os documentos relativos aos clubes esportivos que consideravam o futebol como primeira ou única modalidade esportiva, desconsiderando para análise as seguintes agremiações:

- Associação dos Ferroviários de Rio Grande;
- Granja Ferroviária;
- Grêmio Esportivo Daltro Filho;
- Grupo 31 de Outubro;
- Sociedade Anchieta Santa Maria;
- Sociedade Ferroviária José do Patrocínio;

O Museu do Trem de São Leopoldo organizou os documentos inseridos nas respectivas pastas, que foram classificados conforme as datas dos registros. Ao visualizar estes documentos, percebe-se que em sua grande maioria eram telegramas recebidos pelo Departamento Pessoal da VFRGS e também enviados aos clubes. O processo de inscrição no DPP ocorria a partir dessa troca de telegramas entre o clube ferroviário e a Viação Férrea.

O principal objetivo desta pesquisa foi compreender quais eram e como ocorriam as relações contratuais entre os clubes e a VFRGS e, a partir disso, compreender como o Departamento de Assistência ao Ferroviário julgava se o clube em questão poderia ser considerado como instituição ferroviária. Para responder à problemática central, analisou-se todos os dados encontrados em cada pasta. Com base na exploração de todas as pastas, elaborou-se uma lista dos registros descobertos:

- Ofício de Solicitação de Inscrição no DPP;
- Ofício de solicitação de benefício;
- Cópia do Estatuto do Clube;
- Telegramas entre o Clube e a VFRGS;
- Alvará de funcionamento do clube;
- Ficha de quitação emitida pela Polícia Municipal;
- Recibo de solicitação de inscrição no DPP emitido pela VFRGS;
- Recibos emitidos pela VFRGS para comprovação de benefícios concedidos;

É importante ressaltar que encontram-se diferenças no volume de documentos encontrados em cada pasta, alguns clubes possuíam mais trocas de documentação e ofício com a VFRGS através dos telegramas, por conta disso, ao longo deste capítulo, focaremos nos clubes que possuem uma quantidade maior de informações reunidas. O Ofício de Solicitação de Inscrição no DPP, a Cópia do Estatuto, o Recibo de Solicitação de Inscrição no DPP e telegramas envolvendo solicitação de benefícios e aprovação de concessão por parte da VFRGS, foram encontrados em todas as pastas, os itens restantes são exclusivos em determinadas pastas.

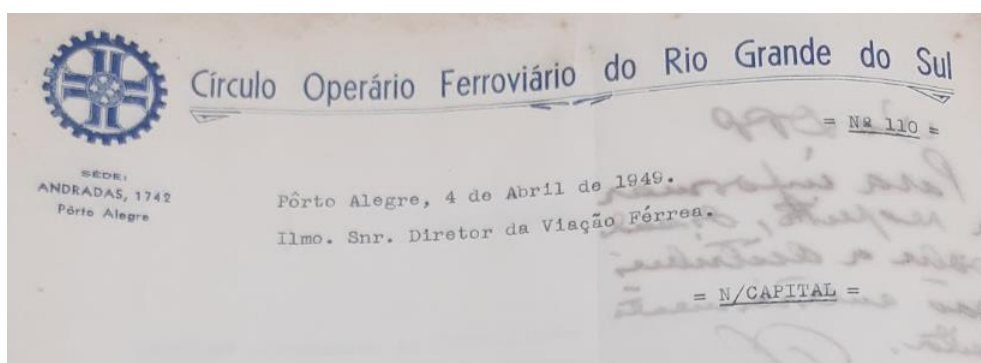
Ao dissecar documento por documento, pode-se montar uma linha do tempo para compreender como ocorreram essas trocas de telegramas desde o primeiro contato do clube com a Viação Férrea, as maneiras que os clubes abordaram o Departamento Pessoal, como solicitaram os benefícios pretendidos, as negativas do

DPP por não cumprimento das normas previstas nas circulares e também os casos excêntricos que ocorriam no cotidiano dos clubes.

Toda pesquisa histórica exige do historiador, no papel de pesquisador, capacidade investigativa, mas ao examinar telegramas, o olhar deve ser atento e minucioso para perceber as nuances e estabelecer uma determinada lógica temporal entre os acontecimentos. Ao utilizar cartas ou telegramas como fonte histórica surge a necessidade de uma interpretação de cunho pessoal sobre o sujeito histórico, evidenciando a posição de protagonismo de quem escreve sua “própria história”. Os telegramas como fonte histórica exigem uma atenção clínica ao contexto, apesar de ser uma fonte documental, devem ser tratadas também no espaço da memória. Esse tipo de fonte somente enriquece a historiografia e a partir do cruzamento de dados com os documentos oficiais encontrados estabelece o uso de uma metodologia plural.

6.1 O Círculo Ferroviário e as Relações Contratuais

Figura 6: Cabeçalho de um ofício e solicitação de inscrição no DPP



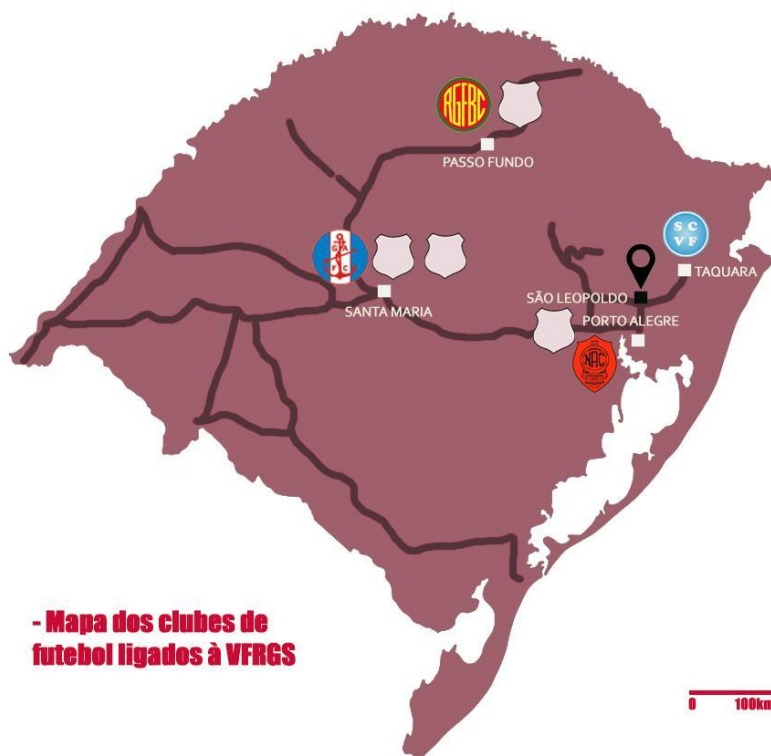
Mas afinal, o que são esses documentos encontrados, quais as relações contratuais estabelecidas pelos clubes com a Viação Férrea e por que motivo elas ocorreram? Alguns clubes foram recusados e impedidos de registrar inscrição junto à VFRGS? E, principalmente, de que maneira o Departamento de Assistência ao Ferroviário julgava que o clube em questão poderia ser considerado uma instituição ferroviária? Essas interrogações movimentaram as ações da pesquisa e a partir delas produziu-se a análise dos dados.

Através do estudo dos documentos, foi possível estabelecer um levantamento e compreender o que são essas relações contratuais citadas durante toda a pesquisa. O Círculo Ferroviário pode ser considerado como uma rede de clubes de futebol

cadastrados no Departamento de Assistência ao Ferroviário. Seção responsável por direcionar os auxílios prestados às instituições ferroviárias devidamente cadastradas junto a VFRGS, este departamento comportava todas as agremiações, independente da modalidade, incorporando organizações de outros gêneros, inclusive, fora do âmbito esportivo, incluindo comunidades religiosas, clubes recreativos ou grupos sindicais, desde que os considerasse como instituição ferroviária.

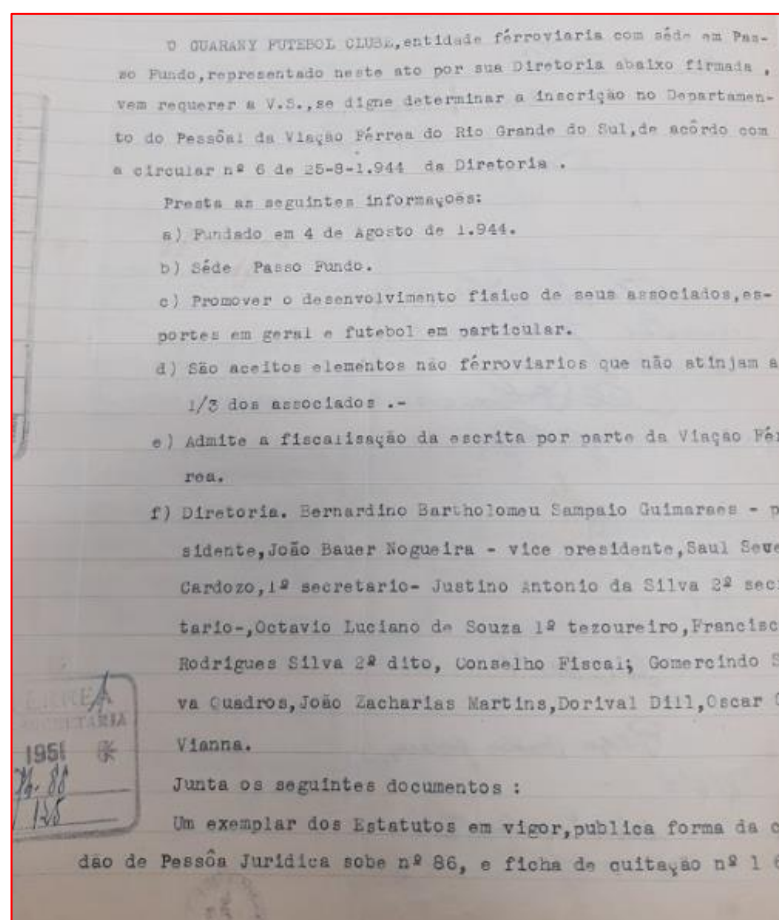
O Círculo Ferroviário - romanticamente apelidado de “Liga Ferroviária”, com intuito de aproximar os clubes cadastrados ao universo futebolístico em pauta -, é o conjunto dos CLUBES DE FUTEBOL que possuem relações contratuais com a VFRGS. Estes que estão espalhados pelo território gaúcho, consequentemente possuem suas sedes em cidades que continham estações da antiga linha férrea. Cada clube, estava inserido em seu próprio Núcleo Ferroviário, de sua respectiva cidade. O Rio Grandense Futebol Clube, por exemplo, está anexado junto ao núcleo ferroviário da cidade de Passo Fundo. O mapa a seguir ilustra a distribuição dos clubes de acordo com as estradas de ferro, em 1925.

Figura 7: Disposição dos clubes ferroviários de acordo com a linha férrea.



As agremiações esportivas que desejassem ingressar no Círculo Ferroviário - rede de clubes cadastrados no Departamento de Assistência ao Ferroviário - deveriam encaminhar uma série de documentos seguindo as normas estabelecidas nas circulares nº 6 e nº 11. Nos documentos encontrados no acervo do Museu do Trem, não estão disponibilizados a totalidade dos itens que constam na Circular, a partir dos telegramas enviados pela Viação Férrea aos clubes, indicando quais itens faltavam para cumprimento das normas, pode-se organizar os itens que compõem as respectivas Circulares divulgadas. No universo destes documentos trocados, encontram-se os registros divulgados anteriormente e através do estudo dos telegramas encaminhados, foi possível dimensionar o que são essas relações contratuais, percebendo elas ocorriam desde a solicitação de inscrição junto ao DPP e, posteriormente, na troca de telegramas entre os clubes e a VFRGS, onde os clubes requisitavam angariação de recursos ou concessões diversas. Abaixo inserimos um exemplo de solicitação de inscrição junto ao DPP:

Figura 8: Solicitação do Guarany Futebol Clube para admissão no DPP da Viação Férrea



O DPP (Departamento Pessoal) era responsável por receber as solicitações de inscrição no Círculo Ferroviário, avaliar se todas as normas definidas pelo Circular estavam cumpridas no ofício de solicitação, encaminhar as devolutivas aos clubes e se o clube fosse aprovado, direcionar os auxílios prestados.

O clube que não cumprisse com as orientações estabelecidas nos Circulares nº 6 e nº11 acabava com sua inscrição indeferida, neste caso, deveria encaminhar novamente a papelada. Os clubes só poderiam receber as doações de material, concessões ou auxílio financeiro, se estivessem devidamente cadastrados. Nessa série de documentos necessários encontra-se o Estatuto do Clube - onde deveria constar os itens estabelecidos pelas normas do DPP: Alvará ou Atestado de Funcionamento, Certificação da Polícia Municipal e declaração do atual presidente do clube.

Figura 9: Capa do Estatuto do Rio Grandense F.B.C

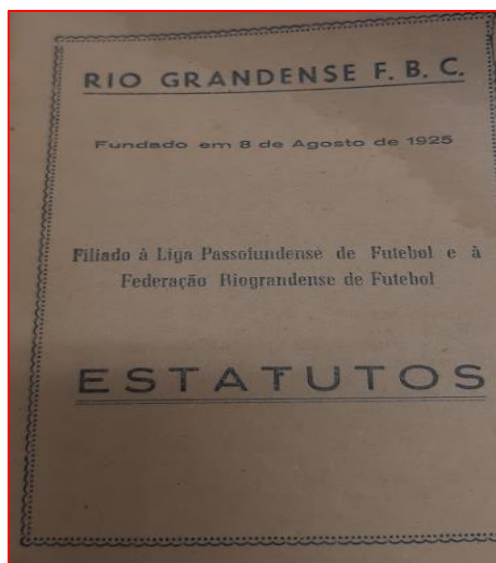


Figura 10: Atestado de Funcionamento do Sport Club Viação Férrea

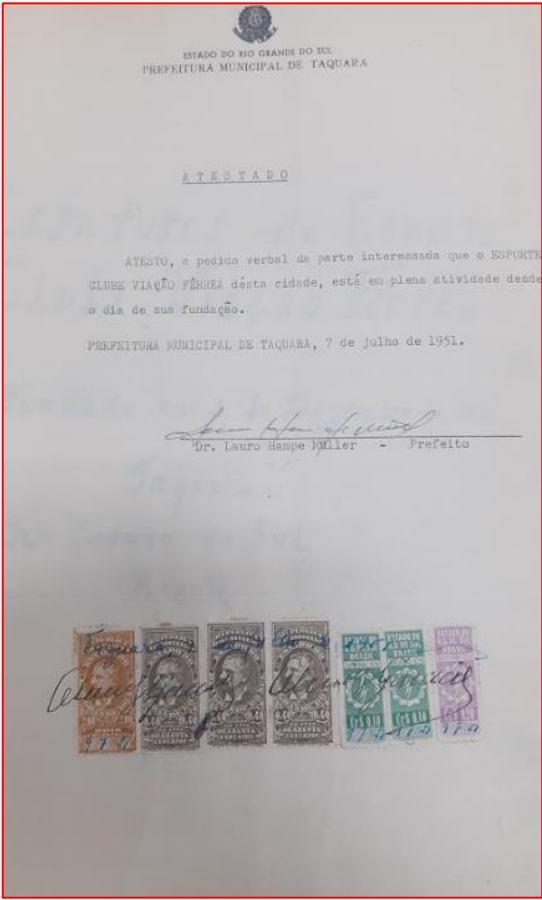


Figura 11: Prestação de contas em relação a contabilidade da Cooperativa Futebol Clube

	C.O.C.F	R.S.F.C.F.C	C.F.V.F.C
DEMONSTRAÇÃO FINANCEIRA - PERÍODO DE JUNHO 1.951 A MARÇO de 1.952:-			
Situação em Maio de 1.951			
Saldo em Caixa.....	3.731,40		
Deposito Caixa Rural.....	20.222,50	23.953,90	
RECEITA:-			
Mensalidades Dep. Futebol e Políto.....	203.400,00		
Receitas Diversas.....	215.393,60		
Empréstimos c/ associados..	137.000,00	648.793,50	
DESESAZ:-			
Despesa Geral:-			
12% s/ recob. Retenç..	52.025,60		
Formac. n/Coop.....	50.000,00		
Mat. Exped. e Selos etc.	25,00		
Diversas.....	102.351,70	Cr\$ 205.500,20	
Depos. Futebol:-			
Mat. Esportivo.....	12.000,00	Cr\$ 12.000,00	
Diversas.....	12.000,00	Cr\$ 12.000,00	
Depos. Políto:-			
Mat. Esportivo.....	5.250,00	Cr\$ 5.250,00	
Diversas.....	4.300,00	Cr\$ 4.300,00	
Depos. Sociais:-			
Mat. Esportivo.....	30.000,00	Cr\$ 30.000,00	
Costs. Esportivo:-			
Mat. Esportivo.....	205.120,00		
Mat. Esportivo.....	75.000,00	Cr\$ 280.120,00	
Diversas.....	3.250,00	Cr\$ 3.250,00	
Móveis e Utensílios:-			
Mat. Esportivo.....	70.000,00	Cr\$ 70.000,00	
Suprimentos Fedos:-			
SITUAÇÃO EM 31.03.1.952:-			
Em Caixa.....	3.731,40		
Dep. Ca. Rural.....	3.100,00	Cr\$ 3.231,40	
Dep. Ca. Economias Fed.			
Cr\$...672.747,30			Cr\$...672.747,30

Figura 12: Alvará de funcionamento do Contadoria Futebol Clube

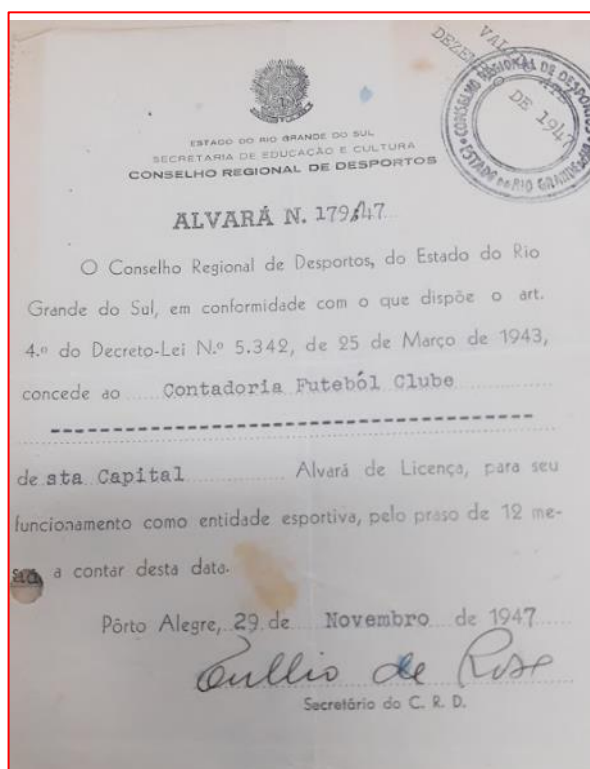
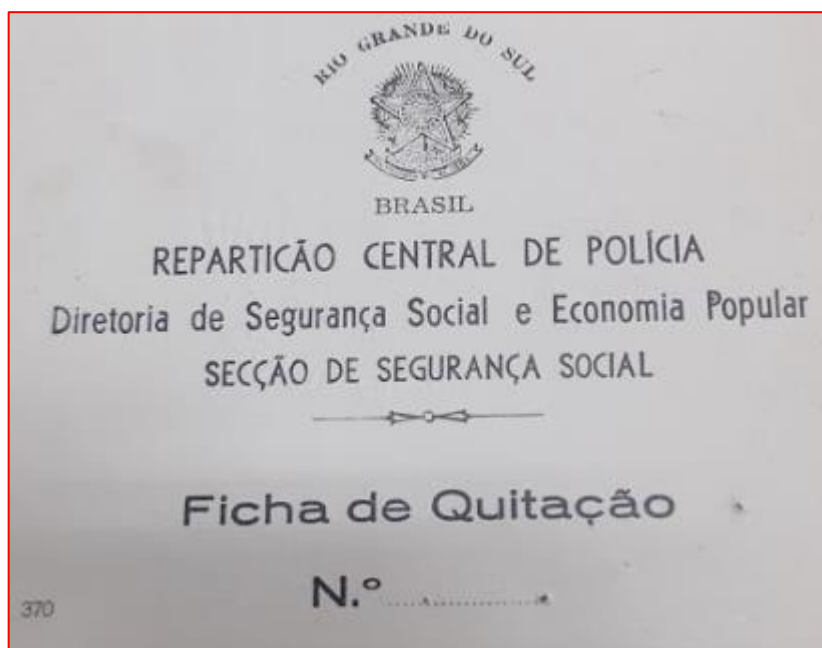


Figura 13: Ficha de quitação emitida pela Polícia Municipal



Segue a tabela:

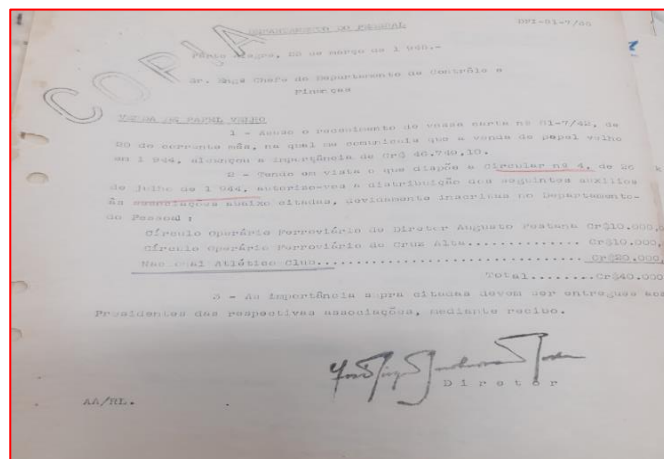
Escudo	Nome	Fundação	Cidade	Presidentes	Situação atual
	Rio Grandense Futebol Clube	08/08/1925	Passo Fundo	Derildo P. Marques	Extinto em 1966
	Guarany Futebol Clube	14/09/1933	Santa Maria	Acácio Baptista Rodrigues	Extinto na década de 60.
	Nacional Atlético Club	16/09/1937	Porto Alegre	Alvaro da Cruz Prets	Extinto em 1959.
	Esporte Clube Viação Férrea	03/12/1936	Taquara	Olmiro Garcia	-
	Contadoria Futebol Clube	21/03/1939	Porto Alegre	Marino Eichenberg	-
	Cooperativa Esporte Clube Santa Maria	11/06/1943	Santa Maria	Vanoli Alfaro	-
	Grêmio Esportivo Daltro Filho	25/11/1943	Santa Maria	Emílio José Tavares	-
	Guarany Futebol Clube	04/08/1944	Passo Fundo	Bernardino Bartholomeu Sampaio Guiramã	-

Após montar uma relação dos clubes cadastrados e compreender o que era o Círculo Ferroviário, buscou-se investigar os motivos que impulsionaram os clubes a solicitar inscrição ao Departamento Pessoal. Ao dar entrada no processo de inscrição, as equipes listadas acima afirmavam-se como instituição ferroviária e almejavam participar da cadeia de clubes beneficiários no Departamento de Assistência ao Ferroviário da VFRGS. Durante a leitura dos documentos foi possível identificar as solicitações desses benefícios por parte dos clubes e verificar a frequência que estavam sendo aprovados ou negados, diante disso, estabeleceu-se um conjunto dos tipos de concessões, classificados na seguinte categorização:

- Diferentes tipos de benefícios cedidos aos clubes ligados à Viação Férrea:
 - A. Concessão de Auxílio Financeiro
 - B. Concessão de terrenos para Sede
 - C. Concessão de terrenos para construção de estádio/campo
 - D. Doação de materiais para construção e utilização para outros fins
 - E. Passe livre em excursões esportivas
 - F. Autorização para execução de projetos destinados a arrecadação financeira

A - Concessão de Auxílio Financeiro

Figura 15: Doação de auxílio financeiro ao Nacional Atlético Club



Transcrição da imagem:

Departamento do Pessoal

Porto Alegre, 23 de março de 1945

Finanças

Venda de Papel Velho

1 - Acuso o recebimento de vossa carta nº 81-7/42, de 20 do corrente mês, na qual comunicais que a venda de papel velho em 1944, alcançou a importância de CR\$ 46.749,10,

2 - Tendo em vista o que dispõe a Circular nº 4, de 26 de julho de 1944, autorizo-vos a distribuição dos seguintes auxílios às associações abaixo citadas, devidamente inscritas no Departamento do Pessoal.

Círculo Operário Ferroviário de Diretor Augusto Pestana - CR\$ 10.000,00

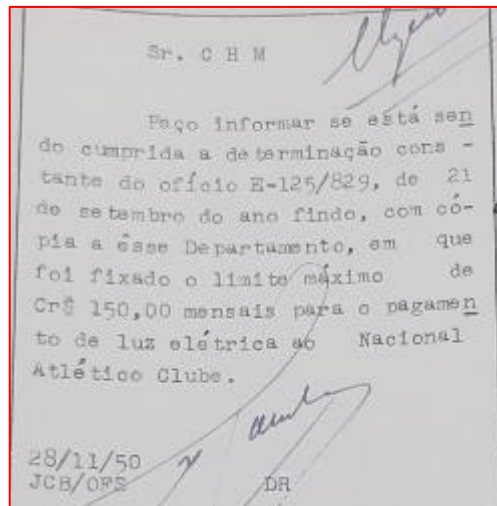
Círculo Operário Ferroviário de Cruz Alta - CR\$ 10.000,00

Nacional Atlético Club - CR\$ 20.000,00

3 - As importância supra citadas devem ser entregues aos Presidentes das respectivas associações, mediante recibo.

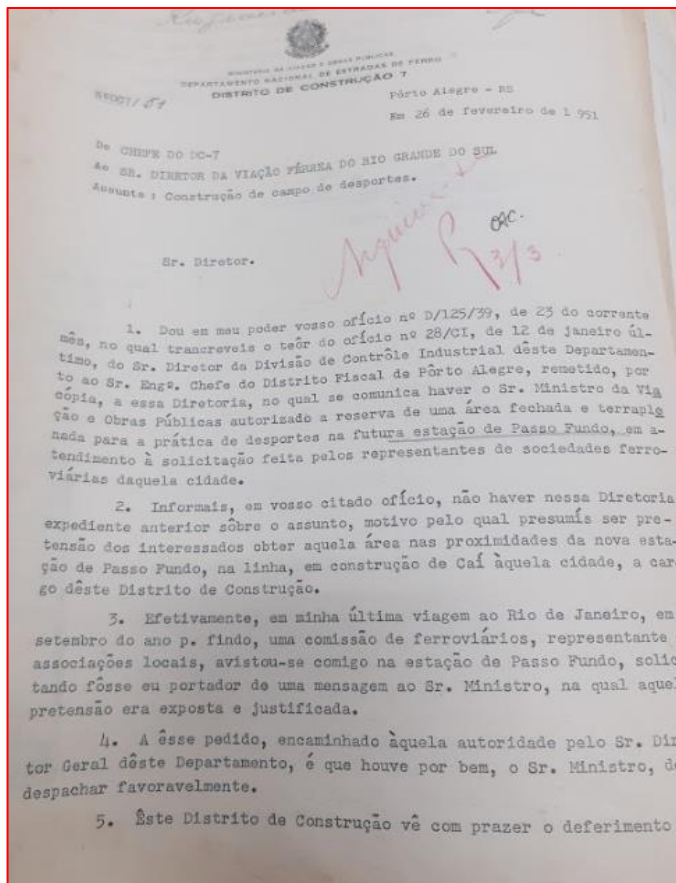
A - Concessão de Auxílio Financeiro

Figura 16: Comprovação de doação de 150,00 Cruzeiros para pagamento de luz elétrica do Nacional Atlético Clube



B - Concessão de terrenos para Sede

Figura 17: Solicitação de concessão de terreno para nova sede do Riograndense Futebol Clube em Passo Fundo



Transcrição da imagem:

Porto Alegre - RS
Em 26 de Fevereiro de 1951

De CHEFE DO DC-7
Ao SR. DIRETOR DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Assunto: Construção de campo de desportos.

Sr, Diretor.

1. Dou em meu poder vosso ofício nº D/125/39, de 23 do corrente mês, no qual transcreveis o teor do ofício nº 28/CI, de 12 de janeiro último, do Sr. Diretor da Divisão de Controle Industrial deste Departamento ao Sr. Engº. Chefe do Distrito Fiscal de Porto Alegre, remetido, por cópia, a essa Diretoria, no qual se comunica haver o Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas autorizado a reserva de uma área fechada e terraplanada para a prática de desportos na futura estação de Passo Fundo, em atendimento à solicitação feita pelos representantes de sociedades ferroviários daquela cidade.

2. Informais, em vosso citado ofício, não haver nessa Diretoria expediente anterior sobre o assunto, motivo pelo qual presumís ser pretensão dos interessados obter aquelas áreas nas proximidades da nova estação de Passo Fundo, na linha, em construção de Caí àquela cidade, a cargo deste Distrito de Construção.

3. Efetivamente, em minha última viagem ao Rio de Janeiro, em setembro do ano p. findo, uma comissão de ferroviários, representante das associações locais, avistou-se comigo na estação de Passo Fundo, solicitando fosse eu portador de uma mensagem ao Sr. Ministro, na qual aquela pretensão era exposta e justificada.

4. A esse pedido, encaminhado aquela autoridade pelo Sr. Diretor Geral deste Departamento, é que houve por bem, o Sr. Ministro, despachar favoravelmente.

5. Este Distrito de Construção vê com prazer o deferimento à solicitação.

C - Concessão de terrenos para construção de estádio/campo

Figura 18: Solicitação de concessão de terreno para construção de campo para prática esportiva

GREMIO ESPORTIVO DALTRO FILHO
Fundado em 14-12-51 - Sede em Diretor Pastana N. 743

Porto Alegre, 26 de novembro de 1952

Hom. Sr. Diretor Presidente da Viação férrea da Rio Grande do Sul

Saudações Esportivas

O Gremio Esportivo Daltro Filho, com sede em Diretor Augusto Pastana e registrada em cartório especial sob nº 1768, a Folha 186 verso 197 do livro A nº 4 de registro, hoje incorporado ao Circulo Operario Ferroviario deste nucleo, vem muito respeitosamente a vossa presenca por meio do presente officio, solicitar junto a vossa Senhoria, em uma arêa de terra de 115 x 90, de propriedade desta V. Férrea, que faz divisa com a vil Dna. Theodora atra com Armazem de carga e descarga.

Informamos ainda, que ja estamos providenciando a inscriçã do Clube no Departamento esportivo desta ferrovia, o que virá desenvolver o esporte neste nucleo ferroviario, e que conta com a sua diretoria compo ta so de elementos ferroviarios. P

Da certeza de V.S. nos honrara com despacho favoravel, eu vem assim procurar ampliar o esporte ferroviario neste nucleo, subscrevemo nos com a mais alta estima e elevada consideraçã esportiva.

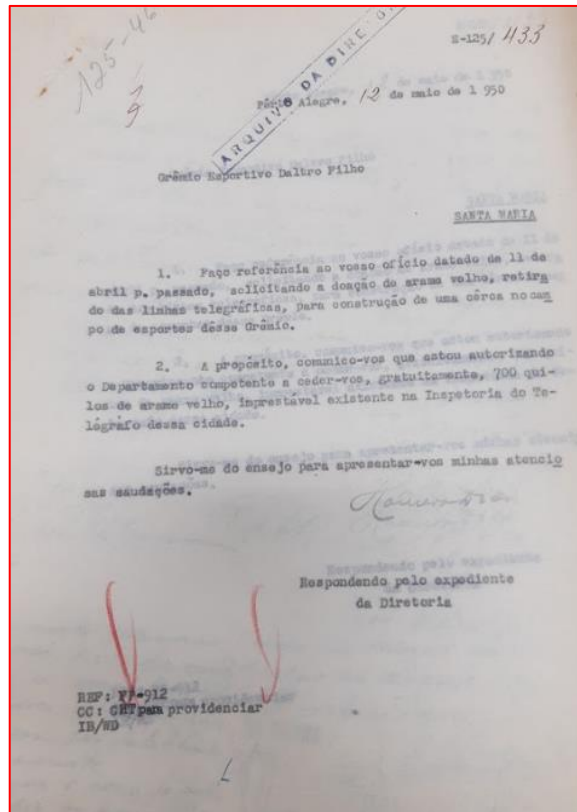
Emilio José Tavares
Emilio José Tavares - Presidente

Ruy da Silva Tavares
Ruy da Silva Tavares - Secretario

PP-449
16/11/52

D - Doação de materiais para construção e utilização para outros fins

Figura 19: Solicitação de doação de arame velho para cercamento das áreas do campo (Grêmio Esportivo Daltro Filho)



Transcrição da imagem:

Porto Alegre, 2 de maio de 1950

Grêmio Esportivo Daltro Filho

SANTA MARIA

1. Faço referência ao vosso ofício datado de 11 de abril p. passado, solicitando a doação de arame velho, retirado das linhas telegráficas, para construção de uma cerca no campo de esporte desse Grêmio.

2. A propósito, comunico-vos que estou autorizando o Departamento competente a ceder-vos, gratuitamente, 700 quilos de arame velho, imprestável existente na Inspetoria do Telógrafo dessa cidade.

Sirvo-me do ensejo para apresentar-vos minhas atenciosas saudações.

Respondendo pelo expediente da Diretoria

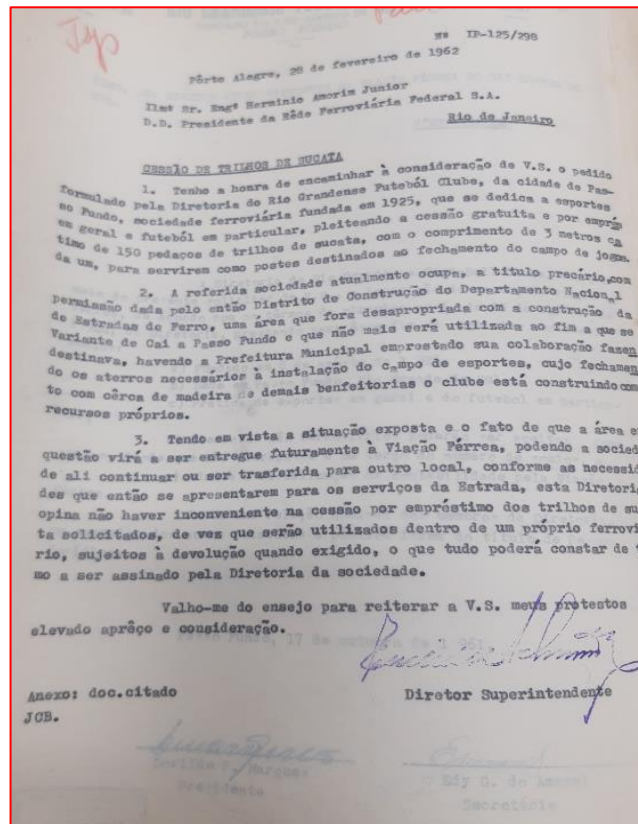
REF: FF-912

CC: CHT pam providenciar

IB/WD

D - Doação de materiais para construção e utilização para outros fins

Figura 20: Solicitação de sucata utilizada na construção de trilhos para cercamento do campo - Rio Grandense Futebol Clube



Transcrição da imagem:

Porto Alegre, 29 de fevereiro de 1962

Ilmo Sr. Engº Herminio Amorim Junior
D.D Presidente da Rede Ferroviária Federal S.A.

Rio de Janeiro

CESSÃO DE TRILHOS DE SUCATAA

1. Tenho a honra de encaminhar à consideração de V.S. o pedido formulado pela Diretoria do Rio Grandense Futebol Clube, da cidade de Passo Fundo, sociedade ferroviária fundada em 1925, que se dedica a esportes em geral e futebol em particular, pleitando a cessão gratuita e por empréstimo de 150 pedaços de trilhos de sucata, com o comprimento de 3 metros cada um, para servires como postes destinados ao fechamento do campo de jogos.

2. A referida sociedade atualmente ocupa, a título precário, com permissão dada pelo então Distrito de Construção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, uma área que fora desprovida com a construção da Variante de Cai a Passo Fundo e que não mais será utilizada ao fim a que se destinava, havendo a Prefeitura Municipal emprestado sua colaboração fazendo os aterros necessários à instalação do campo de esportes, cujo

fechamento com cêrca de madeira de demais benfeitorias o clube está construindo recursos próprios.

3. Tendo em vista a situação exposta e o fato de que a área em questão virá a ser entregue futuramente à Viação Férrea, podendo a sociedade ali continuar ou ser transferida para outro local, conforme as necessidades que estão se apresentarem para os serviços da Estrada, esta Diretoria opina não haver inconveniente na cessão por empréstimo dos trilhos de sucata solicitados, de vez que serão utilizados dentro de um próprio ferroviário, sujeitos à devolução quando exigido, o que tudo poderá constar de termo a ser assinado pela Diretoria da sociedade.

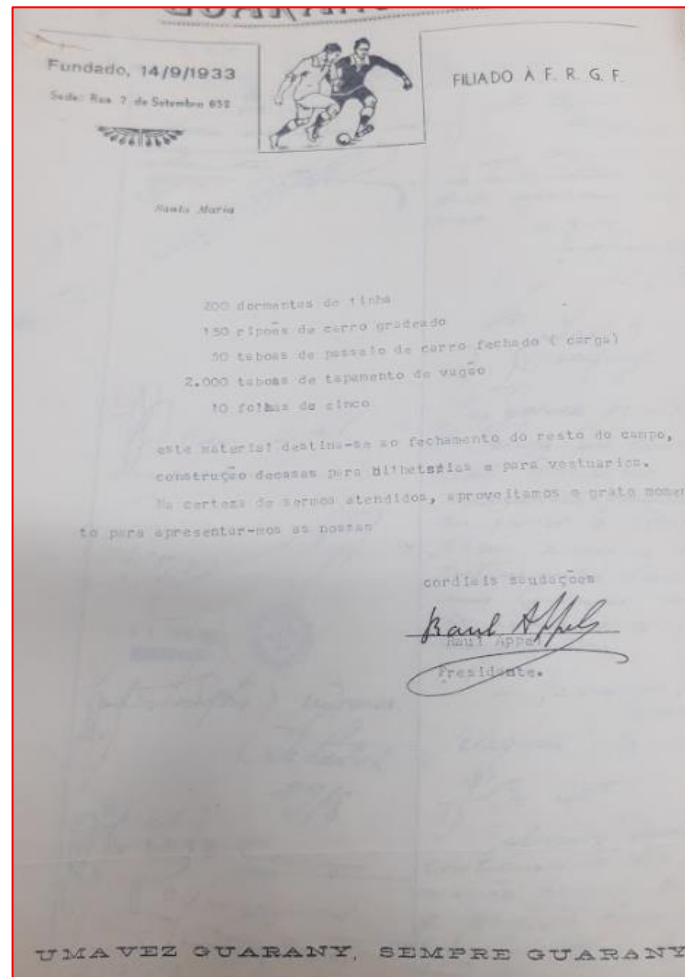
Valho-me do ensejo para reiterar a V.S. meus pretestos de elevado apreço a consideração.

Anexo: doc.citado
JCB

Diretor Superintendente

D - Doação de materiais para construção e utilização para outros fins

Figura 21: Solicitação de sucata utilizada na construção de áreas do estádio do Guarany Futebol Clube Santa Maria



Transcrição da imagem:

Santa Maria

200 dormentes de linha
150 ripões de cerro gradeado
50 taboas de passeio de carro fechado (carga)
2.000 taboas de tapamento de vagão
10 folhas de zinco

Este material destina-se ao fechamento do resto do campo, construção de casas para bilheterias e para vestiários. Na certeza de sermos atendidos, aproveitamos o grato momento para apresentar-nos as nossas cordiais saudações.

Raul Appel
Presidente.

UMA VEZ GUARANY, SEMPRE GUARANY

E - Passe livre em excursões esportivas

Figura 22: Telegrama enviado pelo Esporte Club Viação Férrea solicitando isenção do pagamento de passagens

V. F. R. G. S. TELEGRAFO

RECEPCAO
 Estação MNT
 Data 25 Hora 14.30
 Telegrafista DIAS

TAQUARA
 TELEGRAMA PROCEDENTE de
 Número 350 Palavras 40 Data 25/4/51 Hora 10
 Endereço DLU-4
 DR. CHT

E. C. VIAÇÃO FÉRREA, LOCAL, DESEJANDO EXCURSIONAR TERÇA-FEIRA PROXIMA DIA 19, DESTA Á CB, - SOLICITA VOS DIGNES CONCEDER-LHE TREIS CARROS CLASSE ADICIONADOS TREN CARGA, PARTINDO AS 12 HS, REGRESSANDO ÀS 19 HS MESMO DIA.

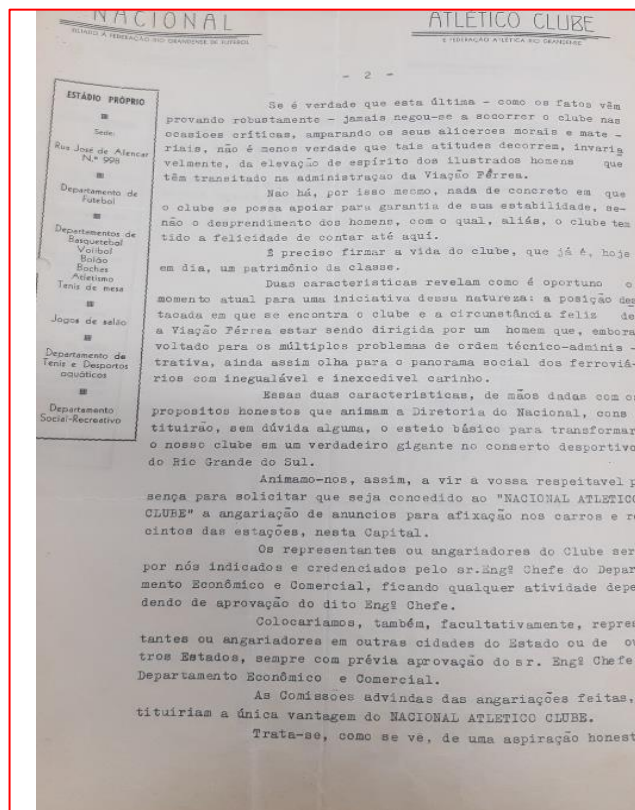
OUTROSSIM, PEDE AUTORIZARDES TRANSPORTE GRATUITO PARA TRINTA ATLÉTAS FERROVIÁRIOS, ACÔRDO LETRA D ARTIGO 138 ESTATUTOS SERVIDORES PUBLICOS FERROVIÁRIOS.

AVILA

Carta F-125-345 de 28/3/51 - carta lida legalmente inscrita.

F - Autorização para execução de projetos destinados a arrecadação financeira

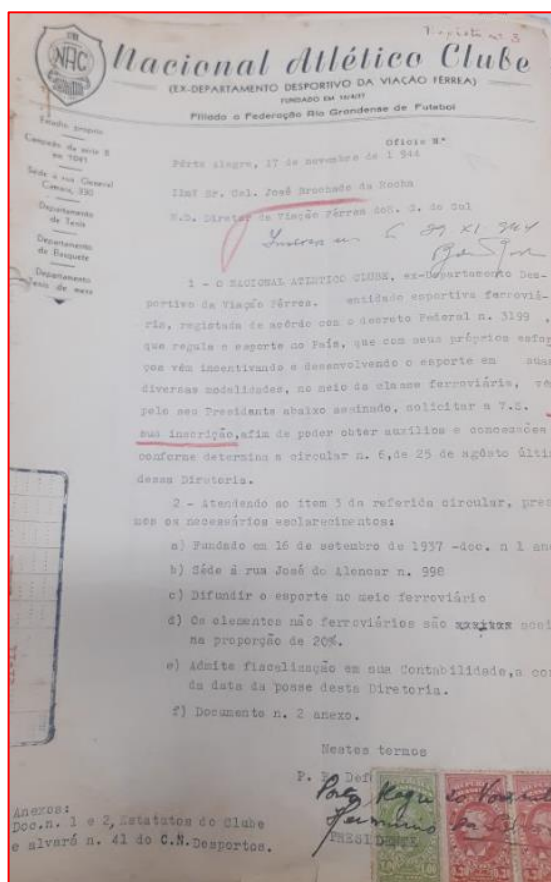
Figura 23: Projeto desenvolvido pelo Nacional Atlético Clube com objetivo de produzir um material divulgando os horários dos trens e arrecadar dinheiro a partir da comercialização do material.



Mostra-se acima os diferentes grupos de benefícios concedidos aos clubes cadastrados na Liga, tais concessões eram encaminhadas pelo Departamento de Assistência ao Ferroviário, inserido na VFGRS.

Através da análise dos documentos encontrados, percebe-se que os clubes obtinham benefícios ao fazer parte do Círculo Ferroviário, estes auxílios muitas vezes eram importantes para subsidiar os clubes, mantendo o funcionamento das agremiações. Alguns, a partir de outros projetos ou até mesmo com eficiência organizacional própria, conseguiam sustentar as estruturas do clube de forma saudável. Não é possível afirmar que todos os clubes ligados a Viação Férrea buscavam ingressar no Círculo Ferroviário somente com intuito de obter essas vantagens significativas, apesar de que muitas vezes, os clubes solicitaram a concessão do benefício antes mesmo de dar início ao processo de inscrição junto ao DPP. No caso específico do Nacional Atlético Clube, a agremiação indica seu objetivo ao ingressar no Círculo Ferroviário, evidenciado logo abaixo:

Figura 24: O Nacional Atlético Clube indica o motivo para solicitação de inscrição junto ao DPP.



Por conta da potencialidade e pluralidade dos documentos encontrados nas pastas, optou-se por analisar de forma específica somente os clubes que apresentaram um volume maior de conteúdo, evidenciando uma quantidade maior de relações contratuais estabelecidas com a VFRGS. Ao analisar as agremiações em pauta de maneira aproximada, percebe-se os desdobramentos presentes em suas relações com a Viação Férrea, explicadas no próximo subcapítulo.

6.3 Clubes ferroviários que merecem destaque

Neste subcapítulo, abordaremos as nuances dos clubes ferroviários ligados à VFRGS com mais profundidade. Apesar dos dados encontrados apresentarem informações principalmente de cunho mais quantitativo, possibilitando a aproximação dos resultados através de cruzamento de dados, em algumas das relações contratuais, figuradas nas trocas de telegramas entre os clubes e a VFRGS, pode-se

compreender histórias e memórias descritas a partir da perspectiva pessoal de quem as escreveu.

Neste tópico, a partir da aproximação com o conteúdo, pode-se compreender de perto, acontecimentos excêntricos com determinados clubes cadastrados no Círculo Ferroviário.

6.3.1 - Rio Grandense Futebol Clube

O Rio Grandense Futebol Clube foi fundado na cidade de Passo Fundo em 8 de agosto de 1925 e extinto em 1966.

Em 1948 a diretoria do clube Rio Grandense Futebol Clube solicitou requerimento de inscrição junto ao Departamento Pessoal da VFRGS, mas por conta de descumprimento das normas estabelecidas pela Circular, a solicitação do clube foi indeferida. A diretoria não providenciou as modificações exigidas pelo DPP e o processo de inscrição foi paralisado e caiu no esquecimento.

No ano de 1950 houve um incêndio na sede do clube, fato que resultou na perda de grande parte da documentação, e após a nova diretoria ser empossada, acreditou-se que a inscrição da agremiação no Círculo Ferroviário estava concluída e, com isso, o clube deu seguimento em diversas solicitações de auxílio e benefícios nos meses posteriores, até compreender que o processo de inscrição não havia disso concluído junto a VFRGS.

No ano de 1951, o clube de Passo Fundo não poupou esforços para conseguir a concessão de área para construção de seu novo estádio, já que o antigo havia sido comprometido no incêndio. A agremiação encaminhou um ofício solicitando ao atual presidente do Brasil na época, Getúlio Vargas, a concessão de um terreno para construção do novo estádio do clube.

6.3.2 - Guarany Futebol Clube Santa Maria

O Guarany Futebol Clube foi criado na cidade de Santa Maria, centro ferroviário do estado, em 14 de setembro de 1933 e encontrava-se extinto na década de 1960.

A entidade esportiva Guarany de Santa Maria teve participação em um acontecimento polêmico ocorrido nas estradas de ferro do Rio Grande do Sul. Um trem que estava se deslocando de Alegrete com destino à cidade de Quaraí, foi

apedrejado por um grupo de indivíduos, resultando em dois passageiros feridos levemente. A controvérsia da história ocorre porque haviam dois grupos de indivíduos presentes no local e segundo o Chefe do Trem, Sr. Sebastião Machado, o grupo oposto ao que apedrejou o carro carregava uma bandeira semelhante à utilizada pelo Guarany Futebol Clube.

No momento do episódio ninguém foi preso, ambos os grupos fugiram do local. O caso aconteceu no dia 20 de agosto de 1950 e foi levado à delegacia, quando abriu-se um inquérito para investigação da ocorrência, resultando nas desculpas formais da diretoria do clube em telegramas enviados à VFRGS. Após diversos telegramas trocados entre o clube, a VFRGS e a delegacia de polícia, o caso foi arquivado, não há como afirmar se houve motivações para retaliação à Viação Férrea ou se era simplesmente uma briga entre torcidas.

6.3.3 - Nacional Atlético Clube

O Nacional Atlético Clube, conhecido como Clube dos Ferroviários de Porto Alegre foi fundado na capital do estado, Porto Alegre, em 16 de setembro de 1937, mesmo ano da declaração do Estado Novo, cessando suas atividades no ano de 1959. Os craques Bodinho e Tesourinha atuaram pelo clube ferroviário da Capital do Rio Grande do Sul.

O Nacional foi o clube cadastrado no Círculo Ferroviário que apresentava o maior volume de documentação entre todas as pastas. A agremiação intitulava-se a maior e mais importante instituição ferroviária esportiva do RS e a terceira maior do Brasil, merecendo destaque por conta de quatro momentos. Primeiro, pelo ousado projeto de angariação nos vagões do trem, a partir da venda de bilhetes informativos sobre os horários de circulação dos trens. Denominado como “tickets portáteis”, facilitando a vida dos passageiros que poderiam consultar a qualquer momento os horários de saída e chegada dos trens nas estações. Anteriormente a proposta do Nacional, a VFRGS não comercializava nos vagões informativos sobre os horários dos trens.

Segundo, pela audaciosa proposta de melhoria nos benefícios concedidos pela VFRGS (o único clube cadastrado a propor essa condição). As melhorias sugeridas

pelo clube consistiam no aumento dos valores nos auxílios financeiros concedidos pela Viação Férrea.

Terceiro, na mudança das cores e escudo do clube para adequação dentro da proposta ferroviária, transformando-se em um clube Vermelho e Preto, cores em homenagem a identidade ferroviária. A cor vermelha simbolizando a energia (o fogo das locomotivas) e o preto fazendo referência a hulha negra, base do progresso, com isso prestigiando a sociedade ferroviária.

No dia vinte e dois de fevereiro de 1948, em um jogo amistoso, no estádio do Nacional Atlético Clube em Porto Alegre, para estrear o novo uniforme, o Nacional enfrentou o time profissional do Grêmio Foot Ball Porto Alegrense.

Por último, mas considerado o mais importante, destaca-se a organização de um torneio de futebol comemorativo em relação ao dia do ferroviário (30 de abril), contando com a participação de clubes de diversos núcleos ferroviários. Pode-se afirmar que o Nacional foi o clube que mais estabeleceu relações contratuais e informais com a VFRGS.

6.4 A identidade ferroviária

Ao examinar como um todo as etapas do processo de inscrição no Círculo Ferroviário, foi possível afirmar que não existia uma espécie de análise ou julgamento constituído pelo DPP, considerando se a agremiação em questão de fato era uma instituição ferroviária a partir da construção de um imaginário ferroviário, acreditando na existência de uma identidade ferroviária cultural ou social.

A VFRGS utilizava como base para admissão dos clubes no Círculo Ferroviário o cumprimento dos itens solicitados pelas Circulares divulgadas em nota. Algumas agremiações utilizavam de recursos argumentativos em suas solicitações de inscrição no DPP, informando que eram instituições ferroviárias, pois pertenciam ao núcleo ferroviário do município em que residiam e preservavam a cultura e identidade ferroviária, mas pode-se afirmar que essa justificativa utilizada por determinados clubes era desconsiderada na hora da avaliação. O Departamento Pessoal considerava somente o cumprimento dos itens necessários para inscrição no Círculo Ferroviário.

Nesta solicitação deveriam constar alguns artigos obrigatórios para a admissão do clube na liga, partindo de um elemento fundamental - comprovar efetivamente ser uma instituição ferroviária, para isso deveria gabaritar os seguintes itens:

1. Possuir fundadores ferroviários
2. Enviar relação dos nomes dos fundadores do clube
3. Enviar relação da atual diretoria
4. Admitir a completa fiscalização da VFRGS sobre a contabilidade e todas as movimentações financeiras do clube
5. Possuir no máximo 30% de sócios não ferroviários
6. Garantir direito a voto dos sócios ferroviários

O não cumprimento dos itens acima, indicava que o clube não poderia ser considerado, pelo Departamento Pessoal da VFRGS, como instituição ferroviária. Todos estes itens, deveriam ser evidenciados na solicitação de inscrição e constar no Estatuto da entidade desportiva. A inscrição do clube poderia ser indeferida por outros fatores também, como a não apresentação de Alvará ou Atestado de funcionamento, Quitação de Ficha na Polícia Municipal ou envio de Estatuto desatualizado, mas estes, não acarretavam a não comprovação de ser uma instituição ferroviária e, sim, descumprimento de burocracia necessária. O clube que teve sua inscrição negada, poderia atualizar os documentos e reenviar a solicitação novamente. Abaixo pode-se citar exemplos de solicitação de inscrição indeferidas:

Figura 25: Solicitação de inscrição do Rio Grandense Futebol Clube negada pois não cumpriu os itens obrigatórios presentes no Circular nº6

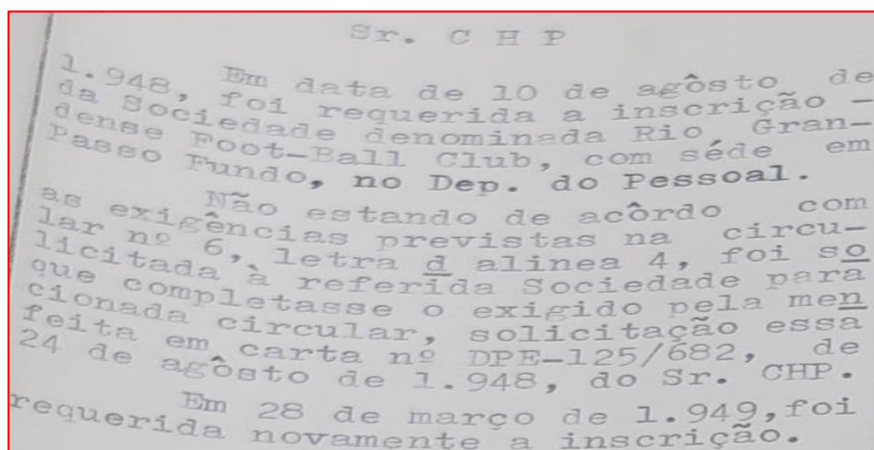


Figura 26: Explicação do motivo da solicitação do clube ter sido indeferida

Foi cientificado o Presidente do Club, em carta nº DPE/125/417 de junho de 1.949, que não foi efetuada a inscrição, motivo não constar nos estatutos da referida Sociedade, a proporção em que elementos não ferroviários são aceitos - como sócio, não tendo até a presente data o citado Club voltado a providenciar a legalização do que foi solicitado pelo Sr. AVR-4.

Figura 27: Solicitação de inscrição do Guarany Futebol Clube negada pois não cumpriu os itens obrigatórios presentes nos Circulares nº6 e nº11

- DEPARTAMENTO DO PESSOAL -

DPE-125/2222

Porto Alegre, 5 de dezembro de 1.951.-

Ilmo Sr. Presidente do GUARANY FUTEBOL CLUBE

- PASSO FUNDO -

Com referência ao vosso requerimento de 30 de abril do corrente ano, em que foi solicitada a inscrição desse Clube, no Departamento do Pessoal, comunico-vos que, não obstante a boa vontade com que foi encarado o pedido, não nos foi possível dar andamento à referida pretensão, em virtude de não ter essa entidade esportiva satisfeito integralmente as condições exigidas pelas instruções existentes, que regulam o assunto.

Comunico-vos, outrossim, que, as novas instruções sobre a matéria foram publicadas no Boletim do Pessoal nº 26, de 1º de agosto do corrente ano.

Sirvo-me do ensejo para apresentar-vos

cordiais saudações

Assinado M. Augusto
MIGUEL AUGUSTO

- Chefe do Departamento do Pessoal -

Ref.: 1.874-SS/1.-
OGF/RT

Transcrição da imagem:

DEPARTAMENTO DO PESSOAL

Porto Alegre, 5 de dezembro de 1.951

Ilmo Sr. Presidente do Guarany Futebol Clube

Passo Fundo

Com referência ao vosso requerimento de 20 de abril do corrente ano, em que foi solicitada a inscrição desse Clube, no Departamento do Pessoal, comunico-vos que, não obstante a boa vontade com que foi encarado o pedido, não nos foi possível dar andamento à referida pretensão, em virtude de não ter essa entidade esportiva satisfeito integralmente as condições exigidas pelas instruções existentes, que regulam o assunto.

Comunico-vos, outrossim, que, as novas instruções sobre a matéria foram publicadas no Boletim do Pessoal nº 26, de 1º de agosto do corrente ano.

Sirvo-me do ensejo para apresentar-vos cordiais saudações

- Chefe do Departamento Pessoal

O conceito de Identidade Ferroviária abordado por esta pesquisa, compreende os clubes citados durante o trabalho como pertencentes a uma classe específica de trabalhadores, que possui suas próprias características e tradições. O futebol ferroviário no Rio Grande do Sul no século XX, tornou-se um costume adotado e disseminado por esse grupo de operários-ferroviários. O Departamento Pessoal da VFRGS adotava o cumprimento das normas estabelecidas nos Circulares nº 6 e nº11 como imprescindíveis para finalização do cadastro junto ao DPP e admissão no Círculo Ferroviário, mas não podemos considerar que um clube com inscrição indeferida no processo poderia ser compreendido como instituição não ferroviária. Entretanto, as normas encontradas nos respectivos Circulares analisavam itens importantes no que diz respeito a fundação dos determinados clubes, de modo que, se um clube foi fundado por ferroviários, logo, é uma instituição ferroviária. Este exemplo, indica que as normas necessárias para admissão adotadas pela VFRGS poderiam ser consideradas como justas e adequadas.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando iniciou-se o trabalho de pesquisa percebi que havia uma lacuna em relação ao estudo dos clubes ferroviários do Rio Grande do Sul em geral, grande parte das pesquisas relacionadas ao futebol ferroviário limitam-se a analisar as instituições e campeonatos na região Sudeste do país, visto que, São Paulo é o estado pioneiro tanto na prática do futebol como no desenvolvimento das ferrovias no Brasil. A ideia de fazer uma intersecção entre futebol e a construção das estradas de ferro justifica-se nas origens próximas de ambos elementos, o futebol não nasceu em meio aos trabalhadores ferroviários, mas com certeza foi disseminado por eles. O tema desta pesquisa busca contemplar este recorte específico, um estudo do futebol ferroviário no estado gaúcho, com foco nos clubes cadastrados na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, analisando como fonte histórica, os acervos documentais pertencentes ao Museu do Trem de São Leopoldo.

O objetivo geral desta pesquisa era compreender e analisar as relações entre os clubes ligados a VFRGS e suas possíveis nuances, examinando profundamente como ocorria o processo de inscrição junto ao Departamento Pessoal da VFRGS. O objetivo geral foi contemplado, já que foi possível estabelecer uma análise bastante minuciosa sobre as relações contratuais entre os clubes e a Viação Férrea. Percebemos que todo o processo de inscrição ocorria a partir do envio de documentação específica, os clubes ferroviários que almejassem ingressar no Círculo Ferroviário deveriam encaminhar uma série de ofícios e documentações previstas nos Circulares nº 6 e nº11, na qual, indicavam as normativas necessárias para admissão dos clubes na, denominada por esta pesquisa como Liga Ferroviária da VFRGS. Esse processo de inscrição e as solicitações de benefícios ocorriam através da troca de telegramas entre os clubes e os Departamentos responsáveis.

Ao longo desta pesquisa foi possível contemplar todos os objetivos específicos previamente traçados, assim como respondeu de forma concreta os anseios gerados a partir da problemática inicial que movimentou a presente pesquisa. A hipótese inicial do trabalho não foi atingida, já que, em um primeiro momento pensou-se em analisar os desdobramentos presentes nos campeonatos de futebol organizados pelos trabalhadores ferroviários que construíram as estradas de ferro no Rio Grande do Sul, planejou-se pesquisar em um recorte temporal e contextos diferentes, mas após

reorganizar as ideias foi possível traçar outros percursos, na qual, foram extremamente bem contemplados durante a pesquisa.

A análise ocorreu a partir de cruzamento dos documentos encontrados, a principal fonte utilizada no estudo foram os telegramas trocados entre as diretorias dos clubes e os responsáveis pelos Departamentos envolvidos nos registros de inscrição na VFRGS e, os ofícios e recibos emitidos pelo Departamento Pessoal da Viação Férrea.

As principais limitações da pesquisa encontram-se no âmbito dos materiais disponibilizados, já que não foi possível ter acesso aos Circulares nº06 e nº11, estes que, seriam fundamentais para enriquecer a análise sobre o processo de inscrição e admissão no Círculo Ferroviário. O cruzamento das informações foi realizado a partir da interpretação dos ofícios e principalmente telegramas trocados entre as instituições envolvidas. Utilizou-se apenas o conjunto de documentos encontrados na pasta sobre futebol e ferrovias, preservados no acervo do Museu do Trem, não havia exemplares dos Circulares em questão. Outra limitação impactante no desenvolvimento da pesquisa foi a pandemia de Covid-19 que iniciou em 2020 e perdura até os dias de hoje, a partir das medidas de contenção da disseminação da doença, grande parte dos locais de pesquisa foram fechados para visita, resultando no atraso do primeiro contato com o acervo estudado, embora a medida seja extremamente correta e necessária para a preservação da vida; nosso bem mais importante, influenciou no cronograma da pesquisa. Quanto a pesquisa propriamente, as limitações situam-se no grande número de áreas a serem exploradas dentro deste conteúdo, já que o estudo do futebol ferroviário abre diversas portas para pesquisa científica. Este trabalho de conclusão, para aprofundamento da análise limitou-se a examinar recortes específicos de conteúdo, mas a pluralidade e potencialidade dos achados abrem espaço para trabalhos futuros.

Recomenda-se para pesquisas posteriores expandir a rede de estudos sobre os clubes ferroviários, explorando novos núcleos ou círculos ferroviários dentro do próprio Rio Grande do Sul, bem como nos países que fazem fronteira com o estado e, são considerados berço do futebol latino americano. Outro âmbito relevante para investigar, são os campeonatos ferroviários regionais, organizados pelos clubes amadores, envolvendo diversos clubes da capital ou interior do estado. Por último, sugere-se aprofundar a análise dos clubes de futebol ferroviário citados durante esta

pesquisa. Desta forma, incentiva-se a preservação da história e memória dos clubes ferroviários no Rio Grande do Sul. Dentro dos clubes cadastrados no Círculo Ferroviário da VFRGS, há um universo repleto de conteúdos incríveis e inovadores, resultando em uma pesquisa valorosa para a historiografia contemporânea. Cada clube citado durante esta pesquisa, pode ter sua fundação, construção e trajetória exploradas e catalogadas, possibilitando enriquecer a história do futebol ferroviário gaúcho e brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALABARCES, Pablo. Fútbol y Patria. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2008.
- ANDERSON, Benedict. Comunidades imaginadas. Reflexões sobre a origem e difusão do nacionalismo. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- BATALHA, Cláudio. “A formação da classe operária: um fenômeno econômico?”. In.: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (Orgs). “*Tempo do liberalismo excludente: da proclamação da República a Revolução de 1930*”. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 163-188.
- BRAUDEL, Fernand. “A gramática das Civilizações”. Martins Fontes, São Paulo, 1989.
- BONOTTO, Luiz Carlos. *Santa Maria nos trilhos da modernidade*. Uma experiência ferroviária (1885-1931). Dissertação (Mestrado em Integração Latino-Americana) – Santa Maria, Universidade Federal de Santa Maria, 2003.
- BORSARI, Jose Roberto. *Futebol de campo*. São Paulo: E.P.U., 1989. 82 p.
- BUCHMANN, Ernani. Quando o futebol andava de trem: memória dos times ferroviários do Brasil. 2. ed. Curitiba: Editora Sesquicentenário, 2004.
- CHAIM, Aníbal Renan Martinot. *A Bola e o Chumbo*. Futebol e Política nos anos de chumbo da Ditadura Militar Brasileira. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- CLÍMACO, Danilo de Assis. Fútbol, hipermasculinidad y colonialidad del poder. Reflexiones sobre el asesinato de género perpetrado por el capitán del Flamengo. *Kula: Antropólogos del Atlántico Sul*, [s.l.], n. 6, p.35-47, abr. 2012.
- CUNHA, Ernesto Antonio L. Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil. Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.
- DA MATTA, Roberto. Universo do futebol. Esporte e sociedade brasileira. Rio de Janeiro: Pinakothèque, 1982.
- DAMATTA, Roberto. Esporte na Sociedade: um ensaio sobre o futebol brasileiro. In: DAMATTA, Roberto et al. *Universo do Futebol*. Esporte e Sociedade Brasileira. Rio de Janeiro: Pinakothèque, 1982. p. 19-42.
- DAMO, Arlei Sander. *Futebol e estética*. São Paulo em Perspectiva. São Paulo, v. 15, n. 3, p. 82-91, jul. 2001.
- ELIAS, Norbert. A Sociedade de Corte: investigação sobre a sociologia da realeza e da aristocracia de corte. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2001.
- ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizatório. Volume 2. Formação do estado e Civilização*. Rio de Janeiro, Zahar, 1993.
- ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric (Orgs). “*Deporte y ocio en el proceso de la civilización*”. Cidade do México: FCE, 1995. p. 31-81
- FERREIRA, Jorge. O imaginário trabalhista. Getulismo, PTB e cultura política popular (1945-1964). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2005.

FIENGO, Sergio Villena. El fútbol y las identidades - Prólogo a los estudios latino-americanos. In: ALABARCES, Pablo (org.). *Futbologías: fútbol, identidad y violencia en América Latina*. Buenos Aires: Clacso, 2003.

FILHO, Mario. *O negro no futebol brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S. A., 1964.

FISH, Robert L. *My life and beautiful game*. New York: Warner Books, 1977. 371 p.

FRAGA, Gerson Wasen. *"A derrota do Jeca" na imprensa brasileira*. Nacionalismo, civilização e futebol na Copa do Mundo de 1950. Tese (Doutorado em História) – Porto Alegre - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

FRANCO JÚNIOR, Hilário. *A dança dos deuses*. Futebol, cultura, sociedade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

FRANZINI, Fábio. A futura paixão nacional: chega o futebol. In.: PRIORE, Mary Del; MELO, Victor Andrade de. *História do esporte no Brasil*. Do Império aos dias atuais. São Paulo: UNESP, 2009. p. 107-131

FRISSELLI, Aribaldo; MANTOVANI, Marcelo. Futebol: teoria e prática. São Paulo: Phorte, 1999. 253 p.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral (Org.). RIOGRANDENSE FUTEBOL CLUBE: No coração gaúcho, 100 anos do rubro-esmeraldino. Santa Maria: NEP/UFSM, 2012.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. O Pragmatismo Político dos Ferroviários Sul-Rio

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. *Os trabalhadores da V.F.R.G.S. – profissão, mutualismo, cooperativismo*. Santa Maria/RS: Pallotti, 2008.

Grandense: com foco histórico na cidade de Santa Maria. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2009.

FRYDENBERG, Julio. Historia social del fútbol: del amateurismo a la profesionalización. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2011.

GALEANO, Eduardo. *Futebol ao sol e à sombra*. Porto Alegre: L&PM Pocket, 2010.

GRANDI, Guilherme; ROUBICEK, Marcelo. Entre os gramados e os trilhos: a história do Paulista Futebol Clube de Jundiaí. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, Brasil, n. 79, p. 104-123, ago. 2021.

GUAZZELLI, Carlos Augusto Barcellos. "500 anos de Brasil, 100 anos de futebol gaúcho: construção da 'Província de chuteiras'". *Verso e Reverso*. Revista da Comunicação. São Leopoldo, Jan-Jun. 2002, n.34, p. 37-67.

GUAZZELLI, Cesar Augusto Barcellos. 500 anos de Brasil, 100 anos de futebol gaúcho: construção da "Província de Chuteiras". *Anos 90*. Porto Alegre, v. 8, n. 13, p.21-50, jul. 2000.

GUEDES, Simoni Lahud. Futebol e identidade nacional: reflexões sobre o Brasil. In.: PRIORE, Mary Del; MELO, Victor Andrade de. *História do esporte no Brasil*. Do Império aos dias atuais. São Paulo: UNESP, 2009. p. 453-480

HARRES, Marluza M. DISCIPLINA E TRABALHO: administração de iniciativa na V.F.R.G.S. Estudos Ibero-Americanos, Porto Alegre, PUC/RS, v.22, nº.2, p. 111-127, dez. 199.

HARRES, Marluza M. Ferrovários: Disciplinarização e trabalho: VFRGS: 1920 - 1942. Porto Alegre, 1992.

HELAL, Ronaldo. Passes e Impasses: Futebol e cultura de massa no Brasil. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1997.

HILLIG, Silvana Grunewaldt. *Entre trilhos e sob rodas*. Racionalização, disciplinarização e resistências – Rio Grande do Sul (1920-1949). Tese (Doutorado em História Social) – São Paulo, Pontifícia Universidade Católica, 2005.

HOBBSAWM, Eric; RANGER, Terence (orgs.). A invenção das tradições. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

HOBBSAWM, Eric. Nações e Nacionalismo desde 1780, “As transformações do nacionalismo: 1870-1918”; tradução de. Maria Célia Paoli e Anna Maria Quirino. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

Konrad, A., Santos Kuhn, E. R., & Gloger Maroneze, L. A. (2017). O Museu do Trem de São Leopoldo RS: uma “estação” de memória no caminho do tempo. *Museologia & Interdisciplinaridade*, 6(12). <https://doi.org/10.26512/museologia.v6i12.16337>

MASCARENHAS DE JESUS, Gilmar. Multiculturalidade e adoção do futebol: platinos e alemães no Rio Grande do Sul. *Revista del CESLA*, [SI], n. 6, p. 195-204, ago. 2004.

MASCARENHAS, Gilmar. *A bola nas redes e o enredo do lugar*. Uma geografia do futebol e seu advento no Rio Grande do Sul. Tese (Doutorado em Geografia) – São Paulo, Universidade de São Paulo.

MASCARENHAS, Gilmar. Várzeas, operários e futebol: uma outra geografia. *GEOgraphia*, v.4, n.8, 2002, p. 84-92.

MELLO, Luiz Fernando da Silva. *O Espaço do Imaginário e o Imaginário do Espaço*. A Ferrovia em Santa Maria, RS. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

MELO, Victor; DOMINGUES, Petrônio; GOMES, Flávio. O que está em jogo? Em torno do futebol, da raça e da nação no Brasil: apresentação para uma história ausente. *História Unisinos*. São Leopoldo, v. 19, n. 3, p.268-271, set./dez. 2015.

MELO, Victor Andrade de. et al. Pesquisa histórica e história do esporte. Rio de Janeiro: Faperj e 7 Letras, 2013.

MORAES, Mario de. Futebol é arte: parte I. Rio de Janeiro: MIS, 2002.

MOEHLECKE, Germano Oscar. *São Leopoldo*. Obras e iniciativas públicas. São Leopoldo: [s.n.], 1998. 199 p.

MOEHLECKE, Germano Oscar. *São Leopoldo*. Retalhos de história. São Leopoldo: [s.n.], 2000. 211 p.

MUSEU DO FUTEBOL, 2013.. O jogo e o povo: as origens do futebol. Disponível em: <<https://museudofutebol.org.br/exposicoes/o-jogo-e-o-povo-as-origens-do-futebol-no-brasil/>>. Acesso em: 18 de maio, 2022.

"NETO, José Moraes dos Santos. Visão do Jogo – Primórdios do futebol no Brasil. São Paulo: COSAC NAIFY, 2002. p. 18."

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo, n.10, dez. 1993, p.7-28.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LEOPOLDO, 2012. Museu do Trem. Disponível em:

<https://www.saoleopoldo.rs.gov.br/?titulo=Secretarias+e+Gabinetes&template=conteudo&categoria=1&codigoCategoria=1&idConteudo=1647&tipoConteudo=INCLUDE_MOSTRA_CONTEUDO>. Acesso em: 18 de maio, 2022.

RANSOLIN, Antonio Francisco. *As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920)*. Um Estudo Comparativo. Dissertação (Mestrado em História) – São Leopoldo, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 1999.

SANTOS, José Antônio. *Liga da Canela Preta: a história do negro no futebol*. Porto Alegre: Diadorim Editora, 2018.

SCHMITZ, Maira Eveline. *Nas asas do vapor*. Construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX). Dissertação (Mestrado em História) – Pelotas, UFPEL, 2013.

SOARES, Antonio J. *Futebol, raça e nacionalidade no Brasil*. Uma releitura da história oficial. Tese (Doutorado em Educação Física) – Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Educação Física da Universidade Gama Filho, 1998.

SOARES, Antonio Jorge; HELAL, Ronaldo; SANTORO, Marco Antonio. Futebol, imprensa e memória. *Revista Fronteiras – Estudos Midiáticos*. São Leopoldo, v. 6, n. 1, p.61-78, jan./jun. 2004.

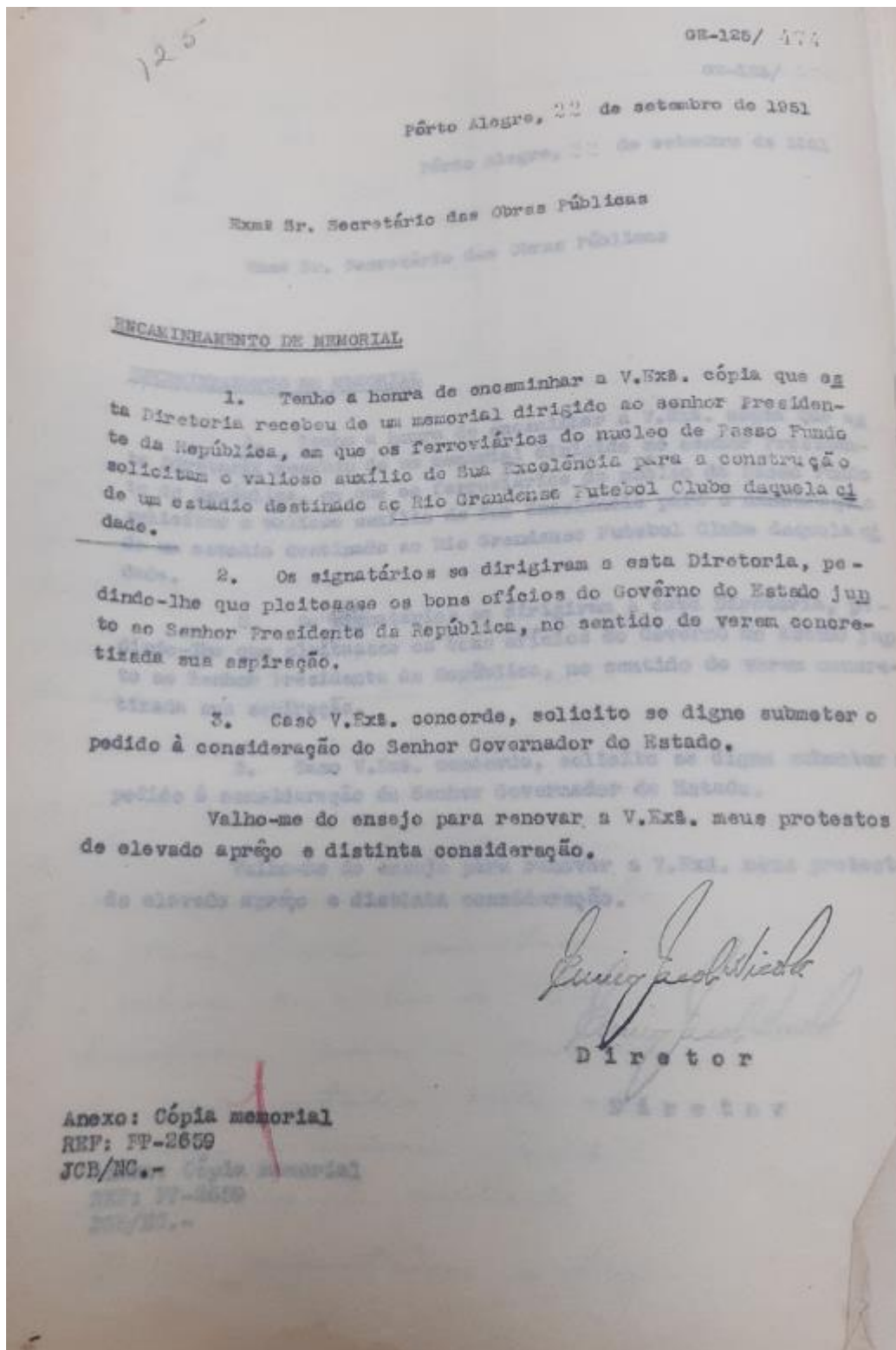
SOARES, Ricardo Santos. *O foot-ball de todos: uma história social do futebol em Porto Alegre, 1903-1918*. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

SOUZA, Jhonatan Uewerton. *O jogo das tensões*. Clubes de imigrantes italianos no processo de popularização do futebol em Curitiba (1914-1933). Dissertação (Mestrado em História) – Curitiba, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

TOLEDO, Luiz Henrique de. *Lógicas no futebol: dimensões simbólicas de um esporte nacional*. 2000. 322 f. Tese (Doutorado em Antropologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. VFRGS - Vários relatórios, atas, correspondências, atos, etc., Conselho de Administração. Porto Alegre: vários anos.

APÊNDICES



Ofício enviado ao Presidente da República em 1951 (Getúlio Vargas) solicitando a doação de um terreno destinado a construção de um Estádio para o clube ferroviário.

Passo Fundo, 6 de setembro de 1951.

Ilmo. Sr.
 Dr. Périco Gaspar Reis
 D.D. Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul

PORTO ALEGRE

Com a presente, tomamos a liberdade de, anexo, remeter a V.S. uma cópia do pedido feito ao D.D. Presidente da República.

Solicitando de V.S., espírito preclaro e Justiciero, os bons officios junto a S. Excia. Dr. Getulio D. Vargas, para que em breve o núcleo ferroviário de Passo Fundo veja concretizada sua máxima aspiração.

Respeitosamente,

Eurico Machado Soares
 Eurico Machado Soares - Presidente do
 RIOGRANDENSE F.B.C.

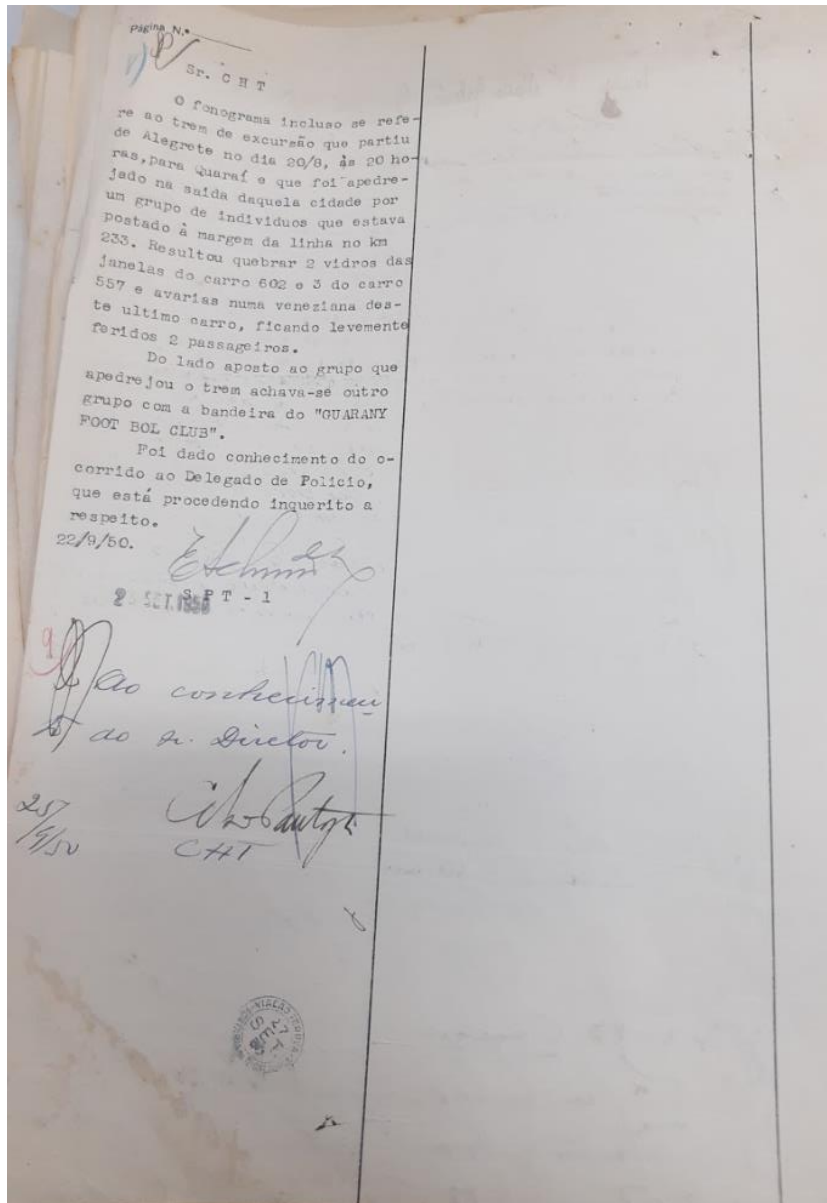
Juracy Xavier
 Juracy Xavier - 1º Vice - Presidente

Antonio de Mello Beirao
 Antonio de Mello Beirao - 2º Vice-Presidente

Saul Severo Cardoso
 Saul Severo Cardoso - 1º Secretário

Miguel Barcellos da Silva
 Miguel Barcellos da Silva - 1º Tesoureiro

Encaminhamento da solicitação ao Presidente Getúlio Vargas ao Diretor da VFRGS



Envolvimento do Guarany Futebol Club de Santa Maria no apedrejamento do trem em 1950

3 quilômetros 233.888

FONOGRAMA
CIA. TELEFÔNICA NACIONAL

TRANSM. AO TEL. DIA. / / AS. POR

DIRETOR VIAÇÃO FERREÁ PA.

AL5

RECEPÇÃO
DATA 27 / 9 / 50 HORA 11 EMP. 50

COMPANHIA TELEFÔNICA NACIONAL

AL/5 53 .21 22

13 SET 1950
INSPETORIA
DA 3ª SEÇÃO

RETORIA GUARANY FUTEBOL CLUB, LAMENTA DESAGRADAVEL INCIDENTE CAUSADOR PREJUIZOS

VIAÇÃO TREM EXCURÇÃO QUARAÍ PT ESTE CLUB ABSOLUTAMENTE NÃO ENCAMPA ATITUDE PARTIDA

IRRESPONSÁVEIS NÃO PERTENCENTES AO GUARANY PT DIRETORIA TOMOU IMEDIATAMENTE PROVIDEN

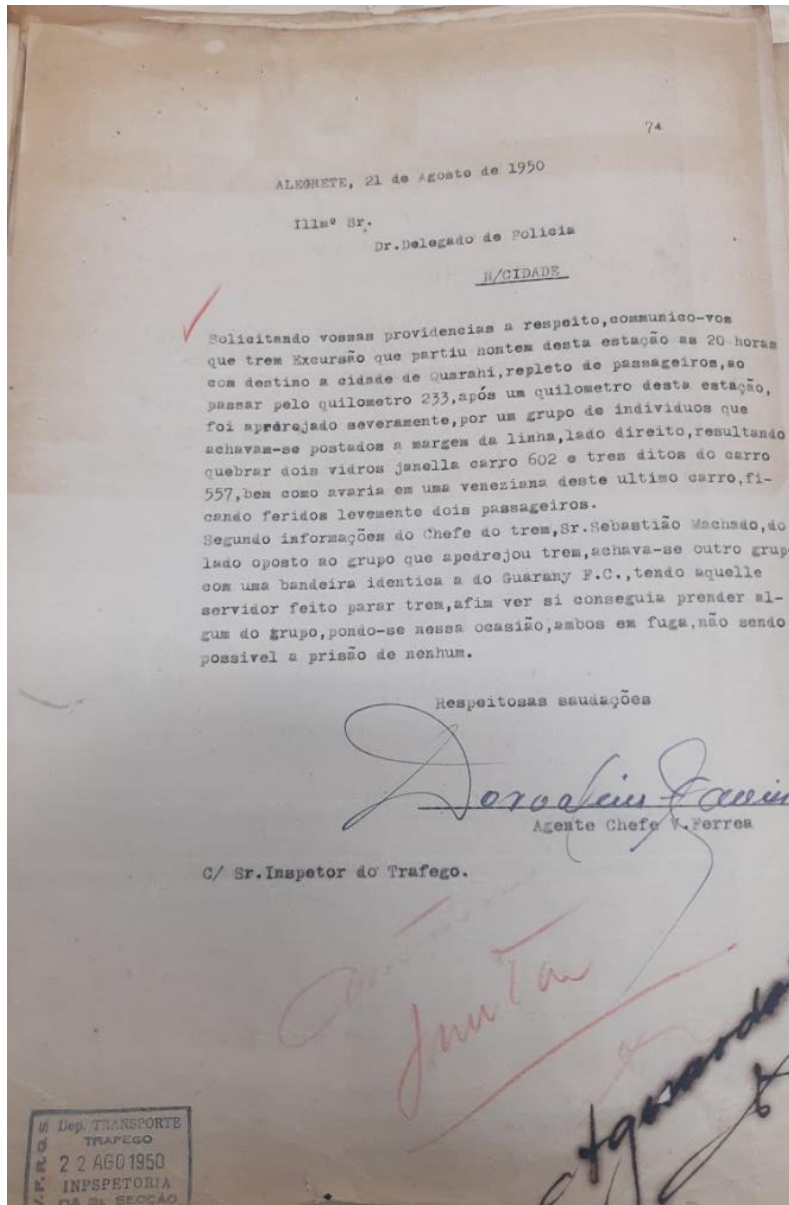
CIAJ JUNTO DELEGADO SENTIDO APURAÇÃO RESPONSÁVEIS POR TAO LAMENTAVEL INCIDENTE SAU

CEL MARIO CALVAO PRESIDENTE CLUB GUARANY

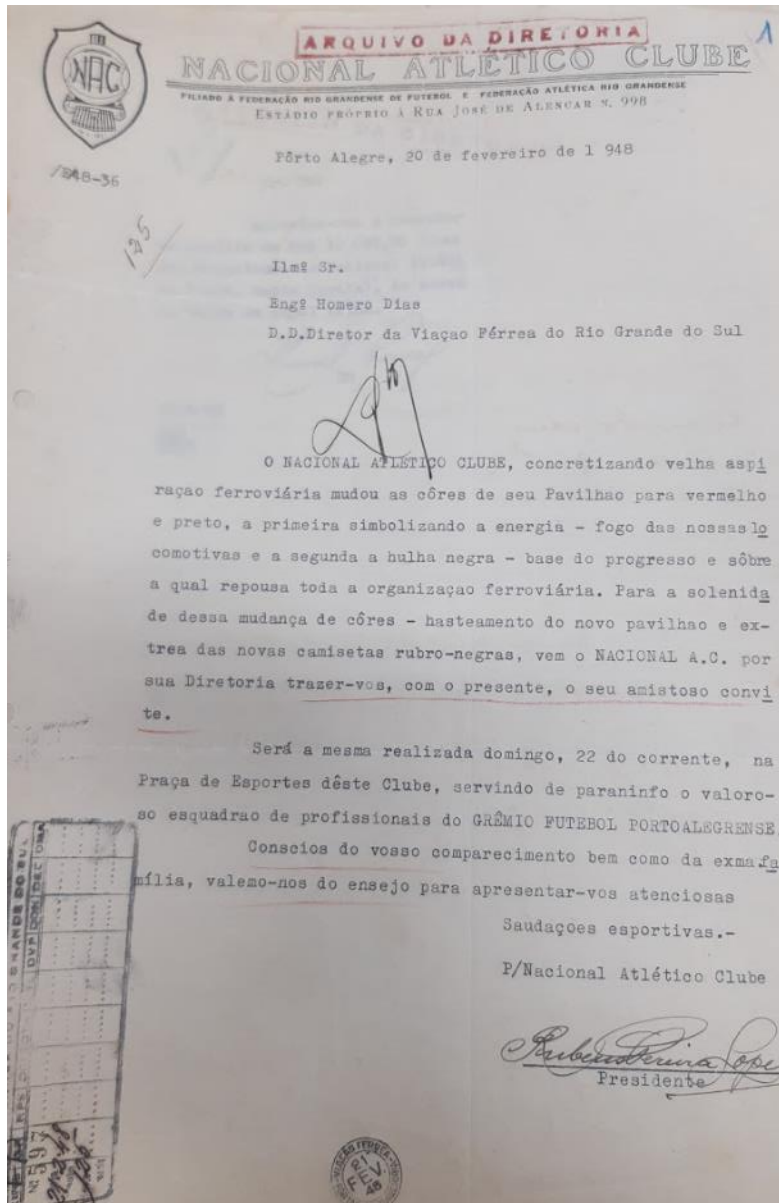
VIAÇÃO FERREÁ DO RIO GRANDE DO SUL

DATA	HORA	EMP.	OTR	OME	OVF	ODR	DEC	OMA
1949	29	8	16	10				
22	450							

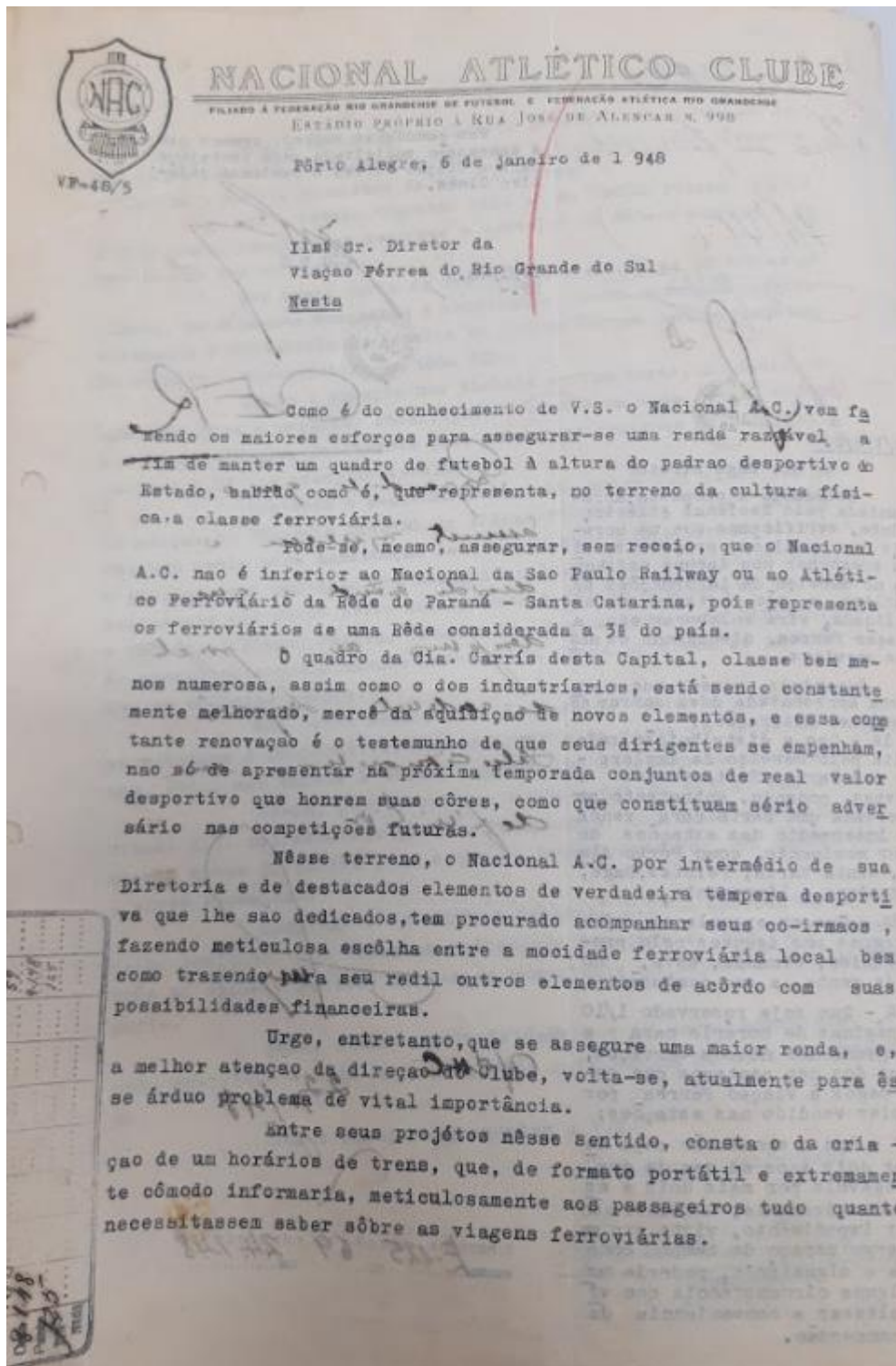
Telegrama com pedido de desculpas formalizado pela diretoria do Guarany



Documento contendo informações sobre o caso de apedrejamento do trem, envolvendo o Guarany Futebol Club de Santa Maria



Troca de cores da escudo do Nacional Atlético Clube, convite ao DPP da VFRGS para participar do amistoso entre Nacional x Grêmio FootBall Porto Alegrense (time profissional)



Ofício contendo informações sobre o projeto de venda de bilhetes, o clube cita outros clubes ferroviários do país e relata que atualmente ocupa a 3ª posição de maior clube ferroviário do Brasil.

Fls.2

Para a edição desse horário portátil, cuja despesa seria exclusivamente por conta do Nacional A.C., vimos pelo presente solicitar a devida permissão da Viação Férrea.

Sob o rótulo "Horário Oficial da Viação Férrea para 1948" seria vendido nas estações e agências da Rede, a exemplo do que se faz com os tickets.

Seu preço seria de Cr\$ 3,00 e a edição de 50 000 exemplares, devidamente numerados e rubricados, seria entregue progressivamente à Contadoria da Receita da Viação Férrea para o competente registro e distribuição em toda Rede.

Ainda a exemplo dos tickets seriam pagos, a título de comissão para o servidor encarregado da venda em cada local, Cr\$0,30, e à Viação Férrea, unicamente para cobrir as despesas de administração Cr\$ 0,10 por exemplar vendido.

Pretende o Nacional A.C., como acima foi dito, com essa edição do "Horário Oficial da Viação Férrea para 1948" assegurar uma renda para manutenção de seus quadros desportivos, servindo o público, que mediante uma insignificante retribuição estaria perfeitamente informado sobre suas necessidades de transporte em todo o Estado. A Viação Férrea, igualmente, desoneraria seus servidores de prestarem constantemente informações dessa natureza ao público, que as solicita sempre.

Uma outra modalidade de venda do "Horário" seria o de se entregar à Cooperativa, concessionária da venda de jornais, revistas, etc., nos bufets e trens, pagando-lhe determinada comissão.

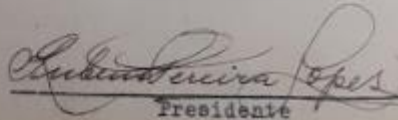
Assim, pelo presente, e com a devida vênia, vem o Nacional A.C. representado por seu Presidente, solicitar a devida permissão dessa Diretoria para o que se propõe executar, de acordo com a supra exposição.

Compromete-se ainda o Nacional A.C. a apresentar um trabalho perfeito, com todas as indicações desejáveis, que será submetido ao exame e parecer da seção competente do Departamento de Transporte.

Pede, ainda, exclusividade por 10 anos, submetendo em cada exercício e cada nova edição às referências do dito Departamento.

Com o ensejo, apresentam a V.S.

Atenciosas saudações


Presidente

Detalhes sobre o projeto de venda do horário portátil

NACIONAL

OLÍMPIA A FEDERAÇÃO RIO GRANDE DO SUL DE FUTEBOL

ATLÉTICO CLUBE

FEDERAÇÃO ATLÉTICA DO RIO GRANDE DO SUL

- 2 -

ESTÁDIO PRÓPRIO

■

Sede:

Rua José de Alencar
N.º 999

■

Departamento de
Futebol

■

Departamentos de
Basquetebol
Vôleibol
Boião
Bochas
Atletismo
Tênis de mesa

■

Jogos de salão

■

Departamento de
Tênis e Desportos
aquáticos

■

Departamento
Social-Recreativo

Se é verdade que esta última - como os fatos vêm provando robustamente - jamais negou-se a socorrer o clube nas ocasiões críticas, amparando os seus alicerces morais e materiais, não é menos verdade que tais atitudes decorrem, invariavelmente, da elevação de espírito dos ilustrados homens que têm transitado na administração da Viação Férrea.

Não há, por isso mesmo, nada de concreto em que o clube se possa apoiar para garantia de sua estabilidade, senão o desprendimento dos homens, com o qual, aliás, o clube tem tido a felicidade de contar até aqui.

É preciso firmar a vida do clube, que já é, hoje em dia, um patrimônio da classe.

Dois características revelam como é oportuno o momento atual para uma iniciativa dessa natureza: a posição desastrosa em que se encontra o clube e a circunstância feliz de a Viação Férrea estar sendo dirigida por um homem que, embora voltado para os múltiplos problemas de ordem técnico-administrativa, ainda assim olha para o panorama social dos ferroviários com inegável e inextinguível carinho.

Essas duas características, de mãos dadas com os propósitos honestos que animam a Diretoria do Nacional, constituirão, sem dúvida alguma, o esteio básico para transformar o nosso clube em um verdadeiro gigante no conserto desportivo do Rio Grande do Sul.

Animamo-nos, assim, a vir a vossa respeitável presença para solicitar que seja concedido ao "NACIONAL ATLÉTICO CLUBE" a angariação de anúncios para afixação nos carros e recintos das estações, nesta Capital.

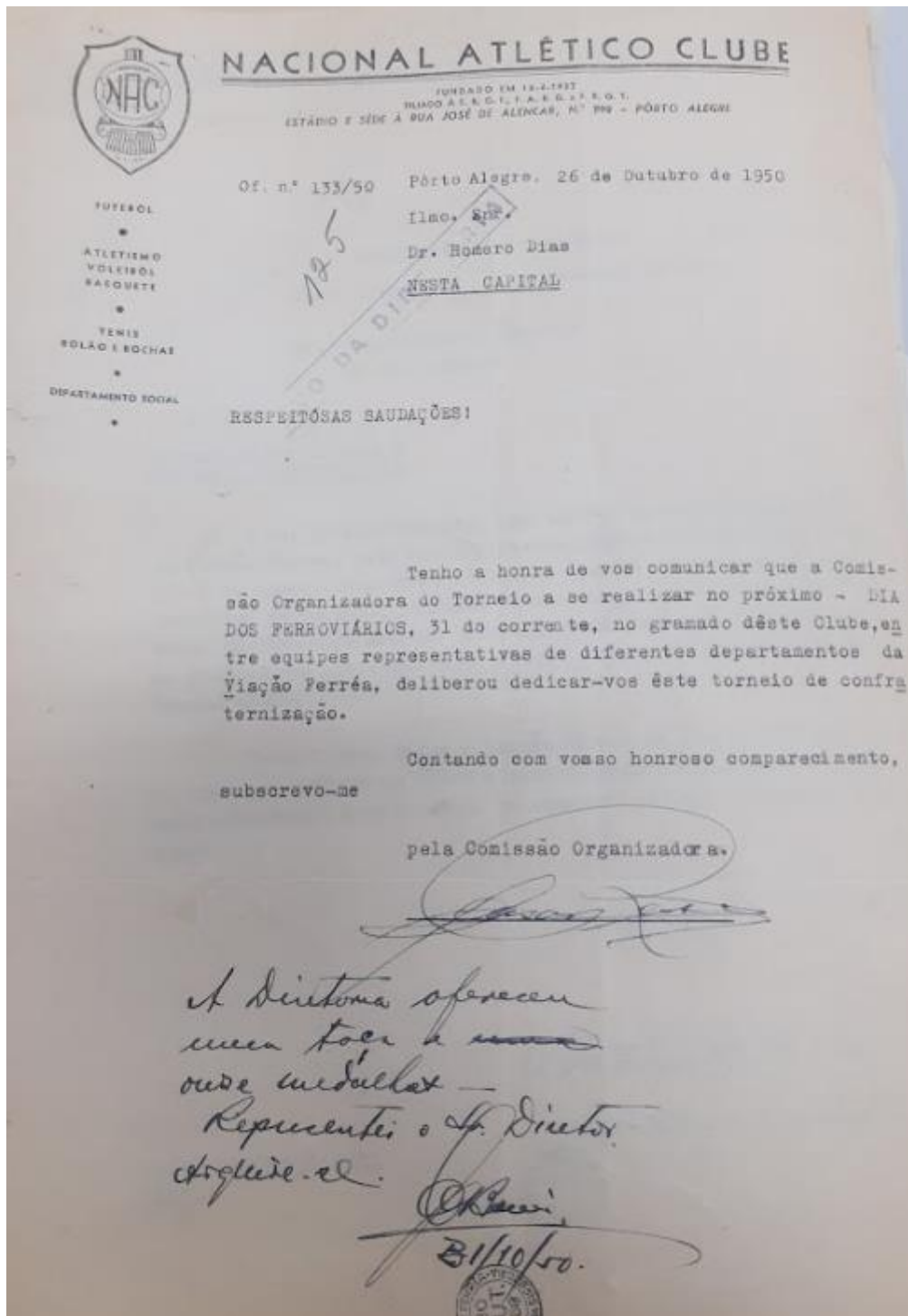
Os representantes ou angariadores do Clube seriam por nós indicados e credenciados pelo sr. Eng.º Chefe do Departamento Econômico e Comercial, ficando qualquer atividade dependendo de aprovação do dito Eng.º Chefe.

Colocaríamos, também, facultativamente, representantes ou angariadores em outras cidades do Estado ou de outros Estados, sempre com prévia aprovação do sr. Eng.º Chefe do Departamento Econômico e Comercial.

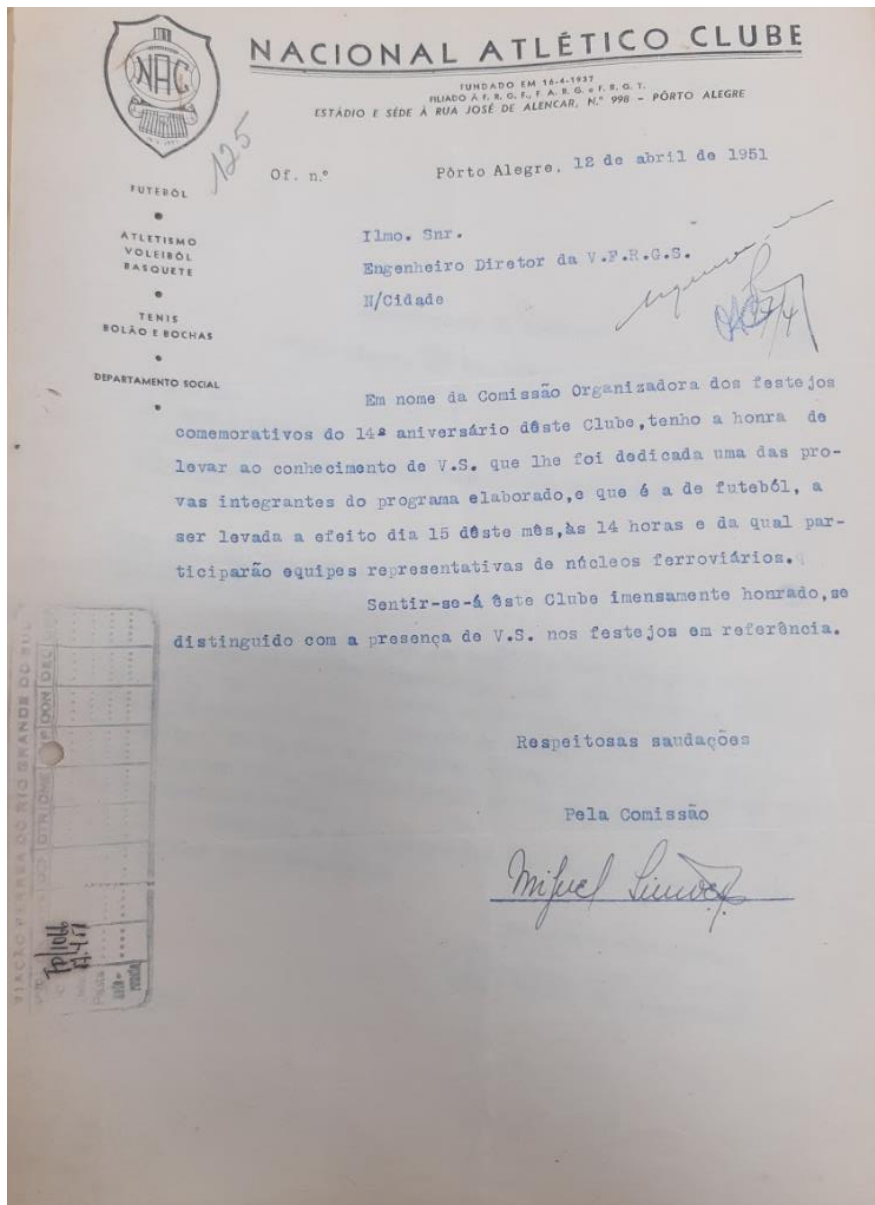
As Comissões advindas das angariações feitas, constituiriam a única vantagem do NACIONAL ATLÉTICO CLUBE.

Trata-se, como se vê, de uma aspiração honesta.

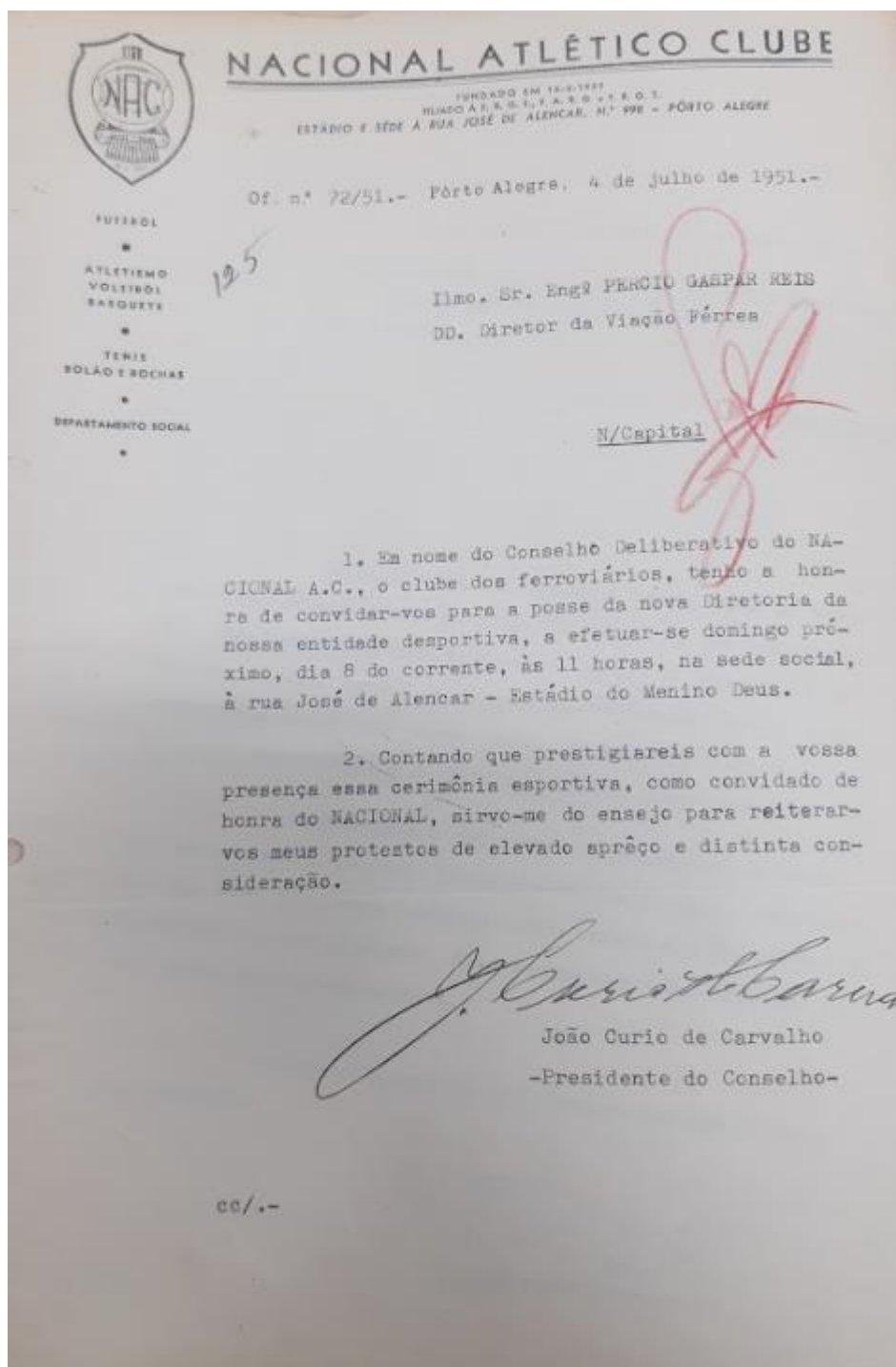
Detalhes sobre o projeto de venda do horário portátil



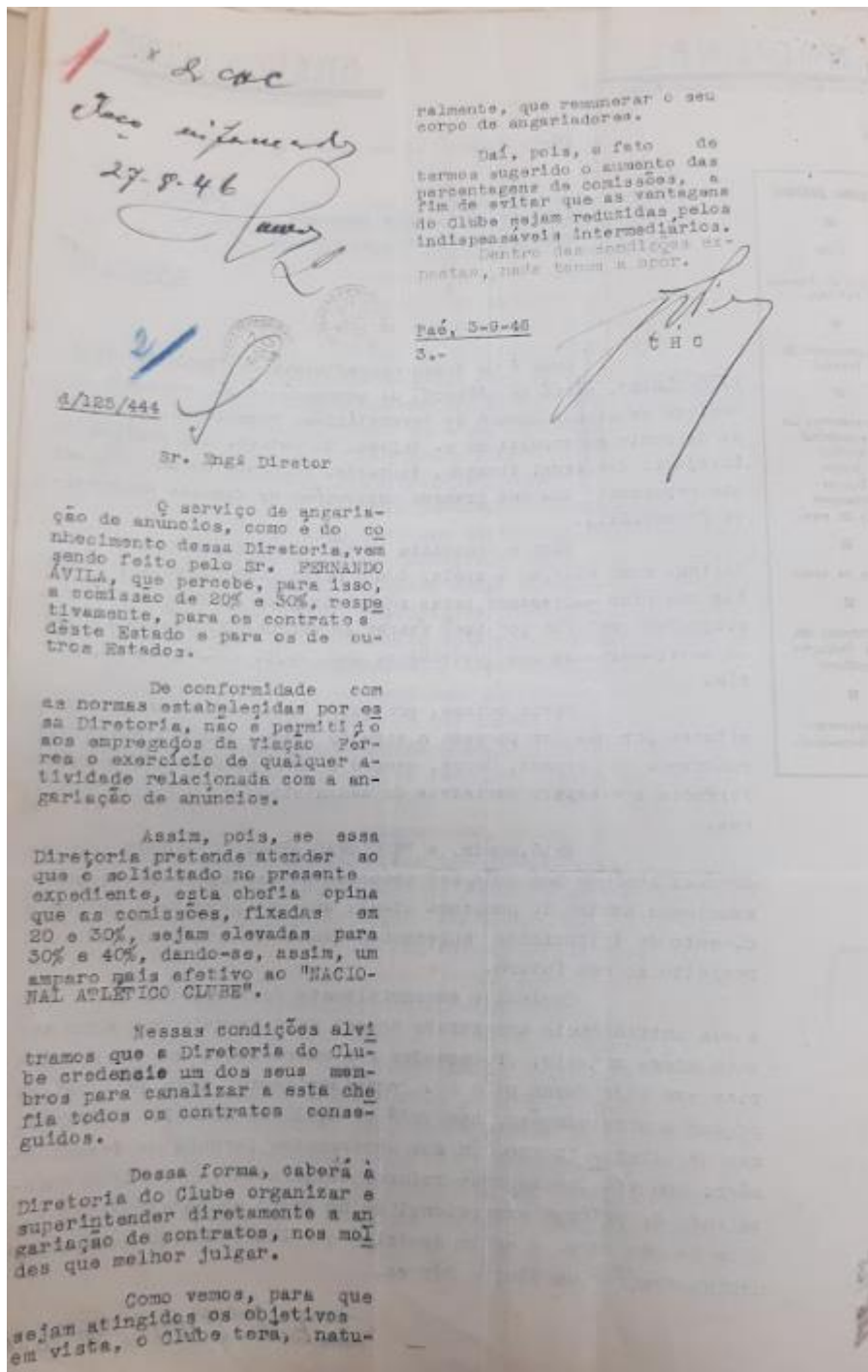
Ofício relatando a criação de um torneio festivo envolvendo somente clubes de departamentos da Viação Férrea para comemoração de aniversário do clube



Convite ao festejo de aniversário do clube a outros núcleos ferroviários



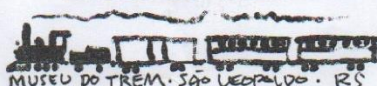
Mudança no nome e escudo do clube



Ofício solicitando melhoria no contrato e benefícios, principalmente comissões que o clube recebe junto a VFRGS.

ANEXOS

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LEOPOLDO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E RELAÇÕES
INTERNACIONAIS DE SÃO LEOPOLDO
MUSEU DO TREM**



Termo de Cedência de Imagem

O MUSEU DO TREM, instituição da Secretaria de Cultura e Relações Internacionais do Município de São Leopoldo, situado na Rua Lindolfo Collor, 40, neste ato representado por sua Diretora **Alice Bemvenuti**, autoriza o **Sr. José Luidi do Amaral**, residente no município de **Sapucaia do Sul**, a utilizar as imagens abaixo relacionadas, pertencentes ao acervo do Museu do Trem exclusivamente para fins de pesquisa acadêmica e para nenhum outro fim de divulgação.

Fica o autorizado responsável pela citação do nome do Centro de Preservação da História Ferroviária no RS - Museu do Trem - São Leopoldo, em todos os materiais em que for mencionar o conteúdo retirado das fontes utilizadas, seja em pesquisas acadêmicas, pesquisas familiares, escolares, profissionais e ou publicações. Caso não seja citada a fonte, o Museu do Trem se dará o direito de não fornecer novamente o acervo para reprodução.

Relação de imagens:

Acervo	Nº de Registro
Granja agrícola ferroviária de Santa Maria - 1948 em diante	-
Riograndense Futebol Clube - Passo Fundo - 1925 em diante	-
Esporte Clube VFRGS - Taquara - 1936.	-
Grupo de Bolão 31 de Outubro - Bagé - 1948 em diante	-
Grêmio Esportivo Daltro Filho - Santa Maria - 1950	-
Guarany Futebol Clube - Passo Fundo	-
Sociedade Anchieta - Santa Maria - 1949	-
Cooperativa Esporte Clube Santa Maria - 1943	-
Cooperativa Esporte Clube Santa Maria - 1943	-
Sociedade Ferroviária José do Patrocínio Ramiz Galvão - 1946	-
Guarany Futebol Clube - Santa Maria - 1933	-
Associação Beneficente dos Ferroviários de Rio Grande - 1928	-
Associação Recreativa Ferroviária Jacuí - 1948	-
Nacional Atlético Clube - 1937	-

São Leopoldo, 11 de março de 2022.

Marina J.K. Lewinski

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LEOPOLDO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E RELAÇÕES
INTERNACIONAIS DE SÃO LEOPOLDO
MUSEU DO TREM**



Termo de Cedência de Imagem

O MUSEU DO TREM, instituição da Secretaria de Cultura e Relações Internacionais do Município de São Leopoldo, situado na Rua Lindolfo Collor, 40, neste ato representado por sua Diretora **Alice Bemvenuti**, autoriza o **Sr. José Luidi do Amaral**, residente no município de **Sapucaia do Sul**, a utilizar as imagens abaixo relacionadas, pertencentes ao acervo do Museu do Trem exclusivamente para fins de pesquisa acadêmica e para nenhum outro fim de divulgação.

Fica o autorizado responsável pela citação do nome do Centro de Preservação da História Ferroviária no RS - Museu do Trem - São Leopoldo, em todos os materiais em que for mencionar o conteúdo retirado das fontes utilizadas, seja em pesquisas acadêmicas, pesquisas familiares, escolares, profissionais e ou publicações. Caso não seja citada a fonte, o Museu do Trem se dará o direito de não fornecer novamente o acervo para reprodução.

Relação de imagens:

Acervo	Nº de Registro
Riograndense Futebol Clube - Passo Fundo - 1925 em diante	-
Estatutos Rio Grandense F.B.C	-

São Leopoldo, 11 de março de 2022.

Assinatura do pesquisador

José Luidi do Amaral

Assinatura da funcionária

Aimara J. K. Lewinski