

A FERROVIA COMO OBJETO TÉCNICO DIFUSOR DO ESPORTE NO INTERIOR PAULISTA: PROPOSTA DE LEITURA GEOGRÁFICA SOBRE A CONSOLIDAÇÃO DO FUTEBOL EM RIO DE CLARO

Fernando Guilherme Silveira Manocchio¹ 

Bruno Moreira Riani Costa² 

Pedro Luiz Becaro Crioni³ 

Destaques:

- Leitura geográfica sobre a disseminação e consolidação da prática esportiva em Rio Claro.
- Ferrovia como objeto técnico difusor de práticas modernas, dentre as quais figura o futebol.
- Análise da trajetória inicial dos dois clubes de futebol profissionais do município.
- Ambos os clubes são produtos da dinamização urbana catalisada pelo complexo ferroviário.
- Rio Claro F. C. considerado produto direto e Velo Clube fruto indireto da ferrovia em Rio Claro.

Resumo: Tendo em vista a popularização do futebol ocorrida no século XX, o presente trabalho tem por objetivo apresentar características da difusão deste em Rio Claro (SP). Trataremos sobre este tema a partir de uma leitura geográfica, enfatizando a importância da ferrovia no desenvolvimento do município, sendo entendida aqui como um importante objeto técnico que influenciou direta e indiretamente na difusão do esporte na cidade e no interior paulista em geral. Para tanto, apresentamos a trajetória dos dois clubes profissionais da cidade: o Rio Claro Futebol Clube, fundado por um grupo de ferroviários em 1909, e a Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense – fundada como instituição voltada exclusivamente ao ciclismo em 1910 por um grupo de comerciantes e que subsequentemente, em 1920, adota o futebol no rol de suas atividades. Deste modo, enquanto o primeiro se apresenta como um resultado direto da influência ferroviária, como será discutido, dada sua íntima ligação com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o segundo pode ser entendido como seu fruto indireto, derivado da dinamização socioeconômica trazida pelos trens e trilhos ao município, o que contribui para sua nascente cultura urbana, da qual o Velo Clube é expressão.

Palavras-chave: Ferrovia; Futebol; Rio Claro (SP); Velo Clube Rioclarense; Rio Claro Futebol Clube.

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP – Rio Claro). E-mail: fernando.manocchio@unesp.br

² Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP – Rio Claro). E-mail: bruno.riani@unesp.br

³ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geociências e Meio Ambiente da Universidade Estadual Paulista (UNESP – Rio Claro). E-mail: pedro.crioni@unesp.br

THE RAILWAY AS A TECHNICAL OBJECT AND ITS ROLE ON THE DIFFUSION OF SPORTS IN SÃO PAULO STATE: A PROPOSAL FOR A GEOGRAPHICAL READING ON THE CONSOLIDATION OF SOCCER IN RIO CLARO

Abstract: In view of the popularization of soccer over the last century, the purpose of this study is to present the characteristics of this sport diffusion in Rio Claro, SP. We will deal with this topic from a geographical reading that emphasizes the importance of the railroad in the city development. The railroad is understood here as an important technical object that influenced, directly and indirectly, the diffusion of the sport in the city, as well as in the interior of São Paulo state as a whole. We present the trajectory of the two professional clubs in the city: Rio Claro Futebol Clube, founded by a group of railroad workers in 1909, and Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense, founded by a group of merchants as an institution dedicated exclusively to cycling in 1910 but subsequently, in 1920, included soccer in their activities. On the one hand, the former presents itself as a direct result of the railway influence, as will be discussed, given its close connection with the Companhia Paulista de Estradas de Ferro. On the other hand, the latter can be understood as its indirect product, derived from the socioeconomic driving force brought by trains and rails to the municipality, which contributes to its nascent urban culture, of which the Velo is an expression.

Keywords: Railway; Soccer; Rio Claro (SP); Velo Clube; Rio Claro Futebol Clube.

EL FERROCARRIL COMO OBJETO TÉCNICO DIFUSOR DEL DEPORTE EN EL ESTADO DE SÃO PAULO: UNA LECTURA GEOGRÁFICA DE LA CONSOLIDACIÓN DEL FÚTBOL EN RIO CLARO

Resumen: En vista de la popularización del fútbol en el siglo XX, este trabajo tiene como objetivo presentar las características de la difusión del deporte en la ciudad de Rio Claro. Trataremos este tema a partir de una propuesta de lectura geográfica sobre la difusión de la práctica del fútbol, destacando la importancia del ferrocarril en el desarrollo de la ciudad. El ferrocarril se entiende aquí como un importante objeto técnico que incidió, directa e indirectamente, en la difusión del deporte en la citada ciudad, al igual que en el interior del estado de São Paulo como un todo. Así que presentamos la trayectoria de dos clubes profesionales en la ciudad: el Rio Claro F.C., fundado por un grupo de trabajadores ferroviarios en 1909, y la A. E. Velo Clube Rioclarense, fundada por un grupo de comerciantes como una institución dedicada exclusivamente al ciclismo en 1910 y que, en 1920, adoptó el fútbol como parte de sus actividades. Por un lado, el primero se presenta como resultado directo de la influencia ferroviaria, como se discutirá, dada su estrecha vinculación con la Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Por otro lado, el segundo se puede entender como su fruto indirecto, derivado de la dinamización socioeconómica traída por los raíles hacia el municipio, un hecho que contribuye a su naciente cultura urbana, de la que el Velo Clube es expresión.

Palabras clave: Ferrocarril; Fútbol; Rio Claro (SP); Velo Clube; Rio Claro F. C.

INTRODUÇÃO

Que o futebol se transformou no esporte mais popular e é amplamente praticado em todos os continentes, não se trata de novidade. Contudo, existem controvérsias acerca de como e quando o esporte desembarcou no Brasil. As

explicações populares costumam apontar a chegada de Charles Miller no Brasil, em 1894, como o marco zero do esporte no país. No entanto, Santos Neto (2002) diverge da versão popular ao pontuar que o futebol começa no Brasil (ainda que fosse praticado por garotos no pátio de uma escola e sem regras formais) entre os anos de 1880 e 1890 na cidade de Itu, interior do estado de São Paulo, no colégio jesuíta São Luís, que recebia os filhos das famílias mais abastadas da capital do estado e das cidades ao redor.

Definir o momento exato em que o futebol aportou em solo brasileiro e quem foi o responsável por isso não está ao nosso alcance: o presente trabalho, antes, pretende se inserir na esteira de discussões acerca dos vetores de difusão e popularização do esporte pelo país. Neste sentido, fato é que o futebol como conhecemos hoje surgiu na Inglaterra, no século XIX, e teve sua dispersão muito relacionada às vastas áreas de influência do imperialismo inglês. Mascarenhas (2014) ressalta a importância dos marinheiros britânicos na difusão do esporte e na prática do futebol durante o tempo livre em diversas cidades portuárias - ainda que sua adoção efetiva em cada localidade tenha dependido largamente das especificidades destas. Dentro deste quadro, pretendemos aqui indicar o papel da ferrovia como objeto técnico difusor do futebol pelo país, especialmente no interior paulista. Mais especificamente, analisaremos brevemente a história da introdução do referido esporte no município de Rio Claro, dando destaque às trajetórias iniciais de seus dois mais importantes clubes: o Rio Claro Futebol Clube e o Velo Clube Rioclarense.

Desde já vale destacar, conforme indicado por Mascarenhas (2014), que existiu uma certa primazia paulista na adoção do futebol no território brasileiro, uma vez que foi neste estado da federação que a prática do esporte se difundiu mais rapidamente. Não obstante, pode-se dizer que a difusão do esporte no país corresponde a um caso atípico, porque se deu de modo espraiado - dado o nível de influência dos marinheiros britânicos nos portos presentes ao longo de toda a costa brasileira, e, portanto, dispostos de maneira esparsa. Neste sentido, vale dizer, ao longo de todo o século XIX as embarcações britânicas dominaram o comércio exterior brasileiro, de modo que a presença inglesa era constante nos principais portos do país. Sendo assim, a implementação das ferrovias, que justamente conectavam cidades portuárias a certas áreas interioranas de

interesse, foi fundamental para a difusão de diversas práticas inglesas, dentre elas o futebol (MASCARENHAS, 2014, p. 49-50). Deste modo, em um primeiro momento a difusão do futebol foi mais consistente em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro. Grosso modo, por dois motivos: a) despontavam como ambientes mais cosmopolitas, interessados na inovação que os esportes representavam e; b) tinham mais contato com as práticas exteriores pela expansão das estradas de ferro.

Assim, aspectos geográficos influenciaram diretamente na dispersão do futebol no Brasil, fazendo com que esta ocorresse de maneira bastante intensa no estado de São Paulo. A consolidação do complexo cafeeiro e sua expansão para o oeste paulista ao longo da segunda metade do século XIX, foi acompanhada pela difusão da malha ferroviária pelo estado e por impulsos urbanizadores - fatos que intensificaram o fluxo de pessoas, dinheiro e práticas socioculturais entre a capital e as cidades do interior paulista. Neste sentido o futebol, talvez se possa dizer, trazido do velho continente, se interioriza nos trópicos carregado pelo avanço do padrão de sociabilidade burguês. Dentro deste quadro, é importante mencionar que o futebol não foi o único esporte incorporado pelos brasileiros. Principalmente ao longo das duas primeiras décadas do século XX, outros esportes também representavam as boas práticas da civilização europeia e foram fundamentais até mesmo para a subsequente consolidação do futebol no país: isso porque, muitas vezes, clubes originalmente destinados às práticas de outros esportes em um segundo momento incorporam o futebol, que não tarda a se tornar o carro-chefe destas mesmas agremiações. Citando de passagem alguns destes outros esportes importados junto da racionalidade moderna ocidental, podemos pensar no turfe, no remo, no cricket e no ciclismo, sendo este último o que mais nos interessa nesta análise, por razões que serão em momento oportuno esclarecidas.

Em um cenário de altos níveis de exportação de café e início dos processos de urbanização no estado de São Paulo, entre o final do século XIX e início do século XX, as iniciativas individuais, aliadas à receptividade da sociedade como um todo, foram fundamentais para a consolidação dos esportes no país. Representando, como já dito, a importação de modas europeias no Brasil, essa prática burguesa, em parte introduzida e estimulada no país pelos

filhos da elite paulistana, ganhou espaço entre a classe operária, não apenas na capital, mas também no interior do estado.

A partir disso, pensando em termos gerais, o objetivo do presente trabalho é se inserir no debate sobre a difusão do futebol como processo que acompanha a consolidação de práticas urbanas e industriais. Mais especificamente, trataremos sobre como a introdução e incorporação do referido esporte em Rio Claro guarda estreita relação com a constituição de um complexo ferroviário no município, podendo este ser interpretado como um importante vetor modernizante. Neste sentido, trataremos na próxima seção justamente sobre a importância da ferrovia na dinâmica do município entre as últimas décadas do século XIX e início do XX, propondo uma sua interpretação como objeto técnico ou fixo geográfico indutor de práticas modernas em Rio Claro. Partindo deste ponto, na seção seguinte analisaremos as trajetórias dos dois clubes profissionais de futebol da cidade de Rio Claro (A.E. Velo Clube Rioclarense e Rio Claro Futebol Clube), buscando corroborar o argumento já aqui indicado ao demonstrar como a expansão ferroviária reverberou na popularização e disseminação do futebol pelo interior do estado de São Paulo. Para tanto, este trabalho se utilizou de levantamento bibliográfico sobre os seguintes temas: história do futebol no Brasil, expansão das ferrovias, futebol na cidade de Rio Claro e documentos históricos obtidos juntos ao Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado”.

A FERROVIA COMO FIXO GEOGRÁFICO DIFUSOR DA MODERNIDADE EM RIO CLARO

O desenvolvimento urbano de Rio Claro guarda relação com a expansão da malha ferroviária no estado de São Paulo. Neste sentido, vale despendar aqui algumas linhas para indicar essa aproximação (ainda que de modo resumido), uma vez que a ferrovia está intimamente relacionada à difusão do esporte bretão no município, tema principal do presente trabalho.

A ferrovia chega à então Comarca de São João do Rio Claro no ano de 1876, tornando-se “ponta de trilho” da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que já nos anos anteriores havia realizado a conexão de Campinas a Jundiaí (RIO CLARO, 2016). O prolongamento da ferrovia até Rio Claro deveu-

se à pressão de fazendeiros locais: vale dizer que a cultura cafeeira invade o oeste paulista nas décadas anteriores, de modo que Rio Claro constituía-se, “por volta de 1850 e 1860, (...) no último limite de cultivo do café” (GARCIA, 2001, p. 135). Dentro deste quadro, segundo certas interpretações, é justamente enquanto ponta de trilho que Rio Claro passa a atrair e ofertar uma série de bens e serviços eminentemente urbanos, exercendo certa influência e centralidade junto à dinâmica do oeste paulista (DINIZ, 1973; DEAN, 1977).

Neste sentido, vale mencionar de passagem a ressalva de Hogan, Oliveira e Sydenstricker Neto (1986), para quem a interpretação “ferrovista” acima mobilizada teria superdimensionado a importância da condição de “ponta de trilho” para o desenvolvimento urbano do município: para os autores, Rio Claro já dispunha de um dinamismo urbano apreciável mesmo antes da chegada dos trilhos da Companhia Paulista, dinamismo este derivado principalmente das demandas das grandes fazendas de café da região, não tão autossuficientes quanto se supõe. Neste sentido, mesmo que a chegada dos trilhos no município na década de 1870 tenha apenas confirmado e reforçado uma estrutura urbana já existente - não se constituindo exatamente como *motor* deste processo -, é principalmente nas décadas seguintes que o impacto da ferrovia se faz sentir no desenvolvimento urbano de Rio Claro.

Isso porque na década seguinte há a constituição da Companhia de Estrada de Ferro Rio Claro, uma ferrovia considerada de pequeno porte, não obstante constituindo-se como o mais expressivo empreendimento “jamais tentado pelos fazendeiros, situados além do município de Rio Claro, e que não contava com a política de dividendos garantidos pelo Governo” (GRANDI, 2006, p. 116). A Companhia Rio Claro teve seu primeiro trecho inaugurado em 1884 (ligando Rio Claro a São Carlos) e em 1889 já contava 264 km em extensão total, com linhas conectando Rio Claro aos municípios de Araraquara e Jaú.

Neste mesmo ano, a Companhia Rio Claro, após negociações fracassadas com a Companhia Paulista, que pretendia incorporá-la, foi adquirida por investidores ingleses, tornando-se The Rio Claro São Paulo *Railway*. Em que pese alegações de má gestão da Companhia (DEAN, 1977), a empresa sediada em Londres apresentou balanços financeiros considerados muito satisfatórios (GRANDI, 2006). Não obstante, os ingleses mantêm a Rio Claro *Railway* por

poucos anos em seu portfólio: logo em 1892 a linha é comprada, enfim, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (SAES, 1981).

Sob comando da Companhia Paulista, a ferrovia torna-se ainda mais importante na dinâmica do município: no mesmo ano da incorporação da Rio Claro *Railway* pela Paulista (1892) há a instalação de oficinas na cidade, empreendimento que “enquadrou-se como um dos principais empregadores industriais no período” (SANTOS, 2000, p. 11), ampliando a gama de serviços ligados à ferrovia oferecidos pela cidade, consolidando nela uma espécie de “complexo ferroviário”. Além disso, vale mencionar que o desenvolvimento urbano de Rio Claro é catalisado também pelo relevante afluxo de imigrantes europeus que, frente ao malogro das primeiras lavouras da região que empregaram trabalho livre, transferiram-se para os centros urbanos nascentes; neste quadro, os imigrantes “imprimiram características peculiares à cidade, interferindo de maneira expressiva na introdução e ampliação de uma série de serviços e funções urbanas” (SANTOS, 2000, p. 10).

Neste sentido, tanto devido à evolução do complexo ferroviário quanto à chegada de imigrantes europeus, Rio Claro nas últimas décadas do século XIX avançava na direção de realizar aspirações modernas. Retomando já aqui o principal tema do presente artigo, vale dizer que a modernização e dinamização urbana impulsionada pelo desenvolvimento do complexo ferroviário em Rio Claro implica, naturalmente, na introdução de novos hábitos e práticas culturais alinhadas a um padrão de sociabilidade marcadamente moderno. Neste quadro, o futebol emerge como um produto desta configuração. Em suma: a consolidação da ferrovia em Rio Claro foi fundamental para que “os sujeitos tivessem os primeiros contatos com um elemento cultural moderno, recém-trazido pelos trens: o futebol” (MINA; ALMEIDA, 2018, p. 70).

Frente ao que foi exposto, entendemos ser lícito propor uma interpretação da ferrovia como um fixo geográfico ou objeto técnico (SANTOS, 2002) cuja instalação em Rio Claro impulsionou uma racionalidade moderna, implicando em uma introdução, no município, de certas práticas sociais e culturais alinhadas ao padrão de sociabilidade moderno ocidental. Tanto quanto facilitar os fluxos – de mercadorias, mas também de pessoas, por consequência, hábitos e culturas –, função precípua do objeto técnico ferrovia, a constituição

de um complexo ferroviário no município implicou diretamente na elevação do contingente de operários, no crescimento do mercado de trabalho e na dinamização do mercado consumidor local, criando um caldo de cultura fértil para introdução das novidades alinhadas às modas europeias que na época aportavam na nascente república.

Ou seja, talvez se possa dizer de maneira esquemática: tanto o contato com novos hábitos foi acelerado pela intensificação dos fluxos promovida pela ferrovia, quanto as condições locais tornaram-se mais propícias à instalação e incorporação destes vetores às dinâmicas locais. Para mobilizar o jargão miltoniano (SANTOS, 2002), entendemos que as verticalidades se intensificaram, assim como a dinâmica local tornou-se mais receptiva a estes impulsos forâneos, tendendo a incorporar muitos deles às horizontalidades do município, isto é: as práticas próprias local.

Entendemos que foi este o caso do futebol em Rio Claro: o esporte bretão, introduzido no município em larga medida pela ferrovia – conforme observado por apreciáveis estudos (TONINI, 2006; ALMEIDA; GUTIERREZ; FERREIRA, 2010; MINA, 2017) – foi rapidamente encampado pelos rio-clarenses, encontrando nas primeiras décadas do século XX um período de grande crescimento de sua prática. A história de dois deles, os que lograram se profissionalizar e ainda hoje disputam as primeiras divisões do campeonato estadual, indicam como o futebol em Rio Claro, mais do que moda passageira, foi efetivamente incorporado aos hábitos locais. Mais que isso, as especificidades de ambas as agremiações indicam aspectos relevantes sobre a forma como futebol foi introduzido no município. Destarte, sobre estas – o Rio Claro Futebol Clube e a Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense – tratamos logo adiante.

OS PRIMEIROS PASSOS DO FUTEBOL EM RIO CLARO

Os clubes originários da prática futebolística na cidade de Rio Claro datam do início do século XX, sendo que a maior parte destes clubes tinham em comum origens operárias, constituídos principalmente por ferroviários. Três clubes antecedem a fundação do Rio Claro F. C. (1909), clube mais antigo da cidade ainda existente e profissional, sobre o qual trataremos na seção seguinte.

O primeiro deles foi o Pery Foot Ball Club, fundado em 1902 por membros da sociedade rio-clarense, e estima-se que sua extinção ocorreu no ano de 1905. Por sua vez, o Anhangás Foot-Ball Clube, de 1906, foi o segundo clube do qual se tem registro. A sede deste era localizada no Jardim Cidade Nova, bairro operário às margens da ferrovia, sendo bastante plausível afirmar que os jogadores do clube eram moradores do bairro, funcionários da própria ferrovia. Estima-se que o Anhangás se extinguiu por volta do ano de 1914. O terceiro clube da cidade foi o 7 de Setembro Foot-Ball Clube, fundado em 1907, que também teve um curto período de atuação. Sobre este terceiro clube, entretanto, sabe-se pouco a respeito de sua história (TONINI, 2006).

Vale dizer que há relatos da prática do futebol em outros locais da cidade, também durante o período que antecedeu a criação do Rio Claro F. C., como é o caso do “time dos músicos”, formado por ferroviários que participavam do corpo sociocultural de atrações do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (sobre o qual trataremos brevemente na seção seguinte). Também é digno de menção o time do quartel: nele, desde o fim do século XIX, os “praças” divertiam-se com a prática do esporte, resultando posteriormente na fundação da 6ª Companhia de Metralhadoras Pesadas Futebol Clube, em 1918 (TONINI, 2006).

Destarte, o movimento de desembarque do futebol em terras rio-clarenses deu-se em um momento em que este esporte germina e se difunde também na capital. Vale dizer de passagem, seguindo Ferraz (1922, *apud* TONINI, 2006, p. 34), que as primeiras impressões da sociedade e da imprensa rio-clarense, ao se depararem com a prática do futebol, não foram muito receptivas, retratando os jogadores como “grosseiros” e “selvagens”. No entanto, interpreta-se que tal rejeição se devia ao fato de o futebol não ser uma prática conhecida por estes setores da população. Não obstante, conforme se depreende dos próprios relatos de Ferraz (1922, *apud* TONINI, 2006, p. 34), o número de jogadores que aderiram ao futebol nos anos subsequentes à sua introdução no município não era desprezível. Deste modo, essa ampla aderência do esporte junto à população - que, com o passar das décadas, como se sabe, torna-se o esporte mais praticado no país - ajuda a explicar o posterior abrandamento da referida postura hostil de certos setores da sociedade frente ao futebol.

Por fim, é importante apontar que direcionamos nossas análises para a trajetória dos clubes Rio Claro F.C. e A. E. Velo Clube Rioclarense, uma vez que foram estes que lograram se profissionalizar. Ainda que as agremiações apresentadas nesta seção do trabalho tenham sido fundamentais nos primeiros anos de prática esportiva do município, contribuindo com a introdução do futebol na cidade de Rio Claro, tiveram curto prazo de existência, impossibilitando interpretações mais detalhadas sobre a atuação destas instituições no escopo deste trabalho.

AS RELAÇÕES ENTRE O RIO CLARO FUTEBOL CLUBE E A COMPANHIA PAULISTA

Como indicado em seções anteriores, para discutirmos o futebol na cidade de Rio Claro é necessário destacar a importância da ferrovia, que intensificou os fluxos de pessoas, mercadorias, ideias, práticas etc. e, conseqüentemente, estabeleceu novos padrões de relação entre a capital e as cidades do interior do estado, favorecendo a disseminação do esporte. Conforme exposto, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que iniciou suas atividades em 1868, chegou ao município de Rio Claro no ano de 1876. Após vinte anos da chegada da Cia. Paulista, fundou-se na cidade o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, como aparato voltado ao lazer dos trabalhadores ferroviários.

Desde já, vale sublinhar que o clube recreativo não apenas promoveu um novo padrão de sociabilidade entre os ferroviários em seu tempo livre - fazendo com que a Cia. Paulista de Estradas de Ferro estivesse presente na vida de seus funcionários mesmo fora do turno de trabalho - como também animou a vida esportiva do município como um todo. Se naquele momento a cidade de Rio Claro amadurecia seus traços modernos, a popularização do esporte vinha a reboque como uma tendência tipicamente urbana. Expressão do impacto do Grêmio Recreativo na disseminação da prática futebolística no município corresponde ao fato de que, nos anos subsequentes à sua constituição, surgiram clubes já especificamente voltados à prática do futebol na cidade, sendo os primeiros, como já tratado, o Pery Foot-Ball Club (1902), o Anhangás Foot-Ball Club (1906) (este, vale repetir, formado justamente formado por funcionários

da Companhia Paulista nos arredores da ferrovia), e o 7 de Setembro Foot-Ball Clube (1907) - times que, mesmo extintos com poucos anos de existência, desempenharam papel importante para o início das atividades futebolísticas no município, conforme explicitado anteriormente (CAMPOS; SOTERO, 2014).

Poucos anos depois, em 1909, surge o Rio Claro Foot-Ball Clube, fundado e dirigido pelos ferroviários Bento Estevam de Siqueira, Constantino Carrocine, João Lambach e o professor Joaquim Arnold, inspirados pela importância adquirida pelo futebol na capital do estado e constituindo-se enquanto expressão concreta da relação umbilical estabelecida entre ferrovia e futebol no município. Os vínculos do clube com a Companhia Paulista (como já tratado, à época dona da oficina de trens e da linha férrea que cortava o município) garantiram privilégios, como a gratuidade no deslocamento ferroviário dos atletas para disputar partidas e campeonatos em outras cidades do estado (TONINI, 2014). Também, acordos com a diretoria da Companhia concederam ao Rio Claro F. C. exclusividade (entre os clubes de futebol da cidade) do uso das dependências do Grêmio Recreativo para treinar e mandar seus jogos. Atualmente, o Rio Claro é o terceiro clube mais antigo em atividade no futebol profissional do estado de São Paulo, somente atrás da Associação Atlética Ponte Preta de Campinas (fundada no ano de 1900) e da Associação Atlética Internacional de Bebedouro, fundada em 1906 (RIO CLARO, 2021).

Figura 1 - Registro do Rio Claro F. C. no ano de 1916



Fonte: Puelhez; Arnosti (2012).

Deste modo, os dois clubes profissionais da cidade, e por via de consequência rivais no âmbito esportivo, Rio Claro e Velo Clube (sobre o qual se tratará adiante) demonstram como a chegada da ferrovia repercutiu direta e indiretamente na disseminação do futebol no município: diretamente na fundação do Rio Claro F.C. pelos ferroviários nos bairros que circundam os trilhos do trem e indiretamente na representatividade da criação do Grêmio Recreativo, que estabeleceu bases importantes e incentivou não apenas a prática esportiva do futebol, como também a fundação de diversos times amadores de futebol e outros esportes, dentre eles o atletismo e o ciclismo – conforme trataremos a partir do caso do Velo Clube.

Prova da ampla popularização do futebol na cidade de Rio Claro no início do século XX é o grande número de times que surgiram dentro dos limites do município, costumeiramente ligados aos ferroviários e aos comerciantes. De acordo com Puelhez (2014), entre os anos de 1913 e 1924 foram fundadas 41 equipes para a prática do futebol, com destaque para dois bairros: o *centro*, onde se situam as principais linhas férreas que cortam o espaço urbano, e o *cidade nova*, bairro próximo à estação de trem e que se caracterizava por reunir os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Neste sentido, o já mencionado desenvolvimento econômico no Oeste Paulista, a partir da cafeicultura e da chegada dos trens, estimulou o processo de urbanização, bem como incentivou as novas práticas e costumes considerados modernos, propiciando a criação de novos espaços de socialização, como é o caso dos clubes de futebol (MINA, 2017).

Desde a sua fundação, em 1909, e principalmente até o ano de 1931, o Rio Claro F. C. guardou relação estreita com a Companhia Paulista, sendo merecedor de uma série de benesses concedidas por meio do referido Grêmio Recreativo. Esta configuração, em certa medida, pôde ser interpretada como uma relação de paternalismo da Companhia para com seus funcionários (ao mesmo tempo, vale dizer, em que não deixa de ser uma estratégia dos associados do Rio Claro F. C. para financiar e alavancar as atividades do clube) (MINA; ALMEIDA, 2018). Afinal, neste período algumas frações da burguesia descobriram no futebol um persuasivo mecanismo de controle. Desta maneira, os patrões começaram a apoiar os clubes criados pelo operariado, com o

objetivo de alcançar determinados objetivos, como a vigilância e a disciplina no tempo livre dos trabalhadores (ALMEIDA; MINA, 2016). Também, perceberam que as agremiações poderiam funcionar como vitrine da empresa, de maneira a veicular uma imagem positiva do sucesso comercial através do futebol, de uma companhia preocupada com o divertimento de seus funcionários, um patronato generoso (MINA, 2017).

Entretanto, como indicado, a relação do clube com o Grêmio Recreativo se esgarça nos anos 1930, quando a postura paternalista e a consequente disposição da Companhia de investir no esporte perde força: frente a menores aportes financeiros para o clube e maiores exigências da Companhia (como a proposta de cobrar taxas para uso das dependências ou a proposta de que o clube de futebol se responsabilizasse pela manutenção do gramado) a relação entre clube e dirigentes da companhia se desgastou, culminando na decisão, por parte do Rio Claro F. C. em 1931, de suspender os laços com a burocracia da companhia (MINA; ALMEIDA, 2018).

Frente ao que foi exposto, entendemos ser lícito retomar a ideia de Santos (2002) sobre que o espaço geográfico, fruto das relações sociais, é constituído por um conjunto indissociável e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações. Para tanto, os objetos técnicos, como as estradas de ferro, condicionam a forma como as ações se desenvolvem, modificando as dinâmicas de determinado lugar e redefinindo suas relações sociais. Neste sentido, o Rio Claro F. C., em específico, como o futebol no município, em geral, relaciona-se intimamente com o fenômeno urbano-industrial que trazia consigo a modernidade para as terras do Oeste Paulista.

O VELO CLUBE RIOCLARENSE: DO CICLISMO AO FUTEBOL

A Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense, fundada no bairro central da cidade no dia 28 de agosto do ano de 1910, com o nome de Velo Clube Rioclarense, por um grupo de comerciantes - formado por Amadeu Rocco (presidente), Simão Hoffling (vice-presidente), Venâncio Baptista Chaves (tesoureiro), Miguel Ângelo Brandoleze e Armindo Rodrigues Alves (primeiro e segundo secretário, respectivamente) e Miguel Ferrari (procurador) -, surgiu

com o objetivo de promover a prática do ciclismo no município⁴ – sendo o próprio nome derivado da palavra velódromo (CASTELLANO, 2011). Após dedicar-se integralmente às disputas de ciclismo em seus dois primeiros anos de existência, o clube suspendeu suas atividades entre os anos de 1912 e 1919, retornando à ativa somente em 1920. Posteriormente ao período sabático apresentado, o Velo Clube incorporou a prática do futebol como carro-chefe da instituição, colocando o ciclismo em segundo plano, ao se fundir com o Comercial Futebol Clube (time também fundado por comerciantes locais), dando origem à Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense, tornando-se filiado à Associação Paulista de Esportes Atléticos (APEA) e apto para as disputas futebolísticas da Divisão do Interior, um dos principais campeonatos da época (VELO CLUBE, 2021). Por conseguinte, a agremiação se profissionalizou no ano de 1948 junto à Federação Paulista de Futebol e atualmente disputa a série A2 do campeonato paulista.

De partida, nota-se então uma nítida diferença entre os dois times que vieram a se profissionalizar: se o Rio Claro F.C. já iniciou suas atividades futebolísticas no momento de sua fundação, o Velo Clube passou uma parte de sua primeira década dedicando-se apenas aos campeonatos de ciclismo. Assim, buscamos colocar em destaque a presença e a importância do ciclismo para o futebol na cidade de Rio Claro, objetivando apresentar aspectos dessa tendência no município. Cabe pontuar, em linhas muito gerais, que ao redor do mundo muitos velódromos se consolidaram como importantes palcos para a prática do futebol (e posteriormente até mesmo se transformaram em estádios de futebol) - encontramos os principais exemplos desse movimento na França com o *Parc des Princes*, do *Paris Saint Germain*, e o *Vélodrome*, estádio do *Olympique de Marseille*.

⁴ Tonini (2006, p. 41) aponta a existência de outra agremiação com o nome de Velo Club Rio-Clarense, fundada em 20 de outubro de 1900, contudo os documentos e relatos acerca dessa primeira instituição voltada ao ciclismo no município de Rio Claro são raros e pouco esclarecedores.

Figura 2 - Ciclistas do Velo Clube no ano de 1910



Fonte: Foto obtida junto ao Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadado".

Ainda, o processo de introdução do futebol em clubes de ciclismo não se deu apenas no município de Rio Claro: trata-se de uma lógica que permeou diversas cidades do estado de São Paulo. O mesmo aconteceu com Velódromos na cidade de São Paulo, Campinas, Sorocaba, Santos e Taubaté (FITTIPALDI, 1985). No início da prática futebolística no país, os velódromos foram importantes palcos para os primeiros passos do futebol, pois já se constituíam como importantes produtos da modernidade urbana, afinal, eram eles os primeiros palcos do esporte como espetáculo, conforme trataremos neste trabalho.

Sobre a relação entre velódromos e futebol, Gambeta (2013) - em sua refinada tese sobre o Velódromo Paulista, no bairro da Consolação, entre anos de 1895-1916 -, demonstra a centralidade adquirida pelos velódromos na prática esportiva da época. Neste recorte temporal de pouco mais de 30 anos, o Velódromo Paulista da Consolação em São Paulo foi o primeiro e mais importante espaço do futebol na cidade. Decerto, isso se deve ao fato de que o ciclismo já era praticado antes da chegada (e principalmente da popularização) do futebol, despertando a curiosidade e atraindo a atenção dos paulistanos, dando início à apresentação do esporte como espetáculo na capital.

Cabe pontuar que neste período da história o turfe já se apresentava como um grande espetáculo esportivo. Os hipódromos e clubes de corridas, como o *Jockey Club* de São Paulo, contavam com numerosa plateia em seus momentos de apogeu nas grandes corridas. Sobre o tema, Gambeta (2013), ressalta como a trajetória de uma família da elite, a família Silva Prado, foi fundamental para a importação das corridas de cavalo e posteriormente para os espetáculos de ciclismo, correlacionando intercâmbios e desejos individuais desta família da elite com um anseio mais amplo de inovação e receptividade da sociedade civil paulistana. Assim, mesmo passando por um processo de declínio, o turfe, que aos poucos deixou de ser um esporte da elite porque se tornou alvo das apostas populares paralelas, deixou uma contribuição fundamental para o desenvolvimento esportivo como um todo: as disputas esportivas passaram a ser vistas como uma forma de espetáculo e entretenimento urbano.

Dentro deste cenário, outros palcos esportivos começaram a se desenvolver. Provenientes da França, as bicicletas (ou velocípedes, como eram chamados na época), ocupavam as ruas de Paris desde, pelo menos, 1860, e o ciclismo esportivo se consolidou na última década do século XIX - tendo como um de seus marcos a inauguração do velódromo de *Courbevoei*, em 1891, próximo de Paris. No Brasil, a construção de velódromos foi praticamente contemporânea à França, exemplo disso é a construção do *Bellodromo Nacional* no Rio de Janeiro em 1892. Assim, ainda que as corridas de bicicleta tenham tido um curto auge no Brasil e sofrido com as mesmas mazelas do turfe (perda de interesse na prática esportiva e aumento das apostas paralelas), os velódromos se espalharam para cidades como Santos, Campinas, São Carlos, Taubaté, Jacareí e Rio Claro (GAMBETA, 2013).

Deste modo, o ciclismo teve seu momento de ampla repercussão no Brasil, sobretudo na cidade de São Paulo e em algumas cidades do interior, pela grande influência francesa no período histórico supracitado. Era comum associar os costumes e práticas francesas como portadoras da modernidade urbana e cultura cosmopolita, influenciando sobremaneira em todas as esferas da sociabilidade urbana. Contudo, ainda que o ciclismo tenha passado por momentos de grande importância no país, com destaque para os anos que

marcaram o final do século XIX e o início do XX, seu sucesso em solo brasileiro foi efêmero. Atualmente, a presença de bicicletas pelas cidades ainda é corriqueira, mas agora muito mais voltadas para fins de lazer e transporte, não mais ao esporte de velocidade e alto rendimento.

Dentro do quadro apresentado, e voltando ao nosso objeto de análise principal, o Velo Clube foi criado em 1910 com o intuito de ser um clube voltado ao ciclismo. Poucos meses após sua fundação, mais precisamente no mês de dezembro, foi inaugurado o Velódromo de Rio Claro, situado no centro da cidade - onde hoje se localiza a escola estadual Coronel Joaquim Ribeiro. Após organizar diversas competições de ciclismo ao longo de dois anos, incluindo festivais com destaque na região, a agremiação não resistiu ao declínio do interesse popular no esporte (fenômeno que não foi exclusivo do caso rio-clarense) e paralisou suas atividades até o final da década, quando se fundiu com o Comercial e incorporou o futebol ao clube (FITTIPALDI, 1985). Assim, ainda que o ciclismo tenha perdido seu protagonismo no quadro esportivo do Velo Clube e, conseqüentemente, na cidade de Rio Claro após 1912, a instituição nunca abandonou a prática do esporte, mantendo até os dias atuais equipes de ciclismo e programas voltados para o público infantil.

Finalmente, ainda que o futebol tenha chegado antes na cidade de Rio Claro, com a fundação de agremiações que logo se extinguiram e do Rio Claro Futebol Clube, que rivaliza com o Velo Clube nos gramados até o presente momento, o ciclismo desempenhou um importante papel no cenário esportivo nacional e municipal. Se na segunda metade do século XIX o turfe e o remo se constituíam como os principais esportes praticados no país, nos últimos anos do século foi o ciclismo que assumiu posição de destaque, apresentando duas contribuições fundamentais: a) rompimento de barreiras da época acerca da prática esportiva, e; b) em muitos os casos, principalmente na cidade de São Paulo, os velódromos foram importantes palcos para os primeiros passos do futebol.

Nesse sentido, o futebol espetáculo se consolida como um ingrediente da modernidade urbana e, no caso do município de Rio Claro, a ferrovia se constituiu como parte integrante de todo este processo. Afinal, foi este fixo geográfico que além de viabilizar fluxos materiais entre a capital e o interior

paulista, também permitiu uma série de fluxos imateriais em um momento em que a prática de esportes, dentre eles o futebol, já se apresentava como um componente da modernidade e do progresso urbano. Mais do isso – ou seja, a interpretação da ferrovia como dinamizadora de um caldo de cultura urbano no qual o Velo Clube pode ser entendido como produto – a influência da ferrovia sobre a dinâmica de constituição e desenvolvimento do clube se manifesta de outras formas indiretas, como por exemplo, através da prática de oferecimento e concessão de empregos na Companhia Paulista a jogadores com notório destaque na prática esportiva pela agremiação (TONINI, 2006).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomando o argumento principal aqui apresentado, entendemos que a introdução e a consolidação do futebol em Rio Claro estiveram intimamente relacionadas aos processos de modernização e urbanização que se intensificaram no município entre as últimas décadas do século XIX e início do XX, em medida não desprezível carreados pela conformação de um complexo ferroviário na cidade. Se indicar as muitas aproximações entre futebol e ferrovia em Rio Claro não é uma tese nova - e principalmente neste ponto as contribuições de Tonini (2006) e Mina (2017) foram de suma importância para o presente trabalho -, a especificidade de nossa abordagem deriva da proposta de uma leitura geográfica do referido fenômeno, além do enfoque empírico direcionado às trajetórias iniciais dos dois mais importantes clubes do município.

Entendemos que a ferrovia em Rio Claro pode ser tomada enquanto *objeto técnico* ou *fixo geográfico* indutor da urbanização e de práticas modernas: isso na medida em que permitiu a aceleração dos fluxos do município interiorano junto à capital do estado e outros núcleos urbanos já então mais submetidos à racionalidade urbana/moderna, e também uma vez que permitiu em Rio Claro a consolidação de um complexo ferroviário, com a intensificação de ofertas de serviços eminentemente urbanos, ampliação da massa de operários e do mercado de consumo local. Assim, a introdução deste objeto técnico permitiu, ao mesmo tempo, um maior ritmo de contato com fluxos e impulsos forâneos (função precípua da ferrovia) e uma transformação

da dinâmica local em direção a uma maior aptidão à assimilação e incorporação desses mesmos impulsos. Em outras palavras, intensificaram-se as *verticalidades* e o número de eventos externos que atingiam o município, tanto quanto a própria dinâmica local tornou-se mais tendente a assimilar e perenizar estes impulsos forâneos no conjunto das *horizontalidades* municipais. Dentro deste quadro interpretativo aqui esboçado, entendemos que o futebol corresponde, justamente, a uma prática externa, carregada pelo avanço da ferrovia e de elementos de um padrão de sociabilidade moderno no interior paulista, e que encontra terreno fértil para sua incorporação no conjunto das práticas locais, tornando-se muito mais do que mero modismo estrangeiro e passageiro.

Para verificar esta circunstância, analisou-se aqui principalmente a trajetória inicial dos dois principais clubes de futebol do município, os que lograram a profissionalização e até hoje disputam divisões superiores do campeonato estadual. No caso do Rio Claro F. C., suas relações com a ferrovia são bastante explícitas e *diretas*. Conforme indicado, a diretoria do clube entretinha laços próximos com a cúpula local da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que nos anos de criação e consolidação do clube geria a oficina de trens e a linha férrea que cortava o município. Além de os jogadores do clube terem sido desde o início, em sua grande maioria, ferroviários, o clube entreteve por cerca de vinte anos (de sua fundação ao ano de 1931), laços estreitos com a burocracia da companhia e seu Grêmio Recreativo: neste “período em que os chefes da empresa ferroviária estiveram nos cargos de direção do clube, o Rio Claro F.C. constituiu-se na força máxima do futebol municipal e mesmo regional” (TONINI, 2006, p. 52).

O Velo Clube, por sua vez, é reflexo mais *indireto* da ferrovia. Isso na medida em que o clube foi fundado por comerciantes locais, em sua maioria imigrantes, cuja ocupação deriva de certo grau de dinamização do mercado consumidor local e das práticas urbanas em geral. Como visto, e em consonância com a interpretação usual (embora não unânime, como visto) sobre o desenvolvimento urbano de Rio Claro, este se deu de maneira tributária à instalação do referido complexo ferroviário. Afinal, o nascente centro urbano dinamizado pelos trens atraiu muitos imigrantes, que originalmente aportaram

nas fazendas da região, após o fracasso da experiência destas com colonos (SANTOS, 2000). Estes, por sua vez, adicionam novos ingredientes ao caldo de cultura urbano, retroalimentando a consolidação de práticas consideradas modernas em Rio Claro. Neste quadro, talvez se possa dizer que o Velo Clube tenha sido um destes ingredientes: de toda forma, é um fruto das circunstâncias à época presentes em uma então nascente cultura urbana. Também, como indicado, a relação indireta do Velo Clube com a ferrovia se expressa pela atuação da Companhia Paulista no eventual oferecimento de empregos a jogadores de destaque (TONINI, 2006). O Velo Clube nasce como promotor de um esporte à época apreciado, o ciclismo, e apenas em um segundo momento incorpora o futebol no rol de suas atividades. Tratamos sobre este movimento na seção destinada ao clube, indicando como corresponde a uma trajetória relativamente comum: o ciclismo e seu palco, o velódromo, tanto quanto outros esportes contemporâneos e suas respectivas arenas, abriram portas para a percepção do esporte como espetáculo urbano, abrindo um caminho subsequentemente hegemônico pelo futebol.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, M. A. B.; GUTIERREZ, G. L.; FERREIRA, R. P. Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, v. 24, n. 2, 2010.
- ALMEIDA, M. A. B.; MINA, R. V. Ferrovia e futebol: a relação entre a Companhia Paulista e o Rio Claro Futebol Clube. **Fênix (Revista de História e Estudos Culturais)**, v. 13, n. 1, 2016.
- CASTELLANO, C. L. N. **Benito e Velo: uma paixão em vermelho e verde**. São Paulo, RG Editores, 2011.
- DEAN, W. **Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- DINIZ, D. M. F. L. **Rio Claro e café: desenvolvimento, apogeu e crise, 1850-1900**. Tese (doutoramento). Rio Claro: FFLC, 1973.
- FITTIPALDI, F. C. **Os 75 anos do Velo Clube Rio-Clarense**. Rio Claro. Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteado”, 1985.

GAMBETA, W. R. **A Bola Rolou**: O velódromo paulista e os espetáculos de futebol 1895-1916. Tese (Doutorado em História) - Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2013.

GARCIA, L. B. R. **São João do Rio Claro**: a aventura da colonização. Tese (livre-docência em Geografia) Rio Claro: UNESP, IGCE. 2001.

GRANDI, G. A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro e o projeto de expansão ferroviária da Companhia Paulista. **História Econômica & História de Empresas**. v. 9, n. 1, 19 jul. 2006.

HOGAN, D. J.; OLIVEIRA, M. C. F.; SYDENSTRICKER NETO, J. M. **Café, Ferrovia e população**: o processo de urbanização em Rio Claro. Textos NEPO (Núcleo de Estudos de População) N. 5. Campinas: UNICAMP, 1986.

MASCARENHAS, G. **Entradas e Bandeiras**: a conquista do Brasil pelo futebol. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2014, 256 p.

MINA, R. V. **A bola e os trilhos**: a incorporação do futebol em Rio Claro e o desenvolvimento do Rio Claro Futebol Clube. Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo. São Paulo: 2017.

MINA, R. V.; ALMEIDA, M. A. B. de. Futebol, ferrovia e paternalismo: a relação Rio Claro Futebol Clube e Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1909-1931. **Revista Brasileira de Estudos do Lazer**, v. 5, n.3, p. 67-88, 2018.

PUELHEZ, N. V. Primórdios do Futebol até a 2ª Guerra Mundial. In: CAMPOS, M. T. de A.; SOTERO, J. R. (Org.). **Futebol Amador e Varzeano em Rio Claro**. Rio Claro: Panda Pix Editora, 2014. p. 387-395.

PUELHEZ, N. V.; ARNOSTI, J. C. Rio Claro Futebol Clube: 100 anos da trajetória de um campeão. In: **Revista do Arquivo Público**, Rio Claro, n. 4, p. 19-21, 2012.

RIO CLARO. Arquivo Público e Histórico de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteado". Estação Ferroviária. In: HENRIQUES, A. B.; PERINOTTO, C. C.; RESECK, I.; CAMPOS, M. T. A.; LUZ, M. J. H. M. **Patrimônio edificado em Rio Claro - SP**, Rio Claro: Phábrica, 2016.

RIO CLARO. **Rio Claro Futebol Clube**. Rio Claro, 2021. Disponível em: <https://www.rioclarofc.com.br/>. Acesso em 20 out. 2021.

SAES, F. A. M. de. **As ferrovias de São Paulo (1870 - 1940)**. São Paulo: Hucitec, 1981.

SANTOS, F. A. **Rio Claro**: uma cidade em transformação, 1850-1906. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. Campinas, 2000.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS NETO, J. M. **Visão de Jogo - Primórdios do futebol no Brasil**. São Paulo: Cosac & Naify, 2002.

CAMPOS, M. T. A.; SOTERO, J. R. (Org.). **Futebol Amador e Varzeano em Rio Claro**. Rio Claro: Panda Pix Editora, 2014.

TONINI, M. D. **Ferrovia e futebol**: o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na cidade de Rio Claro, 1870-1930. Monografia (Graduação em Ciências Sociais). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” - Faculdade de Ciências e Letras. Araraquara, 2006.

TONINI, M. D. Nos Trilhos da Bola: A relação entre ferrovia e futebol na cidade de Rio Claro. *In*: CAMPOS, M. T. de A.; SOTERO, J. R. (Org.). **Futebol Amador e Varzeano em Rio Claro**. Rio Claro: Panda Pix Editora, 2014. p. 380-385.

VELO CLUBE. **Associação Esportiva Velo Clube Rioclarense**. Rio Claro, 2021. Disponível em: <https://veloclube1910.com/>. Acesso em 20 out. 2021.

Recebido em 29 de Novembro de 2021
Aceito em 31 de Março de 2022