

A CONSTITUIÇÃO DO FUTEBOL NO ESTADO DO PARANÁ COMO REFLEXO DO AVANÇO DA URBANIZAÇÃO E DOS TRANSPORTES NO SÉCULO XX

Rafael Balieiro Crestani¹

Universidade Estadual de Maringá (UEM)

Oséias da Silva Martinuci²

Universidade Estadual de Maringá (UEM)

Resumo

Como citar:

CRESTANI, R. B.; MARTINUCCI, O. S. A Constituição do Futebol no Estado do Paraná como Reflexo do Avanço da Urbanização e dos Transportes no Século XX. **Revista Geografia em Atos** (Online), v.6, ANO.2022, p.1-20, outubro/2022.DOI: <https://doi.org/10.35416/geoatos.2022.8488>

Recebido em: 2021-03-02

Devolvido para correções: 2022-03-08

Aceito em: 2021-07-24

Publicado em: 2022-12-13

O futebol, como manifestação lúdica urbana, chega ao paraná na virada do século XIX para o século XX, em um momento de mudanças no estado. O avanço da urbanização, da indústria e das ferrovias permitiu que as localidades urbanas desenvolvessem inúmeras formas de expressão, sendo o lúdico uma delas. Entretanto, a dificuldade de comunicações entre o norte do Paraná e o Paraná Tradicional, curiosamente, influenciou no futebol do estado, que só chegou a ter um campeonato estadual unificado na década de 1960. Dessa forma, o presente trabalho buscou analisar como se deu a expansão do futebol no Paraná, considerando o avanço das técnicas de comunicação e transporte. Foram consultados referenciais sobre o desenvolvimento do estado e a constituição do futebol no século XX. Os materiais cartográficos foram elaborados com o software Qgis. Constatou-se que a falta de uma via de transporte eficiente entre o Paraná Tradicional e o Norte do estado, contribuiu para que os campeonatos estaduais fossem realizados em zonas ou que não contassem com equipes do norte e que fatores como o avanço do futebol moderno, bem como o fraco dinamismo dos pequenos municípios do norte paranaense, contribuíram para a falência ou licenciamento de inúmeros clubes de futebol.

Palavras-chave: Geografia dos Esportes; Transportes; Paraná.

¹. Licenciado, Bacharel e Mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (UEM). Mestrando em Desenvolvimento Local pela Universidade de Pádua (Itália)

E-mail: rafaelgeopolitica@gmail.com

Orcid iD: 0000-0003-3219-5407

². Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP). Professor Adjunto do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá

E-mail: osmartinuci@uem.br

Orcid iD: 0000-0002-5206-4829

THE CONSTITUTION OF FOOTBALL IN THE STATE OF PARANÁ AS A REFLECTION OF URBAN AND TRANSPORT ADVANCEMENT IN THE 20TH CENTURY

Abstract

Football, as a playful urban manifestation, arrives in Paraná at the turn of the 19th century to the 20th century, at a time of changes in the state. The urban, industrial, and railway advancement allows the urban localities to develop innumerable forms of expression, being the ludic one of them. The greater complexity of the networks and the consequent better spatial connection, contributed for the different spaces to change more quickly in the state, but, even so, the constitution of means of transport, focused on export products, meant that there was a distribution unevenness of the technique, which subsequently contributed to the weak connection between regions of the state, especially between the North and Traditional region. The difficulty of communications between these two regions, curiously, influenced football in the state, which only had a unified state championship in the 1960s, during the Paraná Development Project. It was found that the lack of a cheap and easy access route between Traditional region and the North of the state, contributed to the state championships of Paraná being held in zones or that they simply did not have teams from the north of the state. for much of the 20th century.

Keywords: Sports Geography; Railways; Paraná.

LA CONSTITUCIÓN DEL FÚTBOL EN PARANÁ COMO REFLEXIÓN DEL AVANCE DE LA URBANIZACIÓN Y DEL TRANSPORTE EN EL SIGLO XX

Resumen

El fútbol, como manifestación urbana lúdica, llega a Paraná entre el siglo XIX y el XX, en una época de cambios en el estado. El avance urbano, industrial y ferroviario permite a las localidades urbanas desarrollar innumerables formas de expresión, siendo la lúdica una de ellas. La mayor complejidad de las redes y la consecuente mejor conexión espacial contribuyó a que los diferentes espacios cambiaran más rápidamente en el estado, pero, aun así, la constitución de los medios de transporte, enfocados a los productos de exportación, hizo que hubiera un desnivel de distribución. de la técnica, lo que posteriormente contribuyó a la débil conexión entre las regiones del estado, especialmente entre el Norte y el Paraná Tradicional. La dificultad de las comunicaciones entre estas dos regiones, curiosamente, influyó en el fútbol en el estado, que solo tuvo un campeonato “estatal” unificado en la década de 1960, durante el Proyecto de Desarrollo de Paraná. Se encontró que la falta de una ruta barata y de fácil acceso entre el Paraná Tradicional y el norte del estado, contribuyó a que los campeonatos “estatales” de Paraná se realizaran en zonas o que simplemente no contarán con equipos del norte del estado durante gran parte del siglo XX.

Palabras Clave: Geografía deportiva; Ferrocarriles; Paraná.

Introdução

O futebol é o esporte de maior aceitação nacional. Sua constituição no Brasil remonta ao final do século XIX e início do século XX, acompanhando as correntes imigratórias que se direcionaram ao país, especialmente de ingleses que vieram estabelecer negócios ou trabalhar. No Paraná, esse processo não foi diferente, apesar de suas particularidades. Dessa forma, assim como em outras localidades do país, o desenvolvimento de pequenas indústrias e das vias de comunicação e circulação, especialmente os trilhos, possibilitaram a formação de clubes esportivos locais e o intercâmbio futebolístico entre núcleos urbanos do estado, contribuindo para a formação dos primeiros campeonatos estaduais. A crescente industrialização, a imigração e o avanço dos meios de comunicação e circulação foram importantes para que cidades como Curitiba, Ponta Grossa e Paranaguá¹ fossem pioneiras na constituição de um campeonato estadual² no início da década de 1920. Aos poucos, as demais regiões do estado foram alcançadas pelo desenvolvimento urbano, industrial, agrícola e pelas práticas esportivas, sobretudo o futebol.

Tomamos como ponto de partida para a análise, o Paraná do final do século XIX e da maior parte do século XX, especificamente até a década de 1960, quando grandes transformações ocorrem no estado do ponto de vista infraestrutural, sobretudo nas áreas de transportes e de energia, contribuindo para uma nova era esportiva no estado. O fenômeno cultural, de modo geral, e o futebol, mais especificamente, são fortemente condicionados pelo próprio desenvolvimento técnico das sociedades e, portanto, pelas características territoriais.

Desenvolvimento

Metodologia

¹ Essas cidades estão incluídas no que é conhecido como “Paraná Tradicional”, uma definição utilizada pelo historiador Ruy Christovam Wachowicz para designar as áreas de colonização antiga do estado, como por exemplo o litoral, o primeiro planalto e os campos gerais.

² Apesar de ser chamado de campeonato estadual, no princípio o certame reuniu apenas equipes de cidades do Paraná Tradicional.

A metodologia de pesquisa consistiu na consulta de referenciais teóricos que tratassem do fenômeno técnico e da fluidez no espaço geográfico, bem como escritos sobre o processo de (re)ocupação do estado do Paraná, do avanço industrial e urbano e dos esportes, mais especificamente, do futebol. Também foram consultados mapas antigos que retratam a formação dos municípios paranaenses e da rede ferroviária. Na elaboração dos mapas, foi utilizado o *software* QGIS 3.8.2, gratuito e de código aberto.

A Técnica e a Fluidez

Um dos temas que permeiam as discussões geográficas, especialmente desde a década de 1970, é a questão do avanço das técnicas e a fluidez por elas proporcionadas. Acerca das discussões geográficas que envolvem a região, o espaço, a técnica e a fluidez, Moreira (2007) explica que até a década de 1950 as transformações nas paisagens eram lentas por conta da inexistência de técnicas que possibilitassem a interligação entre os lugares de forma rápida. A falta de redes que unificassem os espaços, fez com que o conceito tradicional de região fosse, por muito tempo, figura central na Geografia. Moreira (2007) fala de realidades esparsas e distintas para se referir aos diferentes espaços anteriores ao século XVIII. Com a Revolução Industrial e o progresso das técnicas, os espaços, que antes eram esparsos, passaram a ser unificados. O espaço começa a se organizar em redes e as antigas regiões deixam de ter aquela estabilidade histórica que antes possuíam (CONTEL, 2015, p. 256). Dessa forma, com a fluidez cada vez maior, produto de uma era de redes, os espaços, mais conectados, também passam a se modificar mais rapidamente.

Após a década de 1970, as redes, além de globais, vão se tornando cada vez mais instantâneas, com o advento e a popularização dos computadores e da internet. De acordo com Moreira (2007, p. 57), “É junto à rede que se descobre a globalização”. Nessas redes que se formaram, a cidade exerceu um papel muito importante, constituindo-se em um ponto de densidade, expansão e conexão de diversas redes técnicas, como de ferrovias, de telefonia, de rodovias e outras, com algumas localidades ocupando papéis centrais, favorecidas pelas densidades técnicas alocadas e dos fluxos materiais e imateriais. A cidade também foi beneficiada, uma vez que a chegada dessas técnicas dinamizou seu funcionamento, possibilitando novas formas de viver para seus habitantes, criando, inclusive, tempos e espaços para o lazer.

Um dos meios responsáveis por essa fluidez, foi a constituição das ferrovias como importante meio de transporte a nível global. No Brasil e, mais especificamente, no estado do Paraná, as ferrovias, assim como em inúmeras localidades do planeta, foram responsáveis pelo maior dinamismo e por “novos nós” surgidos na rede urbana estadual.

As ferrovias no Paraná e o dinamismo resultante

As ferrovias, historicamente, possuíram um importante papel na abertura de novas áreas de ocupação e de cultivo agrícola. A chegada desse modal de transporte a áreas tidas como “inocupadas”, contribuiu para que o espaço geográfico se tornasse mais complexo, já que:

além de transportar bens materiais e imateriais, as ferrovias contribuem diretamente também, para a difusão da técnica a todos os lugares servidos pelas linhas ferroviárias. As regiões servidas pelas ferrovias são valorizadas duplamente, uma vez pela própria possibilidade de acesso a outros mercados, de escoamento de produtos, por exemplo, e a segunda pelo próprio acesso a novas técnicas que trafegam pela ferrovia (VENCOVSKY, 2006, p. 10).

No Brasil, principalmente no estado de São Paulo, a constituição das ferrovias esteve ligada ao interesse dos cafeicultores que financiaram boa parte dessas obras nos séculos XIX e XX.

A construção das ferrovias no Brasil, aliada aos interesses dos setores agropecuários e comerciais, contribuiu para que se formasse uma densidade desigual das técnicas no território brasileiro. Uma parte das linhas construídas, buscava, principalmente, transportar os produtos produzidos no interior em direção aos portos, não se preocupando com a integração nacional, priorizando as exportações (VENCOVSKY, 2006, p. 16).

No Paraná, a primeira ferrovia de vulto surge com esse mesmo propósito, buscando ligar o planalto curitibano ao porto de Paranaguá. Em 1885 foi inaugurada a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, buscando auxiliar na exportação de mate e de madeira. Em 1908, a ferrovia São Paulo-Rio Grande cruzou o estado do Paraná, buscando ligar o sul do país ao atual estado de São Paulo e facilitar a movimentação de madeira e produtos agropecuários. Em 1924, fazendeiros do norte pioneiro do Paraná financiaram a construção da ferrovia São Paulo-Paraná, conectando o norte cafeeiro à Estrada de Ferro

Sorocabana e ao porto de Santos, buscando o escoamento do café para o mercado internacional (KROETZ, 1985, p. 42).

Outras linhas e ramais foram postos em prática nesse ínterim, mas não atingiram o objetivo preestabelecido, como os ramais do norte do estado (e.g., o Ramal do Paranapanema), que buscaram integrar o Norte ao chamado Paraná Tradicional e ao porto de Paranaguá.

Mesmo considerando a forma desigual com a qual as ferrovias citadas se constituíram no território paranaense, elas foram importantes para ampliar a integração do espaço geográfico e sua conseqüente diversificação, contribuindo para que novos fluxos (i)materiais alcançassem localidades mais distantes. De acordo com Kroetz (1885, p. 441):

o investimento de transportes no Paraná(...) – atuando como poderoso fator no espaço econômico, condicionou novos esquemas de divisão geográfica do trabalho, influenciando a localização de atividades industriais extrativas e agrícolas.

Aspectos importantes desses fluxos, como a cultura, os esportes e as diferentes formas de expressão corporal como fenômenos urbanos, alastraram-se paulatinamente pelo estado.

A Propagação do Futebol no estado do Paraná

No Brasil, a evolução do futebol esteve relacionada com a urbanização da sociedade, com a migração interna e com a crescente industrialização dos centros urbanos (MASCARENHAS, 2014). Aos poucos, o futebol começou a sair das mãos das elites, se tornando popular também entre os trabalhadores urbanos. Entretanto, devido a frágil integração do território brasileiro, existente ao longo de boa parte do século XX, o futebol se desenvolveu de forma “fechada” nos estados e regiões, com poucos intercâmbios entre clubes de regiões distantes, como o Sul e o Nordeste, por exemplo. O primeiro campeonato nacional reunindo equipes das atuais regiões Sul, Sudeste, Nordeste e Norte só ocorreu em 1959.

Dessa forma, as diferenças geográficas internas do Brasil logo foram perceptíveis a nível esportivo, representado principalmente pelo futebol. O futebol, numa perspectiva geográfica, acompanha, em parte, o desenvolvimento territorial do país nas suas inúmeras distinções locais. Se nos concentrarmos apenas nos níveis estaduais, será evidente a

diferença na evolução e propagação do esporte. No estado de São Paulo, por exemplo, no final do século XIX e início do século XX, os rendimentos oriundos, principalmente do plantio do café, possibilitaram a existência de capital para uma crescente industrialização e a expansão de ferrovias para o interior, contribuindo para o surgimento de centros urbanos com populações cada vez maiores. Nos centros urbanos, a diversidade começou a imperar, contribuindo para a formação de agremiações esportivas, que também foram vistas como lugares de pertencimento (ALMEIDA, 2017, p. 19).

No final do século XIX e início do século XX, o futebol chega ao estado do Paraná enquanto uma incipiente indústria começa a surgir, ainda que relacionada aos processos extrativistas, como o da erva-mate (OLIVEIRA, 2017, p. 25). Curitiba, como principal centro urbano do estado, concentrou boa parte das atividades econômicas relacionadas à indústria que surgia na época.

O chamado “Ciclo do Mate”, no Paraná, inicia-se por volta de 1820, antes mesmo da emancipação estadual, ocorrida em 1853, quando se deu início a exportação da erva-mate para outras nações, especialmente em direção aos vizinhos platinos. O Mate exerceu um importante papel na economia paranaense por quase 100 anos. Mesmo sendo um produto extrativo, influenciou a formação de pequenas indústrias que buscavam beneficiar o produto antes de ser escoado pelo porto de Paranaguá.

A necessidade de comunicação entre o litoral e a capital do estado, motivou a construção da Estrada da Graciosa, terminada em 1873, dando ainda mais impulso à economia da erva-mate (OLIVEIRA, 2017, p. 27). Além da cultura da erva-mate, a extração de madeira e correlatos, como a produção de papel, também exerceram importância considerável na economia paranaense nessa época.

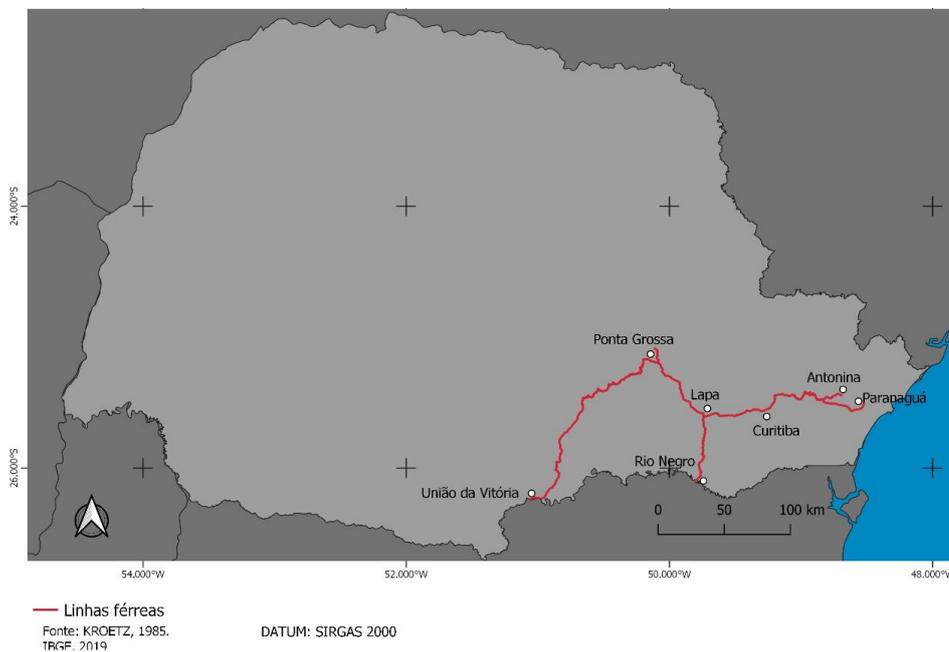
A política nacional de imigração contribuiu com a urbanização e, também, com a incipiente industrialização de alguns centros urbanos do estado. Italianos, alemães, ucranianos, poloneses e outros chegaram ao Paraná desde o final do século XIX, principalmente para formar colônias rurais, numa tentativa de povoamento de espaços tidos como “vazios” pelo governo. Por outro lado, outros imigrantes acabaram se deslocando para os crescentes centros urbanos. Trindade e Andreazza (2017, p.55)

identificaram que alguns imigrantes já possuíam ligações com o mundo urbano e contribuíram para o desenvolvimento do comércio e das pequenas e médias indústrias, sobretudo em cidades como Curitiba e Ponta Grossa que, juntamente com Paranaguá, eram os principais centros urbanos do Paraná no início do século XX.

Ainda que os números populacionais não sejam, por si só, fatores que comprovem a urbanização, contribuem para que se tenha uma noção dos locais que eram povoados pela população não-originária no Paraná no início do século XX. Nessa época, o Paraná contava com 40 municípios e o da capital era o mais populoso, com aproximadamente 50 mil habitantes.

Ponta Grossa, por sua vez, foi beneficiada com a chegada dos trilhos em 1894, que ligou a cidade à capital e ao porto de Paranaguá. Em 1900, os trilhos da ferrovia São Paulo-Rio Grande chegaram à cidade, transformando-a em um entroncamento ferroviário que logo apresentou considerável desenvolvimento urbano.

Figura 01. Linhas férreas do estado do Paraná em 1900



Fonte: Autor, 2020

Frente a todo esse dinamismo pelo qual o Paraná Tradicional passava, o futebol, como manifestação esportiva urbana, também começou a surgir nos principais centros urbanos do estado, principalmente em Ponta Grossa, Curitiba e Paranaguá.

Ponta Grossa é tida como a cidade pioneira na prática do esporte no estado do Paraná. Com a construção da ferrovia que ligou São Paulo ao Rio Grande do Sul, funcionários da *American S. Brazilian Engineering Co.* se juntaram e formaram uma equipe de futebol. Conforme registra Ribeiro Junior (2004, p. 11), “Em maio de 1909, foram dados os primeiros chutes no Paraná”.

Assim como em outras localidades do país, foram os estrangeiros ou brasileiros que haviam passado pela Europa, que incentivaram a prática do esporte inicialmente. Em Ponta Grossa, a principal figura foi Charles Wright, que havia praticado o futebol na Inglaterra, enquanto em Curitiba, Frederico Fritz Essenfelder foi o principal incentivador (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p. 13).

Com a facilidade de comunicação proporcionada pela ferrovia, logo iniciou-se o intercâmbio futebolístico entre Ponta Grossa e Curitiba, com o primeiro amistoso oficial sendo disputado em outubro de 1909. O movimento esportivo nas duas cidades cresceu na segunda década do século XX. Em Ponta Grossa, surgiu o Operário, fundado em 1912 por trabalhadores da ferrovia, enquanto os comerciantes e parte da elite da cidade se reuniram para formar o Guarani. No início, os jogos princesinos³ eram realizados no Jockey Club Pontagrossense (RIBEIRO JUNIOR, 2004).

Em Curitiba, o Curitiba Foot Ball Club foi fundado em 1910 e o Internacional Foot Ball Club em 1912. Em 1915, foi disputado o primeiro campeonato paranaense de que se tem notícia que, apesar do nome, não possuía um caráter essencialmente estadual, já que apenas equipes de Curitiba e Paranaguá participaram. Em razão das dificuldades de transporte, mesmo com a linha férrea, as equipes de Ponta Grossa disputaram uma espécie de segunda divisão que concentrou equipes da cidade (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p. 16). Os jogos realizados entre equipes de Paranaguá e Curitiba precisavam de horários muito bem estabelecidos, já que o trem aos domingos partia da cidade portuária às 15:30, obrigando os jogos a serem realizados no período da manhã para que os curitibanos

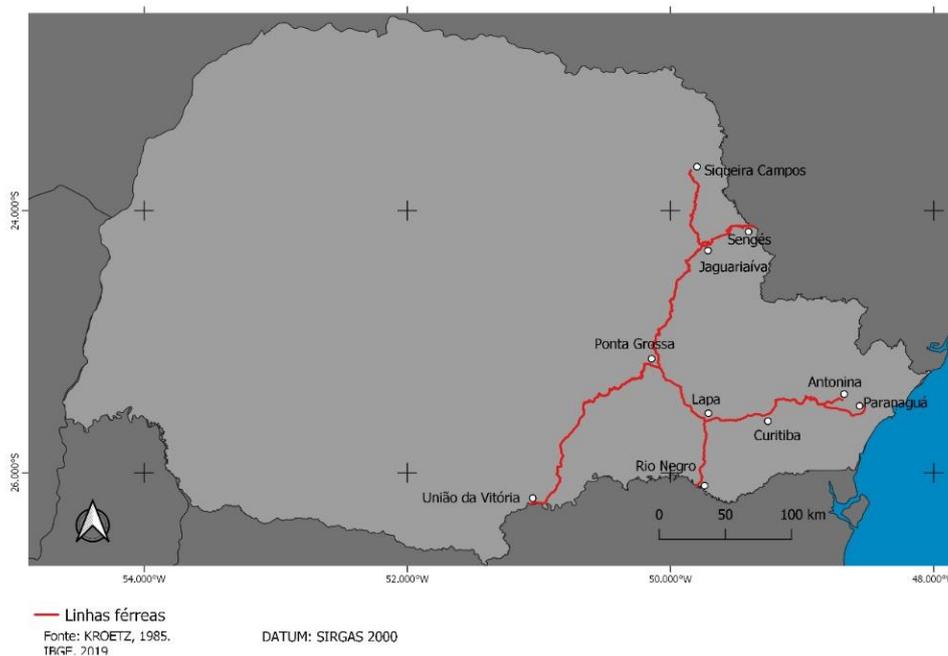
³ “Princesino” e “Pontagrossense” são gentílicos de Ponta Grossa-PR.

conseguissem voltar à capital no mesmo dia (MACHADO; CHRESTENZEN, 1990, p. 10).

Os campeonatos promovidos em Curitiba, no início do século XX, posteriormente foram chamados de “campeonato paranaense”, mesmo com a presença, na maioria de suas edições, de equipes oriundas apenas da capital. Até a década de 1940, as participações de equipes de Ponta Grossa e Paranaguá não eram frequentes, já que essas localidades possuíam suas próprias ligas e chegar até Curitiba não era uma tarefa fácil e barata, mesmo com a disponibilidade das ferrovias. O campeão paranaense, nas décadas de 1930 e 1940, por exemplo, era conhecido após o confronto das equipes vencedoras das ligas regionais. Curitiba, Ponta Grossa, Paranaguá, Antonina, União da Vitória e Irati já possuíam suas ligas nessa época.

A liga de Ponta Grossa, por exemplo, foi criada em 1917 e contou com equipes de outras cidades, como Castro e Irati. Era a presença do futebol se alastrando pelo Paraná Tradicional, acompanhando o desenvolvimento urbano, industrial e agrícola do estado.

Figura 02. Linhas Férreas no estado do Paraná em 1920



Fonte: Autor, 2020.

Mesmo com a dificuldade ainda presente com as ferrovias, o intercâmbio futebolístico entre cidades do Paraná Tradicional e de outros estados, como os confrontos de equipes do Paraná e de Santa Catarina, só foi possibilitado pela existência dessas linhas férreas, já que as estradas eram precárias e sem pavimentação e o automóvel pouco utilizado, devido à dificuldade de acesso à compra por grande parte da população.

Mesmo com a crescente disponibilidade de linhas férreas, a dificuldade de horários e atrasos nos trens ainda entravavam o intercâmbio. Em 1920, o Operário não participou da liga regional de Curitiba devido a indisponibilidade de horários de trens que partissem da capital para Ponta Grossa aos domingos (MACHADO; CHRESTENZEN, 1990, p. 28).

Todos esses entraves impossibilitaram a realização de um campeonato essencialmente estadual, limitando-se aos confrontos dos vencedores das ligas regionais.

A falta de vias de comunicação em todo o estado contribuiu para que as equipes das cidades do norte só começassem a disputar o estadual na década de 1950 e o primeiro campeonato “unificado” só ocorreu na década de 1960, como veremos mais adiante.

O “Isolado” Norte Paranaense

No ainda longínquo norte paranaense (do ponto de vista dos paranaenses do Paraná Tradicional), germinava-se uma tímida ocupação territorial não-originária desde o século XIX, em decorrência do plantio de café e, em menor medida, da plantação de milho para engorda de suínos, feito por fazendeiros oriundos, principalmente, de Minas Gerais e de São Paulo. Enquanto os trilhos avançavam pelo Paraná Tradicional nas primeiras décadas do século XX, o avanço no norte paranaense era mais tímido. Durante boa parte da história do Paraná no século XX, o problema das comunicações entre o norte do estado e o chamado Paraná Tradicional entravaram as trocas comerciais, sociais e culturais. Mesmo com a (re)ocupação crescente do norte pioneiro no início do século XX, tardou-se a construção de uma via de comunicação eficaz que pudesse conectar a capital e o litoral com a nova área de (re)ocupação estadual. A comunicação com o estado de São Paulo, especialmente por meio da ferrovia São Paulo-Paraná, financiada inicialmente por fazendeiros da região, contribuiu para que o norte paranaense alcançasse números

expressivos de população e produção agrícola, mas, por outro lado, estabeleceu fortes laços econômicos desta região com o estado de São Paulo.

O processo de ocupação do norte pioneiro do estado do Paraná chama a atenção por ser um importante ponto de ocupação efetiva não-originária além dos limites do chamado Paraná Tradicional no século XIX. Diversas foram as tentativas realizadas visando a posse efetiva da região que era povoada apenas por indígenas até a primeira metade do século XIX.

O norte paranaense despertou o interesse de agentes privados, representados, inicialmente, na figura do Barão de Antonina, dono de latifúndios e incentivador da colonização da região e, posteriormente, por fazendeiros mineiros e paulistas.

A fertilidade das terras no norte pioneiro começou a ser de conhecimento de paulistas e mineiros interessados na agricultura e na pecuária em meados do século XIX. Existem registros de migrantes mineiros na região já na década de 1840. Logo, os primeiros núcleos começaram a surgir na região do rio Itararé. Nos últimos anos do século XIX, os paulistas já dominavam o processo de (re)ocupação da área (TOMAZI, 1997, p. 145) com suas fazendas e as ligações que tinham com as casas bancárias do estado de São Paulo. A chegada de cafeicultores paulistas com visão empreendedora mudou a economia do norte pioneiro.

Alguns fazendeiros e outros agentes importantes somaram esforços para construir uma ferrovia que ligasse a estrada de ferro Sorocabana, a partir de Ourinhos-SP, até próximo de suas propriedades, em Cambará-PR. A ferrovia foi de grande importância para as transformações territoriais, a formação e o crescimento dos núcleos urbanos no norte pioneiro.

A atuação das vias de comunicação - no caso, a linha férrea - foi de vital importância para o desenvolvimento econômico da região (...), mas limitar a ação da estrada de ferro a esfera econômica, situá-la por assim dizer - como posterior ao povoamento, faria negligenciar um dos aspectos clássicos do trilho como agente de povoamento (MONBEIG, apud MASSULAM, 1974, p. 37).

Com o avanço dos cafezais, da ferrovia e do povoamento, outros núcleos surgiram. Em 1940, já existiam 11 municípios no norte pioneiro. Em 1950, por sua vez, eram 18 municípios, chegando a 25 no final da década de 1950.

A população do norte pioneiro, dessa forma, apresentou crescimento considerável entre as décadas de 1940 e 1950. Na década de 1920, a população do norte pioneiro possuía pouco mais de 70 mil habitantes, em 1940, a população ultrapassava 200 mil habitantes. Em 1960 e 1970, o norte pioneiro alcançou os números de 442.523 e 512.224 habitantes respectivamente (BRASIL, 1922; IBGE, 1940, 1960, 1970). Com todo esse crescimento populacional e a multiplicação de localidades urbanas, novas atividades passaram a se formar. Precisamente nesse contexto, as organizações de lazer começam a surgir.

O futebol no Norte do estado

O futebol, como expressão urbana de lazer, não demorou muito para se destacar no norte pioneiro. Na década de 1940, algumas cidades chamavam a atenção com o esporte. Machado e Chrestenzen, (1990, p. 111) apontam que em Cambará e em Jacarezinho, o futebol começava, em 1944, a se destacar. Algumas equipes da capital começaram a visitar as cidades nortistas para amistosos na década de 1940, como o Coritiba, que visitou Jacarezinho em 1945 (Machado e Chrestenzen, 1990, p. 115).

Chama a atenção a quantidade de amistosos feitos por equipes do norte do estado, enfrentando principalmente equipes do estado de São Paulo, devido, em grande medida, à maior facilidade de circulação e comunicação. Por outro lado, as equipes de Curitiba e do Paraná Tradicional realizavam amistosos com equipes de diversos estados, mas, sobretudo, de Santa Catarina. O porto de Paranaguá facilitava a comunicação da capital com os demais estados brasileiros.

Rapidamente, as equipes do norte começaram a surpreender as demais equipes do estado. A Esportiva de Jacarezinho-PR sagrou-se campeã do certame do “interior” em 1948 e 1949. Em 1950, a mesma equipe disputou o campeonato estadual pela primeira vez.

Com a inauguração do ramal ferroviário de Monte Alegre, em 1949, a equipe do Monte Alegre, de Telêmaco Borba-PR, ligada às empresas Klabin, pôde participar do campeonato da liga curitibana (MACHADO E CHRESTENZEN, 1990, p. 137-42). Essa mesma equipe venceria esse campeonato em 1955, sagrando-se campeã estadual e levando o título para o interior pela primeira vez.

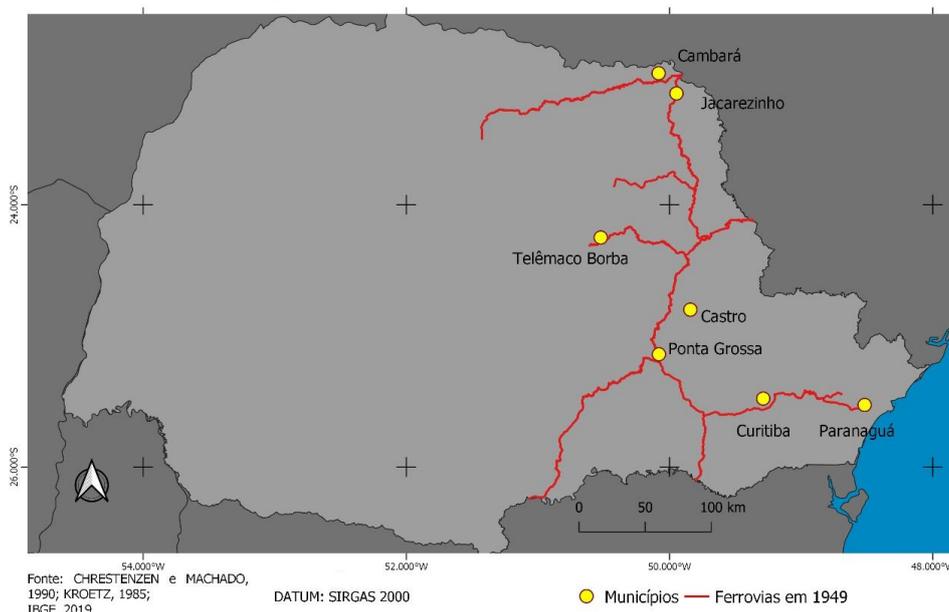
Em 1951 foi criada a 2ª Divisão de profissionais da zona norte. Dentre as equipes que disputaram o campeonato, estavam o Operário de Cambará-PR, o Guarani de Arapoti-PR e a A. A. Cambarense, campeã do torneio.

A partir do avanço populacional e urbano, além dos bons rendimentos oriundos do café, tornou-se possível que novas práticas urbanas e de socialização ocorressem, sendo o futebol um exemplo. Assim:

a forma embrionária como foi sendo estruturado o esporte, reproduziu o próprio desenvolvimento econômico, político e social do Estado, pois até a década de 50 a maior concentração populacional estava localizada nas regiões de Curitiba, Campos Gerais e Litoral, onde as ações esportivas também se concentravam com mais intensidade, principalmente em Curitiba, pois era na capital que estava o maior volume urbano do Estado (MEZZADRI, 2000, p.36).

Todos esses clubes representaram suas cidades a nível estadual, sendo motivo de orgulho local, especialmente nos jogos ante às equipes tradicionais da capital. Muitos desses clubes tinham íntima relação com a exploração do meio, sendo mantidos por indústrias ligadas ao extrativismo, de beneficiamento ou até mesmo pelos rendimentos do café.

Figura 3. Municípios com clubes que participaram ao menos uma vez do Campeonato Paranaense entre 1950 e 1959.



Fonte: Autor, 2020

A falta de vias eficientes de transporte entre o norte do estado e o chamado Paraná Tradicional não dificultou apenas as comunicações entre essas duas regiões nos aspectos econômicos, mas também se refletiu no futebol. No final da década de 1950, as equipes do norte realizaram certames profissionais envolvendo as equipes locais, culminando na divisão do campeonato estadual, ocorrido em 1959, em zonas sul e norte. Em 1961, a divisão foi feita entre zonas norte, sul e setentrão, esta última destinada às equipes do norte pioneiro. Dessa forma, o norte do estado começou a ser considerado nos certames estaduais, pelo menos no futebol.

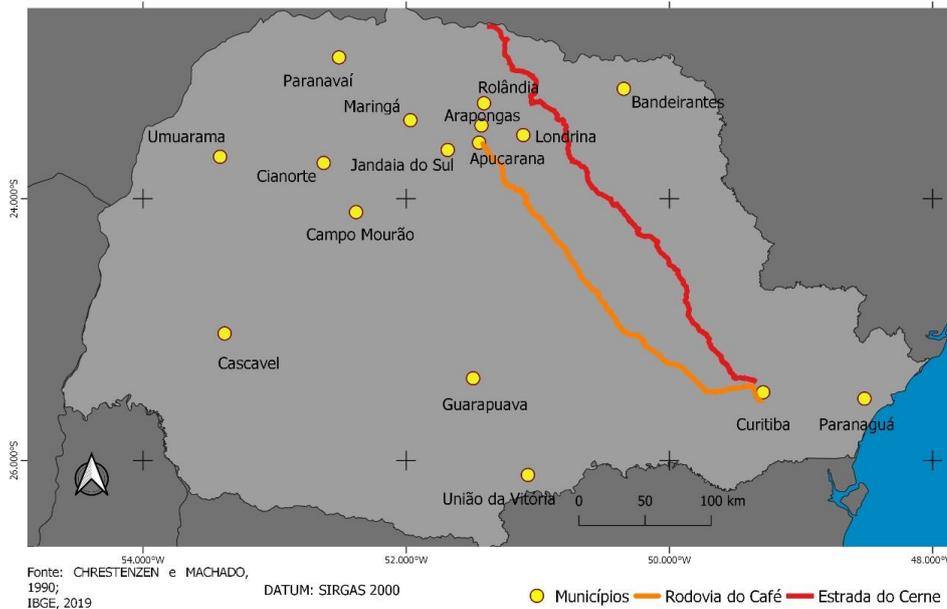
Apesar de o Paraná apresentar considerável crescimento populacional e urbano na década de 1950, a grande transformação no estado viria na década de 1960, com o chamado Projeto de Desenvolvimento Paranaense. Esse projeto buscou fomentar a industrialização do estado (MAGALHÃES FILHO, 2011, p. 23), acompanhando as medidas de investimento estatal e estatal-privado na infraestrutura, que já eram uma realidade na Era Vargas (1930-1945) e no governo JK (1956-1961).

A fundação do FDE (Fundo de Desenvolvimento Econômico), a CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento do Paraná), que posteriormente se transformou no BADEP (Banco de Desenvolvimento do Paraná) foram marcas desse período de melhorias infraestruturais no estado. Foi nesse período que sociedades mistas de grande importância para o estado do Paraná surgiram, como a Sanepar (Companhia de Saneamento do Paraná), a Celepar (Centro Eletrônico do Paraná, atual Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná), a Telepar (Telecomunicações do Paraná) e outras que contribuíram no melhor equipamento do estado. Do ponto de vista dos transportes, a obra de maior importância foi a Rodovia do Café, finalizada em 1965, que finalmente possibilitou uma boa articulação entre Curitiba, o porto de Paranaguá e o norte do estado, já que a Estrada do Cerne, inaugurada em 1940, não era adequada, sendo inutilizável no período de chuvas, além de apresentar muitos declives e curvas.

No campo esportivo, a melhora nas comunicações e nos transportes possibilitou a “unificação” do campeonato Paranaense de 1966 e a criação do Campeonato Paranaense

da segunda divisão, ainda que este fosse disputado em zonas regionais, como era a primeira divisão antes de 1966. Isso permitiu que as equipes do norte fossem mais presentes no estadual, inclusive as oriundas de cidades pequenas. A inauguração feita pelo governo federal da BR-277, em 1969, também facilitou as comunicações do oeste do estado com Curitiba e o porto de Paranaguá, contribuindo com a integração territorial do estado.

Figura 4. Municípios com clubes que participaram ao menos uma vez do Campeonato Paranaense entre 1966 e 1975.



Fonte: Autor., 2020

Todas essas transformações só foram possíveis por conta da ação de uma elite e de uma opinião pública paranaense que se mostrava preocupada com o futuro do estado e de seus interesses. Essas preocupações eram inúmeras:

Entre os mais frequentes, e de maior repercussão, à guisa de exemplo, podem citar-se: a oposição ao que era conhecido como confisco cambial, visto como mecanismo perverso para retirar recursos da cafeicultura do Paraná e utilizá-los em gastos improdutivos que beneficiavam outros setores ou regiões; a percepção de que, no Paraná, ao contrário do que ocorrera em São Paulo, onde a riqueza gerada pelo café fora aproveitada para promover a industrialização, ela era desviada para outros estados; a insatisfação com o fato de que o Paraná, entendido como maior gerador de divisas para o País, era obrigado a comprar produtos manufaturados nacionais, mais caros e de menor qualidade do que os estrangeiros; a crescente consciência da instabilidade da economia cafeeira, devido tanto às geadas quanto às flutuações dos preços no mercado mundial; o receio

de que a identidade cultural do Estado viesse a ser diluída por uma crescente maioria de migrantes de outras regiões (já começava, nessa década, a colonização, das regiões ocidentais do Paraná, por migrantes originários do Rio Grande do Sul); e o entendimento de que a força e a presença do Paraná, no cenário político nacional, eram desproporcionalmente pequenas em relação à sua riqueza e a seu potencial, o que seria, simultaneamente, causado e comprovado pela ausência quase absoluta de paranaenses nos cargos e posições onde efetivamente se tomavam as decisões vitais sobre a economia brasileira (MAGALHÃES FILHO, 2011, p. 95-6).

A riqueza gerada pela exploração do meio no estado do Paraná teve relação com as práticas esportivas do estado, uma vez que motivou a urbanização e todos seus costumes em diversas localidades.

Após a década de 1970, entretanto, os municípios pequenos do Norte do Paraná passam a perder população e o futebol profissional, como um todo, se esvai em boa parte dessas localidades. O futebol, paulatinamente, começou a se transformar em um evento-espetáculo, principalmente a partir da década de 1990.

A necessidade de se adequar aos novos padrões de profissionalização em suas administrações, bem como a falta de um mercado consumidor para os produtos do esporte, fez com que inúmeros clubes do Paraná declarassem falência ou se retirassem do futebol profissional. A falta de um público consumidor também contribuiu para que os clubes fossem pouco competitivos para as cotas de televisão, verbas essenciais para a sobrevivência das agremiações no futebol moderno, tornando raras as participações de clubes de cidades pequenas em campeonatos de maior expressão. Esses acontecimentos se devem, também, ao esvaziamento populacional ocorrido nas pequenas cidades do Paraná, sobretudo nas do Norte, após a era do Café. A redução de clubes no campeonato paranaense, nos anos 2000, por sua vez, também dificultou a participação dessas equipes no certame.

Após o ano 2000, inúmeros clubes ficaram inativos ou declararam falência, como o União Bandeirante, de Bandeirantes-PR, e a Platinense, de Santo Antônio da Platina-PR, chegando a atingir clubes de cidades maiores, como o Grêmio de Esportes Maringá, Campeão Paranaense de 1977, inativo por diversos anos, e o Londrina Esporte Clube,

tetracampeão paranaense e campeão da Taça de Prata do campeonato brasileiro de 1980, que chegou muito perto da falência no final dos anos de 1990.

O futebol, como um todo, se apresenta como uma atividade econômica por excelência e que precisa de mercado consumidor, aspecto que as pequenas cidades do Paraná não conseguem atender a ponto de contribuir para a manutenção, em longo prazo, de um clube de futebol no cenário nacional ou mesmo estadual.

Considerações finais

Pelo exposto, pode-se concluir que a falta de conexão entre o Paraná Tradicional e seus principais centros à zona de grande desenvolvimento no Norte contribuiu para que o estado experimentasse dinâmicas territoriais distintas e fragilmente articuladas internamente durante boa parte do século XX. O desenvolvimento de redes técnicas de transportes e de comunicação e o processo de urbanização do norte pioneiro, foram acompanhados pelo crescimento da prática do futebol, como uma expressão urbana de lazer. Incorporado e praticado por seus moradores, o futebol ensejou a formação de clubes para a sociabilização, para o lúdico e para o lazer.

Se no Paraná Tradicional, a propagação do futebol teve íntima relação com o processo de propagação das linhas férreas, que possibilitou o avanço da ocupação, da urbanização e da industrialização, no norte do estado, as rodovias foram os principais elos, já que o desenvolvimento da região se deu em um outro momento da história nacional.

Curiosamente, a falta de uma via de transporte barata e de fácil acesso entre o Paraná Tradicional e o norte do estado, contribuiu para que os campeonatos estaduais do Paraná fossem realizados em zonas ou que simplesmente não contassem com equipes oriundas do norte do estado. Dessa forma, a falta de meios de integração mais consistentes entre o norte do estado e o Paraná Tradicional não apenas acarretou dificuldades de trocas econômicas, sociais e culturais entre as regiões, mas também contribuiu para que houvesse, pelo menos no campo do futebol, um obstáculo na constituição de um campeonato profissional que abrangesse todo o estado.

Isso só foi possível com Projeto de Desenvolvimento Paranaense, na década de 1960, que possibilitou investimentos em diversas áreas, mas, sobretudo, no setor de transportes e energia, estabelecendo melhor conexão interna no estado.

Não só no aspecto econômico, mas também no aspecto social e cultural, o Paraná experimentou verdadeiramente o desenvolvimento de forma conjunta apenas após a constituição de suas redes técnicas, especialmente as principais vias de circulação e comunicação internas.

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, M. B. **Os caminhos da bola pelas estradas de São Paulo**. São Paulo: Escola de Artes, Ciências e Humanidades, 2017
- BRASIL. **Recenseamento de 1920 (v. 1)**. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio, 1922.
- CONTEL, F. Os conceitos de região e de regionalização. **Rev. Saúde e Sociedade**, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 447-460, 2015.
- IBGE. **Recenseamento geral do Brasil 1940**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1950.
- IBGE. **Censo Demográfico de 1960**. Rio de Janeiro: IBGE, 1960.
- IBGE. **Censo Demográfico de 1970**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.
- KROETZ, L. R. **As estradas de ferro do Paraná**. 1985. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo.
- MAGALHÃES FILHO, F. de B. B. de. **Da construção ao desmanche. Análise do projeto de desenvolvimento paranaense**. Curitiba: Editora UFPR, 2006.
- MACHADO, H. I. CHRESTENZEN, L. M. **Futebol Paraná História**. Curitiba: Dígito, 1990.
- MASCAREHAS, G. **Entradas e bandeiras: a conquista do Brasil pelo futebol**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2014.
- MEZZADRI, F. M. **A estrutura esportiva no Estado do Paraná: da formação dos clubes as atuais políticas governamentais**. 2000. Tese (Doutorado em Educação Física). Faculdade de Educação Física, Unicamp, Campinas.
- MOREIRA, R. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. **Etc. Espaço, Tempo e Crítica**, Niterói, v. 1, n. 1, p. 55-70, 2007.
- MUSSALAN, R. **Norte pioneiro do Paraná: formação e crescimento através dos censos**. 1974. Dissertação (Mestrado em História). Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, UFPR, Curitiba.
- OLIVEIRA, D. **Urbanização e industrialização no Paraná**. Curitiba: SAMP, 2017
- RIBEIRO JUNIOR, J. C. **Futebol Ponta-Grossense: recortes da história**. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2004.
- TOMAZI, N. D. **Norte do Paraná: história e fantasmagorias**. 1997. Tese (Doutorado em História). Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, UFPR, Curitiba.
- TRINDADE, E. M. de C.; ANDREAZZA, M. L. **Cultura e educação no Paraná**. Curitiba: SAMP, 2017.
- VENCOVSKY, V. P. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Unicamp, Campinas.

Agradecimento

À CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pela bolsa de mestrado concedida, sem a qual o estudo seria impossibilitado.