

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E CONTABILIDADE

MARCELO ROUBICEK

Vestindo a camisa: Futebol e Ferrovia – um estudo sobre o Paulista F.C. de Jundiaí

São Paulo

2018

MARCELO ROUBICEK

Vestindo a camisa: Futebol e Ferrovia – um estudo sobre o Paulista F.C. de Jundiaí

Versão Original

Monografia apresentada à Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Economia.

Orientador: Prof. Guilherme Grandi

São Paulo

2018

AGRADECIMENTOS

Ao professor Guilherme Grandi, pela orientação, ideias, revisões e por compartilhar do meu entusiasmo pelo tema.

Aos professores e funcionários da FEA-USP, por todas as experiências da graduação. Em especial, aos funcionários da biblioteca, por toda a ajuda neste trabalho.

Ao Roney Cytrynowicz, por ter dado a ideia original por trás desta pesquisa.

A Ademir Takara e Dóris Régis, da biblioteca do Centro de Referência do Futebol Brasileiro, do Museu do Futebol. Sem suas indicações de leitura e contatos, não teria sido possível realizar esta pesquisa.

Ao professor Hélio José Maffia e a Ivan Gottardo, por terem me apresentado ao Centro de Memória de Jundiaí e por terem dividido tantas histórias e conhecimentos comigo.

Aos funcionários do Centro de Memória de Jundiaí, vinculado ao Museu Histórico e Cultural de Jundiaí, da Unidade de Gestão de Cultura do Município, Marco Antonio de Almeida Cunha, Márcio José Dias, Jardson Gomes e Matheus Bellodi, pelo trabalho incrível e por terem provido todo o suporte necessário para que eu pudesse consultar os documentos do Paulista. Um agradecimento especial ao Márcio José Dias, por ter me apresentado a um vasto e importante material.

À minha família, meus pais Deborah e Rafael, e minha irmã Luisa, por todo o apoio e por terem feito do futebol uma parte importante da minha vida.

A Daniel, Felipe, Joana, João, Laila e Perla, por estarem sempre ao meu lado.

RESUMO

Esta monografia foi dedicada a um estudo sobre a relação entre o desenvolvimento ferroviário e o estabelecimento de equipes de futebol no estado de São Paulo. Além da construção do cenário econômico no qual este vínculo foi estabelecido, a pesquisa apresenta as particularidades do ambiente do trabalho ferroviário que permitiram a disseminação do futebol ao longo dos trilhos do trem. Por fim, é realizada uma investigação do caso do Paulista F.C. de Jundiaí, cuja história aponta algumas das características típicas da relação entre as estradas de ferro e a organização do esporte bretão em São Paulo.

Palavras-chave: futebol; ferrovia; paternalismo; Paulista F.C.; Jundiaí-SP.

ABSTRACT

This research aims to study the relation between the development of the railway system and the establishment of football teams in the state of São Paulo. Beyond the portrayal of the economic scenario in which this bond was created, the analysis presents the singularities of the railway work environment that allowed the diffusion of football along the train tracks. Lastly, an investigation is made on the case of Jundiaí's Paulista F.C. The club's history points out some of the features typical of the relation between the railway companies and the organization of football in São Paulo.

Keywords: football; railway; paternalism; Paulista F.C.; Jundiaí-SP.

JEL Codes: N36, N76, J53.

SUMÁRIO

Introdução	6
Revisão da Literatura	10
Capítulo 1 – O desenvolvimento do sistema ferroviário paulista	14
Anexo ao Capítulo 1	31
Capítulo 2 – A disseminação do futebol pela classe ferroviária	38
Anexo ao Capítulo 2	60
Capítulo 3 – A ligação entre o Paulista F.C. e a Companhia Paulista	62
Anexo ao Capítulo 3	91
Conclusões	110
Referências	113

Introdução

O desenvolvimento do sistema ferroviário foi um dos principais marcos da trajetória econômica do estado de São Paulo ao final do século XIX e primeiras décadas do século XX. As ferrovias foram fundamentais para que o café, principal produto de exportação do Brasil à época, pudesse ser transportado em grande escala e velocidade para o porto de Santos, de onde seria conduzido aos mercados estrangeiros. A profunda ligação estabelecida entre o café e o trem foi determinante sobre a forma como se deu o avanço da malha ferroviária em direção ao interior do estado.

Na medida em que o sistema ferroviário paulista foi se estabelecendo, também foi sendo formada uma categoria de trabalhadores das estradas de ferro, a qual absorveu em boa parte os valores de racionalidade, controle e disciplina pregados pelas empresas ferroviárias. Este vínculo também tinha uma forte faceta paternalista, que acabou por constituir um dos pilares centrais da classe ferroviária.

Neste quadro, a esfera do tempo livre dos funcionários das empresas férreas acabou sendo palco de algumas das primeiras partidas de futebol ocorridas no Brasil e no estado. Assim, os trilhos do trem acabaram sendo um dos mais prolíferos ambientes para o surgimento de clubes de futebol, de modo que, desde os primeiros anos em que a bola rolou em solo brasileiro até cerca de metade do século XX, dezenas de equipes de ferroviários tinham sido formadas.

A presente pesquisa se propõe a investigar como se deu a construção desta relação entre futebol e ferrovia, compreendendo os motivos que teriam levado os trilhos do trem a serem tão propícios para a prática e organização do ludopédio em São Paulo.

Estudar a história ferroviária em São Paulo tornou-se particularmente interessante nos últimos tempos, em decorrência de uma crise de transportes que escancarou algumas das consequências da adoção do sistema rodoviário como principal meio de deslocamento de mercadorias. Evidentemente, quando o presente trabalho começou a ser escrito, não era possível sequer imaginar que tal crise seria deflagrada, mas, de qualquer forma, é possível afirmar que o estudo da história ferroviária acabou por ganhar outro significado na reta final do processo de pesquisa.

No que tange ao mundo da bola, é possível afirmar que o momento vivido pelo futebol brasileiro é de reflexão e mudança. Neste sentido, a vexaminosa derrota da seleção brasileira na Copa do Mundo de 2014 marcou um profundo abalo nas bases do orgulho

nacional erigido sobre o esporte bretão ao longo do último século. Como consequência, abriram-se novas discussões, seja na imprensa tradicional, nos clubes, nas empresas de marketing envolvidas com o futebol ou no meio acadêmico, tentando pensar diagnósticos e soluções para os defeitos e distorções da estrutura do futebol brasileiro. Em meio ao debate estabelecido, se faz pertinente e necessário voltar às origens do ludopédio nacional, compreendendo a gênese deste arranjo de forma crítica e analítica.

É justamente neste ponto que se encaixa o estudo do futebol enquanto uma atividade comum entre a classe ferroviária no início do século XX. Chama atenção o notável papel que os trilhos do trem tiveram na proliferação do futebol em solo brasileiro, de forma que se torna deveras importante o objetivo assumido de investigar os motivos por trás deste fenômeno.

Para cumprir tal missão, a metodologia envolveu duas principais atividades, sendo elas a realização de leituras secundárias e a investigação de fontes primárias.

Quanto à primeira tarefa, foi necessário identificar a literatura em suas diversas frentes, uma vez que o tema do estudo requer que se aborde a história ferroviária paulista em seu contexto social e econômico, as relações de trabalho nas ferrovias, e os primórdios do futebol no Brasil.

No que tange ao contato com fontes primárias, fez-se necessário reconhecer, antes de tudo, as limitações de tempo e recursos da pesquisa. Dado o objetivo do trabalho, o ideal seria percorrer arquivos de diversos clubes do interior paulista, fazendo um levantamento de documentos que revelassem se havia e, em caso afirmativo, como se configurava a relação com a ferrovia. Esta proposta se mostrou ampla e ambiciosa demais, não sendo factível numa pesquisa desta dimensão.

Desta forma, optou-se por investigar uma equipe apenas, sendo a escolhida o Paulista F.C. de Jundiaí. A opção se deu, primeiro, por se tratar de um clube fundado em 1909, sendo, portanto, antigo o bastante para que estivesse presente em diversos momentos marcantes da história das ferrovias e do futebol brasileiro. Outro motivo decisivo para a escolha do Paulista foi o fato de que a cidade de Jundiaí teve um papel de extrema importância na dinâmica ferroviária paulista no período contemplado pela pesquisa, sendo a estação inicial da linha férrea que conduzia até Santos, onde os bens trazidos do interior seriam exportados.

Também foi ponderado nesta escolha que o Paulista alcançou sucesso nacional ao conquistar a Copa do Brasil em 2005, o que torna ainda mais interessante a origem de um clube considerado pequeno e que conseguiu alçar voos altos há não muito tempo. Por fim, a definição pelo Paulista se deve também à maior acessibilidade de Jundiaí, já que o trajeto de São Paulo à cidade é pouco dispendioso em termos de tempo e recursos financeiros, quando comparado a outras cidades onde surgiram clubes ferroviários, como Araraquara, Rio Claro, Ribeirão Preto, entre outras.

O passo seguinte foi localizar os arquivos do Paulista F.C., descobrindo-se o rico acervo do Centro de Memória de Jundiaí (C.M.J.), onde ficam inúmeros documentos relacionados ao clube, que datam desde a década de 1910. Esta etapa crucial só pôde ser cumprida com o auxílio de Ademir Takara, bibliotecário do Museu do Futebol, e do prof. Hélio Maffia, que teve a gentileza e paciência de me apresentar ao Centro de Memória, localizado no Complexo Fepasa, em Jundiaí.

O acervo do C.M.J. engloba diversos tipos de documentos valiosos para o presente trabalho. Em especial, foram aproveitados nesta pesquisa cartas (ofícios), atas de reuniões da diretoria do clube e um vasto material iconográfico. Também pude contar com a valiosa ajuda de Ivan Gottardo e Márcio José Dias, que compartilharam múltiplos documentos que adicionaram bastante ao material juntado, incluindo jornais, fotografias, entre outros tipos de fontes.

Foram levantados cerca de três milhares de peças documentais, cada uma com a sua relevância e riqueza, mas foi preciso um processo de seleção para chegar àquelas consideradas mais importantes e pertinentes para a construção de um argumento. Os materiais mais aproveitados na pesquisa foram cartas enviada pelo Paulista F.C., as quais foram consideradas reveladoras e bastante expressivas. Espera-se que os documentos aqui expostos sejam suficientes para provar a hipótese elaborada, de que os clubes de ferroviários tenham surgido no ambiente propício da “família ferroviária”, havendo incentivo e participação das empresas de estradas de ferro na organização recreativa de seus funcionários.

Além do recolhimento e leitura de materiais primários relacionados diretamente ao clube, outra técnica utilizada foi a de cruzar as informações obtidas nos referidos documentos com o Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920), montado por Lanna (2016). Desta forma, foi possível localizar nomes

comuns às duas fontes, relacionando suas participações no Paulista F.C. e na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, explorando diferentes elementos, tais como cargos, durabilidade na empresa etc.

A pesquisa se estrutura em três capítulos, cada um com um objetivo diferente.

O primeiro capítulo trata de contextualizar o desenvolvimento do sistema ferroviário paulista, narrando a trajetória das estradas de ferro desde cerca da metade do século XIX. É dada atenção especial aos elementos que sinalizaram a instabilidade a partir da década de 1890, discutindo-se os principais fatores por trás deste movimento. Evidentemente, é impossível abordar o tema sem dissertar a respeito da relação entre o café e a ferrovia, além de se fazer necessário discorrer um pouco sobre a questão populacional do estado.

O segundo capítulo busca adentrar na questão da introdução do futebol no Brasil, indicando o surgimento de numerosas equipes a partir de agremiações de ferroviários. Elaborou-se uma hipótese que explica este fenômeno, com base na formação da classe ferroviária, levando-se em consideração as suas particularidades. Entre os pontos levantados, discute-se o paternalismo exercido pelas empresas de estradas de ferro para com seus funcionários, além da constituição da “família ferroviária” e suas características, explorando-se a matéria do tempo livre dos ferroviários.

Por último, o terceiro capítulo investiga o caso específico do Paulista F.C. de Jundiaí, apresentando documentos que revelam como se dava a relação entre a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e o clube. O enfoque dado objetiva identificar nas fontes primárias evidências de que a “família ferroviária” e o paternalismo marcaram o *modus operandi* do Paulista em seus primeiros anos. Além disso, discorre-se a respeito de como esta relação evoluiu ao longo dos anos, introduzindo a questão da adoção do profissionalismo no futebol, utilizando-se como principal exemplo a comparação entre a construção dos dois estádios da equipe – o da Vila Leme, entre 1916 e 1918, e o estádio Dr. Jayme Cintra, erguido na segunda metade da década de 1950. Deste modo, acredita-se descrever um quadro que ilustra bem como se dava a relação entre o futebol e a ferrovia nos primeiros momentos do século XX.

Revisão da Literatura

Os estudos sobre a origem do futebol no Brasil têm como marco inicial a publicação em 1947 do livro “O Negro no Futebol Brasileiro”, do aclamado jornalista esportivo Mario Filho (2010). O livro, considerado um clássico do futebol nacional, se preocupa em narrar o início daquele que hoje é o esporte mais popular do país, colocando em perspectiva as questões de raça e classe que acompanharam a disseminação da atividade. Com o intuito de rebater os “saudosistas racistas” dos anos 1940, o autor se utiliza do cenário do Rio de Janeiro, contando do surgimento dos grandes clubes da cidade, com enfoque justamente nos momentos em que os clubes começaram a incluir jogadores pobres e negros nos seus esquadões.

No entanto, é necessário problematizar alguns aspectos do livro clássico de Mario Filho. O principal problema aparece quando olhamos para a falta de rigor historiográfico por parte do autor. As várias anedotas e crônicas dos anos 1910 e 1920 parecem não se basear em fontes históricas rigorosas, mas sim no imaginário urbano e oral do Rio de Janeiro. Portanto, apesar de ser um grande marco, o livro parece não ser a melhor referência em termos científicos.

Todavia, há de se reconhecer que a importância da obra de Mario Filho vai além do seu pioneirismo. Um outro aspecto relevante do livro é que, nele, o autor se propõe a explicar o contexto geral do surgimento do futebol, algo bastante ambicioso, mas que poucas vezes foi tentado pelos autores interessados no tema. Não por acaso, a literatura mais recente sobre a história do futebol que foi reunida para o presente trabalho se limita a estudos de episódios mais restritos de determinados clubes ou locais.

Pinto (2007), por exemplo, se propõe a discutir a inserção do futebol na cidade de Fortaleza no início do século XX. A abordagem do autor se diferencia da de Mario Filho também, na medida em que ele expõe com mais detalhe as relações econômicas da cidade e como elas se refletiram no futebol local. Assim, ele conta como os locais de trabalho como as fábricas e, em especial, as ferrovias foram determinantes na lógica social do futebol em Fortaleza, focando na história do Ferroviário Atlético Clube.

De forma semelhante, mas mais aprofundada, Santos (2010) reconstrói o cenário econômico e social da cidade do Rio de Janeiro de 1915 a 1934, com o intuito de ilustrar o contexto em que o futebol se firmou e popularizou. O autor se volta para a inclusão social de negros e pobres operários na cultura do futebol, realizando um estudo específico

sobre o caso do Vasco da Gama. Silva (2017) faz trabalho semelhante sobre o Bangu A.C., também do Rio de Janeiro.

Almeida & Mina (2016) e Mina (2017), por sua vez, fazem estudos centrados no Rio Claro Futebol Clube, explorando o aspecto ferroviário da cidade homônima ao clube e expondo o ambiente operário no qual a prática do futebol se consolidou. Estes trabalhos são referências em termos da estrutura de um estudo sobre o tema, indicando o tipo de fonte que se deve utilizar quando se busca relacionar o surgimento do futebol brasileiro com a questão ferroviária, além de construírem narrativas bastante consistentes, servindo de exemplo para outros estudos, incluindo a presente monografia.

Outra leitura na frente futebolística do trabalho foi a obra de Buchmann (2004), que se propõe a elencar e apresentar brevemente as equipes com origem ferroviária que surgiram pelo Brasil ao longo do século XX. O livro possui um conteúdo riquíssimo na medida em que faz o importante trabalho de compilar os clubes que foram fundados com participação de ferroviários, contando um pouco de como estes processos se desenvolveram. Entretanto, é necessário considerar que a intenção do autor em nenhum momento é de realizar um trabalho científico, com fontes rigorosas que tragam o conteúdo sobre todos os times mencionados - pelo contrário, o tom utilizado é muito mais memorialista do que acadêmico. Apesar desta questão, acredita-se que a obra tem um enorme mérito e que, tendo-se o cuidado de checar as informações apresentadas na obra, não há porque se desvalorizar o material produzido.

Um outro trabalho que apresenta questões semelhantes é o de Lucato (2002), cujo escopo, desta vez, se limita ao Paulista F.C., de Jundiaí, clube ao qual se dedica o terceiro capítulo da presente pesquisa. Na obra, o autor narra desde o início a trajetória do Paulista, trazendo materiais como jornais e fotografias, mas também se baseando em depoimentos e até mesmo na sua memória pessoal, enquanto um antigo sócio da agremiação. Também deve ser posto que, mesmo sem entrar profundamente na relação do clube com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Lucato não deixa de frisar a importância que a empresa teve na organização e história da equipe jundiaense. Mais uma vez, ao invés de se descartar a adoção do trabalho como fonte, optou-se pela utilização cautelosa da obra, sempre considerando as limitações da proposta memorialista em relação à científica.

Ainda no tema da história do ludopédio, vale a menção a Wilson (2016) e Murray (2000) como estudos relevantes sobre a origem do futebol na Grã-Bretanha no século

XIX. Também cabe a referência a Negreiros (1998), que trata sobre o fundamental tema do profissionalismo no futebol brasileiro, investigando a transição dos jogadores de uma situação amadora à profissional no contexto do Brasil das décadas de 1930 e 1940, ponderando as transformações no mundo futebolístico com as outras mudanças que ocorriam no cenário brasileiro à época.

Saindo do universo da bola, pode-se adentrar na literatura do desenvolvimento ferroviário paulista, em que há alguns textos renomados a que se pode recorrer.

Saes (1981), Azevedo (1950) e Matos (1990) são obras clássicas a respeito do avanço ferroviário em São Paulo que, juntas, dão conta de detalhar bem não só a sequência dos fatos no tempo, mas também de analisar as relações do trem com o café, o Estado, e o significado deste meio de transporte dentro do contexto da revolução industrial. É importante frisar que estes textos são alguns dos mais importantes na literatura sobre o tema, e têm uma contribuição importante tanto pelo conteúdo como pela metodologia. Utilizou-se com maior destaque o texto de Saes (1981), servindo-se desta obra como referência para descrever as turbulências das ferrovias a partir da década de 1890, em especial no âmbito da rentabilidade.

Outra obra que se destaca é Delfim Netto (1959), que aborda a história do café no Brasil, trazendo importantes dados econômicos que ajudam a descrever a face cafeeira da relação café-ferrovia. Apesar de ser um estudo mais antigo, não deixa de ser notável a contribuição desta pesquisa para a discussão da trajetória do café na economia brasileira desde o século XIX até a primeira metade do século XX.

Com relação ao detalhamento das relações de trabalho nas companhias ferroviárias, outro tema explorado na presente pesquisa, a extensa bibliografia dá conta de abordar diferentes aspectos, cada qual com sua devida importância.

Costa (1976) traz a discussão a respeito da formação da classe ferroviária em meio às novas configurações de trabalho no Brasil, a partir da introdução de uma cultura de assalariamento ao final do século XIX. Zambello (2005), por sua vez, também relata o estabelecimento da classe, dando maior atenção aos diferentes movimentos grevistas dos ferroviários ao longo dos anos e discorrendo a respeito da sua intensidade e força. Nesta mesma linha, podemos destacar o trabalho de Grandi (2014), que apresenta e caracteriza a grande greve dos funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ocorrida

em 1906, procurando compreender os impactos desta paralisação sobre outras categorias e sobre o arranjo trabalhista em São Paulo.

Em relação às interações entre os trabalhadores, podemos apontar os trabalhos de Pereira (2004) e Ferreira (2004). A primeira autora apresenta o significado que o trabalho nas estradas de ferro assumia para os funcionários, mostrando a relação afetuosa que os ferroviários estabeleciam entre si, com a empresa empregadora e até mesmo com as máquinas que operavam. A segunda autora, por outro lado, foca nas tensões raciais inseridas no cotidiano dos trabalhadores dos trilhos. Ambas se utilizam da História Oral como um recurso importante de pesquisa.

Por fim, os temas do paternalismo nas ferrovias e da “família ferroviária” são abordados por diversos autores. Grandi & Inoue (2017), Lanna (2016), Tenca (2002) e Segnini (1982) destacam a relação de afeto e controle que se estabelecia entre as companhias de estradas de ferro e seus respectivos empregados, discorrendo sobre a origem e evolução deste vínculo contraditório ao longo das décadas. Os autores também exploram as diferentes dimensões assumidas por este controle paternal, revelando como este se estendia para muito além das horas de trabalho, envolvendo o tempo livre, a recreação, a educação e até mesmo as famílias dos ferroviários.

Capítulo 1 – O desenvolvimento do sistema ferroviário paulista

Este capítulo tem como objetivo contextualizar o cenário ferroviário paulista à época em que o futebol dava seus primeiros passos no Brasil. Se a pesquisa como um todo visa discorrer a respeito da relação entre o trem e a bola, se faz necessário pintar o quadro histórico e econômico no qual essa relação surge, levando em conta os eventos e fatos que marcaram cada uma das partes.

A partir do panorama aqui descrito, será possível mergulhar em definitivo nas particularidades das relações de trabalho dentro das ferrovias paulistas, e, em seguida, investigar a história do Paulista Futebol Clube, de Jundiaí, compreendendo a realidade da cidade, da ferrovia e do clube dentro do conjunto de eventos que ocorreram no estado de São Paulo.

Por tratarmos, nesta pesquisa, de futebol e ferrovia, duas importantes referências oriundas da Inglaterra, e cujo legado perdura firmemente até hoje, é natural que a narrativa se inicie por lá.

Na década de 1850, o futebol já mostrava sinais de popularidade crescente entre os britânicos. As regras começavam a ser unificadas, alguns clubes já demonstravam força e a prática do esporte se tornava cada vez mais comum¹. À época, a Inglaterra era nada menos que o centro econômico do mundo, sendo a principal referência industrial e agindo também como a maior agente financeira e exportadora de capital do planeta². No cenário econômico inglês da época, a ferrovia se mostrava um dos principais atores, agindo não só como peça essencial da dinâmica de distribuição dos produtos industrializados, mas sendo também uma mercadoria exportada para diversas regiões do mundo. A nova economia global era um mundo onde o capital inglês exportado para países muito menos desenvolvidos era utilizado justamente para a compra de ferrovias, que, portanto, exerciam a função de movimentar capital e produtos, e reduzir preços cortando custos de transportes³.

¹ Wilson (2016, cap. 1) conta um pouco da história da gênese do futebol na Grã Bretanha e descreve as dificuldades envolvidas em estabelecer um livro de regras uniforme para o jogo. Este processo envolveu diversas tentativas de encontrar o formato ideal para o futebol, incluindo a famosa reunião das universidades em Cambridge em 1848 e a declaração da ilegalidade do toque com as mãos em 1863. As complicações só foram superadas nas décadas de 1870 e 1880, quando o ludopédio foi finalmente separado do *rugby*, e os times das diferentes regiões britânicas já se encontravam com mais frequência para os *matches*.

² Hobsbawm (1999) promove um excelente retrato sobre a ascensão e queda do poderio britânico de 1750 ao início do século XX, tanto pela ótica econômica como política e social.

³ Hobsbawm, 1999, p. 88-98

O Brasil também se inseria nesta lógica mundial, sendo um dos destinos onde as ferrovias eram instaladas. A década de 1850, neste sentido, é um marco dos primeiros passos relevantes que a estrada de ferro toma no Brasil.

Em 1852, a Lei Imperial nº 641 mostrou-se o primeiro incentivo concreto para a construção de linhas de trem, inaugurando o regime de garantias de juros, em que as companhias que se beneficiassem das concessões para construção de ferrovias teriam a garantia de 5% sobre o capital investido, pagos pelo Império. Ao mesmo tempo, também se estabeleceu uma importante regra sobre a construção de estradas de ferro, o impedimento a outras empresas de traçar linhas nas cinco léguas (entre 25 e 30 quilômetros) adjacentes a cada lado de uma estrada já estabelecida⁴.

Dois anos após a aprovação da lei nº 641, inaugurou-se o primeiro trecho de estrada de ferro do Brasil, a Estrada de Mauá.

No entanto, foi a sexta estrada construída no Brasil⁵, a segunda no estado de São Paulo, que se mostrou a mais expressiva, mantendo uma importância colossal para a economia paulista nas décadas que se seguiram. A linha em questão é a Santos-Jundiaí, que foi concedida aos senhores Barão de Mauá, J.A. Pimenta Bueno e Marquês de Monte Alegre em 1856⁶, e tinha como intermédio a cidade de São Paulo. A garantia de juros foi concedida, sendo 5% assumidos pelo Governo Imperial e 2% pela Província de São Paulo; a inauguração se deu em 1867, quando a concessão já havia sido perdida pelos brasileiros e entregue ao capital inglês⁷. A construção da via administrada pela São Paulo Railway (ou simplesmente S.P.R.) implicou em duas consequências de fundamental importância para o presente trabalho.

A primeira delas é o monopólio possuído pela São Paulo Railway sobre o trecho que levava ao principal porto de exportação do país: o porto de Santos. Este monopólio perdurou até 1937, quando da inauguração da estrada Mairinque-Santos pela Sorocabana⁸. O privilégio implicava que todas as mercadorias produzidas para exportação no estado de São Paulo deveriam necessariamente passar pela linha da companhia inglesa para chegar em Santos, conforme garantido pelo privilégio de zona estabelecido em 1852. Não à toa, este pequeno trecho de 139 km, cujo trajeto nunca se expandiu para além de Jundiaí, tornou-se o investimento férreo mais lucrativo dos

⁴ Saes, 1981, p. 21-22; Zambello, 2005, p. 38-39

⁵ Azevedo, 1950, p. 70

⁶ Matos, 1990, p. 73

⁷ Azevedo, 1950, p. 71

⁸ Matos, 1990, p. 139

ingleses na América Latina⁹, e criou empecilhos para o desenvolvimento das outras companhias ferroviárias no estado.

Olhando agora para o outro extremo da linha, a Santos-Jundiaí também resultou na ramificação do traçado ferroviário paulista justamente a partir de Jundiaí¹⁰. Esta consequência será abordada mais adiante, quando adentrarmos com mais detalhes na presença ferroviária na cidade em questão.

Seguindo adiante, a década de 1870 marcou o estabelecimento de três companhias que dominaram o cenário ferroviário paulista pelas décadas seguintes: a Paulista, que construiu o trecho Jundiaí-Campinas em 1872; a Mogiana, que inaugurou o trajeto Campinas-Mogi-Mirim em 1875; e a Sorocabana, que ligou São Paulo a Sorocaba em 1875¹¹. Além destas, outras companhias também ocuparam papéis importantes no desenvolvimento ferroviário do estado, como, por exemplo, a Noroeste, a Ituana e a Rio Claro, mas a participação das três primeiras se fez dominante desde o início, representando no conjunto aproximadamente 50% das linhas paulistas já em 1885 e atingindo impressionantes 79,2% em 1905¹². É inegável, portanto, o domínio do triunvirato em questão.

Também na década de 1870 já era possível notar que as ferrovias em São Paulo possuíam uma diferença muito grande em comparação às outras linhas instaladas pelo país, tanto no que tange à extensão das estradas de ferro como também à dinâmica econômica resultante. O acaso não explica o fato de que a participação paulista no total de quilômetros da malha ferroviária brasileira se impunha em torno de 35% já na segunda metade da década de 1870, jamais atingindo níveis abaixo de 20% até 1940¹³. Existe algo que diferencia o desenvolvimento ferroviário em São Paulo do resto do país, e este algo, evidentemente, é o café.

O café mostra-se o grande impulsor da economia do estado, atraindo para si as levadas de população trabalhadora e determinando a ocupação territorial da província. A ordem estabelecida a partir desta mercadoria fez com que a ferrovia praticamente se submetesse às necessidades da cafeicultura, expandindo-se de acordo com as plantações e tendo seus vagões majoritariamente ocupados pelas sacas de grãos de cafezeiro.

⁹ Saes, 1981, p. 176

¹⁰ Stefani, 2007, p. 46

¹¹ Azevedo, 1950, p. 73

¹² Saes, 1981, p. 29, Tabela 2

¹³ *Ibidem*, p. 24, Tabela 1

É evidente, contudo, que o café não era o único produto carregado pelos trens. De início, as ferrovias se ocupavam com o transporte de sal (principalmente no sentido litoral-interior), açúcar e algodão, este último sendo especialmente importante para a Estrada de Ferro Sorocabana, cuja área ocupada em muito se dedicava ao cultivo deste produto¹⁴. Em momentos posteriores, os trens também carregaram outras mercadorias como fumo, gêneros alimentícios, banha, madeira, animais, cereais, tecidos e manufaturados diversos¹⁵ - o impacto que o transporte de produtos distintos do café teve sobre as estradas de ferro será abordado mais adiante.

No entanto, é o café que merece nossa atenção neste momento, uma vez que, conforme mencionado, este produto foi absolutamente determinante para a forma como se deu todo o desenvolvimento ferroviário e até mesmo demográfico da província. Conforme apontado por Saes (1981), “qualquer tentativa de explicar o desenvolvimento de um deles [café, ferrovia e população] sem referência aos outros dois mostra-se incompleta”¹⁶.

O primeiro ponto importante a respeito do café é seu comportamento observado no período entre a instalação das primeiras ferrovias brasileiras e a década de 1890, quando, apesar de todas as oscilações nos preços internacionais e das dificuldades econômicas decorrentes da Grande Depressão de 1873, o mercado cafeeiro seguiu em contínua expansão¹⁷. Com relação à crise mundial ocorrida na década de 1870, a persistência do aumento da produção cafeeira pode ser explicada por dois fenômenos principais: primeiro, a moeda nacional desvalorizada, que fez com que as reduções de preço no exterior fossem traduzidas aqui sem tanta força – às vezes até em forma de aumento de preços. O segundo fator que explica a “blindagem” do café brasileiro às oscilações econômicas internacionais é a queda de custos resultante da própria presença ferroviária, dando maior margem para a absorção do impacto das quedas de preço¹⁸. Além destes, podemos apontar o fim da concorrência dos produtores de Java¹⁹ como um fator que auxiliou no estímulo à produção do café brasileiro, o qual acabou se aproveitando do espaço vazio deixado no mercado.

¹⁴ As especificidades da cultura algodoeira em São Paulo são abordadas com bastante detalhe na célebre obra da Prof.^a Alice Canabrava (2011), “*O desenvolvimento da Cultura do Algodão na Província de São Paulo (1861-1875)*”, publicada originalmente em 1951.

¹⁵ Saes (1981, p. 100–120) aborda com maior rigor as participações de cada uma destas categorias nos volumes transportados e receitas geradas nas companhias Paulista, Mogiana e Sorocabana.

¹⁶ Saes, 1981, p. 37

¹⁷ Delfim Netto, 1959, p. 17-23

¹⁸ Saes, 1981, p. 82

¹⁹ Delfim Netto, 1959, p. 17

De fato, o impressionante desenvolvimento da cafeicultura não teria sido possível sem que as situações de transporte e mão de obra se tornassem mais favoráveis – e este movimento benéfico contou, sem dúvida, com a participação ativa dos fazendeiros do interior de São Paulo.

Para a análise da dinâmica populacional-cafeeira-ferroviária, os mapas 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 e 1.6, presentes no anexo do capítulo 1, ilustram como se deu a sequência temporal dos avanços dos habitantes e dos trens até 1940. A divisão das zonas conforme o mapa 1.1 é utilizada por Saes (1981), e foi extraída, pelo autor, da obra de Camargo (1952). Optou-se, na presente pesquisa, pela utilização desta mesma repartição das áreas, por acreditar-se que ela é ideal para a observação territorial dos movimentos dos três componentes em questão. Aos mapas mencionados, complementam-se as tabelas 1.1 e 1.2, que permitem acompanhar os números da população de São Paulo e da produção de café ao longo dos anos compreendidos no mesmo período. O próximo segmento praticamente inteiro, portanto, tem como referência estas fontes.

Em meados da década de 1870, a população estava concentrada justamente nas regiões do estado onde a produção de café se mostrava mais relevante, sendo estas principalmente o Vale do Paraíba, a região Central, que incluía Campinas, Itu e Sorocaba, e a região de Mogi Mirim. É importante frisar que a esta altura, a produção de café no Vale do Paraíba já estava declinante, enquanto as áreas mais a Oeste se destacavam pelo aumento acelerado da produção cafeeira.

Em meados da década de 1880, a população registrava um grande crescimento em relação à década anterior, ultrapassando a marca de 1,2 milhão de habitantes, com aumento aproximado de 40%. Este significativo acréscimo demográfico concentrava-se nas regiões para onde o café se expandia, incluindo o nordeste do estado, onde se encontram Ribeirão Preto e Araraquara.

O crescimento demográfico seguiu a passos rápidos durante a década de 1890, durante a qual o Oeste Paulista foi sendo cada vez mais ocupado. E, não por coincidência, se a população em São Paulo dobrou de meados da década de 1880 até os primeiros anos do século XX, a produção de café praticamente triplicou neste intervalo. As zonas mais a oeste foram se tornando extremamente produtivas e sua população acompanhou *pari passu* tal crescimento. Destacam-se no período as regiões de Jaú e Jaboticabal, esta última mais ao norte.

Por fim, é necessário fazer duas observações a respeito deste expressivo desenvolvimento econômico e demográfico ocorrido na segunda metade do século XIX.

A primeira é relativa ao café, e se refere ao fato de que, conforme mencionado, toda esta prosperidade se fez diante de condições de mercado que, se não eram especialmente favoráveis, não traziam empecilhos gritantes. Em especial, o comportamento do câmbio se mostrou fundamental para que as oscilações do preço internacional do café fossem pouco sentidas pelos grandes cafeicultores paulistas; vale destacar as desvalorizações consecutivas da moeda nacional na década de 1890 (tabela 1.6, no anexo do capítulo 1), cujas maiores consequências para o resto da economia paulista não foram necessariamente positivas, conforme será abordado mais adiante. Enfim, esta situação favorável ao café, no entanto, não perdurou por muito tempo; o mercado cafeeiro enfrentou diversas crises durante as primeiras décadas do século XX, as quais abalaram sua estabilidade e participação no cenário econômico estadual e nacional.

A outra observação a ser feita diz respeito às causas das movimentações populacionais em São Paulo nesta segunda metade de século. É impossível olhar para o período e não destacar os marcos históricos representados pela abolição da escravatura, em 1888, e a política de imigração adotada a partir da década de 1870. O processo de transição de regime de trabalho se dá com importante participação dos fazendeiros paulistas, em especial daqueles que detinham grandes porções de terras no Oeste Paulista, que já desde 1871 auxiliavam no pagamento de passagens ao Brasil para a população imigrante. Há de se pontuar, também, que, a partir de 1882, as próprias empresas ferroviárias passaram a transportar gratuitamente imigrantes em direção às plantações de café, em acordo com os fazendeiros²⁰.

Quanto à participação dos fazendeiros paulistas no movimento abolicionista, ambos os lados da discussão tiveram representação cafeeira. De um lado, os fazendeiros do Oeste Paulista se mostravam mais mobilizados a favor da abolição, enquanto o grupo ligado ao Vale do Paraíba resistia à mudança. Esta divisão está profundamente ligada à produtividade da terra em cada região, visto que, no Oeste, a exigência de maior contingente de trabalho por conta do crescimento acelerado da produção de café fazia explicitar as desvantagens econômicas de seguir com um regime escravocrata - há de se apontar que o custo de compra e manutenção de escravos vinha em movimento contínuo de alta nas décadas de 1870 e 1880, dada as dificuldades pelas quais passava o tráfico internacional de escravos²¹.

²⁰ Saes, 1981, p. 42; Zambello, 2005, p. 53

²¹ A Prof^a Emília Viotti da Costa (1998) faz uma descrição detalhada do processo abolicionista ao discutir o debate abolicionista e a transição do regime de trabalho nos cafezais.

Os detalhes da luta abolicionista, no entanto, não serão abordados aqui, pois o debate se deu principalmente em cenários urbanos, mais distantes da realidade do interior cafeeiro. Fica ressaltada, entretanto, a participação dos fazendeiros paulistas na transição de regime de trabalho, que terminou por beneficiar o desenvolvimento do café e sua expansão pelo interior de São Paulo²².

Para finalizar a questão demográfica, é interessante frisar que, se por um lado, a cultura cafeeira se arrefeceu na primeira metade do século XX, o crescimento populacional no estado de São Paulo manteve-se a todo vapor, gravitando mais ao redor dos centros industriais a partir das décadas de 1920 e 1930, em especial na capital e seus entornos. Esta tendência de aumento da população segue seu curso até os dias de hoje, apesar da redução da taxa de crescimento ao longo dos decênios.

Por último, vamos tratar da terceira base que caracterizou a dinâmica econômica paulista na segunda metade do século XIX. Conforme já salientado, as ferrovias no estado passaram a se firmar na década de 1870, tendo como protagonistas a Paulista, a Mogiana e a Sorocaba.

O que fica absolutamente evidente com a simples observação dos mapas (anexo do capítulo 1) é como as ferrovias acompanharam firmemente o desenvolvimento populacional em São Paulo, e, conseqüentemente, estavam lado a lado com a expansão espacial das plantações de café. Não à toa, as linhas foram apelidadas de “Estradas do Café”.

Sem dúvida, as ferrovias tiveram, em seu início, a participação importante dos fazendeiros paulistas, tanto pela pressão sobre as autoridades para favorecer as construções de estradas de ferro, como por seu papel no financiamento e direção das companhias. Isso se deu, entre outros motivos, pela própria necessidade e dependência que o café tinha de um meio de transporte mais rápido, eficiente e barato que outros modais. Afinal, não seria possível explorar um mercado e ampliar as plantações de café utilizando o transporte por mulas, considerado caro, demorado e absolutamente incapaz de sustentar as quantidades de café que precisavam atravessar do interior à descida da Serra do Mar para chegar finalmente ao porto de exportação em Santos²³.

Sobre a pressão gerada pelos fazendeiros, a análise feita por Saes (1981, p. 54–67) deixa claro que a disputa pelas concessões para construção de linhas férreas era motivada pelos interesses pessoais e econômicos dos fazendeiros do café – neste sentido,

²² Costa, 1976, p. 130-135

²³ Saes, 1981, p. 38-39

não há outro produto com o poder de influenciar de tal forma o desenho ferroviário que vai se formando no estado. A razão por trás da construção das ferrovias é, portanto, quase que invariavelmente a busca por zonas cafeeiras, sejam elas estabelecidas ou ainda em estágio de ocupação.

Com relação ao outro ponto, o da participação de capital advindo do café para financiar as ferrovias, é preciso fazer duas observações. A primeira é que o capital empregado nas ferrovias era geralmente investido na construção de novas linhas e ramais. Ou seja, a injeção de capital era usualmente relacionada com a expansão territorial das estradas de ferro²⁴. A segunda observação é que, no início das operações de cada empresa, os recursos com que cada uma delas contou tinham origens diferentes. A Sorocabana, por exemplo, utilizou-se de um empréstimo proveniente de um banco alemão visando concluir sua primeira linha (São Paulo-Sorocaba), enquanto a Paulista e a Mogiana bastaram-se com recursos oriundos da cafeicultura local²⁵. Esta diferença pode ser explicada pelo fato da Sorocabana estar mais ligada a uma região algodoeira (Sorocaba, “*a Manchester Paulista*”), sendo que o preço do algodão no mercado internacional estava em baixa; ao passo que as outras duas companhias já estavam em profunda conexão com áreas cafeeiras, num momento em que o volume de café exportado estava em plena ascensão, apesar da queda do preço do grão no exterior.

Entretanto, a despeito da importante participação de capital cafeeiro no momento do estabelecimento das primeiras linhas, com o passar do tempo, todas elas (as mais relevantes, pelo menos) acabaram sucumbindo à necessidade de apelar ao crédito estrangeiro. As ferrovias acabavam dependendo da rentabilidade do café para conseguir seus recursos para investimento, e já a partir da década de 1880 (até mesmo no final da década de 1870), oscilações negativas no preço do café colocavam empecilhos para a autossuficiência das estradas de ferro²⁶. Além disso, a própria abolição da escravidão, que exigiu dos fazendeiros mais recursos para contratar e remunerar a mão de obra, e a escassez de crédito em solo nacional foram outros fatores que determinaram a busca por capital no exterior²⁷.

É importante notar que a presença estrangeira nas empresas ferroviárias brasileiras não se limitou aos empréstimos, ocorrendo também na ordem da participação societária,

²⁴ Saes, 1981, p. 151

²⁵ *Ibidem*, p. 162

²⁶ *Ibidem*, p.163

²⁷ *Ibidem*, p.169-70

com papel especial empenhado pelo grupo Farquhar²⁸. No entanto, as situações de maior participação societária são mais presentes num período posterior ao que nos interessa agora, e não serão tratadas por ora.

O ponto sobre o qual focaremos é que o ato de recorrer aos bancos estrangeiros para financiamento das construções de novas linhas marca presença desde cedo na dinâmica das operações ferroviárias em São Paulo. Desta situação decorre o problema de que, uma vez que o capital advindo do café se mostra insuficiente para sustentar as necessidades das estradas de ferro (como veremos adiante, tampouco os recursos oriundos do transporte de café), ocorre um acúmulo de dívidas externas, por menos frequentes que de fato fossem os empréstimos. Com o passar do tempo, este cenário vai se tornando cada vez mais oneroso ao capital ferroviário, configurando um obstáculo para a rentabilidade das ferrovias, em especial quando se adentra nas décadas de 1920 e 1930²⁹.

Curiosamente, Saes (1981, p. 181) pondera que:

“Ao observarmos, portanto, o período de 70 anos – de 1870 a 1940 – somos levados a concluir que a prosperidade das estradas de ferro só foi plena nas duas primeiras décadas: até então, as crises cíclicas da oferta ou da demanda de café ainda afetavam pouco a rentabilidade das empresas.”

O trecho acima nos revela que as condições plenamente favoráveis às empresas ferroviárias tiveram vida curta, alterando-se durante a década de 1890. Cabe a nós, portanto, investigar os eventos deste período que foram determinantes para a história ferroviária paulista.

O primeiro aspecto que chama atenção sobre a década de 1890 é que os números de transporte de carga e de passageiros apresentam crescimento significativo. Da mesma forma, as receitas referentes ao transporte do café mostram também um aumento nominal da mesma relevância. Estes dados podem ser consultados nas tabelas 1.3.1, 1.3.2 e 1.3.3, presentes no anexo, e que expõem os números de receita e carga das três ferrovias mais importantes do estado de São Paulo.

Outros fatos relevantes ocorridos no período são a aquisição da Rio Claro pela Paulista em 1892 e a fusão entre Sorocabana e Ituana no mesmo ano. Em ambos casos,

²⁸ Saes (1981, p. 170-175), descreve com algum detalhe a participação do sindicato Farquhar nas ferrovias brasileiras.

²⁹ Saes, 1981, p.165-170

os gestos foram movidos por intenções estratégicas, acenando para a continuidade (até mesmo intensificação) da expansão ferroviária pelo estado³⁰.

Assim, se o decênio em questão mostra números aparentemente satisfatórios e as principais companhias executam planos que aspiram à ampliação do avanço férreo, o que nos levaria a identificar nestes anos uma alteração no quadro de prosperidade?

A pergunta demanda uma investigação sobre porque os aumentos nominais da receita do café deixaram de repercutir sobre a rentabilidade das empresas. A análise passa, portanto, pela composição dos custos e das receitas *totais* das estradas de ferro.

Um primeiro tópico a ser abordado é o efeito que a violenta queda da taxa de câmbio (apresentada na tabela 1.6) teve sobre o café e as ferrovias. Para o café, a desvalorização da moeda nacional tinha efeitos estimulantes que davam uma visão distorcida do que acontecia no mercado internacional cafeeiro. Como colocou o professor Antônio Delfim Netto (1959, p. 29):

“A coincidência de uma queda mais rápida do câmbio do que os preços do café criou condições para a expansão da cultura cafeeira quando o mercado já não podia absorver a quantidade produzida a não ser a níveis ínfimos de preços.”

A situação do câmbio, deste modo, favorecia a produção exportadora, mesmo quando a demanda internacional saturada se refletia em baixos preços em moeda estrangeira. A contrapartida deste cenário se impunha exatamente sobre os mercados locais que dependiam da importação – e é aí que se encontram as ferrovias.

Enquanto o café desfrutava da produção crescente, as companhias ferroviárias se viam prejudicadas pelos aumentos (em moeda nacional) dos preços de materiais indispensáveis para as operações diárias. Entre estes produtos podemos incluir principalmente equipamentos para os trens e combustíveis, como o carvão. O problema se agrava ainda mais quando se percebe que não havia boas opções nacionais que pudessem substituir os insumos estrangeiros; nem mesmo o uso da lenha brasileira se mostrava compensador, pois além de ser menos eficiente para mover as locomotivas, também não era uma alternativa com custos suficientemente baixos que justificassem seu

³⁰ As motivações e consequências da fusão da Sorocabana com a Ituana são detalhadas por Aldrighi & Saes (2005). Da mesma forma, Grandi (2006) investiga os pormenores da compra da Rio Claro pela Paulista, entrando no tema do empréstimo contraído pela Companhia Paulista para custear a aquisição.

emprego³¹. Além disso, a eletrificação das linhas só se tornou uma opção viável na década de 1920.

O custo de materiais, no entanto, não era o único fator a fazer pressão sobre as despesas das ferrovias. Afinal, a trajetória cambial, aliada à inflação resultante do Encilhamento³², teve um efeito relevante também sobre as exigências salariais dos empregados das estradas de ferro. O significativo aumento do custo de vida no Brasil teve como implicação para as empresas a elevação da folha salarial, que ocupava uma parcela importante das despesas. Vale comentar que já na década de 1890 começam a ser travados os primeiros embates organizados entre os trabalhadores e as empresas ferroviárias, podendo ser observadas no período sete greves no setor, a maioria decorrente de reivindicações de benefícios³³.

Voltando às despesas das ferrovias, se tivermos em mente que combustíveis e pessoal representavam cerca de 75% dos custos³⁴, fica evidente o peso que os efeitos do câmbio e da inflação teriam sobre a lucratividade das companhias. Não à toa, as despesas de custeio, que podem ser acompanhadas na tabela 1.4, crescem cerca de sete vezes na Companhia Paulista, cinco vezes na Mogiana e dez vezes na Sorocabana entre 1885 e 1900.

É provável que o pior componente disso tudo fosse a dificuldade em ajustar as tarifas de transporte. O caráter inicial fixo dos fretes era determinante para que as receitas das ferrovias não conseguissem acompanhar os aumentos de custo; mas mesmo quando instalado um regime de tarifas móveis que acompanhassem o câmbio, em 1893, os limites impostos sobre o teto das tarifas faziam com que o aumento proporcional das taxas não chegasse perto das pressões exercidas pelo câmbio e pelo aumento de custo de vida³⁵. A tabela 1.5 traz as tarifas máximas de transporte para diferentes anos e deixa clara a insuficiência dos reajustes feitos. Assim, fica óbvio que não havia como a rentabilidade ferroviária permanecer alta, independentemente dos crescentes volumes de café transportados.

Volumes os quais, aliás, chegaram a ser um problema também na década de 1890. Isso porque a São Paulo Railway, que tinha o já referido monopólio do acesso ao porto de Santos, não dava conta de transportar toda a quantidade produzida de café vindo do

³¹ Saes, 1981, p. 133

³² *Ibidem*, p. 184

³³ Zambello, 2005, p. 96-98

³⁴ Saes, 1981, p. 130

³⁵ *Ibidem*, p. 123

interior. A nítida consequência disso era o acúmulo de prejuízos para as outras empresas ferroviárias, que, por depender integralmente da linha inglesa, nada podiam fazer. Até foi tentada uma solução relativamente elementar, a de simplesmente brigar pela concessão de novas linhas que levassem ao porto. No entanto, das três empresas que conseguiram tal concessão, apenas a Sorocabana de fato levou adiante a construção, mas só atingindo este objetivo no final dos anos 1930, quando a empresa já havia sido encampada pelo Estado. As linhas da Mogiana e a Paulista, por sua vez, não passaram do estágio inicial de planejamento das linhas que dariam acesso ao litoral. Portanto, não foi possível contornar no curto prazo a incapacidade apresentada pelo sistema férreo naquele momento de transportar para o porto toda a quantidade de café necessária. A este episódio foi dado o nome de “Crise dos Transportes”³⁶.

Destes acontecimentos que marcaram a última década do século XIX, pode-se depreender que começava a se desenhar uma oposição entre os interesses cafeeiros e ferroviários. Afinal, as partes estavam em posições opostas no que diz respeito à trajetória de queda cambial, à situação das tarifas e, obviamente, à “Crise de Transportes”. Assim, estas turbulências que atingem as estradas de ferro diretamente no âmbito da rentabilidade, estendem-se também como sinais de tensão na aliança próxima com o café na década de 1890³⁷.

Os primeiros anos do século XX, no entanto, mostram alguma estabilidade. A primeira metade da década de 1900 é marcada por um assentamento dos preços como resultado da política de saneamento aplicada pelo ministro da Fazenda Joaquim Murinho³⁸. Ao mesmo tempo, o crescimento dos estoques mundiais de café era sentido pela queda do preço internacional do café, que se dava desta vez sem uma compensação maior no câmbio. A consequente baixa na exportação cafeeira teve, claro, um efeito importante sobre as receitas ferroviárias, que, além de verem os números absolutos do transporte de café caírem, ainda enfrentavam as dificuldades decorrentes das baixas tarifas³⁹.

A segunda metade da década de 1900, entretanto, apresenta um cenário novo, pois é em 1906 que se coloca em prática a primeira Operação Valorizadora do café, iniciada

³⁶ Saes, 1981, p. 177-178

³⁷ Saes (1986, cap. 2) traz relatos das tensões entre fazendeiros e diretores das companhias ferroviárias na década de 1890, as quais se davam principalmente no tema da tarifa dos transportes.

³⁸ Delfim Netto, 1959, p. 41-42

³⁹ Saes, 1981, p. 94

com o famoso Convênio de Taubaté. Esta operação consistiu numa intervenção estatal⁴⁰ financiada por emissões com lastro em empréstimos externos, que tinha como objetivo estimular o mercado cafeeiro, seja valorizando o produto ou concedendo benefícios para os produtores⁴¹.

A intervenção também tinha como fator de interesse o câmbio, uma vez que, através da injeção de divisas obtidas via empréstimo e, caso atingisse seus objetivos, uma maior entrada de moeda estrangeira no Brasil decorrente do aumento das receitas de exportação de café, a própria valorização cambial poderia deprimir os efeitos positivos da Operação Valorizadora. Assim, a defesa do café foi também planejada como uma política nacional de câmbio, realizada através da Caixa de Conversão⁴².

Como consequência colateral, o estímulo ao mercado cafeeiro e a estabilização da moeda nacional tiveram impacto importante sobre as ferrovias paulistas. Os efeitos imediatos foram de aumento do volume e da receita decorrente do transporte do café, em especial na Paulista e na Mogiana (tabelas 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3). No entanto, os resultados da intervenção não se mostraram “firmes”⁴³, e em questão de poucos anos a receita e transporte do café nas ferrovias já declinava, mantendo o ritmo descendente até o fim da primeira Valorização, em 1918.

Durante este período, inclusive, já se iniciava um processo de diversificação da produção na economia paulista. As próprias ferrovias refletiam isso e buscavam alternativas para não depender apenas do café para obter receitas. As tabelas do grupo 1.3 mostram como o início da década de 1910 marca um declínio expressivo na porcentagem de café transportado dentro do total de mercadorias; o curioso, no entanto, é perceber que sempre a proporção de receitas do café se mantém regularmente acima da quantidade transportada. Isso se deve ao fato de que as tarifas do café sempre foram mais altas que as dos outros produtos, tal como apontado na tabela 1.5.

Esta circunstância evidencia ainda mais a dependência que as ferrovias tinham com o café. Afinal, quanto mais os vagões fossem preenchidos com produtos que não cafeeiros, menores seriam as receitas, necessariamente. Nem mesmo o algodão possuía um potencial receituário que pudesse competir com o do café, menos ainda outros

⁴⁰ A primeira Operação Valorizadora é descrita com maiores detalhes na clássica obra do Prof. Delfim Netto, “O Problema do Café no Brasil”. A seção 1 do capítulo II se dedica exclusivamente à caracterização deste movimento.

⁴¹ Delfim Netto, 1959, p. 64

⁴² *Ibidem*, p. 64

⁴³ Termo utilizado por Saes (1981, p. 95) para descrever a fragilidade do crescimento do transporte de café decorrente da Operação Valorizadora nas três principais companhias ferroviárias.

produtos de menor relevância, como certos gêneros alimentícios, madeiras e animais. Assim, portanto, por mais que a diversificação do transporte se fizesse necessária, dela decorria um efeito adverso de encurtar os ganhos das companhias ferroviárias.

E a diversificação da produção em São Paulo apenas se intensificava. Em especial, o processo se acelera no ano de 1918, marcado pela diminuição da produção de café em razão de uma geada e pelo grande *boom* na safra algodoeira⁴⁴. Nas empresas ferroviárias, o reflexo disso foi a diminuição ainda mais drástica das porcentagens do café transportado no total das mercadorias (tabelas do grupo 1.3). Mais uma vez, o impacto da diversificação produtiva sobre as receitas das estradas de ferro se faz presente.

Entretanto, os eventos de 1918 ocorrem em um momento em que as companhias ferroviárias já se encontram em crise. Afinal, não foi possível passar ileso pela coincidência da eclosão da Primeira Guerra Mundial e da ruptura da política de câmbio em 1914. A forte depressão do comércio interno e externo que sucede o início dos conflitos internacionais, assim como o declínio cambial que acompanha, afeta profundamente o mercado de café e a situação financeira das ferrovias; fica progressivamente mais claro que a prosperidade das linhas férreas vai gradativamente se inviabilizando⁴⁵.

No entanto, além da continuação e aprofundamento das dificuldades financeiras, a segunda década do século XX observa também a consolidação da malha ferroviária paulista⁴⁶. Esta consolidação, todavia, era mais um sinal do esgotamento pelo qual passava o sistema de ferrovias em São Paulo, uma vez que, conforme evidenciado no mapa 1.5 e nas tabelas 1.1 e 1.2, as linhas do trem começavam a explorar áreas ainda pouco atingidas pelo café e pela população. Todas as regiões do estado já possuíam troncos ferroviários importantes, e cada vez mais a expansão das linhas se dava em direção às fronteiras do estado, em especial ao norte e ao noroeste. Nesse sentido, torna-se visualmente perceptível que o espaço livre para a ampliação do traçado férreo paulista estava diminuindo.

Nos anos seguintes ao término da Primeira Guerra Mundial, persistiu o movimento de instabilidade e declínio da relevância cafeeira em São Paulo. Esta derrocada se divide em duas principais frentes, a primeira delas sendo o crescimento da indústria paulista, que já mostrava importantes sinais de uma maior magnitude

⁴⁴ Saes, 1981, p. 104-106

⁴⁵ *Ibidem*, p. 95-97; p. 186

⁴⁶ Matos, 1990, p. 134; Saes, 1981, p. 53

gravitacional na década de 1920⁴⁷; a economia do estado revelava-se cada vez mais atraída por este setor, cujo seio residia na capital, longe dos cafezais e das linhas férreas que a eles chegavam. A outra frente que se destaca é precisamente a progressiva incapacidade do café de se manter protagonista. Nas ferrovias, esta dificuldade se refletiu na queda absoluta da quantidade de café transportado na primeira metade da década de 1920, como colocado nas tabelas 1.3. Até mesmo a recuperação do volume total de café nos vagões das locomotivas na segunda metade do decênio teve pouco significado – afinal, o impacto relativo sobre as receitas e volume transportado foi praticamente nulo, sendo positivo apenas para a Sorocabana.

Além disso, observou-se nos anos 1920 outras tentativas de intervenção estatal sobre o mercado cafeeiro, com a esperança de recuperar um pouco o produto⁴⁸. Para as ferrovias, a mais relevante foi a política de armazenagem das sacas de café no interior, com o objetivo de manter os preços do produto em alta (ou pelo menos evitar a depressão destes)⁴⁹. Como consequência, ocorreu a redução da demanda por transporte do café, o que também ajuda a explicar as razões do declínio absoluto do volume de café transportado pelas estradas de ferro na primeira metade da década. Há de se notar, também, que, entre tantas dificuldades enfrentadas pelos fazendeiros paulistas, somava-se o aumento da concorrência internacional, sobretudo do café produzido na Colômbia e na África Francesa⁵⁰.

Outro fato a ser revelado sobre a década de 1920 é que durante este período a situação das dívidas das companhias ferroviárias se torna verdadeiramente insustentável. A explosão dos pagamentos de juros e amortizações é especialmente perceptível no caso da Companhia Paulista, onde a segunda metade do decênio observa um aumento de três vezes das amortizações em relação à primeira metade, assim, como a mais que duplicação do pagamento de juros⁵¹. Aprofunda-se, desta forma, a instabilidade da rentabilidade das ferrovias, uma vez que o nível excessivamente alto do endividamento se torna mais um dos fatores a sufocar as despesas das empresas.

De modo a agravar a situação, no final da década ocorre mais um duro golpe sobre a cultura cafeeira paulista: a eclosão da Grande Depressão decorrente da crise de 1929.

⁴⁷ Saes, 1981, p. 54

⁴⁸ As intervenções não serão abordadas em maior detalhe. Para maior profundidade sobre o assunto, recomenda-se a leitura dos capítulos II e III da obra do Prof. Delfim Netto, “O Problema do Café no Brasil”, de 1959

⁴⁹ Saes, 1981, p. 183

⁵⁰ Delfim Netto, 1959, p. 167-182

⁵¹ Saes, 1981, p. 155, tabela IV.1; p. 167-168

Os preços do café, tanto interno quanto externo, despencaram num primeiro momento, muito mais do que os de outros produtos. Os mecanismos vigentes de defesa do café colapsaram por ausência de recursos, e os trabalhadores rurais tiveram seus salários diminuídos em até 40% para evitar o desemprego⁵². A demanda internacional caiu drasticamente devido à queda da renda, e a oferta de café brasileiro estava alta por causa dos milhares de sacas do grão armazenadas pelo governo. No entanto, os novos esforços de defesa partindo do Estado de São Paulo, inicialmente, e, posteriormente, do Governo Federal, impediram que o estrago perdurasse por muito tempo. Viabilizou-se, com a realização de empréstimos externos, o início da política de compra e destruição das sacas de café pelo governo, assim como incentivos para frear a expansão da produção cafeeira. Conforme a avaliação de Delfim Netto, (1959, p. 147):

“De fato, a queima do café significava, em parte, a forma pela qual o desperdício generalizado de fatores, produzido pela crise mundial em todos os países, se apresentava no Brasil. A alternativa mais imediata para a queima do produto era o desemprego e a desorganização social.”

Desta forma, as possíveis consequências drásticas da crise de 1929 foram amenizadas em um intervalo relativamente curto de tempo.

Para as ferrovias, os efeitos iniciais da Depressão só puderam ser superados graças ao papel que elas deviam ocupar na defesa nacional do café. O aumento da parcela do café nas receitas e no volume total de gêneros transportados em muito se deveu ao fato de que a mercadoria a ser destruída pelo governo precisava antes ser levada aos locais de queima; assim, em 1932 foi firmado um acordo entre as estradas de ferro e o Conselho Nacional do Café, para estabelecer que o órgão federal seria quem pagaria os fretes das sacas do produto⁵³. Desta forma, as empresas férreas asseguraram uma alta na renda pelos anos seguintes, tendo superado os efeitos originais da crise já em 1933, o que é visível nos números das tabelas 1.3.1, 1.3.2 e 1.3.3 para a primeira metade da década de 1930.

As implicações da política nacional de defesa do café, porém, teriam um alcance temporal muito maior. O desestímulo à produção cafeeira, o qual, inclusive, se utilizou de métodos de destruição de cafezais, teve como efeito permanente a baixa nos níveis de café transportado pelas locomotivas. Se considerarmos ainda o já mencionado crescimento da diversificação da produção paulista, fica claro que o café já não era mais o protagonista – e por mais que se mantivesse relevante, ainda constituindo a base dos

⁵² Delfim Netto, 1959, p. 136-147

⁵³ Saes, 1981, p. 97-99

transportes e receitas ferroviários pelos anos seguintes, jamais voltaria ao patamar que ocupara antes.

De forma semelhante, as ferrovias também entraram em estado crítico nas décadas seguintes, eventualmente sendo estatizadas. Diferentemente da Sorocabana⁵⁴ que já havia sido encampada em 1904, os processos de estatização da Mogiana e da Paulista se deram através da desapropriação de suas ações em 1952 e 1961⁵⁵, respectivamente. Estes movimentos marcaram o fim definitivo da era do protagonismo ferroviário no estado de São Paulo. O presente capítulo procurou descrever tal era, expondo a forte conexão entre os trilhos e o café, e explorando os motivos por trás do declínio das estradas de ferro, cuja origem remonta às turbulências e primeiras contradições evidentes entre os interesses cafeeiros e das empresas ferroviárias na década de 1890. A próxima seção buscará inserir neste cenário a ascensão do futebol em solo paulista, compreendendo a relação que se estabeleceu entre o esporte bretão e as ferrovias. Para tal missão, será necessário mergulhar no universo do trabalho nas estradas de ferro, apresentando as particularidades da classe ferroviária.

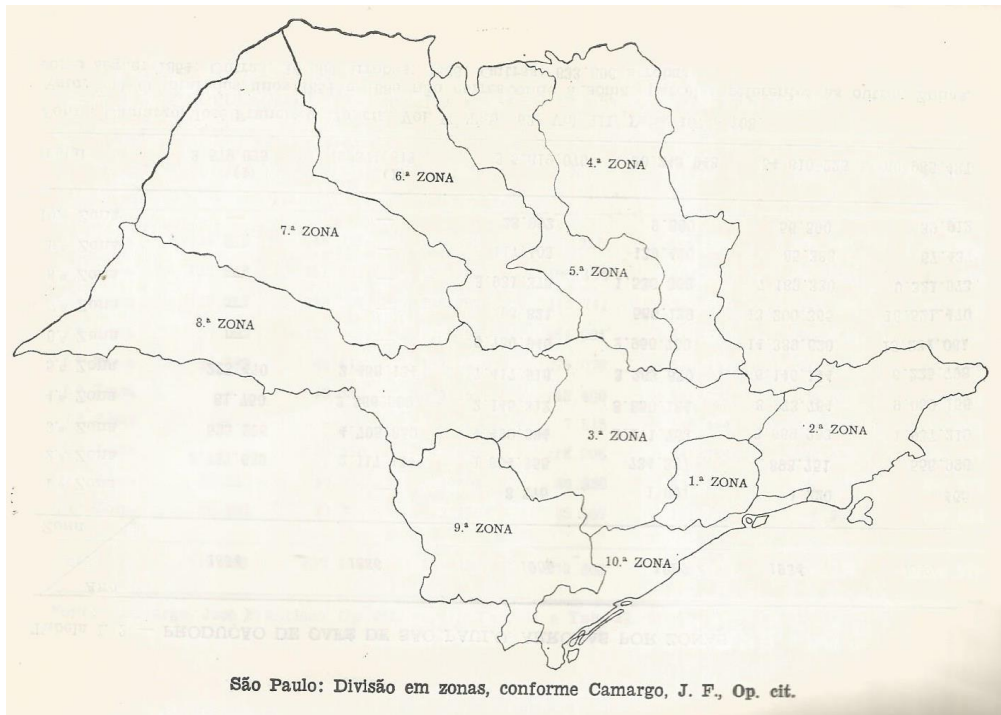
⁵⁴ A Sorocabana foi adquirida pelo governo federal já em 1904, sendo repassada ao Estado de São Paulo em 1905; a companhia foi, então, arrendada em 1907 (para o já mencionado grupo Farquhar), voltando para as mãos do governo estadual em 1919 (Saes, 1981, p. 158–160).

⁵⁵ Grandi (2013, cap. IV) retrata mais detalhadamente o processo de estatização da Paulista, discutindo o projeto da empresa antes da desapropriação de suas ações pelo governo do estado de São Paulo e as relações de trabalho que caracterizaram os últimos anos da administração privada da companhia.

Anexo ao Capítulo 1

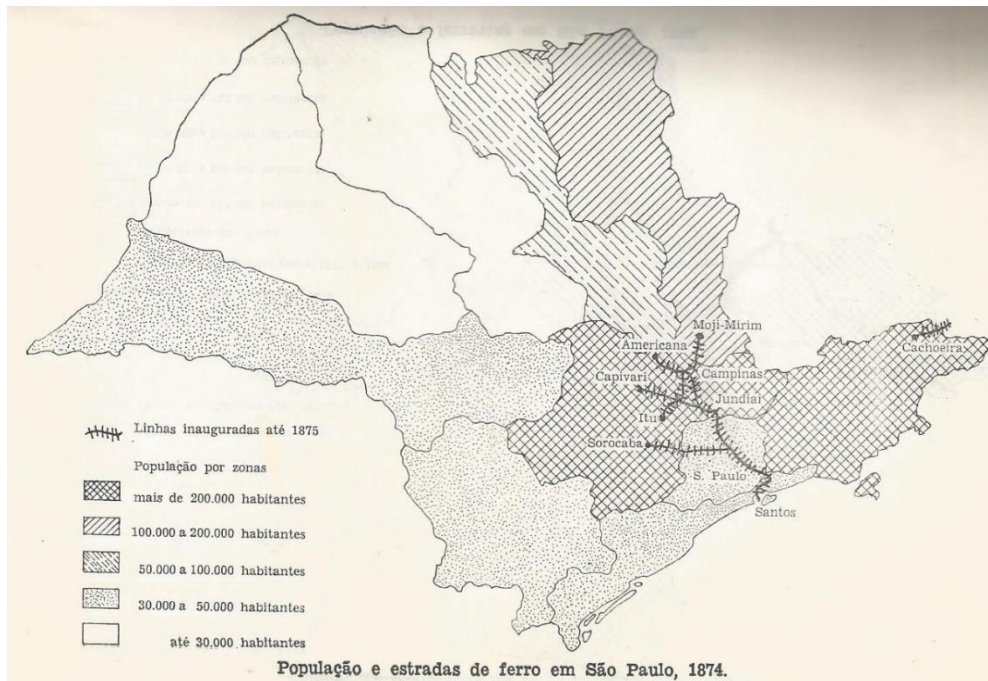
Mapas

Mapa 1.1:



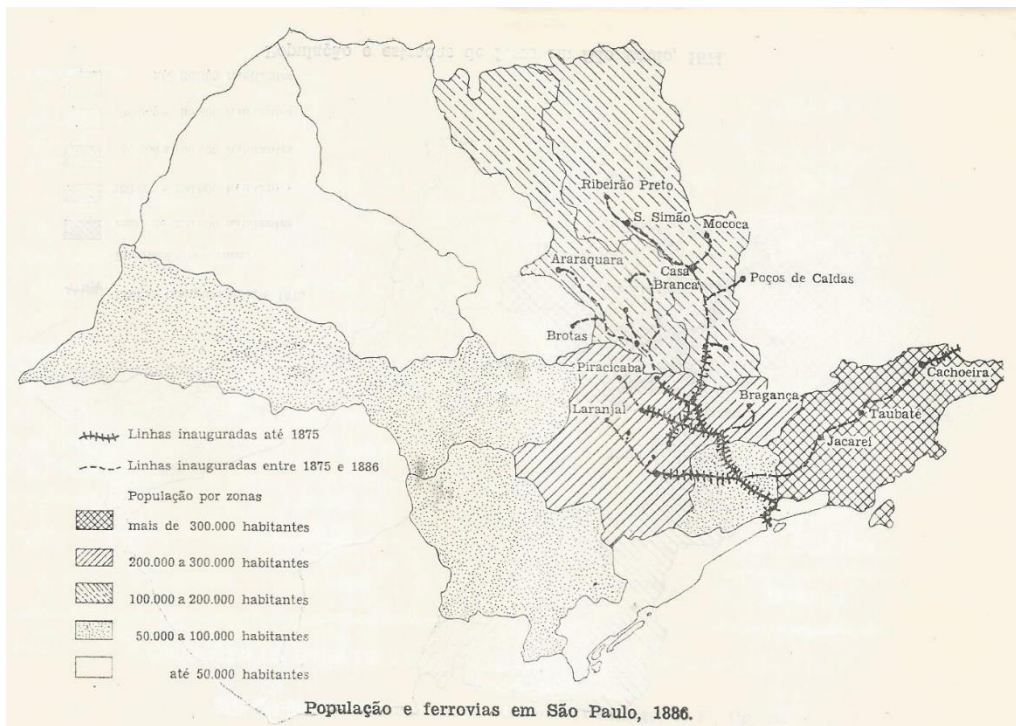
FONTE: Camargo, 1952, *Apud* Saes, 1981, p. 46

Mapa 1.2:



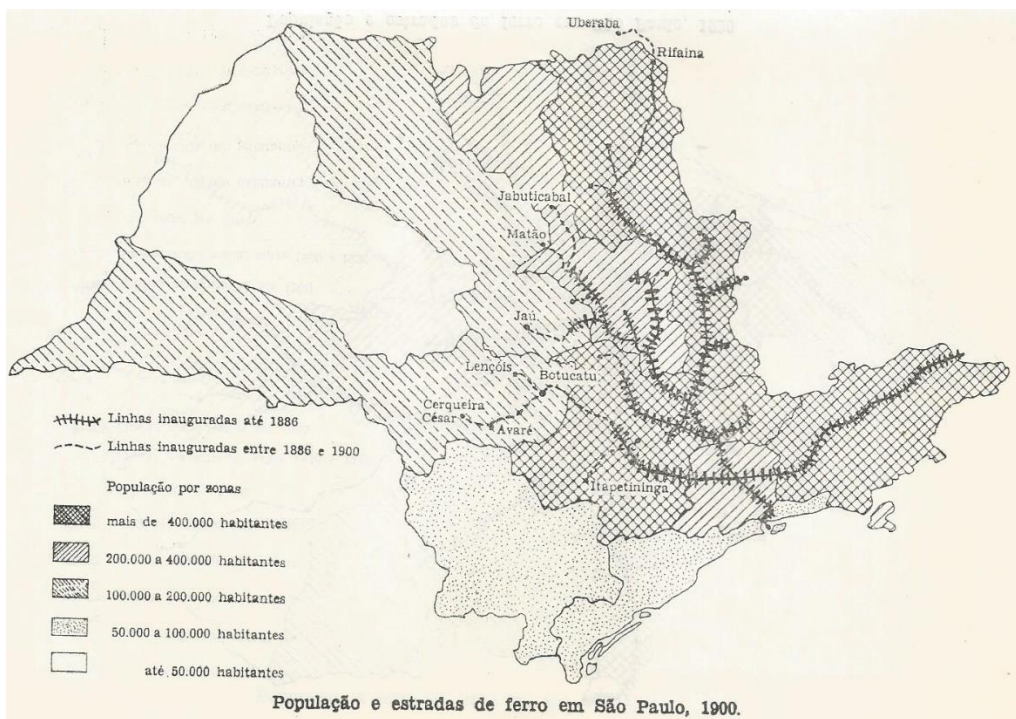
FONTE: Camargo, 1952, *Apud* Saes, 1981, p. 47

Mapa 1.3:



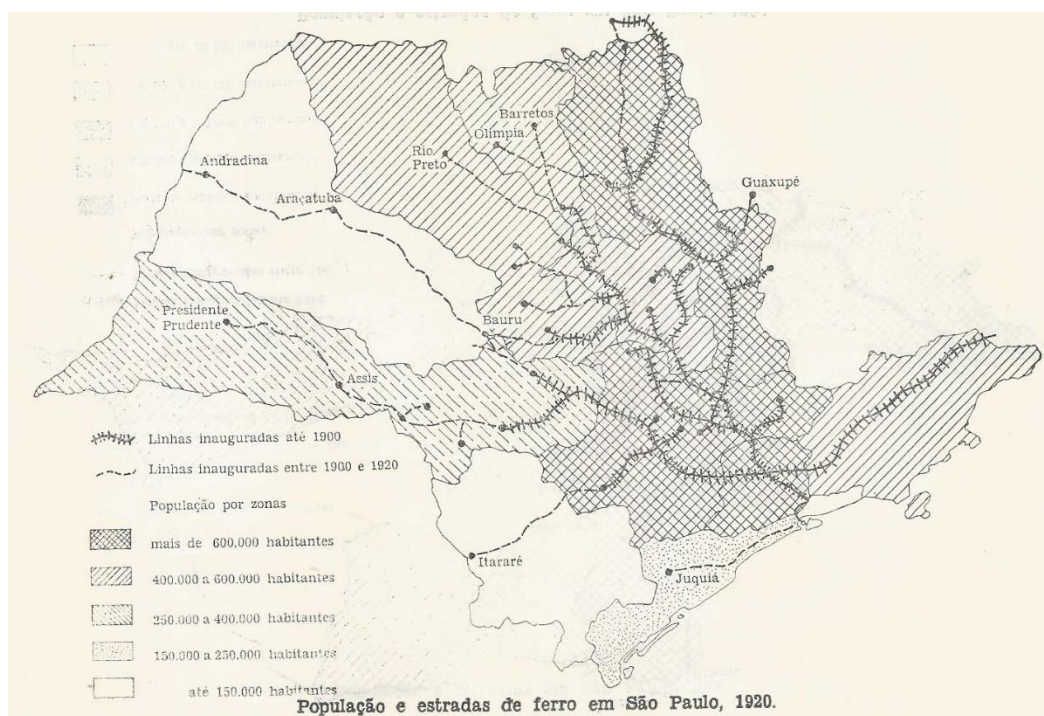
FONTE: Camargo, 1952, *Apud* Saes, 1981, p. 48

Mapa 1.4:



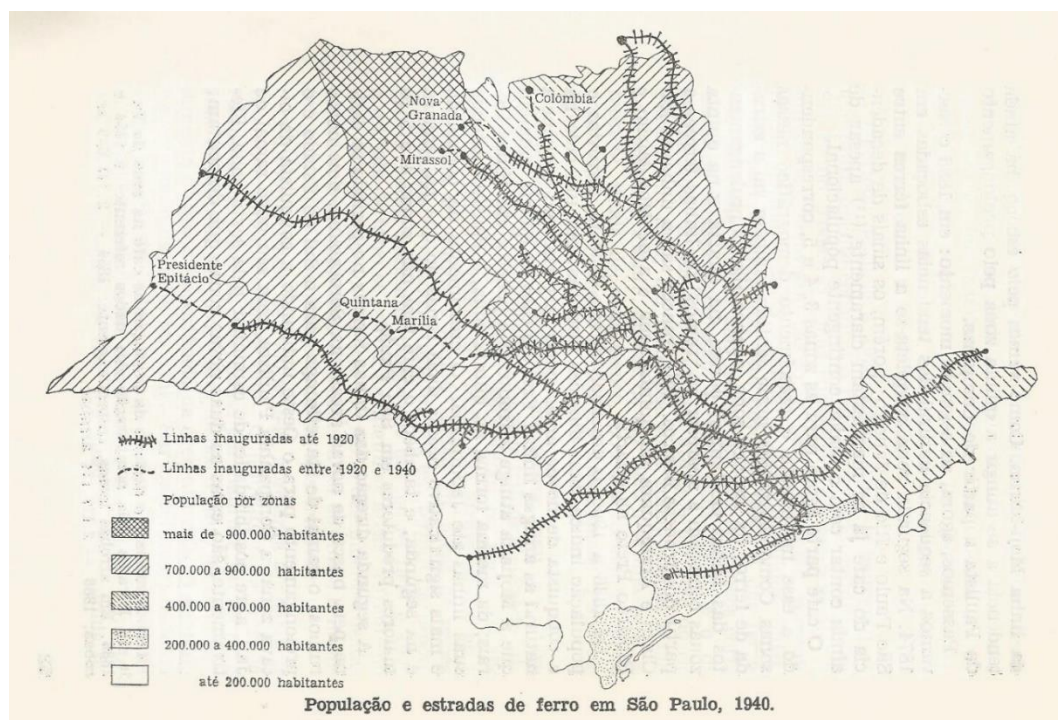
FONTE: Camargo, 1952, *Apud* Saes, 1981, p. 49

Mapa 1.5



FONTE: Camargo, 1952, *Apud* Saes, 1981, p. 50

Mapa 1.6



FONTE: Camargo, 1952, *Apud* Saes, 1981, p. 52

Tabelas

Tabela 1.1:

População de São Paulo. Número de Habitantes por Zona

Zona Ano	1854	1874	1886	1900	1920	1934	1940
1ª	35.670	46.775	74.895	281.256	654.578	1.168.776	1.480.116
2ª	123.948	251.603	335.922	405.334	484.699	476.534	472.305
3ª	128.257	228.203	295.782	412.741	752.524	843.335	848.659
4ª	57.092	122.057	178.795	464.091	811.974	871.389	843.148
5ª	21.889	69.614	133.697	275.079	530.257	599.842	576.775
6ª	-	16.347	33.151	148.400	583.771	879.532	943.832
7ª	-	-	-	7.815	136.454	618.990	856.506
8ª	-	30.370	71.903	118.905	341.754	599.661	724.017
9ª	23.432	40.085	54.805	80.820	134.227	148.365	175.272
10ª	26.861	32.300	42.430	85.167	161.950	226.903	259.686
Total	417.149	837.354	1.221.380	2.279.608	4.592.188	6.433.327	7.180.316

FONTE: Camargo, 1952, vol. II, Tab. II. Tab 22, *Apud* Saes, 1981, p. 44

Tabela 1.2:

Produção de Café de São Paulo. Arrobas por Zonas

Zona Ano	1854	1886	1905	1920	1934	1940
1ª	-	-	8.275	1.007	1.220	465
2ª	2.737.639	2.117.134	1.804.355	734.387	898.751	556.996
3ª	525.296	4.795.850	4.490.684	2.271.763	3.669.253	1.937.219
4ª	81.750	2.366.599	12.145.312	8.850.184	8.973.764	9.080.156
5ª	223.470	2.458.134	7.417.916	3.263.620	6.146.144	6.225.798
6ª	-	-	5.780.946	2.956.700	14.389.620	15.234.061
7ª	-	-	93.821	580.139	13.200.365	18.521.470
8ª	-	-	3.931.375	1.536.868	7.189.330	9.321.973
9ª	-	-	117.403	139.420	85.388	67.437
10ª	-	-	28.992	9.860	56.390	39.912
Total	3.568.155*	11.737.717*	35.819.079	20.343.948	54.610.225	60.985.487

FONTE: Camargo, 1952, vol. II, Tab. 62; Vol. III, Tabs. 107 e 108, *Apud* Saes, 1981, p. 45

Tabela 1.3.1:

Transporte de café no tráfego das ferrovias
(Valores em mil-réis; quantidades em toneladas; médias anuais para o período indicado)

COMPANHIA PAULISTA					
Período	(I) Volume total de mercadorias transportadas (ton)	(II) Café (ton)	(III) Receita do transporte do café	(IV) % da receita total	(V) % da quantidade total
1872-75	56.432	-	-	-	-
1876-80	87.214	-	-	-	-
1881-85	131.854	83.353	-	-	63,22
1886-90	208.721	104.696	-	-	50,16
1891-95	520.855	195.189	4.488.773	38,31	37,47
1896-900	727.669	315.391	9.643.133	47,57	43,34
1901-05	784.972	404.338	12.525.400	57,53	52,15
1906-10	1.018.185	531.774	14.524.019	59,28	52,23
1911-15	1.355.558	505.783	12.219.670	41,83	37,31
1916-20	1.497.414	415.869	11.395.710	33,39	27,77
1921-25	1.762.391	413.148	15.230.932	25,77	23,44
1926-30	2.251.159	501.830	23.264.220	24,75	22,29
1931-35	2.304.875	757.239	35.188.106	35,57	32,85
1936-40	3.131.134	534.596	26.254.492	20,08	17,07

FONTE: Tab. II.3, Saes, 1981, p. 92

Tabela 1.3.2:

COMPANHIA MOJIANA					
Período	(I)	(II)	(III)	(IV)	(V)
1876-80	32.422	14.588	-	-	44,99
1881-85	57.213	36.556	-	-	63,89
1886-90	110.968	48.158	-	-	43,40
1891-95	215.706	80.270	3.438.591	29,70	37,21
1896-900	395.397	165.814	6.976.746	43,25	41,94
1901-05	531.413	261.357	8.278.699	48,85	49,18
1906-10	720.705	314.191	9.384.013	49,54	43,59
1911-15	1.106.425	329.180	9.277.208	39,57	29,75
1916-20	1.233.312	271.656	7.655.689	29,90	22,03
1921-25	1.398.055	253.314	10.158.469	23,85	18,12
1926-30	1.799.618	291.376	13.714.268	23,95	16,19
1931-35	2.136.634	344.625	15.300.622	33,43	16,13
1936-40	2.340.508	188.774	10.400.425	18,51	8,07

FONTE: Tab. II.3, Saes, 1981, p. 92

Tabela 1.3.3:

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA					
Período	(I)	(II)	(III)	(IV)	(V)
1875-80	14.146	276	-	-	1,95
1881-85	23.691	770	-	-	3,25
1886-90	61.210	9.462	-	-	15,46
1891-95	140.672	20.961	-	-	14,90
1896-900	248.394	44.914	3.666.607	39,69	18,08
1901-05	269.598	74.138	4.261.997	42,91	27,50
1906-10	411.883	97.791	4.773.155	36,14	23,74
1911-15	588.709	83.528	3.680.451	22,15	14,19
1916-20	838.267	74.559	3.496.730	14,44	8,89
1921-25	1.076.403	87.883	5.358.256	11,81	8,16
1926-30	1.442.270	162.878	11.671.942	15,45	11,29
1931-35	1.683.897	209.098	14.450.021	17,39	12,42
1936-40	2.887.845	286.111	20.103.271	14,39	9,91

FONTE: Tab. II.3, Saes, 1981, p. 93

Tabela 1.4:

Despesas de custeio das ferrovias
(Valores em mil-réis; média aritmética da despesa para o período indicado)

Período	Companhia Paulista	Companhia Mojiana	E. F. Sorocabana
1872-75	275.084	-	-
1876-80	651.707	363.710	260.204
1881-85	1.067.714	765.944	392.409
1886-90	1.407.688	1.902.262	624.962
1891-95	4.957.212	7.783.770	2.493.644
1896-900	9.257.032	10.040.873	5.083.163
1901-05	9.703.354	9.109.172	6.600.542
1906-10	10.476.046	10.200.620	7.024.352
1911-15	14.438.498	13.792.176	8.715.970
1916-20	21.039.782	15.377.870	16.087.638
1921-25	42.609.787	28.235.422	32.325.415
1926-30	62.412.527	41.644.684	56.794.947
1931-35	57.677.934	35.093.420	63.444.973
1936-40	83.673.583	45.322.017	112.307.318

FONTE: Tab. III.1, Saes, 1981, p. 131

Tabela 1.5:

Tarifas Máximas Cobradas Pelas Ferrovias (Valores nominais em réis)

Produto	1874	1884	1894	1900	1936		
					Paulista	Mojiana	Sorocabana
1. Café, por ton-km	\$ 206	\$ 206	\$ 206	\$ 288	\$ 460	\$ 392	\$ 480
2. Gêneros Alimentícios, por ton-km	\$ 100	\$ 075	\$ 075	\$ 075	\$ 140	\$ 290	\$ 210
3. Sal, por ton-km	\$ 100	\$ 075	\$ 100	\$ 173	\$ 180	\$ 406	\$ 340
4. Animais (cavalos e bois), por cabeça	\$ 055	\$ 075	\$ 075	\$ 084	\$ 140	\$ 140	\$ 160
5. Madeiras, por ton-km	\$ 048	\$ 048	\$ 048	\$ 067	\$ 100	\$ 151	\$ 150

FONTE: Tab. II.7, Saes, 1981, p. 122

Tabela 1.6:

Taxa cambial e preços do café
(Câmbio em moeda externa/mil-réis; preço base 1889)

Ano	Taxa cambial	Preço externo	Preço interno
1889	26 7/16	100	100
1890	22 9/16	113	120
1891	14 9/16	90	171
1892	12 1/32	87	201
1893	11 19/32	103	276
1894	10 3/32	92	290
1895	9 15/16	91	262
1896	9 1/16	69	252
1897	7 23/32	47	180
1898	7 3/16	41	163
1899	7 7/16	42	156
1900	9 16/32	46	171

FONTE: Delfim Netto, 1959, p. 28-29

Capítulo 2 – A disseminação do futebol pela classe ferroviária

No Capítulo 1, foi feito um retrato da turbulência das ferrovias a partir da década de 1890, chegando até o período marcado pela gradual estatização das companhias ferroviárias, a última delas sendo estatizada nos anos 1960. A linha foi seguida sempre com os olhos na viabilidade das estradas de ferro enquanto projetos rentáveis, sem deixar de lado a estreita relação entre a locomotiva e o café.

E se a década de 1890 foi justamente a destacada como o marco do início da tensão entre as empresas ferroviárias e o café, no que tange ao outro tema deste trabalho, este período é nada mais nada menos que o momento inicial do futebol no Brasil.

Afinal, o mito fundador do futebol brasileiro tem como pano de fundo o ano de 1894, quando o jovem Charles Miller voltou de estudos na Europa com os dois instrumentos necessários para a prática do futebol: a bola e o livro de regras⁵⁶. É claro que existe uma controvérsia a respeito do verdadeiro caráter pioneiro de Charles Miller. Suspeita-se que alguns ingleses já teriam introduzido o futebol no Brasil, exatamente no interior de São Paulo, em 1882; entre as teorias alternativas sobre os primeiros jogos promovidos no país, surge a figura oculta do misterioso Mr. Hugh, um inglês que teria trabalhado na São Paulo Railway e ensinado aos outros funcionários os princípios do esporte bretão⁵⁷.

Entretanto, apesar das diferentes versões sobre a introdução do esporte em plagas brasileiras, o fato é que a primeira partida com registro amplo e completo (e, portanto, inquestionável) é o famoso embate entre funcionários da Companhia de Gás, do London Bank e da São Paulo Railway⁵⁸, em 15 de abril de 1895 na rua do Gasômetro, em São Paulo⁵⁹ - o time da S.P.R. venceu pelo placar de 4 a 2. Percebe-se, portanto, que desde o seu início, o futebol brasileiro se ligava à cultura ferroviária.

Se, por um lado, a introdução do futebol no Brasil é creditada ao brasileiro Charles Miller, por outro, a disseminação do esporte reconhecidamente contou com importantes figuras inglesas – também não parece ser coincidência que o primeiro jogo registrado envolveu três empresas que eram claramente vinculadas aos britânicos. Outro exemplo é

⁵⁶ Pinto, 2007, p. 37

⁵⁷ Buchmann, 2004, p. 90

⁵⁸ Existe registro de que Charles Miller teria iniciado sua vida profissional na própria S.P.R. (Mills, 2005, p. 71–72)

⁵⁹ Pinto, 2007, p. 43

o de Fortaleza, onde as primeiras partidas de futebol, realizadas em 1903 e 1904, contaram com jogadores ingleses, alguns dos quais eram possivelmente marinheiros britânicos⁶⁰.

Apesar de neste caso e no da partida organizada por Charles Miller em São Paulo as figuras britânicas serem trabalhadores de postos não muito altos hierarquicamente, existe uma espécie de consenso a respeito do perfil social tanto dos ingleses que participaram da difusão do esporte, como dos espaços nos quais a bola sofria seus primeiros pontapés no Brasil. Por isso, o futebol, tanto na Inglaterra como por aqui, já nasceu com um caráter razoavelmente democrático, acessível, por mais que tivesse como origem os espaços universitários britânicos, frequentados por jovens de famílias abastadas⁶¹.

Desta forma, desde cedo no Brasil observam-se casos como o do Rio de Janeiro das primeiras décadas do século XX, em que a “aristocracia” carioca frequentava os jogos bem vestida, com fitas nos chapéus para indicar o lado que estavam apoiando, ao mesmo tempo dividindo o espaço com as primeiras torcidas “gerais”, sendo os dois grupos distinguidos pela capacidade de pagar ou não o acesso às arquibancadas – a alternativa era ficar em pé nos arredores do campo⁶². Da mesma forma, não só o gosto pelo futebol como também a prática dele se manifestou em diferentes setores da sociedade. Se recorrermos mais uma vez ao Rio de Janeiro dos anos 1900 e 1910, podemos observar clubes com diferentes origens, como o Fluminense e o Botafogo, identificados com a classe alta (as chamadas “gentes finas”), e o Bangu, fundado e mantido por operários do setor têxtil, onde se destacava mais uma vez a presença inglesa⁶³.

Observa-se, portanto, que, mesmo nos seus primórdios, o futebol brasileiro já tinha um imenso alcance sobre diferentes parcelas da população. Surge, então, a questão: por que o futebol apresenta esta característica desde o início? A hipótese que podemos emprestar de Pinto (2007) para responder se associa aos instrumentos que marcaram a introdução do esporte bretão no Brasil: a bola e o livro de regras.

Com relação à bola, a própria experiência do lazer nos dias atuais é capaz de mostrar que, para a prática do ludopédio, não é necessário que a redonda seja “oficial”.

⁶⁰ Pinto, 2007, p. 42

⁶¹ *Ibidem*, p. 54

⁶² O jornalista Mario Filho (2010) traça um excelente retrato de como era esta divisão nos estádios, contando detalhes maiores das diferenças entre os tipos de público que frequentavam as partidas.

⁶³ Silva (2017) conta a história da fundação do Bangu Athletic Club, explorando a participação de ingleses no processo, assim como o contraste de classes que ocorria no futebol carioca do início do século XX.

Afinal, a bola adequada ao padrão do esporte – nas primeiras décadas, a bola de couro – pode facilmente ser substituída por uma bola de meias, de papel etc. E este tipo de alternativa já era observada nos princípios do jogo no Brasil, quando as ruas e praças eram ocupadas principalmente por jovens e crianças que se divertiam com uma bola improvisada⁶⁴.

É importante frisar que os espaços públicos – em especial a rua – eram os locais onde se praticava o futebol nas suas primeiras décadas em solo brasileiro. Muitos dos relatos existentes sobre a época contam das crianças usufruindo destes ambientes, em demonstrações abertas de lazer e, de certa forma, também de malandragem. O trecho da Gazeta de Notícias de Fortaleza, em 11 de agosto de 1927, exemplifica isso:

“Durante o dia de domingo, e geralmente às tardes, reúnem-se inúmeros meninos desocupados e iniciam o seu inacabável foot-ball. (...) A match acompanha commumente os palavrórios dos mal educados jogadores.

*O barulho, as palavras indecentes e o fervor tanto dos praticantes como dos espectadores são concebidos como inconvenientes: assobios, gritos e palavras obscenas (das maiores) somos obrigados a ouvir.”*⁶⁵

O relato do jornal traz à tona uma outra característica do futebol brasileiro, que é forte relação com a disciplina⁶⁶ - neste caso, espera-se que os rapazes realizem a atividade de forma comportada. E é justamente este o papel que o livro de regras cumpria, o de organizar e ordenar o esporte coletivo.

O livro de regras é o instrumento que de fato dá sentido “lúdico”⁶⁷ ao correr atrás da bola. É o que adequa o futebol a um determinado “modelo desportista” visado. E se na Grã-Bretanha do século XIX as regras do futebol almejavam o engrandecimento da hombridade e do vigor físico, no Brasil o significado assumido foi praticamente

⁶⁴ Pinto, 2007, p. 50

⁶⁵ Gazeta de notícias, ano I, n° 01, Fortaleza, CE. 11.08.1927, *Apud* Pinto (2007, p. 49)

⁶⁶ A relação do futebol com a disciplina marca presença desde os primórdios do esporte na Inglaterra, mas não entraremos nestes detalhes, uma vez que nosso interesse reside no significado da disciplina no Brasil. Para maiores detalhes sobre os ideais que se pretendia incorporar ao ludopédio britânico, tais como a obediência e a hombridade, recomenda-se a leitura dos primeiros capítulos do livro de Wilson (2016), “A Pirâmide Invertida”.

⁶⁷ Termo utilizado por Pinto (2007, p. 46)

civilizatório, de ensinamento de regras sociais no espaço do lazer⁶⁸. Sobre este papel civilizatório, escreveu Roberto DaMatta:

*“O pé, associado à pata e à brutalidade das bestas de carga, muda de posição no futebol. Nele usa-se o pé, sim, mas com método. Seguindo um regulamento que torna as chuteiras de todos os tamanhos e feitios, iguais. E aí que está sua lição mais importante: o futebol civiliza o pé. Ele mostra que a parte aparentemente atrasada e bárbara do corpo pode ser submetida não só às sutilezas do jogo, mas à civilidade do saber ganhar e perder sem ódio, de modo transparente e por esforço próprio. Sem a ‘mãozinha’ dos amigos ou parentes. Foi num campo de futebol, não num parlamento, que o brasileiro teve a prova de como é maravilhoso juntar treino com talento; ordem com imprevisibilidade; jogadas espetaculares com uma estrutura fixa; e, finalmente, o vitorioso com o derrotado.”*⁶⁹

De forma semelhante, escreveu Gilberto Freyre:

*“O desenvolvimento do futebol, não num esporte igual aos outros, mas numa verdadeira instituição brasileira, tornou possível a sublimação de vários daqueles elementos irracionais de nossa formação social e de cultura. A capoeiragem e o samba, por exemplo, estão presentes de tal forma no estilo brasileiro de jogar futebol que de um jogador um tanto álgido como Domingos [da Guia], admirável em seu modo de jogar mas quase sem floreios – os floreios barrocos tão do gosto brasileiro – um crítico da argúcia de Mario Filho pode dizer que ele está para o nosso futebol como Machado de Assis para nossa literatura, isto é, na situação de uma espécie de inglês desgarrado entre tropicais. Em moderna linguagem sociológica, na situação de um apolíneo entre os dionisíacos.”*⁷⁰

Percebe-se, portanto, que o futebol foi utilizado no Brasil como um meio de inserção da racionalidade, cujo símbolo máximo é justamente o livro de regras, o qual trazia consigo os princípios de ordem e disciplina, tentando inseri-los num país cujo

⁶⁸ Pinto, 2007, p. 44

⁶⁹ Roberto da Matta, antropólogo; extraído da exposição permanente do Museu do Futebol em São Paulo, SP.

⁷⁰ Gilberto Freire *in* Filho (2010, pt. prefácio à 1ª edição)

legado histórico apresentava uma sociedade onde estes valores não eram costumeiramente cultivados.

Quando se toma em conta, portanto, a aliança formada entre os caracteres acessível e ordenador do futebol nos seus primeiros momentos em solo brasileiro, não surpreende o fato de que a prática do esporte foi especialmente disseminada entre a classe dos trabalhadores. Se a lógica do trabalho observada no país nos finais do século XIX e início do século XX era ainda de uma superação em andamento da dinâmica escravista e de consolidação do trabalho assalariado, faz sentido que se mirasse implantar de diversas formas os valores de ordem e disciplina no universo da labuta. Afinal, estes conceitos eram marcos da configuração europeia e norte americana de trabalho na era industrial. Não à toa, a primeira partida disputada foi exatamente entre empregados da S.P.R., do London Bank e da Companhia de Gás, os quais antecederam outros tantos grupos de funcionários de empresas a se envolverem com o ludopédio.

Podemos observar, desta forma, vários clubes em São Paulo surgindo nas primeiras décadas do século XX tendo como origem associações de trabalhadores de diversos setores. O Clube Atlético Juventus, da Mooca, em São Paulo, é um exemplo, tendo sido fundado por operários do setor têxtil⁷¹, a exemplo do Bangu no Rio de Janeiro. Outro exemplo é o atual E.C. São Bento, originalmente Sorocaba Athletic Club, fundado em 1913 por operários das indústrias de Sorocaba⁷². Da mesma forma, já havia diversos clubes operários em Campinas, como evidenciado pela realização, em 1912, de um torneio da Liga Operária de Futebol de Campinas⁷³.

Entretanto, o setor que mais se destaca em termos de dar origem a clubes de futebol é justamente o setor ferroviário, objeto deste trabalho. Surpreende, inclusive, a quantidade de clubes desta linhagem, tendo Buchmann (2004) levantado cerca de cinquenta equipes fundadas por ferroviários apenas no estado de São Paulo, a absoluta maioria na primeira metade do século XX; todavia, este fenômeno não é exclusivo do

⁷¹ A história do clube está disponível no site oficial, em <http://www.juventus.com.br/clube/historia/1924-a-1961/>, acesso em 05/05/2018

⁷² Buchmann, 2004, p. 98

⁷³ O torneio foi vencido pela A. A. Ponte Preta, fundada em 1900, e tem sua história contada também no site oficial do clube, em <http://pontepreta.com.br/o-clube/historia>, acesso em 05/05/2018. O site oficial do Guarani F.C., cuja fundação ocorreu em 1911, também conta um pouco da história do futebol operário campineiro do início do século XX. Disponível em <http://www.guaranifc.com.br/site/instituicao/fundacao/>, acesso em 05/05/2018.

território paulista, tendo se reproduzido em diversos estados⁷⁴. O próprio Ferroviário Atlético Clube de Fortaleza, objeto de estudo de Pinto (2007), é um grande exemplo do alcance que o futebol teve enquanto manifestação da classe ferroviária pelo Brasil.

Neste ponto, cabe uma pequena exposição dos mais relevantes clubes paulistas fundados por ferroviários. A tabela 2.1, presente no anexo ao Capítulo 2, traz dados extraídos de Buchmann (2004), e lista as equipes ferroviárias paulistas em ordem de fundação.

Uma observação a ser feita sobre a tabela 2.1 é que ela não inclui todos os times elencados por Buchmann (2004), uma vez que nem todos puderam ter seus locais e anos de fundação confirmados. Outro ponto deve ser colocado sobre os times que mudaram de nome em certa altura, sendo eles os atuais Nacional A.C. (que será abordado a seguir), Ituano F.C. e E.C. Noroeste – as datas de mudança de nome estão registradas nos dois primeiros casos, mas não para o time de Bauru, já que o ano da alteração do nome do clube não pôde ser identificado.

Outro aspecto importante a ser destacado é que boa parte destes times nem atingiu o estágio do profissionalismo, o qual foi adotado pelos clubes paulistas em diversos momentos, num período que abrangeu todo o intervalo entre a década de 1930 e a década de 1960⁷⁵. Da mesma forma, muitas destas equipes tiveram vida curta e não estão mais ativas, o que explica o baixo número de times conhecidos na lista, seja por suas participações recentes em torneios estaduais ou em competições nacionais.

Entretanto, vale o destaque para alguns clubes que sobreviveram até o presente momento, seguindo operantes nas atividades futebolísticas e mantendo vivo o legado ferroviário no futebol paulista.

A começar pelo Nacional A.C., que se sustenta mesmo sem frequentar uma primeira divisão estadual desde os anos 1950. O clube, sediado no bairro paulistano da Barra Funda⁷⁶, foi oficialmente fundado em 1919, sob o nome São Paulo Railway Athletic

⁷⁴ Para maiores informações sobre outros clubes ferroviários fundados do Norte ao Sul no Brasil, consultar Buchmann (2004).

⁷⁵ Negreiros (1998) constrói a narrativa da adoção do profissionalismo no futebol brasileiro em meio ao contexto social e político vivido na época.

⁷⁶ O Nacional A.C. recentemente conseguiu o tombamento de seu estádio, o Nicolau Alayon, localizado na Barra Funda. O processo, que durou cerca de uma década e meia e somente foi concluído em novembro de 2017, garante a preservação de um dos principais e únicos marcos restantes do futebol da primeira metade

Club. Os fundadores eram todos funcionários da S.P.R., empresa em cujos quadros a prática do futebol já havia sido registrada, em 1895, na partida organizada por Charles Miller. O “Naça”, como é chamado, foi o único time ferroviário fundado na capital, apesar de ter visto a criação em 1930 da A.A. Cantareira Tramway, ligada aos funcionários do bonde urbano⁷⁷. O Nacional se destaca por ser herdeiro direto da primeira partida registrada no Brasil, sendo a maior manifestação organizada a surgir do futebol praticado dentro da inglesa S.P.R.

Uma passagem interessante na história do clube é a sua transição de S.P.R. Athletic Club para Nacional Atlético Clube, ocorrida em 1946 – não por acaso, ano em que a S.P.R. foi encampada pelo estado, após o fim da sua concessão original, que vinha desde os meados do século XIX. A equipe de futebol, que era ligada à empresa inglesa, organizou para o ritual de transição uma partida contra o Flamengo-RJ no estádio do Pacaembu, jogando o primeiro tempo sob o nome e vestimenta do S.P.R. Athletic Club, voltando do intervalo com o uniforme do Nacional A.C., nome que assume até os dias de hoje⁷⁸. A mudança não foi o suficiente para evitar a derrota para os cariocas, mas simboliza uma importante transformação na história tanto do clube como da ferrovia paulista.

Curiosamente, o final da concessão da S.P.R. também deu origem a outro clube, desta vez em Mairinque, exatamente de onde partia a linha da Sorocabana que foi construída para competir com a exclusividade inglesa de acesso ao porto de Santos. O Clube Atlético Sorocabana foi fundado como uma iniciativa dos trabalhadores da empresa em 1940, pouco depois da inauguração da linha⁷⁹.

Algumas outras instituições futebolísticas relevantes com origem ferroviária estão presentes também na tabela 2.1; entre elas, o Rio Claro Foot-Ball Club, equipe das mais antigas do estado, que até o ano de 2016 disputou a primeira divisão do Campeonato Paulista⁸⁰.

do século XX em São Paulo. Este conteúdo pode ser conferido em: SETO, G. Estádio na Barra Funda é tombado após processo que durou 14 anos. **Folha de S. Paulo**, p. B5, 4 dez. 2017.

⁷⁷ Buchmann, 2004, p. 94

⁷⁸ *Ibidem*, p. 91

⁷⁹ *Ibidem*, p. 98

⁸⁰ A história do Rio Claro F.C. é uma das mais estudadas no que tange à sua relação com a ferrovia. Netto (2007) explora com profundidade as dinâmicas de trabalho na companhia ferroviária em Rio Claro e sua relação com o lazer; Almeida & Mina (2016) e Mina (2017), por sua vez, tratam mais diretamente dos detalhes da fundação do clube e sua ligação com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Outros clubes também se sobressaem justamente por manterem algum sucesso atualmente ou por terem, em determinado momento da história, se destacado pelo desempenho em campo. O Noroeste de Bauru, por exemplo, fundado por operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1910, disputa hoje em dia a Série A3 (terceira divisão) do campeonato estadual, mas chegou a ter momentos de brilho na elite do futebol paulista na década de 2000⁸¹.

Outro destaque é o Botafogo F.C., de Ribeirão Preto, que atualmente joga a Série C do Campeonato Brasileiro e a Série A1 do Campeonato Paulista, e será sempre lembrado como a instituição que revelou Sócrates ao mundo do futebol no final dos anos 1970. O Botafogo foi fundado em 1918 pela fusão de vários grupos desportivos com origens diversas; um destes grupos era de trabalhadores da ferrovia que pertenceu à Mogiana em Ribeirão Preto⁸².

Entre os demais clubes listados, podemos ressaltar: o Paulista de Jundiaí, que será assunto do próximo capítulo; a Ferroviária de Araraquara, tradicionalíssima equipe do interior, fundada em 1950, e que segue na divisão de elite do futebol de São Paulo⁸³; o América de São José de Rio Preto, que data de 1946, e hoje batalha na Série B (4ª divisão) do Campeonato Paulista, depois de ter sido constante na primeira divisão durante a maior parte da segunda metade do século XX⁸⁴; e, por fim, o Ituano F.C., de 1947, que é o clube do interior paulista mais vitorioso no século XXI, tendo conquistado dois títulos do estado, o mais recente deles em 2014, quando derrotou historicamente o Santos F.C. no Pacaembu⁸⁵.

Percebe-se, portanto, que, por mais que boa parte dos clubes fundados a partir das ferrovias tenha se apagado na história, o legado do futebol ferroviário em São Paulo persiste, inclusive estando na mão de alguns clubes razoavelmente bem-sucedidos. No entanto, é importante frisar que, mesmo nos clubes remanescentes, esta herança muitas vezes se mantém frágil, tendo havido ao longo dos anos um certo distanciamento entre as organizações e suas origens com as empresas ferroviárias. Um exemplo disso é o próprio

⁸¹ Buchmann, 2004, p. 126

⁸² *Ibidem*, p. 141

⁸³ *Ibidem*, p. 112

⁸⁴ *Ibidem*, p. 134

⁸⁵ *Ibidem*, p. 106

Ituano: de 1947 para cá, a equipe trocou de nome duas vezes e teve nove escudos diferentes⁸⁶, o que simboliza este afastamento.

Seguindo com a análise da tabela 2.1, surge uma questão central que deve ser abordada neste momento: por que as ferrovias foram um espaço tão propício para a disseminação do futebol? A pergunta fica ainda mais relevante quando considerarmos que o ludopédio esteve associado com a movimentação de vagões, carros de passageiros e locomotivas em todos os cantos do Brasil, e não apenas no estado de São Paulo. Além disso, é sabido que, dentro das características já mencionadas de acessibilidade e disciplina que o futebol carrega consigo, diversos setores proporcionaram o terreno para a prática do esporte, mas poucos igualaram o poder prolífico que teve o ferroviário. Deste modo, se faz necessário investigar as especificidades das relações de trabalho nas ferrovias, procurando entender o que as diferenciam de outras categorias que também marcavam presença à época.

Para tal compreensão, podemos iniciar com a colocação de que a formação da classe ferroviária se deu em um contexto no qual a escravidão ainda estava em vias de superação, e o trabalho assalariado moderno era até então uma grande novidade para o mercado brasileiro. Conforme colocado por Costa (1976):

“[...] é lícito supor que as vias férreas tenham se tornado o embrião de um mercado urbano de trabalho assalariado no Brasil e em São Paulo, particularmente, atraindo e concentrando tanto a mão de obra nacional quanto a estrangeira. Essa mão de obra inicial, reduzida e heterogênea, aparece como um proletariado precoce e embrionário, dentro da ordem escravista, coexistindo contraditoriamente com a velha ordem, cuja superação histórica acelera”⁸⁷

Desta forma, é possível compreender que a experiência ferroviária foi, se não a primeira, uma das pioneiras na tentativa de implementar uma configuração moderna de organização do trabalho no Brasil.

⁸⁶ A história do Ituano e seus diferentes caminhos trilhados desde a década de 1940 podem ser consultados no site oficial do clube, onde também se detalha o modelo de gestão moderno da instituição, que, através de parcerias comerciais com empresas de diversos setores, tem alçado o tradicional clube a voos mais altos – logicamente, o clube hoje em dia é muito distante do que era originalmente, quando fundado por alguns funcionários da Sorocabana. Disponível em <https://www.ituanofc.com/clube/>, acesso em 07/05/2018.

⁸⁷ Costa, 1976, p. 160

Uma observação a ser feita sobre esta participação das estradas de ferro na produção de uma nova forma de labor em solo brasileiro é a convivência de brasileiros e estrangeiros, incluindo aí o contato entre brancos e negros. Quanto a este convívio entre pessoas de diferentes origens étnicas, Ferreira (2004) expõe algumas das barreiras e divisões que afetavam principalmente os negros que trabalhavam nas ferrovias. Em especial, fica evidente que nem sempre as diferenças eram expressas em atos de racismo explícito, mas sim em dificuldades para obter transferências, promoções etc. A própria tabela 2.2, extraída da análise de prontuários de trabalhadores da Companhia Paulista feita por Lanna (2016), e presente no anexo deste capítulo, mostra que a discriminação muito provavelmente ocorria também no processo de contratação de funcionários, já que o número de empregados brancos excede significante e sistematicamente o de negros ao longo das cinco décadas abordadas.⁸⁸

Vale, aliás, o adendo de que a inclusão do negro no futebol brasileiro também se fez com bastante resistência⁸⁹.

Outra característica relevante do mundo ferroviário que marcou a formação da categoria é a profunda divisão do trabalho, que possibilitou, por um lado, o alto grau de especialização dos funcionários, e, por outro, uma delimitação hierárquica acentuada dos espaços de trabalho.

Na Companhia Paulista, por exemplo, as funções se dividiam em cinco diferentes áreas: tráfego, condução dos trens, operação dos telégrafos, direção das estações; oficinas de construção e reparo (as quais serão tratadas posteriormente); tração, incumbido da circulação do material transportado (carregamentos); via permanente, que fazia basicamente a manutenção dos trilhos; e administração central, composta pelos diretores e contadores da empresa. É essencial expor que dentro de cada um destes setores, havia inúmeras ocupações, cada qual representando diferentes níveis hierárquicos dentro da própria subdivisão⁹⁰.

⁸⁸ Monsma (2004, p. 13) também destaca a baixa presença de negros na classe ferroviária.

⁸⁹ Não à toa, Mario Filho (2010) dedicou sua principal obra ao tema. Além disso, há o famoso episódio da recusa do Vasco da Gama em excluir seus jogadores negros, pobres ou analfabetos do quadro do clube, indo na contramão da imposição da Associação Metropolitana de Esportes Athleticos (AMEA) e das outras equipes cariocas, conforme tratado por Santos (2010, p. 319–343). A carta que contém a recusa, chamada de “Resposta Histórica”, está disponível no site oficial do clube, em <http://www.vasco.com.br/site/noticia/detalhe/10306/vasco-comemora-91-anos-da-resposta-historica>, acesso em 07/05/2018.

⁹⁰ Lanna, 2016, p. 519

Mais uma vez, fica o registro de que as posições ocupadas pelos trabalhadores negros eram frequentemente as de menor prestígio, sendo muitas vezes também vagas as possibilidades de ascensão desses trabalhadores dentro da empresa⁹¹. A maior frequência de negros na via permanente ilustra este cenário, no qual os trabalhadores de cor eram integrados à empresa de “forma subordinada”⁹².

Enfim, a intensa divisão do trabalho nas empresas ferroviárias abriu portas para que fosse implementado um modelo de carreira dos trabalhadores que tinha como base a antiguidade dentro da empresa, apoiada na gradual escalada na estrutura através de promoções. Deste modo, era habitual que muitos funcionários começassem a trajetória na companhia muito cedo, na condição de aprendiz, frequentemente sem receber salário, mas beneficiando-se da qualificação de sua mão de obra. Esta prática era especialmente comum na Companhia Paulista, onde de 1870 a 1906, 34,5% dos funcionários contratados tinham até 15 anos⁹³.

Assim sendo, a preferência da companhia pela contratação de jovens não remunerados tinha sequência com a posterior incorporação deles como trabalhadores formais da empresa, já devidamente qualificados e identificados com a firma. Esta era, portanto, uma das formas de iniciar os jovens para serem ferroviários “de carreira”⁹⁴.

Outro artifício utilizado na Companhia Paulista para tal objetivo era a Escola para Aprendizes, fundada em 1901. Na Escola, não só se buscava convocar jovens para instruí-los na profissão, mas também procurava-se integrar os filhos de funcionários que já trabalhavam na empresa. Assim, a continuidade dentro da companhia deixava de ter um caráter apenas carreirista, assumindo também um cunho pessoal, familiar e hereditário. Mais adiante, em 1934, a Escola para Aprendizes foi transformada no Curso de Ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que, além de dar seguimento à proposta de sucessão via parentesco da Escola, se preocupou em introduzir conceitos de trabalho mais racionais e científicos, de acordo com a tendência dos anos 1930⁹⁵.

⁹¹ Lanna, 2016, p. 525

⁹² Expressão utilizada por Ferreira (2004, p. 58–59)

⁹³ Lanna, 2016, p. 526-527

⁹⁴ *Idem*

⁹⁵ A obra de Tenca (2002) conta com bastante minúcia o funcionamento e proposta do Curso de Ferroviários, apoiando-se em documentos e depoimentos de ex-alunos. Além de expor os detalhes da atividade do Curso, o autor investiga as propostas por trás desta instituição, explicitando a ideia de inserção da racionalidade e eficiência do trabalho.

Estas duas características - o carreirismo e a hereditariedade - por conseguinte, tiveram um papel fundamental na criação da identidade da classe ferroviária, marcada pela identificação plena de boa parte dos empregados com a empresa, manifestando não apenas a afinidade com a ferrovia, como também extrapolando esta expressão para níveis profundamente pessoais. Muitas vezes, a ligação entre o particular e o profissional se exteriorizava na forma de relações de proximidade e apego entre patrão e empregado. A carta a seguir, escrita por uma noiva filha de um ferroviário ao então chefe da Contadoria e Estatística da Companhia Paulista exprime bem o caráter que estas conexões podiam assumir:

“Jundiahy, 14 de março de 1937

Ilmo. Sr. José de Oliveira Brochado

Respeitosos cumprimentos

Pela grande admiração que meu pai tem pelo senhor, eu também tornei-me sua admiradora.

Realizando meu casamento, quero merecer a honra de ter o senhor e sua Exma. D. Olívia como meus padrinhos.

Os padrinhos do meu noivo são o Dr. Antonui Cavalcanti e Exma. Senhora.

O acto está marcado para o dia 24 de abril p. futuro as 15 horas (sábado) saindo da Rua Conde de Parnayba 10, para o cartório de Registro Civil e depois para a Igreja.

Na volta desejamos oferecer aos nossos distintos padrinhos uma mesa de doces.

Esperando sua aprovação, ficarei muito agradecida por sua resposta, subscrevendo-me,

Atenciosamente,

Criada e admiradora

Dulcinéia Marciano.”⁹⁶

O que se percebe na carta é um misto de admiração, gratidão e, por que não, bajulação da figura superior. Afinal, não parece ser um ato muito usual o de conceder o

⁹⁶ Cp. 75.4-78, prontuário n. 1647, ficha 457. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920), *Apud.* Lanna, 2016, p. 530-531.

papel de padrinho de casamento a um sujeito com quem a relação original estabelecida se deu na esfera profissional.

Tudo isso era parte de um conceito que marcou imensamente a formação da classe ferroviária, englobando, inclusive, algumas das problemáticas envolvidas na tentativa de criação de uma classe trabalhadora moderna no Brasil: a “família ferroviária”.

A “família ferroviária” expressava bem o que era a organização do trabalho nas ferrovias, uma vez que era reflexo da intensa ligação que os funcionários tinham com a empresa, muitas vezes dedicando os serviços de uma vida inteira a uma única instituição, até mesmo passando esse bastão de pai para filho⁹⁷. Não se deve desconsiderar, também, o fato de que, em tantos anos de trabalho, o convívio diário se dava muitas vezes com os mesmos companheiros de profissão, criando aí outro laço estreito⁹⁸. Daí a união fora do comum da categoria, algo que a distinguiu de outros setores por décadas a fio.

Para a empresa, esta relação íntima e informal com os trabalhadores se encarregava justamente de fabricar um ambiente de controle do trabalho, tanto pelo ângulo da construção de uma verdadeira fidelidade do funcionário com a empresa, como pelo lado da criação de valores rigorosos que visavam um ambiente de trabalho mais produtivo e ordenado – a disciplina, portanto, era um dos motores da mentalidade ferroviária. Esta característica já mostra, por si só, como a racionalidade do trabalho foi introduzida em solo brasileiro se utilizando de recursos não convencionais, explorando um pouco das características da organização social vigente até então.

E se a “família ferroviária” se consolidava a cada geração, o papel de *pater familias* era protagonizado exatamente pela empresa, que se aproveitava do personalismo típico do trabalho das estradas de ferro para exercer um controle estrito, porém discreto quando possível. O paternalismo, portanto, era um aspecto inconfundível nos moldes das relações ferroviárias.

Estas características marcaram o espaço de labor nas ferrovias não apenas na segunda metade do século XIX ou começo do século XX, como acompanharam as empresas por décadas a fio⁹⁹. Mais do que isso, a “família ferroviária”, encabeçada pela

⁹⁷ Lanna, 2016, p. 528

⁹⁸ Este aspecto será abordado mais adiante, quando for discutida a questão das vilas operárias e dos hábitos de lazer dos empregados das estradas de ferro.

⁹⁹ Grandi & Inoue, 2017, p. 503

companhia, diferenciou esta classe de outros grupos de trabalhadores, abrindo caminho para que surgissem dois outros importantes traços da cultura ferroviária.

O primeiro destes traços é a forte união da categoria ferroviária, que, de certa forma, facilitava a mobilização¹⁰⁰ dos indivíduos para a construção de lutas por salários, benefícios, ou contra demissões em massa¹⁰¹. Os movimentos grevistas, no geral, acabavam por escancarar algumas das divisões entre os trabalhadores das empresas, em especial por conta da relação que cada um tinha com a companhia. Afinal, para o *pater familias*, a greve era vista como uma afronta, uma transgressão, e alguns dos funcionários, postando-se fiéis e leais, defendiam a companhia e seus interesses “como propriedade sua”¹⁰². Desta forma, a força dos grevistas encontrava uma contrapartida nos trabalhadores que permaneciam ao lado da empresa, defendendo os tais valores da “família”.

Para as ferrovias, a construção de movimentos de greve era vista como uma contestação dos princípios destas, constituindo um ato de indisciplina e desrespeito à hierarquia, passível de fortes punições – há de se lembrar que, pelo menos até a década de 1930, não havia legislação que defendesse os direitos de manifestação dos trabalhadores. Assim, não era incomum a demissão de funcionários pelo motivo da participação em movimentos operários.

Algo que deve ser apontado é que, dado o cenário descrito no Capítulo 1, em que os gastos com pessoal representavam uma parcela significativa das despesas das empresas, é evidente que não era do interesse das companhias que seus funcionários tivessem reivindicações salariais e de benefícios. Pode-se até dizer que havia uma espécie de precaução com relação a esta possibilidade, uma vez que, desde cedo, no princípio do século XX, as empresas buscavam, dentro de sua feição paternalista, se antecipar a eventuais tensões, cedendo determinadas “regalias” para os trabalhadores.

Na Companhia Paulista, por exemplo, estas concessões envolvem a criação de cooperativas de consumo, em 1902; da Associação Protetora das Famílias dos Empregados, reivindicada pelos trabalhadores e suas famílias para cobrir danos por

¹⁰⁰ Lanna, 2016, p. 537

¹⁰¹ Zambello (2005) detalha bem as motivações e pautas das principais movimentações reivindicativas dos trabalhadores ferroviários, a narrativa tratando desde a primeira década do século XX até aproximadamente a metade do século.

¹⁰² Expressão utilizada por Lanna, 2016, p. 530

acidentes ou morte, em 1904; do Fundo Especial de Pensões, para auxílio em casos de aposentadoria ou casualidades, em 1910; e da Caixa de Aposentadoria e Pensões¹⁰³, criada por lei em 1923¹⁰⁴. Também podemos mencionar o caso da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, fundada em 1895, que foi um dos pivôs da grande greve da Paulista em 1906, mas que tinha originalmente a intenção de aliviar a pressão ao oferecer certos benefícios médicos e farmacêuticos; vale dizer que esta assistência era originalmente sustentada com descontos obrigatórios dos salários dos funcionários, o que, obviamente, não era de agrado geral¹⁰⁵.

A greve de 1906 dos trabalhadores teve como principais reivindicações a melhoria das condições de trabalho, o fim dos abusos pelos superiores, o alívio da sobrecarga de trabalho após a então recente leva de demissões, e a saída de alguns diretores, entre os quais o dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, acusado de autoritarismo e de gestão despótica e arbitrária da Sociedade Beneficente dos Empregados¹⁰⁶. Monlevade, cujo nome aparecerá também no próximo capítulo, era colocado pelos funcionários como um dos culpados pelas insatisfações com a Sociedade, uma vez que o engenheiro indicava parentes e protegidos para os cargos médicos¹⁰⁷.

A greve foi protagonizada por Ligas Operárias, que cumpriam basicamente a função de sindicatos, algo que ainda não estava fixado na cultura de trabalho brasileira¹⁰⁸ – mais uma vez, portanto, aparece o pioneirismo das relações de emprego na ferrovia, no sentido de terem sido o ponto de introdução de arranjos e princípios modernos de trabalho¹⁰⁹. As Ligas tiveram um papel extremamente relevante no protesto dos ferroviários, organizando a estratégia e liderando a divulgação da resistência pelas diferentes linhas do trem. Entretanto, é possível que o papel mais notável cumprido por estas frentes de operários tenha sido o de sustentar e defender o direito de associação, expondo a necessidade e importância da organização dos trabalhadores sem a participação direta da empresa para a qual trabalhavam¹¹⁰.

¹⁰³ Para Segnini (1982), a lei das Caixas de Aposentadorias e Pensões foi determinante e precursora na criação de um sistema previdenciário brasileiro.

¹⁰⁴ Grandi & Inoue, 2017, p. 497-498; Zambello, 2005, p. 98-99.

¹⁰⁵ Zambello, 2005, p. 82.

¹⁰⁶ Grandi, 2014, p. 16-18.

¹⁰⁷ Zambello, 2005, p. 82.

¹⁰⁸ Segnini, 1982, p. 43.

¹⁰⁹ Zambello, 2005, p. 81.

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 335.

Evidentemente, a greve de 1906 foi vista pela Companhia Paulista como uma afronta não só à empresa como a seus tradicionais valores, em especial ao princípio do respeito à hierarquia. Após o término do movimento, diversos funcionários foram demitidos pela participação no levante, enquanto outros eram promovidos com base na sua lealdade à empresa¹¹¹. Pelo lado dos diretores, estes foram mantidos, muitos permanecendo na empresa por muitos anos, como o próprio dr. Francisco de Monlevade, que foi promovido de Chefe da Locomoção a Inspetor Geral, ficando no cargo até sua saída da Companhia em 1925¹¹².

Apesar disso, é possível afirmar que a greve em questão obteve resultados significativos, a começar pelo fim da obrigatoriedade da participação e contribuição para a Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, declarado pelo próprio dr. Monlevade¹¹³. Mais importante ainda foi a conquista da jornada de oito horas de trabalho, que dava conta de aliviar a sobrecarga da qual se queixavam os trabalhadores¹¹⁴. No entanto, o maior feito da agitação de 1906 foi o de abrir caminho para a organização de outros movimentos operários em São Paulo, instalando uma espécie de efeito dominó em outras categorias, que, a partir de então, passaram também a desafiar a lógica vigente de desprezo pela associação dos trabalhadores¹¹⁵.

Dentro da classe ferroviária, a greve de 1906 foi a mais importante de uma série de outros movimentos ocorridos até o fim da década de 1920 – entre 1901 e 1914, foram cinco greves gerais, e entre 1915 e 1929, nove motins¹¹⁶. Se recuperarmos o conteúdo do Capítulo 1, no qual foi tratada a questão das dificuldades enfrentadas pelas ferrovias já a partir da década de 1890, podemos fazer uma leitura segundo a qual a alta incidência de levantes operários no período é um sintoma desta turbulência. Afinal, conforme abordado no capítulo anterior, a rentabilidade das ferrovias já parece percorrer um caminho bastante instável a partir deste momento, acompanhando a inconsistência do café. Os eventuais momentos de estabilização ou aumento da receita pelo transporte do café neste período são geralmente apoiados nos esforços do governo em valorizar o grão e estimular seu mercado.

¹¹¹ Lanna, 2016, p. 523

¹¹² Zambello, 2005, p. 78

¹¹³ *Ibidem*, p. 90

¹¹⁴ Zambello, 2005, p. 83; Grandi, 2014, p. 22

¹¹⁵ Grandi, 2014, p. 22-23.

¹¹⁶ Zambello, 2005, p. 98

Com relação a este caráter sintomático dos movimentos operários, escreve Zambello (2005):

“As insuficiências econômicas das companhias, resultantes da forma como progrediram seus trilhos, constituíram parte das causas das reações contra as tentativas dos trabalhadores reivindicarem melhorias nas suas condições de trabalho e salariais. [...] O lucro das companhias não provinha dos próprios serviços prestados por elas, mas sim da capacidade das estradas de ferro incluírem áreas de produção de café antes inacessíveis. Os fazendeiros-capitalistas, diretores das estradas de ferro vinculados à atividade mercantil exploradora, sofreram na década de 1920 sucessivas crises, tanto no plano econômico, como no plano político, repercutindo grandemente nas liberdades de organizações combativas da categoria ferroviária.”¹¹⁷

Este raciocínio permite concluir que as relações de trabalho na estrada de ferro acompanham, de certa forma, o estado das próprias empresas, que, por sua vez, oscila praticamente junto com o mercado cafeeiro, pelo menos até a metade do século XX. Neste sentido, poucos fatos podem ser mais indicativos do que a quase concomitância do Convênio de Taubaté e da grande greve da Companhia Paulista em 1906. Esta coincidência (no sentido de co-incidir) poderia ser explorada mais a fundo, mas tal tarefa não será realizada no presente trabalho, por exigir um foco mais intenso e desviar demasiadamente do tema central.

Outro apontamento que pode ser feito sobre o espelhamento das condições financeiras das empresas nas relações de emprego é a tentativa das estradas de ferro de implementar princípios tayloristas e científicos de trabalho, a partir do final dos anos 1920. Na Companhia Paulista, uma reforma administrativa foi feita com esta finalidade em 1928, aplicando mudanças tais como a separação entre cargos administrativos e técnicos e a reordenação de certas funções, visando a descentralização e o aumento da eficiência¹¹⁸.

Sobre esta reforma, pode-se compreender duas intenções da empresa. A primeira delas é a busca pela ampliação do controle dos funcionários e arrefecimento das tensões dentro da categoria, dando continuidade, portanto, às outras medidas tomadas no início

¹¹⁷ Zambello, 2005, p. 100-101

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 101-102; Grandi & Inoue, 2017, p. 495

do século, já mencionadas no presente texto¹¹⁹. Segnini (1982) aponta que outro propósito que moveu estas alterações foi a busca pelo aumento (ou simplesmente proteção) das margens de lucro; podemos resgatar do Capítulo 1 que na década de 1920 as estradas de ferro passavam por um momento crítico, no qual o esgotamento territorial, o expressivo ônus dos encargos das dívidas e a significativa queda da participação do transporte de café nos volumes e receitas totais corroíam a rentabilidade e tornavam a situação praticamente insustentável. Assim sendo, podemos reconhecer que há motivos para a companhia ferroviária se preocupar e procurar defender seus interesses e recuperar suas margens de lucro.

Por fim, pode-se destacar que a reforma de 1928, entre outras ações de promoção dos procedimentos tayloristas, não significou a substituição do paternalismo por um modelo científico de trabalho. Pelo contrário, o que ocorreu foi a atribuição de uma nova feição ao paternalismo, através da projeção de uma “moral patronal” no corpo de funcionários¹²⁰. Mais uma vez, portanto, a inserção da racionalidade no meio de trabalho se deu de uma forma razoavelmente distorcida.

Enfim, voltemos os olhos para outro traço marcante da dinâmica trabalhista das estradas de ferro em São Paulo, decorrente da construção da família ferroviária e do paternalismo: o controle que se estende para além do ambiente e horário de trabalho.

Se já exploramos as formas de controle dos trabalhadores pelas ferrovias através dos valores de trabalho, apontando os indícios de proximidade pessoal que permeavam as relações profissionais, falta salientarmos que a empresa muitas vezes também se fazia presente no lar e no lazer do funcionário. Desta forma, haveria quase que uma reciprocidade: a vida pessoal invade o ambiente profissional, enquanto a vida profissional invade o ambiente pessoal.

Com relação à presença da ferrovia nas casas dos trabalhadores, esta se manifestava da forma mais explícita possível no simples fato de que as próprias moradias de muitos funcionários eram construídas e cedidas pelas empresas, isso desde as últimas décadas do século XIX¹²¹. Ao controlar a situação habitacional de seus empregados, a companhia garantia que os trabalhadores se mantivessem próximos do local de serviço,

¹¹⁹ Grandi & Inoue, 2017, p. 495-496.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 502; Segnini, 1982, p. 80.

¹²¹ Lanna, 2016, p. 538

em especial aqueles que tinham um vínculo imediato com a condução e manutenção dos trens¹²². Esta preferência, aliada às divisões hierárquicas que separavam cargos administrativos de técnicos, justifica o fato de que nem todos os funcionários tinham direito a estas moradias, mesmo com uma demanda razoavelmente alta por este “benefício”¹²³.

Esta política era executada pelas empresas ferroviárias, mas não era exclusividade deste setor¹²⁴. A prática em questão acabou sendo bastante comum ao longo de todo o interior paulista, e resultou no surgimento de diversas vilas operárias, concentradas nos entornos do local de trabalho¹²⁵. Nestas vilas, as companhias podiam aumentar o controle e a fiscalização sobre seus funcionários, além do fato desta vigilância disciplinadora se estender à própria coletividade. Assim, para Zambello (2005):

*“As vilas têm a função de reunir uniformemente os funcionários, para que a empresa possa exercer uma combinação de controle moral e social. Um controle do indivíduo, constituído em um grupo pela empresa, que visa afastá-lo das festas e impedir manifestações grevistas, ou políticas.”*¹²⁶

A função cumprida pelas vilas, portanto, era de manter a situação e movimentação da classe trabalhadora ao fácil alcance das empresas. No caso das ferrovias, as vilas acabavam por ser um meio de reforço à cultura da “família ferroviária”, tanto pela convivência praticamente ininterrupta entre os funcionários, que acabavam por dividir o espaço de labuta tal qual o de descanso, como pela configuração de uma lógica de hereditariedade das moradas. Esta lógica se dava pela instalação de famílias completas nas residências, de forma que, quando alcançada a aposentadoria e exigida, consequentemente, a saída dos funcionários das casas providas pela empresa, a moradia era frequentemente passada de pai para filho – algo que só era possível graças à cultura de admissão de filhos de empregados pela estrada de ferro¹²⁷.

No mais, as vilas não se restringiam às estruturas disponibilizadas pelas companhias. Afinal, as cercanias destas casas eram ocupadas ou por ferroviários que não

¹²² Grandi & Inoue, 2017, p. 500

¹²³ Grandi & Inoue (2017, p. 501) relatam filas de espera para conseguir morar nas casas oferecidas pelas empresas.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 500

¹²⁵ Zambello, 2005, p. 68

¹²⁶ *Ibidem*, p. 261

¹²⁷ Grandi & Inoue, 2017, p. 501

havia conseguido o direito a elas, ou por aposentados que preferiam se manter no bairro que habitavam anteriormente¹²⁸.

Existia, desta maneira, todo um ambiente de convivência e de interação constante entre os funcionários das estradas de ferro que se estendia para muito além do expediente. Nesta condição, os ferroviários acabaram por tomar iniciativas próprias relacionadas à ocupação do tempo livre; ou seja, muitas das atividades de lazer surgiam e eram praticadas no contexto da “família ferroviária”.

Assim, em 1900, em Jundiaí, foi fundado o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista, com exclusividade para funcionários da empresa, e que talvez tenha sido o maior e mais relevante exemplo de associação de trabalhadores da estrada de ferro em prol de atividades recreativas. Também de empregados da Companhia Paulista surgiram o Gabinete de Leitura Jundiaí Rui Barbosa, em 1907; o Tênis Clube Paulista, em 1930; e a Banda Paulista, em 1910¹²⁹.

É importante destacar que, por mais que muitos destes espaços tenham sido criados sem a participação da empresa, esta não deixava de eventualmente ter um papel na organização das atividades promovidas, seja oferecendo espaços, emprestando materiais ou doando determinadas quantias para a realização dos eventos. É evidente que a empresa poderia se beneficiar ao ter estas participações, pois somente tinha a ganhar com a reafirmação da ideia de “família ferroviária”, que seguia reforçando os valores cultivados no ambiente de trabalho¹³⁰. O lazer “autorizado”, se assim o podemos colocar, está visivelmente associado com o bom comportamento e a disciplina, em oposição à vadiagem, vagabundagem e alcoolismo¹³¹.

É neste ponto que se revela, portanto, o quanto o universo da classe ferroviária era favorável à associação dos empregados para o exercício conjunto do lazer e recreação. E é justamente entre o cinema, as danças e outras atividades esportivas que o futebol encontra seu espaço¹³².

¹²⁸ Grandi & Inoue, 2017, p. 501

¹²⁹ Lanna, 2016, p. 538

¹³⁰ Grandi & Inoue, 2017, p. 503

¹³¹ Vale dizer que, neste sentido, a ferrovia não era o único setor que dispndia este tipo de esforço de monitoramento do lazer – esta prática, assim como a da construção de vilas operárias, era razoavelmente comum entre os diferentes ramos da indústria em São Paulo e outros estados (Mina, 2017, p. 55–60).

¹³² Grandi & Inoue, 2017, p. 503

Assim, se a “família ferroviária” consiste na síntese das especificidades de uma categoria cuja formação remete ainda à segunda metade do século XIX, é ela também que explica o porquê do alto grau de proliferação do futebol ao longo dos trilhos do trem. Afinal, trata-se de um meio no qual a agremiação e forte união se dão em todos os níveis, sejam eles profissionais, habitacionais, grevistas ou recreativos; a associação para a prática do esporte bretão se encaixa perfeitamente nesse contexto.

Este caráter favorável fica ainda mais claro quando comparamos os princípios fundamentais do esporte em questão com os valores promovidos pelas estradas de ferro: o futebol carregava consigo a acessibilidade e a ordem, enquanto as ferrovias buscavam propagar conceitos modernos e racionais de trabalho num país que não havia propriamente superado a escravidão; a disciplina é, obviamente, um ponto comum. Se recuperarmos a fala de Roberto DaMatta, citada anteriormente, é quase como se fosse possível colocar lado a lado o processo de “civilização do pé” com a tentativa de inserir uma nova lógica de trabalho no Brasil – trata-se a aliança da ordem com a brutalidade.

São estas especificidades da classe ferroviária, portanto, que teriam sido determinantes para que tantos times de futebol surgissem a partir da organização de empregados das estradas de ferro.

É importante destacar, mais uma vez, que as relações de trabalho eram afetadas pelo estado no qual as companhias se encontravam, conforme resgatado na citação de Zambello (2005) feita anteriormente. Desta forma, é possível afirmar que, se a sustentabilidade econômica das ferrovias teve, por tanto tempo, ligação estreita com as condições do mercado cafeeiro, as relações de trabalho também foram se alterando conforme a decadência da ferrovia e do café¹³³. Naturalmente, a própria classe ferroviária acabou por se tornar um espelho desta derrocada, no sentido de portar consigo um saudosismo muito forte dos tempos áureos, assim como uma espécie de angústia pelo estado de contínua deterioração no qual as estradas de ferro foram mergulhando¹³⁴.

É possível que seja esta trajetória de declínio o motivo de muitas das equipes listadas na tabela 2.1 terem se perdido no tempo ou simplesmente não atingido níveis mais avançados de competição, seja por não terem adentrado no profissionalismo ou por

¹³³ É importante lembrar também da severa concorrência rodoviária que aumentou consideravelmente a partir da década de 1940 como um fator importante deste enfraquecimento.

¹³⁴ Pereira (2004) pinta este retrato saudosista com bastante precisão, evidenciando a expressão desta sensação na fala de ferroviários aposentados.

nunca terem tido condições de se colocarem num nível alto o suficiente para o páreo do futebol paulista. Não por acaso, a maior parte das agremiações que obtiveram algum sucesso enquanto time foram aquelas que se distanciaram de suas origens ferroviárias, apenas alcançando o sucesso a partir de parcerias comerciais e patrocínios de grandes empresas.

O próximo capítulo terá a preocupação específica de investigar o caso de uma dessas equipes: o Paulista Futebol Clube, de Jundiaí. Nele, procuraremos exemplificar como o funcionamento de um clube podia estar tão diretamente ligado com a empresa ferroviária, que, neste caso, era a Companhia Paulista. Também buscaremos mostrar os momentos mais críticos desta relação, a partir da ótica do clube, mostrando em quais ocasiões se observa uma alteração nesta dinâmica.

Anexo ao Capítulo 2

Tabela 2.1:

Clubes ferroviários paulistas		
Clube	Ano	Local
Serrano Athletico Club	1903	Paranapiacaba (Santo André)
Jundiahy Foot Ball Club	1903	Jundiaí
Paulista Foot Ball Club	1909	Jundiaí
Rio Claro Foot-Ball Club	1909	Rio Claro
Sport Club Noroeste (E.C. Noroeste)	1910	Bauru
Jaboticabal Atlético	1911	Jaboticabal
Botafogo F.C.	1918	Ribeirão Preto
S.P.R. Atlético Club/Nacional A.C.	1919/1946	São Paulo
União Agrícola Barbarense Futebol Clube	1920	Santa Bárbara d'Oeste
Associação Ferroviária de Assis	1927	Assis
Esporte Clube Paulista	1929	Piracicaba
Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube	1930	Sorocaba
Sorocabana F.C	1930	Piracicaba
Associação Atlética Ferroviária	1930	Pindamonhangaba
Clube Esportivo Ferroviário Douradense	1930	Dourado
E.C. Ferroviário	1931	Juquiá
C. A. Itapetininga	1931	Itapetininga
E. C. Mogiana	1933	Campinas
E. C. Mogiana	1935	Casa Branca
Sociedade Recreativa e Desportiva União Lyra Serrano	1936	Paranapiacaba
Associação Atlética Ferroviária	1939	Botucatu
Paulista Futebol Clube	1939	Rincão
Clube Atlético Sorocabana de Mairinque	1940	Mairinque
Associação Atlética Ferroviária	1943	Araraquara
Ferroviário Esporte Clube	1943	São Carlos
Clube Atlético Sorocabana de Itapetininga	1945	Itapetininga
América Futebol Clube	1946	São José do Rio Preto
E.C. Ferroviário	1947	Bernardino de Campos
Associação Atlética Sorocabana/Ferroviário Atlético Ituano/Ituano FC	1947/1966/1989	Itu
Ferroviários Atlético Clube	1948	Bragança Paulista
União Atlética Ferroviária Candidomotense	1949	Cândido Mota
Associação Atlética Ferroviária	1949	São Vicente
União Atlética Ferroviária Candidomotense	1949	Cândido Mota
Ferroviária	1950	Avaré
Associação Ferroviária de Esportes	1950	Araraquara
E.C. Ferroviário	1951	Lins
União Ferroviária Anastaciana	1952	Santo Anastácio
Ferroviário F.C.	1953	Marília
Clube Atlético Ferroviário	1963	Araçatuba

FONTE: Dados extraídos de Buchmann, 2004, 86-143

Tabela 2.2:

Trabalhadores brasileiros da Companhia Paulista por cor					
Período Cor	Branco	Preto/Pardo	Não Consta	Total	Total Prontuários
1870-1906	143	32	133	308	909
1907-1913	206	68	117	391	722
1914-1919	102	36	57	195	301

FONTE: Lanna, 2016, p. 524

Capítulo 3 – A ligação entre o Paulista F.C. e a Companhia Paulista

Este Capítulo dedica-se ao estudo de caso do Paulista de Jundiaí, clube que, por ter sido fundado ainda na primeira década do século XX, pôde participar dos primórdios do futebol no interior do estado de São Paulo. Da mesma forma, o fato de ser uma organização tão antiga permite que o espectro temporal de nossa narrativa englobe algumas décadas nas quais as estradas de ferro e a cultura ferroviária ainda não haviam entrado no seu estágio mais agudo de declínio. Assim, numa primeira impressão, já é possível antever que as possibilidades abertas pela investigação acerca da instituição são bastante ricas e estimulantes para os interessados nos estudos históricos que relacionam futebol e ferrovias.

Antes de adentrar na análise, é necessário colocar com nitidez os objetivos que este capítulo se propõe a atingir. Não se trata de simplesmente contar a história do clube como um todo, mas sim de encontrar e expor as características da relação da equipe com a Companhia Paulista, de modo a ilustrar o cenário descrito na seção anterior da pesquisa. Existe, portanto, uma preocupação de achar evidências para a hipótese formulada de que a “família ferroviária”, somada aos outros aspectos que permeavam a cultura de trabalho nos trilhos, se estendia também à esfera do ludopédio.

Entretanto, é inevitável que esta explanação se inicie nos momentos primordiais do clube, contextualizando temporal e espacialmente a fundação do Paulista, pintando o quadro do início do século XX em Jundiaí. Antes, porém, faremos um pequeno relato, com base em nossa percepção, dos traços remanescentes das ferrovias na Jundiaí atual - incrivelmente, existem ainda diversos vestígios e reflexos dos tempos áureos das estradas de ferro, mesmo esta época tendo se encerrado várias décadas atrás.

Este relato começa com a viagem à cidade em questão. O próprio trajeto atual de trem até a estação de Jundiaí, partindo de São Paulo pela linha Rubi da CPTM, traz consigo um ar que remonta aos tempos áureos das composições movidas a vapor. Não só a estação da Luz representa a grandiosidade das antigas gares, mas a própria linha, quando percorrida em direção ao interior, evoca quase que inevitavelmente o trajeto do trem que vinha do litoral para os arredores do café.

Além disso, pudemos notar a estranha presença de alguns vagões aparentemente abandonados da S.P.R. em trilhos adjacentes aos da linha Rubi, visíveis entre as estações Lapa e Piqueri, mas praticamente imperceptíveis num primeiro momento - infelizmente,

não foi possível obter registro fotográfico destes carros, seja próprio ou da internet, mas é razoável estimar que esses vagões não sejam tão antigos, provavelmente pertencendo aos últimos anos operacionais da S.P.R. De qualquer forma, é impressionante perceber o quão explícito e ao mesmo tempo discreto é o contato da antiga história ferroviária paulista com a realidade dos trilhos modernos.

Outro marco notável da viagem é a própria estação de Jundiaí, que preserva algumas feições e elementos dos tempos antigos, além de ser rodeada por diversos trens de empresas variadas, alguns em uso, outros visivelmente abandonados. As fotografias 3.01, 3.02 e 3.03, presentes no anexo deste capítulo, trazem um pouco do registro iconográfico feito na estação, desde o relógio que nos remete à pontualidade dos trens na era da Santos-Jundiaí, até a placa de aviso da S.P.R., que resiste ao tempo até o presente. Na saída da estação, no local de acesso à rua, encontra-se talvez a peça mais impressionante de todas: um vagão da antiga São Paulo Railway, colocado sob o nome de “Monumento aos Ferroviários”, conforme retratado na imagem 3.4.

Todos esses componentes ajudam a percebermos o expressivo legado dos caminhos de ferro em Jundiaí, permitindo, porventura, absorvermos um pouco de como a vida na cidade girou em torno desta atividade durante um longo período. Um sintoma disso é o próprio nome da avenida adjacente à estação: União dos Ferroviários. Saindo da gare e percorrendo a avenida em questão por cerca de 20 minutos a pé, chega-se ao Complexo Fepasa, antiga sede da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O conjunto de prédios, construídos entre 1870 e 1872¹³⁵, atualmente abriga o Poupatempo de Jundiaí, o Museu da Companhia Paulista, e alguns arquivos históricos importantes - incluindo o Centro de Memória de Jundiaí, de onde foram extraídos a maioria dos documentos utilizados na presente pesquisa.

Do mesmo modo que a estação, o Complexo também apresenta alguns componentes que se referem tanto aos anos dourados da estrada de ferro como à decadência que a tomou ao longo das últimas décadas. Por um lado, a arquitetura se destaca pela boa preservação de alguns prédios e pela imponência, como mostra a imagem 3.5; por outro, o estado de abandono no qual alguns galpões e trens antigos se encontram escancara a realidade ferroviária atual. Este desamparo é visível nas fotos 3.06, 3.07, 3.08

¹³⁵ Conforme informado em <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/complexo-fepasa/>, acesso em 18/05/2018.

e 3.09, onde temos imagens dos galpões do Complexo Fepasa em estado de má conservação, com vidros e telhas quebradas, mato alto e muita poeira e entulho espalhados; dois retratos foram feitos no interior e dois no exterior dos edifícios. Nas fotografias 3.06 e 3.09, observamos que os prédios em questão abrigam trens que visivelmente estão fora de funcionamento há vários anos.

Enfim, só o contato com esses poucos elementos já é suficiente para perceber o quanto a presença histórica das ferrovias marca Jundiaí até os dias atuais – evidentemente, se antes a cidade ostentava a riqueza simbolizada pelas locomotivas, hoje ela revela o lado da decadência. Podemos, então, partir para a investigação da época da fundação do Paulista F.B.C., tendo em mente o tamanho do legado ferroviário que permanece evidentemente até o presente momento na cidade.

Jundiaí já se mostrava importante para o sistema ferroviário paulista desde a inauguração da linha que levava até Santos, em 1867. Assim, desde o advento do transporte por trilhos em São Paulo, o local constituiu um dos principais centros ferroviários do estado, sendo o ponto de partida de outras linhas, como a Jundiaí-Campinas, primeira linha da Companhia Paulista (1872), e a Jundiaí-Itu, da Ituana (1873), empresa que mais adiante seria fundida com a Sorocabana. Desta forma, é possível afirmar que, já no início da história ferroviária em São Paulo, Jundiaí possuía um ambiente que, sem sombra de dúvidas, fora fortemente moldado pela cultura ferroviária.

Em meio a tanto movimento no setor, a instalação das oficinas da Companhia Paulista, na década de 1890, significou um importante acontecimento para a cidade. As oficinas compunham uma fração substancial do departamento de Tráfego, conforme mencionado no Capítulo 2; nelas, eram montadas as locomotivas, assim como feita a manutenção destas máquinas. Desta forma, estes prédios se caracterizavam por ser o braço fabril das estradas de ferro¹³⁶.

Os operários destas “fábricas” eram designados em diversos tipos de cargo. A maioria era de função considerada baixa na hierarquia da empresa, apesar da Via Permanente ser o setor onde o trabalho era mais pesado e braçal - há de se recordar, também, que a construção de novos trilhos era terceirizada, estes funcionários não sendo oficialmente parte do quadro da Companhia Paulista¹³⁷. Nas oficinas, ocupavam-se

¹³⁶ Lanna, 2016, p. 520

¹³⁷ *Ibidem*, p. 515

ferreiros, marceneiros, pintores, soldadores, carpinteiros, entre outros cargos de natureza semelhante¹³⁸. Lanna (2016) descreve a jornada nas oficinas:

*“Trabalhavam - algo como 12hs diárias, sem remuneração de ‘hora -extra’ e com uma folga semanal - para colocar nos trilhos as locomotivas que seriam conduzidas por maquinistas e foguistas, com bilheteiros e bagageiros.”*¹³⁹

Percebe-se, assim, a importância das oficinas no interior da estrutura da Companhia Paulista como um todo. Afinal, sem o trabalho destas, nenhuma máquina iria poder ser colocada nos trilhos para realizar o transporte das mercadorias. Também podemos destacar que, a partir da estimativa de Segnini (1982, p. 39) de que cerca de metade dos empregados da Paulista se reportavam ao departamento de Tráfego, é razoável assumir que as oficinas eram ocupadas por um grande contingente de funcionários, a maioria dos quais viviam próximos ao local de trabalho, possivelmente em casas fornecidas pela firma, em concordância com a política detalhada no capítulo anterior¹⁴⁰. Fica claro, portanto, que as oficinas, enormes como eram, exerciam um papel relevante para a formação da urbe ao redor do local de trabalho¹⁴¹.

Nos prédios adjacentes às oficinas, trabalhavam empregados com funções mais relacionadas à administração da empresa, incluindo contadores, diretores, escriturários e almoxarifes. No entanto, as seções em questão não eram utilizadas apenas pela alta hierarquia; além do espaço da Inspeção Geral (este sim com alto poder dentro da empresa), havia também os escritórios da Via Permanente e da Contabilidade¹⁴².

A conclusão a que se pode chegar a partir desta breve descrição da estrutura produtiva da Companhia Paulista em Jundiaí é que havia, de certa forma, uma relação íntima entre a cidade e a empresa. Se, por um lado, a firma atraía funcionários e tinha o local como centro fundamental e estratégico de sua operação, por outro, a cidade também passava a se configurar e organizar em torno da estrada de ferro. O vínculo que se estabelecia era simbiótico e se dava por meio da reciprocidade.

¹³⁸ Lanna, 2016, p. 520

¹³⁹ *Idem*

¹⁴⁰ *Idem*

¹⁴¹ *Idem*

¹⁴² *Ibidem*, p. 521

Enfim, é neste contexto e ambiente que surge a primeira agremiação futebolística de Jundiaí, o Jundiahy Foot Ball Club, fundado por ferroviários da Companhia Paulista em 1903¹⁴³. O Jundiahy disputou sua primeira partida em 24 de junho de 1903 contra a Associação Atlética União da Lapa. A imagem 3.10 traz o registro dos times que jogaram na ocasião, os quais utilizaram como vestiário improvisado o vagão diante do qual os atletas estão posando. Já as imagens 3.11 (23 de junho) e 3.12 (24 de junho) trazem os anúncios do jogo no jornal “o Estado de S. Paulo”. Curiosamente, o jornal do dia 23 de junho aponta o Jundiahy como o time do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista, o que chega a ser sintomático de como as diferentes associações dos ferroviários acabavam por se mesclar e confundir. A imagem 3.13, por sua vez, carrega o jornal do dia 27 de junho, noticiando a vitória do time da Lapa pelo placar de um a zero.

Nessa partida, os jogadores que vestiram o uniforme do Jundiahy foram, conforme o formato da escalação: John Normanton; A. Henworthy e T. Scott; G. Hanikel, Curadi e Pacheco; Ribeiro, Rojek, J. Henworthy, Frederico Fuller e Leite; na reserva, J. Simões e A. Simões¹⁴⁴. O jogo foi realizado em um campo no Bairro da Barreira, o qual pode ser visto na imagem 3.14, com destaque para o já referido carro de trem, que ficava nos arredores da cancha.

Apesar de seu pioneirismo local, o Jundiahy F.B.C. teve existência curta, abandonando as atividades no ano de 1908, ao que parece pelo falecimento de um dos fundadores¹⁴⁵. A fotografia 3.15 registra um dos times do Jundiahy nos referidos anos de funcionamento da equipe. Todavia, não demorou muito para que os trabalhadores da estrada de ferro se reorganizassem em uma nova tentativa de estabelecer uma equipe de futebol.

Em 17 de maio de 1909, foi fundado o Paulista Foot Ball Club, ao pé do trem n°34¹⁴⁶, no pátio de manobras da Companhia Paulista, em frente às oficinas. Segue a transcrição da ata de fundação do clube, em que foi eleita a primeira diretoria, e que pode ser visualizada em sua forma reescrita de 1° de junho de 1909, na imagem 3.16:

“Associação: - ‘Paulista Foot Ball Club’

¹⁴³ Lanna, 2016, p. 540

¹⁴⁴ Lucato, 2002, p. 19-21

¹⁴⁵ Lanna, 2016, p. 540

¹⁴⁶ *Idem*

Tendo sido por indicação do sócio 1º secretário da assembleia, proposto o uniforme haver com monogramma sobre o lado esquerdo em todas as camisas, (1º e 2º teams) o sr. presidente da assembleia nomeou-se em comissão para estudar a indicação.

Tendo-se discutido as propostas apresentadas, procedeu-se à eleição da directoria que dirigirá os destinos da associação durante o corrente anno, dando a sua apuração o seguinte resultado:

Presidente: - John Lewis Jones

Vice "": - Williams Knox

1º secretário: - Carlos Bloch

2º "": - Luis Carvalho

1º Thesoureiro: - Melchior Almeida

2º "": - Accacio Simões

1º Captain: - Freddie Fuller

2º "": - William Gorst

Nada mais havendo que tratar-se, levantou-se a sessão às 2 ½ horas da tarde. Eu, Carlos Salles Bloch, secretário da assembleia e primeiro secretário do Jundiahy; digo 'Paulista Foot Ball Club', que reescrevi e assigno.

Jundiahy, 17 de Maio de 1909

Carlos Salles Bloch,

Transladada do original, em 1º de Junho de 1909 (Dacta termo de abertura).¹⁴⁷

Uma questão que podemos perceber no documento é o fato de que ele denuncia a ligação de continuidade que o Paulista tem em relação ao Jundiahy F.B.C. A começar pelo curioso erro cometido pelo secretário Carlos Salles Bloch, em que ele se confunde e chama o recém fundado clube pelo nome do antigo. Além disso, podemos perceber alguns nomes em comum entre os diretores apontados e os jogadores que atuaram contra a União da Lapa, pelo Jundiahy, em 1903 – são eles Frederico Fuller e Accacio Simões, este último tendo iniciado a partida referida na reserva. Fica evidente, portanto, que a primeira

¹⁴⁷ Ata de Fundação do Paulista Foot Ball Club, 17 de maio de 1909

agremiação de fato foi antecessora do Paulista, o qual se valeu de alguns dos mesmos membros originais para dar sequência à ideia de montar um time de futebol.

Chama atenção também o próprio nome da nova equipe, dado em homenagem à Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Lucato (2002) coloca que este gesto teve como motivação o fato de que a direção da empresa, ao longo dos anos, vinha incentivando e “prestigiando as atividades recreativas, sociais e de lazer de seus colaboradores”¹⁴⁸. Isto está em consonância com o observado no Capítulo 2, tanto por mostrar a “invasão” do tempo livre dos funcionários pela empregadora, como também por simbolizar uma espécie de carinho que os trabalhadores tinham para com a empresa, aos verdadeiros moldes paternalistas. A homenagem ostenta diversos outros significados que se encaixam nesta configuração, entre eles: admiração, respeito, honra, afeição e proteção. Trata-se literalmente de vestir a camisa e defender o nome da empresa em campo, mesmo sem que a relação entre o clube e a firma fosse direta – o clube não pertencia à ferrovia, e sim, aos ferroviários¹⁴⁹.

Outro ponto que se constata na ata é o alto número de nomes de procedência britânica entre os fundadores. O próprio presidente, o inglês¹⁵⁰ John Lewis Jones, é um exemplo desta tendência. Além de ter presidido o Paulista de 1909 a 1914¹⁵¹, Jones também foi membro da diretoria do Rio Claro F.B.C. na década de 1920, tendo ocupado o cargo de mestre geral das oficinas da Companhia Paulista¹⁵². Inclusive, ele era um dos responsáveis na empresa por autorizar a liberação do passe do trem para a prática do futebol, seja para as equipes que iam a Rio Claro enfrentar o time homônimo, ou para a própria equipe local visitar outra agremiação para um *match*¹⁵³.

Rio Claro, aliás, destacava-se por ser outra importante sede para as oficinas da Companhia Paulista¹⁵⁴, e, como consequência disso, se manteve uma espécie de relação de fraternidade entre o Rio Claro e o Paulista, que muitas vezes organizavam jogos valendo taças com os nomes dos patrões da empresa¹⁵⁵. No livro de ofícios (cartas) do Paulista que compreende o período entre 5 de janeiro de 1915 e 13 de fevereiro de 1919,

¹⁴⁸ Lucato, 2002, p. 23

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 55

¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 23

¹⁵¹ Conforme extraído da Lista de Presidentes do Paulista F.C., consultada no Centro de Memória de Jundiaí.

¹⁵² Mina, 2017, p. 100

¹⁵³ *Ibidem*, p. 92

¹⁵⁴ Lanna, 2016, p. 520

¹⁵⁵ Mina, 2017, p. 92

foram encontradas 10 cartas emitidas da equipe jundiaense ao Rio Claro F.B.C., quase todas consistindo em convites para partidas¹⁵⁶ – as exceções eram informes de mudanças na diretoria.

Além do presidente, podemos apontar o nome do primeiro capitão, o sr. Frederico (ou *Freddie*) Fuller, como outro com ligações estreitas com a Companhia Paulista. Assim como seu pai, ele trabalhou na empresa, sendo, portanto, um exemplo do caráter hereditário do trabalho na ferrovia. Nascido em 1885 em família austríaca, Fuller entrou para a estrada de ferro aos 16 anos, em 1901, iniciando como aprendiz de ajustador. Participou como atacante no primeiro jogo do Jundiahy F.C.B. em 1903, conforme mencionado na escalação da equipe. Em 1909, quando da fundação da equipe, já havia sido promovido e permaneceu na área de ajustamentos até 1949, tendo, nestes 48 anos de dedicação à firma, alcançado cargos mais bem remunerados dentro do setor¹⁵⁷.

Outro nome que se destaca neste período é o do Sr. Nicomedes Corrêa, que ajudou a fundar o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista em 1900, ano em que entrou para a empresa na função de aprendiz de fundidor. Após passar pelo cargo de carpinteiro nas oficinas jundiaenses, Corrêa trabalhou como inspetor de carros e vagões em Campinas¹⁵⁸; foram 50 anos de serviço à Paulista, após os quais se aposentou¹⁵⁹. No Paulista de Jundiaí, Nicomedes foi jogador em uma das primeiras formações da equipe¹⁶⁰; além disso, foi escolhido em julho de 1915 como o encarregado de marcar as linhas do campo em dias de jogos do Paulista¹⁶¹. Corrêa também foi parte da diretoria do clube em dois momentos (1919 e 1921), assumindo, em ambos os casos, um posto na ‘Comissão de Sindicância’ da organização¹⁶². Enfim, ele também teve atuação na diretoria do Rio Claro F.B.C., presidindo o clube no ano de 1930¹⁶³.

¹⁵⁶ A quem possa se interessar pela tática no futebol brasileiro nas primeiras décadas do século XX, o ofício enviado do Paulista F.B.C. ao Rio Claro F.B.C. no dia 11 de agosto de 1915 traz a escalação do Paulista aparentemente na famosa formação da Pirâmide Invertida, também conhecido como o esquema 2-3-5. Jogaram, no embate contra o time de Rio Claro, realizado no dia 15 de agosto de 1915: João; Gorst e Augusto; Pedrinho, Fuller e Americo; Bueno, Jacob, Attilio, Antoninho e Dino.

¹⁵⁷ Lanna, 2016, p. 540

¹⁵⁸ Mina, 2017, p. 100; Lanna, 2016, p. 538-539

¹⁵⁹ Lanna, 2016, p. 538-539

¹⁶⁰ *Idem*

¹⁶¹ *Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919*, p. 144. Ofício enviado entre os dias 15 e 17 de julho de 1915 ao Sr. Nicomedes Corrêa.

¹⁶² *Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919*, p. 490. Ofício enviado no dia 27 de janeiro de 1919 ao Sr. Nicomedes Corrêa; *Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 19 jan. 1921 a abr. 1922*, p. 3. Ofício enviado no dia 20 de janeiro de 1921 ao Sr. Nicomedes Corrêa.

¹⁶³ Informação extraída do site do Rio Claro F.C., em <http://www.rioclarofc.com.br/>. Acesso no dia 21/05/2018.

A trajetória do Sr. Corrêa também nos mostra uma conduta curiosa de participar de diferentes organizações futebolísticas em diferentes cidades, algo que era razoavelmente comum à época. Outro exemplo desta prática é o do sr. Adão Gray, escocês de nascença¹⁶⁴, que presidiu o Rio Claro F.B.C. em 1914¹⁶⁵, mesma época em que esteve à frente do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista¹⁶⁶, no qual permaneceu como presidente até a década de 1920¹⁶⁷. No entanto, antes do seu envolvimento com o Rio Claro, o sr. Gray havia jogado no Paulista Foot Ball Club, tendo sido companheiro do sr. Nicomedes Corrêa à época, enquanto era mestre nas oficinas da C.P.E.F. em Jundiaí.¹⁶⁸ Eventualmente, o escocês ascendeu a chefe das oficinas antes de se aposentar no início da década de 1930, após 42 anos de trabalho pela empresa¹⁶⁹.

Um último caso a ser citado é o do também escocês sr. Thomas Archibald Scott, que, ao contrário dos outros mencionados, não se envolveu com o Rio Claro F.B.C., mas sim com a Associação Atlética Ponte Preta, em Campinas. O sr. Thomas teria participado, junto com um de seus filhos, J. Scott, da fundação do clube campineiro em 1900, sendo reconhecido, inclusive, como um profundo conhecedor das regras do futebol¹⁷⁰. Após se mudar para Jundiaí em 1902, provavelmente em razão do surto de febre amarela que assolou Campinas nesse ano, ele e seu filho tiveram novamente papel de destaque na implantação do futebol no local. Thomas Scott é mais um que atuou no embate entre o Jundiahy e a União da Lapa, em 1903; além disso, ele assumiu a função de ‘diretor fiscal’ do Paulista quando da fundação do clube, em 1909 – morreu em 1913, em Jundiaí¹⁷¹. Durante todo este período, ele fora empregado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Os indivíduos citados são alguns exemplos entre tantos que fizeram carreira na Companhia e atuaram no Paulista de Jundiaí. Entre os cerca de cem membros que compuseram o quadro do clube na sua primeira fase, todos eram ferroviários¹⁷², o que,

¹⁶⁴ Lanna, 2016, p. 540

¹⁶⁵ Mais uma vez, a consulta pode ser feita em <http://www.rioclarofc.com.br/>. Acesso no dia 21/05/2018.

¹⁶⁶ Mina, 2017, p. 88

¹⁶⁷ *Ibidem*, p. 62

¹⁶⁸ Lanna, 2016, p. 540

¹⁶⁹ *Idem*

¹⁷⁰ Lucato (2002, p. 87–88) cita que Thomas A. Scott teria feito palestras em Campinas em 1901 para ensinar as regras do esporte bretão. Além disso, o autor coloca que o primeiro presidente do Paulista, John Lewis Jones, apontava Scott como uma referência em termos do conhecimento sobre as regras do jogo (p. 25).

¹⁷¹ Lucato, 2002, p. 23; p. 87-90

¹⁷² Lanna, 2016, p. 538

por si só, já comprovaria o papel do clube enquanto alternativa de lazer para os empregados da estrada de ferro, conforme exposto no capítulo anterior.

Como forma de aprofundar a análise, foi feito um levantamento de alguns nomes em comum entre os documentos do Paulista F.B.C. e o Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920), organizado por Lanna (2016), que traz dados da passagem profissional de diversos trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A tabela 3.1, presente no anexo ao capítulo 3, mostra o resultado desta comparação, apresentando elementos como ano e cargo de entrada, data e motivo de saída, assim como o papel desempenhado no clube. Infelizmente, não foi possível incluir informações de salários e cargo ao final da passagem pela empresa, pois poucos foram os funcionários identificados com este tipo de informação em seus prontuários. Por último, é necessário reforçar que se optou por construir a tabela 3.1 com apenas 22 empregados, por conta do enorme volume de prontuários (cerca de dois mil) e nomes citados nos arquivos do Paulista (centenas), de forma que o esforço necessário para combinar todas as informações seria colossal – isso sem considerar a identificação de homônimos.

Finalmente, a tabela 3.1 sugere que boa parte dos membros da equipe se encaixava no quadro descrito no Capítulo 2. Trata-se de pessoas que ingressaram jovens na ferrovia, muitas vezes na condição de aprendiz, e que passaram décadas sob serviço da mesma empresa, começando em cargos baixos e ascendendo gradualmente dentro da estrutura ocupacional da estrada de ferro. Desta forma, podemos identificar o carreirismo como a principal característica deste grupo selecionado.

Outro elemento que a análise dos prontuários funcionais dos trabalhadores da Paulista traz à tona é a presença de pais e filhos tanto na Companhia como no clube. É o caso de Sydney Normanton¹⁷³, cujo pai, John (ou João) Normanton, havia participado do primeiro embate do Jundiahy contra a Lapa em 1903 e, mais tarde, tornou-se sócio honorário da agremiação. Outro exemplo, que desta vez não consta na tabela, é o do Sr.

¹⁷³ Cp. 75.4-144, prontuário 2648, ficha 766. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

Conrado Föelkel, que se tornou sócio honorário do Paulista em 1916¹⁷⁴ e cujos filhos, Arnaldo¹⁷⁵ e Conrado Júnior¹⁷⁶, trabalharam a vida inteira na Companhia Paulista.

Enfim, o ponto mais importante a ser apreendido acerca de todos esses casos não se restringe ao fato de que todos os indivíduos mencionados eram ferroviários e boleiros, mas que a relação deles com a Companhia Paulista era profunda e duradoura, muitos deles tendo tido a empresa em questão como única empregadora durante toda vida profissional. Os exemplos dados são de pessoas que realmente fizeram carreira na Paulista e que, deste modo, compuseram a “família ferroviária”, em acordo com o que já foi mencionado ao longo deste trabalho.

Sendo assim, não surpreende o fato de que muitos intercalaram (às vezes até superpuseram) períodos de atividade no Paulista F.B.C., no Rio Claro F.B.C., no Grêmio Recreativo da Paulista e em outras agremiações ligadas aos ferroviários, pois todas estas entidades eram braços de uma mesma conformação social e empresarial. A categoria dos trabalhadores da estrada de ferro, cuja relação com a Companhia Paulista possuía traços marcadamente paternalistas, foi se organizando de maneiras muito semelhantes ao longo dos trilhos do trem nestes primeiros anos do século XX, sempre com um protagonismo muito saliente da empresa da qual eram funcionários.

Entre as práticas que demonstravam esta proximidade (que talvez seja melhor descrita como uma falsa distância), estava o hábito de pedir à empresa ferroviária que auxiliasse – leia-se ‘liberasse’ – o transporte das equipes de futebol, minimizando, desta forma, os dispêndios efetuados para a realização de um *match*¹⁷⁷. Para ilustrar o caso do Paulista, temos a seguinte carta (que pode ser vista conforme o documento original na imagem 3.17), enviada em maio de 1915 ao sr. Alfredo Williams, chefe de Locomoção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiá:

“Illm° Sr. Alfredo Williams

D.D. Chefe de Locomoção

¹⁷⁴ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 383. Ofício enviado no dia 11 de abril de 1916 ao Sr. Conrado Föelkel.

¹⁷⁵ Cp. 75.4-56, prontuário 1403, ficha 338. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

¹⁷⁶ Cp. 75.4-140, prontuário 2597, ficha 745. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

¹⁷⁷ Mina (2017) cita diversos documentos que mostram que esta prática também era bastante exercida pelo Rio Claro F.B.C.

Desejando os rapazes do PAULISTA FOOT BALL CLUB de que sou humilde presidente jogar amanhã, em Campinas um match de foot ball com um dos clubs daquela cidade, venho por esta pedir à V.S. a concessão de um passe para 11 jogadores, dos quaes 5 os Srs. Jorge Normanton, - Americo Bertoline, - William Gorst, - José Müller e Antonio Giovanne são empregados nas Officinas, 3 da Locomoção os Srs. Dino Siqueira, - João Siqueira e Octavio de Oliveira e 2 da Contadoria os Srs. Nestor Simões e Guilherme Aranha e finalmente 1 que não é empregado da Cia. Paulista.

De antemão agradecido, subscrevo me

De V.S.

Att° Venr e Cr°

Tibúrcio Siqueira

Presidente”¹⁷⁸.

Sobre este documento, ressalta-se que o clube não está tão somente pedindo um favor à empresa, mas também que a carta faz questão de justificar o pedido a partir do fato de que todos os jogadores, com apenas uma exceção, são empregados da Companhia Paulista. É como se a solicitação fosse feita com base em um raciocínio que praticamente equipara o *serviço* prestado pelos funcionários ao *favor* que a empresa pode agora lhes conceder. Percebe-se, portanto, que os membros do clube esperavam da companhia o mesmo tipo de lealdade que eles nutriam por ela.

Outro detalhe interessante a respeito deste ofício é a assinatura por parte do próprio presidente do Paulista. Isso não parece ser ao acaso, uma vez que a esmagadora maioria das cartas enviadas pelo clube à época era enviada pelo secretário, o sr. Carlos Cordts¹⁷⁹. É possível assumir que, em virtude de se tratar de um pedido por um obséquio, o presidente tenha sido acionado com a intenção de tornar a ação ‘mais oficial’, como se o clube estivesse dando a devida atenção à Companhia, se comunicando com ela através do seu principal representante.

Enfim, um último ponto de destaque da carta em questão é que ela expõe os diversos setores a que pertenciam os jogadores do Paulista. Chama atenção que a maioria tem como local de trabalho as oficinas, já mencionadas como marcos da empresa em

¹⁷⁸ *Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919*, p. 114. Ofício enviado entre os dias 20 e 29 de maio de 1915 ao Sr. Alfredo Williams.

¹⁷⁹ *Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919*

Jundiaí; da mesma forma, a presença de funcionários da Contadoria revela que o clube também possuía membros que trabalhavam nas seções administrativas da ferrovia.

Sobre o destinatário do ofício, o Dr. Alfredo Williams, é possível detectar, em nova correspondência enviada pelo clube a ele no dia 20 de setembro de 1918, que o indivíduo em questão foi premiado com o título de sócio honorário do Paulista F.B.C.¹⁸⁰. Isso, a princípio, poderia ser uma coincidência, mas fica claro, através de outras cartas, que a prática de saudar dirigentes do alto escalão da Companhia Paulista de Estradas de Ferro com títulos de honra era bastante comum. Como será visto adiante, estas honras tinham muito que ver com os atos de generosidade e favores prestados pelos diretores.

Outro exemplo desta prática é o do Major Gustavo Storch, que também se tornou sócio honorário do Paulista entre 1915 e 1918¹⁸¹, mesmo depois de se filiar ao clube no início de outubro de 1915, por indicação do Sr. Octavio de Oliveira¹⁸². O Major Storch foi diretor do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de 1900 até 1928, ano de sua aposentadoria da Companhia Paulista, após 36 anos como chefe geral das oficinas em Jundiaí¹⁸³. Um depoimento do Sr. João Kroiss Júnior, ferroviário, a respeito do Major Storch fornece mais uma demonstração de como os diretores da estrada de ferro também se envolviam diretamente com as organizações recreativas e seus membros:

*“homem de pulso forte e de bom coração... quando alguém ia pedir-lhe emprego na Paulista, ele perguntava de cara se o sujeito tocava algum instrumento. Em caso afirmativo, contratava e mandava tocar na orquestra do Grêmio. Se jogasse futebol ia para o Paulista F.C... quando morria algum funcionário dava emprego para o filho mais velho da viúva”*¹⁸⁴

A fala acima mostra mais uma vez como o paternalismo e a intimidade pessoal permeavam as relações entre patrões e empregados na Companhia Paulista. Além do mais, é de se notar a existência de uma preocupação, pelo lado dos diretores da empresa,

¹⁸⁰ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 457. Ofício enviado no dia 20 de setembro de 1918 ao Sr. Alfredo Williams.

¹⁸¹ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 458. Ofício enviado no dia 20 de setembro de 1918 ao Sr. Gustavo Storch.

¹⁸² Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 212. Ofício enviado no dia 4 de outubro de 1915 ao Sr. Gustavo Storch.

¹⁸³ Lanna, 2016, p. 539

¹⁸⁴ GRÊMIO RECREATIVO DOS EMPREGADOS DA CPEF. Comemoração dos 94 anos. Jundiaí, 1994, p.17-18, Apud Lanna, 2016, p. 539

em incentivar as agremiações recreativas dos empregados, incluindo, desta forma, outros funcionários nos hábitos de lazer da “família ferroviária”.

Enfim, entre outros sócios honorários, podemos citar os srs. Alberto Moreiro, Conrado Föekel, Williams Knox, Luis Maia e João Normanton¹⁸⁵. No entanto, um nome se destaca pelo apontamento não como sócio, mas como presidente honorário: o de Francisco Monlevade.

O Dr. Francisco Monlevade era muito reverenciado por parte dos membros do Paulista F.B.C. Ocupando o posto de Inspetor Geral da Companhia Paulista, o Dr. Monlevade era alvo de frequentes bajulações pelo clube local. A carta a seguir, cuja imagem original encontra-se na fotografia 3.18, ilustra como a relação paternal dos funcionários boleiros era praticamente sintetizada na figura do inspetor geral:

“20 de setembro de 1918

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

D.D. Presidente Honorário do P.F.B.C.

Nesta,

Realizando-se, no próximo domingo, 22 do andante, a bençã e entrega da nossa bandeira que a este Club oferecem gentis senhorinhas da nossa elite, após o que seguir-se-ão dois importantes matchs com o Club Athletico Ipyranga de São Paulo, sendo: entre os 2os teams às 14 horas e entre os 1os às 16 horas, vem a Directoria do ‘Paulista’ por meio deste convidar V.S. e Exma. Família para assistir a esses actos.

Às 20 horas dar-se-á igualmente a inauguração de sede social, à Rua São José, esquina da Rua Barão, altos da Casa Nagib.

Agradecendo de antemão a honra do comparecimento, aproveita o ensejo para patentear a sua alta estima e verdadeiro apreço.

A Directoria.

Paulista Foot Ball Club

Carlos Cordts

Secretário”¹⁸⁶.

¹⁸⁵ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 458-462

¹⁸⁶ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 455. Ofício enviado no dia 20 de setembro de 1918 ao Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade.

A bajulação ao Dr. Monlevade pode ser interpretada em duas principais dimensões. A primeira aparece pelo lado de compreender que os empregados da estrada de ferro envolvidos com o clube estavam aliados fielmente aos princípios e filosofia da empresa para a qual trabalhavam¹⁸⁷.

Além disso, pode-se destacar que a subserviência dos boleiros pode ser movida também pelo interesse de manter o fluxo de favores concedidos pela Companhia Paulista, conforme descritos anteriormente. Neste ponto, vale a pena mencionar um dos exemplos mais emblemáticos de como tal dinâmica funcionava. O caso em questão é o da construção do estádio da Vila Leme, iniciada em 1916, adentrando em um período de paralisação das atividades do clube para a concentração dos esforços na obra da nova praça de esportes¹⁸⁸.

Assim como o Jundiahy F.B.C., o Paulista também havia iniciado praticando suas atividades desportivas no Bairro da Barreira, permanecendo lá até o ano de 1913, quando passaram ao campo localizado na Vila Leme. Em reunião do dia 20 de janeiro de 1915, a diretoria aprovou a contração de um empréstimo no valor 1400 contos de réis para a compra do terreno, de modo que, a partir do ano seguinte, pudessem ser empedados os trabalhos de murar a área, instalar grades que isolassem o campo do setor da torcida, e erguer arquibancadas de madeira¹⁸⁹.

Para tal missão, o registro obtido no processo de pesquisa permitiu evidenciar que a diretoria do clube se valeu de favores para obter os materiais requeridos na obra. O seguinte ofício (imagem 3.19), do dia 17 de abril de 1916, explicita a situação:

“17 de Abril de 1916

a A.Costa & Eugenio

Campinas

Amos e Srs.

Saudações.

Os abaixo assignados, diretores do “PAULISTA FOOT BALL CLUB” de Jundiahy, associação composta de empregados da Companhia Paulista e de

¹⁸⁷ Essa conclusão se acentua quando se considera que o inspetor geral havia sido pivô da grande greve de 1906, quando foram feitas várias denúncias a respeito de seu comportamento autoritário e abusivo - isso porque fica revelado que, frente à figura polarizadora de Monlevade, os membros do Paulista se colocavam na posição de admiradores e bajuladores.

¹⁸⁸ Lucato, 2002, p. 29

¹⁸⁹ *Ibidem*, p. 27

que é presidente honorário o Sr. Dr. Francisco de Monlevade, estando no empenho de construir archibancadas no terreno do Club, que vae ser fechado a muro de tijolos, vem recorrer à reconhecida gerenrosidade de VV. SS. como honrados fornecedores que são da Companhia Paulista, no sentido de solicitar-lhes a doação de algumas tóras de madeira de lei, que poderão ser despachadas frete a pagar, para que sejam desdobradas em táboas de que muito precisam. Desde já agradece a directoria esse valioso auxílio de VV.SS. esperando merecer-lhes o favor de uma resposta.

Com a mais alta estima e consideração nos subscrevemos de VV.SS.

Attos Vens e Cros.

Tibúrcio Siqueira – presidente

José Mantilla – vice

Carlos Cordts – 1º secretário”¹⁹⁰

Cartas semelhantes foram enviadas no mesmo dia a outros parceiros comerciais da Companhia Paulista, nomeadamente os senhores Antonio do Valle, a quem se solicitou a doação de madeira¹⁹¹, e Francisco Biancalana, a quem o pedido foi por tijolos¹⁹².

Sobre estas correspondências, pode-se extrair o fato bastante relevante de que o clube se valia das ligações da estrada de ferro para solicitar vantagens e favores. Além disso, a evocação da figura central da empresa é emblemática - a menção ao poderoso Dr. Francisco Monlevade revela que a equipe utilizava uma tática personalista também na abordagem a estes fornecedores, empregando um tom ao mesmo tempo cordial e intimidador.

O nome do Dr. Monlevade surge também em outros momentos da saga pelos materiais necessários para erguer o estádio da Vila Leme. As conversas com o Sr. Antonio do Valle, por exemplo, se estendem por conta da inicial recusa do empresário em prover a madeira solicitada. Como mostra o ofício a seguir (imagem 3.20), enviado meses depois do primeiro pedido, o nome do Inspetor Geral é invocado novamente de uma forma intimidadora:

¹⁹⁰ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 290. Ofício enviado no dia 17 de abril de 1916 aos Srs. A. Costa e Eugênio.

¹⁹¹ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 291. Ofício enviado no dia 17 de abril de 1916 ao Sr. Antonio do Valle.

¹⁹² Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 292. Ofício enviado no dia 17 de abril de 1916 ao Sr. Francisco Biancalana.

“Jundiahy, 4 de Dezembro de 1916

Illmo. Snr. Antonio do Valle

Amo. e Snr.

Sciente por comunicação verbal de V.S. de que não pode fornecer a esta Club a madeira pedida e de que está V.S. disposto a fazer um donativo em dinheiro em vez de enviar a dita madeira, vimos a presença de V.S. para declarar-lhe que também aceitaremos o donativo em tijolos.

Temos que fazer o fecho do terreno do Club, para o que vamos empregar cerca de 30.000 tijolos. Assim, aceitaremos qualquer quantidade que a generosidade de V.S. nos quizer conceder.

Aguardamos o favor de s/ resposta, informando a quantidade que vai mandar, pois precisamos pedir ao Snr. Dr. Monlevade autorização para o despacho em serviço.

Com estima e consideração, subscrevo-me

De V.S.

Atto. Vnr. E Obmo-

Tiburcio Siqueira

Presidente”¹⁹³.

Mais uma vez, observa-se que o clube tinha não apenas a esperança de poder contar com a prestação do favor pelo destinatário, como ainda se desdobrava para, em comunicação com o Dr. Monlevade, obter da Companhia Paulista facilidades no transporte do material doado. O esforço em duas frentes, por fim, rende frutos e um acordo é atingido com o Sr. Antonio do Valle nos meses seguintes (imagem 3.21):

“9 de Fevereiro de 1917

Antonio do Valle

Amo e Sr.

Cordeaes saudações.

De conformidade com as instruções de V.S. no sentido de conseguirmos do Exmo Sr. Dr. Inspetor Geral o despacho de um vagão de tijolos (despacho esse E.S.C.) que V.S. tão generosa e bondosamente concedeu ao Paulista Foot Ball Club, temos nos entendido com S. Excia. Nesse sentido, obtendo

¹⁹³ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 374. Ofício enviado no dia 4 de dezembro de 1916 ao Sr. Antonio do Valle.

solução favorável pelo que fornecesse a V.S. um vagão duplo e que este vagão seja despachado em serviço.

Nestas condições comunicamos o facto a V.S. aproveitamos da oportunidade para manifestar-lhe o sincero agradecimento de todos os sócios do PAULISTA e científico-lhe que foi V.S. por unanimidade de votos, considerado seu ‘Sócio Honorário’, homenagem essa muito merecida e que temos imenso prazer em trazer ao conhecimento de V.S.

Com os protestos da nossa mais alta estima e consideração, nos subscrevemos de V.S.

Amos. Attos. e Sros.

Tiburcio Siqueira, Presidente

Carlos Cordts, 1º Secretário”¹⁹⁴.

Percebe-se que o tom muda após a doação do empresário, desta vez transparecendo reconhecimento e reverência em decorrência do ato. Também fica confirmado o uso dos cargos honorários dentro do clube como forma de homenagear aqueles diretores e parceiros que contribuíram com a agremiação e se manifestaram em favor da prática desportiva dos ferroviários.

Todavia, este tipo de manifestação explícita, que combina cordialidade com cobrança, não era praticada apenas com parceiros da estrada de ferro. Os próprios diretores da Companhia eram tratados de forma semelhante, deixando claro que o clube esperava (e de certa forma exigia) algum auxílio, ou, melhor, uma retribuição pelos serviços. O documento a seguir (imagem 3.22) revela precisamente como se dava esta expectativa:

“11 de Janeiro de 1917

EXMO Dr. Gabriel Penteado

D.D. Chefe do Tráfego da Companhia Paulista

A Directoria do ‘Paulista Foot Ball Club’ desta cidade, estando empenhada na construção de uma ordem de archibancada no seu ground, tem para o conseguimento desse desideratum appellado para a generosidade de pessoas

¹⁹⁴ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 377. Ofício enviado no dia 9 de fevereiro de 1917 ao Sr. Antonio do Valle.

bondosas, dentre as quaes se destacam os dignos Administradores da Companhia Paulista.

Assim é que o Exm. Sr. Dr. Monlevade, seu presidente honorário e os Exms. Snrs. Dr. Alberto Moreira e Alfredo Williams a teem auxiliado, o primeiro fazendo-lhe doação de madeira e isentando-a de fretes; o segundo doando-lhe diversos dormentes e o último mandando desdobrar nas officinas vários toros de peroba.

Escudada na boa vontade demonstrada por esses distinctos cavalheiros e convicta de que da generosidade de V. Exia é dado esperar a mesma boa vontade, vem a Directoria pedir lhe seja feita a cessão por preço o mínimo possível e pede o obséquio de informar qual será, de 10 encerados velhos de que precisa para a cobertura de ditas archibancadas.

Aguarda o favor de sua resposta que de antemão muitíssimo agradece.

Pela Directoria

Tiburcio Siqueira, presidente

Carlos Cordts – Secretário”¹⁹⁵.

A carta mostra abertamente a expectativa que os membros do Paulista tinham para com os diretores da Paulista, contando com sua boa vontade e recursos.

Como um todo, a narrativa da construção do estádio da Vila Leme é bastante elucidativa sobre como se dava a relação entre a agremiação desportiva de trabalhadores da Companhia Paulista e seus empregadores, incluindo também os parceiros comerciais da empresa. O paternalismo, traço marcante das relações de trabalho nas estradas de ferro, aparece nas correspondências de uma forma evidente, seja nos sinais de bajulação e gratidão, ou na própria esperança e cobrança que os ferroviários tinham com a generosidade de seus superiores. A situação desenhada reflete uma combinação entre os conceitos de contribuição e retribuição, como se o serviço dos funcionários fosse além do âmbito profissional e se esperasse o mesmo dos patrões. De fato, as ações “bondosas” mostram que a recíproca também era realizada.

O cenário descrito ajuda a consolidar a noção e a importância da “família ferroviária”, em que as relações de trabalho eram complementadas por uma faceta de

¹⁹⁵ Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 375. Ofício enviado no dia 11 de janeiro de 1917 ao Sr. Gabriel Penteadó.

intimidade pessoal, através da qual era edificada a relação do clube com a ferrovia. A fidelidade é o ponto central do elo estabelecido, e fica evidente que, pelo lado dos membros do Paulista, o entendimento era de que este aspecto deveria ser exercido e preservado pelas duas partes da relação. As demonstrações de cobrança e intimidação confirmam, nesse sentido, tal entendimento, trazendo à superfície o caráter dúbio que a ligação concomitantemente profissional e pessoal poderia assumir, indo tanto no sentido da afeição como da hostilidade.

É neste contexto, portanto, que o Paulista F.B.C. fechou as portas do início de 1917 até meados de 1918, dedicando-se às obras do seu novo estádio. A inauguração da praça se deu em 23 de junho de 1918, em partida contra o Corinthians Jundiahense.

No ano seguinte, o Paulista se filiou à Associação Paulista de Esportes Athleticos (A.P.E.A.), iniciando uma era vitoriosa para o clube. Já em 1919, o clube venceu o Campeonato do Interior organizado pela A.P.E.A., feito que se repetiu na edição¹⁹⁶ de 1921¹⁹⁷. A imagem 3.23 traz a equipe campeã de 1921, posando em frente ao troféu conquistado. Infelizmente, não foi possível identificar os nomes de cada um dos jogadores presentes na foto, mas sabe-se que o Paulista foi campeão naquele ano jogando com: Waldemar, Lilo e Jimmy; Candão, Virgílio Bruce e Picchi; Favaretto, Lamaneres, Batata, Camargo e Minguta. Observando a fotografia, percebe-se também que, dos onze atletas, apenas um é negro; trata-se do centroavante Camargo, penúltimo agachado, da esquerda para a direita.

Camargo, assim como Tatu, Batata e Lamaneres, marcou época no Paulista, sendo um dos principais jogadores daqueles anos vitoriosos. O atacante negro ganhou da torcida o apelido de “Gigante de Ébano”, e se notabilizou por ser um dos grandes artilheiros da equipe¹⁹⁸. A imagem 3.24 traz o registro de Lamaneres e Camargo juntos, vestidos com o uniforme do Paulista F.B.C.

O jogador Camargo também esteve envolvido em um episódio que revela uma interessante prática do clube. Em reunião do dia 21 de janeiro de 1922, ficou deliberado que, em virtude de uma lesão sofrida pelo atleta enquanto defendia a equipe, contusão que o impediria de trabalhar por 13 dias, o clube pagaria ao desportista o valor equivalente

¹⁹⁶ A edição de 1921 só foi finalizada já no ano de 1922, como era comum acontecer até décadas mais recentes.

¹⁹⁷ Lucato, 2002, p. 31-32

¹⁹⁸ *Ibidem*, p. 37-38

aos dias de serviço perdidos¹⁹⁹. Isso denota a forma como a agremiação lidava com um impasse resultante da divisão do tempo dos membros, que eram atletas apenas no tempo livre, tendo uma outra profissão fora dos gramados.

Cabe observar que dos jogadores mencionados, identificou-se dois na tabela 3.1, nomeadamente Jimmy (Jayme Chittenden) e Tatu (Attilio Bragantini).

Em 1922, o Paulista reformou o campo da Vila Leme, contando novamente com a ajuda da Companhia Paulista, conforme evidenciado pelo ofício a seguir (imagem 3.25):

“Jundiahy, 5 de abril de 1922.

Exmo Snr. Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

Digníssimo Inspector Geral da Companhia Paulista,

NESTA,

Tenho a honra de acusar recebimento do officio de D. Exc. communicando haver a digna Directoria da Companhia Paulista concedido gratuitamente o material destinado à melhoria da nossa praça de esportes, cujo pedido a ella fora encaminhado por V. Exc.

O Paulista Foot-ball Club agradece de joelhos a concessão de um favor tão relevante sem o qual não lhe seria permittido levar avante os projectados melhoramentos que lhe virão dar uma posição de destaque e de verdadeiro brilho no esporte do interior. A V. Exc. tão solícito em atender a esse pedido, por elle se interessando com a boa vontade que caracterizam todos os actos da maior glória da engenharia brasileira e que por felicidade nossa superintende os destinos desta grande empreza, a nossa gratidão.

Aproveitamos o ensejo para levar ao conhecimento de V. Exc. que após luctas memoráveis, nas quaes sempre triumphamos, pois não perdemos um só jogo, acabamos de conquistar mais uma vez o título de Campeão do Interior do Estado de São Paulo, distincção máxima que o esporte concede ao Club que mais se distingue. E para honra da empreza a que pertencemos e de quem tiramos o nome, essa distincção coube a nós, como justa recompensa a tantos esforços despendidos.

Respeitosas saudações,

¹⁹⁹ Livro de Atas do Paulista Foot Ball Club - 21 jan. 1922 a out. 1941, p. 1.

*Presidente.*²⁰⁰.

A carta traz à lume diversos elementos que ilustram bem a relação estabelecida entre o Paulista F.B.C. e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em primeiro lugar, revela-se que a prática da empresa de ceder materiais para o clube é continuada, não se limitando ao período da primeira construção do estádio.

Outro aspecto que se nota é a intensidade dos agradecimentos e elogios, feitos com o uso de expressões fortes e incomuns, tais como “agradece de joelhos” e “a maior glória da engenharia brasileira”. É difícil não extrair do uso destes termos um cunho exageradamente enaltecido da Companhia, ao mesmo tempo que se evidencia uma valorização exacerbada do ato comunicado pelo Dr. Monlevade.

Além disso, é necessário apontar que, no trecho em que o clube informa da conquista do título do Interior, é visível que, de fato, o orgulho da equipe pelo triunfo é muito grande. Todavia, mais importante ainda é o fato de que o clube estende e impõe essa honra também à Companhia Paulista, quase inferindo que a empresa deveria ter orgulho de os ter como seus empregados.

É importante notar que, já nessa época, o Paulista demonstrava dificuldades financeiras consideráveis, contra as quais diversas medidas foram tomadas. Em reunião do dia 16 de agosto de 1923, o tesoureiro do clube, Sr. Amadeu Guerrazzi, expôs a situação financeira da organização; após isso, foi passada uma lista entre os sócios, com o intuito de arrecadar fundos para auxiliar o funcionamento do clube²⁰¹. Medida semelhante foi tomada no ano seguinte, sendo decidido a 6 de março a passagem de uma nova lista, afim de obter a inscrição e assinatura de pelo menos 50 sócios que se voluntariassem a pagar uma mensalidade de 10\$000 num intervalo de 5 a 6 meses. A ata desta reunião também revela que isso se fez necessário porque a receita do Paulista não dava conta de todas as despesas²⁰².

Ainda no ano de 1924, a diretoria da agremiação resolveu aumentar o valor das mensalidades, o que valeria para todos os sócios que se juntassem ao clube a partir de

²⁰⁰ *Livro de Offícios do Paulista Foot Ball Club - 19 jan. 1921 a abr. 1922*, p. 111. Ofício enviado no dia 5 de abril de 1922 ao Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade.

²⁰¹ *Livro de Atas do Paulista Foot Ball Club - 21 jan. 1922 a out. 1941*, p. 7

²⁰² *Livro de Atas do Paulista Foot Ball Club - 21 jan. 1922 a out. 1941*, p. 8

outubro. A nova quantia estabelecida ficou em 5\$000, abrindo-se exceções para aqueles que não pudessem arcar com o valor – nestes casos, cobrar-se-ia apenas 3\$000²⁰³.

A situação financeira frágil prossegue nos anos seguintes, registrando-se novas listas de contribuições pontuais²⁰⁴, mas que não parecem ser suficientes. Da mesma forma, as partidas também não conseguem angariar fundos, muitas vezes resultando em déficits para o clube. O jogo contra o S.C. Internacional, de São Paulo, realizado em 1º de fevereiro de 1925, por exemplo, teve renda de 211\$500 e despesas na quantia de 545\$900, resultando em um prejuízo de 334\$400. Curiosamente, no dia seguinte à realização desta partida, a diretoria decidiu distribuir ingressos permanentes para cerca de 20 indivíduos, a maioria dos quais eram ou diretores da Companhia Paulista ou membros mais antigos do clube – destaca-se a presença do Dr. Francisco Monlevade e do Dr. Jayme Cintra na lista dos beneficiados²⁰⁵. O Dr. Jayme Cintra, aliás, ocupava, à época, o posto de chefe de locomoção na Companhia Paulista²⁰⁶.

Dadas as dificuldades do clube, a Companhia volta a auxiliar o Paulista em mais uma reforma do estádio da Vila Leme, desta vez em 1928, cooperando com a instalação do primeiro sistema de iluminação elétrica²⁰⁷. A reinauguração se deu em jogo contra a Ponte Preta.

Na década de 1930, observou-se uma interessante tentativa de fundir o Paulista F.B.C. com o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista e com a Banda Paulista. O primeiro esforço foi feito em 1934, mas acabou rejeitado em assembleia. Uma nova investida, realizada em 1936, aprovou a fusão entre as agremiações, criando o Grêmio Paulista; a associação, no entanto, teve vida curta, acabando em 1938, quando foram restaurados os grupos originais em decorrência de tensões e desacordos entre as partes ao longo dos dois anos²⁰⁸. O episódio, entretanto, serve para ilustrar a proximidade que as organizações recreativas dos ferroviários mantinham entre si, atendendo a uma demanda comum de um mesmo público. Não à toa, já foram mencionados neste capítulo alguns indivíduos que tiveram participações em mais de uma das agremiações em questão.

²⁰³ *Livro de Atas do Paulista Foot Ball Club - 21 jan. 1922 a out. 1941*, p. 12

²⁰⁴ *Livro de Atas do Paulista Foot Ball Club - 21 jan. 1922 a out. 1941*, p. 16

²⁰⁵ *Livro de Atas do Paulista Foot Ball Club - 21 jan. 1922 a out. 1941*, p. 17

²⁰⁶ Mina, 2017, p. 62

²⁰⁷ Lucato, 2002, p. 43

²⁰⁸ *Ibidem*, p. 44

É importante colocar que, no período em questão, o Paulista concentrou seus esforços nos campeonatos amadores locais, tendo se consagrado 9 vezes campeão Jundiaense nas décadas de 1930 e 1940²⁰⁹. Nesta época, uma prática que era realizada com frequência era a transferência de funcionários da Companhia Paulista de diferentes locais do interior para Jundiaí, motivada pelo talento do empregado com a bola no pé. Lucato (2002) explica em melhores termos:

*“Com o grande apoio que os diretores da ferrovia davam ao clube, era bastante comum o time receber reforços de outras localidades por onde se espalhava a rede férrea da Cia. Paulista. Se havia algum bom jogador no interior do estado e este pertencesse aos quadros da empresa, era logo convidado a jogar no Paulista, tendo, para isto, sua sede de trabalho transferida para Jundiaí. Caso não fosse ferroviário, então era admitido pela empresa, que, assim, viabilizava a formação de equipes cada vez melhores para representar a cidade nos campeonatos.”*²¹⁰

A descrição feita pelo autor nos permite compreender que a relação do clube com a empresa se dava de tal forma que os próprios diretores da firma se interessavam em favorecer a agremiação de empregados. Evidentemente, os favores não eram concedidos apenas a pedido da equipe, mas também por vontade própria dos superiores, o que explicita como a Companhia tinha sim interesse em estimular a prática do esporte bretão no círculo dos funcionários. Mais do que isso, a estrada de ferro tinha uma preocupação com o nível competitivo da esquadra homônima, levando a ela os indivíduos que se destacassem no exercício do ludopédio.

Um exemplo desta prática é o do jogador Emilio Trevisan, de origem francesa e argentina, cujo retrato encontra-se na imagem 3.26. Trevisan jogou no Paulista entre 1935 e 1939, tendo trabalhado na Companhia Paulista neste mesmo período. Após um breve regresso à Argentina, o atleta retornou ao Brasil em 1943, passando a atuar pelo Guarani de Campinas. Uma vez no clube campineiro, recebeu uma proposta para jogar no Rio Claro F.C., que aceitou sob a condição de ser novamente contratado pela ferrovia. Vestiu

²⁰⁹ Lucato, 2002, p. 45

²¹⁰ *Ibidem*, p. 55-56

a camisa da equipe de Rio Claro por alguns anos, após os quais foi transferido para Jundiaí, voltando a atuar pelo time ferroviário local²¹¹.

Este tipo de prática durou até o final da década de 1940, quando se realizou um movimento chave para a história do clube. Em 1948, com a criação da Lei do Acesso pela Federação Paulista de Futebol, regra que criava a chamada ‘2ª Divisão de Profissionais’ no estado, o Paulista de Jundiaí adentrou no profissionalismo²¹². Este, no entanto, já havia sido adotado em outras partes de São Paulo, a começar pela capital, onde alguns clubes aderiram à nova configuração já em 1933²¹³. Para muitos clubes do interior, tal estratégia só se tornaria uma realidade na década de 1940, havendo outros casos como o do Paulista, que se firmou somente a partir da Lei do Acesso de 1948.

Para o *Galo de Jundiaí*²¹⁴, a mudança do status do clube, de amador para profissional, significou uma importante transformação na medida em que modificou a condição de seus jogadores, que a partir de então deixaram de ter ligação com a ferrovia. Conforme Lucato (2002):

*“O Paulista, que até então era apenas representante de ferroviários da Cia. Paulista, torna-se, no profissionalismo, representante de toda Jundiaí. [...] Durante seus primeiros 40 anos, o Paulista FC foi um clube muito identificado com a família ferroviária, sendo suas equipes, na maior parte, constituídas por funcionários da extinta Cia. Paulista de Estradas de Ferro, se não, pelo menos, por atletas da própria cidade.”*²¹⁵

O trecho acima mostra como houve uma alteração relevante no significado do clube a partir de 1948: a adoção do profissionalismo evidentemente cria uma distância entre a ferrovia e o clube de futebol. Entretanto, é fundamental apontar que a mudança para o profissionalismo não representa uma cisão entre as duas partes, mas sim um afastamento. Há de se recordar, também, que a situação econômico-financeira das ferrovias já era bastante delicada na época, de tal forma que, inevitavelmente, as condições em que se encontravam o clube e a empresa eram bem diferentes em relação

²¹¹ Lucato, 2002, p. 61-63

²¹² *Ibidem*, p. 51

²¹³ Negreiros, 1998, p. 109

²¹⁴ Apelido pelo qual o Paulista é conhecido.

²¹⁵ Lucato, 2002, p. 51-56

às primeiras décadas do século. Não é de se admirar, portanto, que a ligação não permanecesse como fora originalmente.

O exemplo que mais ilustra o contraste que se estabeleceu na metade do século XX em relação às décadas anteriores é o da construção do novo estádio do Paulista, cujas obras se iniciam em 1953²¹⁶. Se a cancha da Vila Leme foi construída se utilizando de materiais fornecidos pela ferrovia, seus diretores e parceiros comerciais, conforme discutido anteriormente, a praça do Jardim Pacaembu foi erguida com recursos escassos, reunidos pouco a pouco com bastante esforço. Isto não significa dizer que a Companhia Paulista não participou da obra – pelo contrário, o então presidente da empresa, Dr. Jayme Cintra, enviou cerca de vinte funcionários da firma para trabalharem na construção do estádio, enquanto esta durou. Entre estes trabalhadores, estava o ex-jogador Trevisan²¹⁷.

Não obstante, a obtenção dos materiais só foi possibilitada por diversas ações as quais acabavam tendo escalas muito menores do que as doações recebidas no erguimento da Vila Leme. Entre essas ações, podemos destacar a venda de cadeiras cativas para a compra de concreto²¹⁸, material que seria utilizado para as arquibancadas que rodeariam o gramado, e a ‘Campanha do Tijolo’, realizada em parceria com a Rádio Santos Dumont²¹⁹. Esta campanha tinha o intuito de arrecadar tijolos através do auxílio de torcedores e moradores de Jundiaí. A foto 3.27 retrata uma cena desta ação.

Outra iniciativa tomada para juntar os recursos necessários para o novo estádio foi a realização de amistosos com equipes grandes da capital. À época, também se criou uma cooperativa de jogadores do Paulista com o objetivo de atravessarem juntos o momento de dificuldade financeira que o clube vivia em virtude do direcionamento de fundos às obras no terreno do Jardim Pacaembu. A cooperativa durou menos de dois anos, se mantendo tão somente entre 1955 e 1956²²⁰.

Finalmente, em 30 de maio de 1957, o novo estádio foi inaugurado em partida contra a S.E. Palmeiras, vencida pela equipe jundiaieense por 3 a 1. Na cerimônia de inauguração, foram homenageados antigos jogadores e diretores da Companhia

²¹⁶ Lucato, 2002, p. 72

²¹⁷ *Ibidem*, p. 62-63

²¹⁸ *Idem*

²¹⁹ *Ibidem*, p. 60

²²⁰ *Ibidem*, p. 74

Paulista²²¹. Em especial, um enorme tributo foi feito ao então presidente da empresa, Dr. Jayme Cintra, cujo nome foi utilizado para batizar a recém construída cancha.

Este ato de reverência é absolutamente emblemático sobre como as relações entre a ferrovia e o clube se desenrolaram ao longo do tempo, simbolizando também as mudanças que a história ferroviária e futebolística de Jundiaí testemunhou. A atribuição do nome do campo ao maior diretor da estrada de ferro em Jundiaí é mais uma prova incontestável de como o paternalismo sobreviveu a tantas décadas de bola rolando. Por mais que a empresa tivesse se distanciado temporalmente do seu auge, e os jogadores do Paulista não possuíssem mais a mesma vinculação profissional com a empresa, as raízes da agremiação desportiva permaneceram e, é possível dizer, se mantêm até hoje de certa forma, na medida em que o clube ainda manda seus jogos num estádio cujo nome faz referência a uma antiga autoridade ferroviária.

É notável que o estádio Dr. Jayme Cintra é um enorme marco para a era do profissionalismo do Paulista F.C. Sua construção encarnou diversos elementos que representam as mudanças ocorridas na configuração do clube e da ferrovia, em especial quando comparada com o erguimento do campo antecessor. Mais do que isso, o que ocorreu é que a cancha foi o palco para as décadas seguintes de atividade do Paulista, de forma que conforme os anos foram se passando, e a distância entre o clube e a Companhia Paulista aumentando, ela se consolidou como uma ponte entre a era do amadorismo e do profissionalismo e entre os tempos do time ferroviário e do time profissional.

O que se observou a partir do fim da década de 1950 foi um Paulista que desenvolvia vida própria e independente, enquanto a Companhia enfrentava uma situação bastante diversa daquela do começo do século XX, enfrentando dificuldades e havendo perdido boa parte de seu protagonismo. Esse retrato fica ainda mais fidedigno à realidade histórica quando relembramos que, conforme pontuado no Capítulo 1, a Companhia Paulista foi a última grande empresa ferroviária a ser estatizada, processo que ocorreu em 1961.

Mesmo após esta gradual separação, a equipe conseguiu construir uma trajetória cheia de conquistas, incluindo a façanha do histórico acesso à primeira divisão de forma invicta, em 1968 (Imagem 3.28). A equipe, então, passou uma década na elite do futebol

²²¹ Lucato, 2002, p. 73

paulista, sendo rebaixada em 1978²²² - a volta à primeira divisão ocorreu em 1986, desta vez durando apenas dois anos.

É importante salientar que, durante todo esse período, o Paulista acumulou grandes dificuldades financeiras, que foram gradualmente se agravando. Na década de 1990, com a equipe já na terceira divisão estadual, a situação crítica culminou com a associação da agremiação à empresa Lousano, adotando um modelo de co-gestão muito comum à época. A parceria rendeu frutos em campo, com o acesso à Série A2 em 1995 e a conquista da Copa São Paulo de Juniores em 1997. O vínculo com a Lousano, todavia, foi desfeito já em 1998. O Paulista, então, se associou a outra empresa, a Parmalat, mais uma vez em uma administração conjunta. Com a aliança, a equipe mudou de nome e se tornou o 'Etti Jundiaí', o que a permitiu acumular taças, como a Copa Estado de São Paulo de 1999, a Série A2 do Campeonato Paulista e a Série C do Brasileiro, estas duas em 2001. Em 2002, a saída da Parmalat definiu uma nova era do clube em que, após um ano sob o nome de 'Jundiaí Futebol Clube', a organização voltou a se chamar 'Paulista Futebol Clube', conforme definido em votação feita com participação dos torcedores²²³.

Mesmo sem parceiros de gestão, o Paulista conseguiu seguir uma trajetória de ascensão, chegando ao vice do Campeonato Paulista em 2004 e à histórica conquista da Copa do Brasil de 2005 (imagem 3.29), seguida pela curta, mas memorável, participação na Libertadores de 2006, na qual a equipe derrotou o tradicionalíssimo River Plate da Argentina no Jayme Cintra. No entanto, os anos que se seguiram foram de uma nova derrocada, a qual persiste até o ano presente, de 2018, em que o Paulista disputa a Série B (4ª divisão) do Campeonato Paulista, buscando retomar espaço nas prateleiras mais altas do futebol do estado.

A trajetória do Paulista F.C. dos anos 1990 para cá ilustra bem as dificuldades por que passam os times do interior nos tempos atuais. Mesmo com toda a tradição e torcedores leais que os cercam, os clubes de futebol acabam muitas vezes alcançando um alto nível competitivo somente com injeções de recursos feitas por empresas de fora do meio futebolístico. Conforme este capítulo procurou demonstrar, é evidente que a relação recente com o mundo empresarial não é comparável à conexão que havia com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro na primeira metade do século XX. Afinal, essas

²²² Lucato, 2002, p. 92

²²³ A trajetória recente do clube é relatada na breve seção de história presente no site oficial do clube. Disponível em <http://paulistafutebol.com.br/o-clube/>, acesso em 07/05/2018

parcerias comerciais modernas são pautadas por prioridades financeiras e publicitárias que buscam, via desempenho e conquistas, dar visibilidade ao clube e à marca associada. O antigo vínculo com a Companhia Paulista, por sua vez, estava ligado ao paternalismo e controle exercido pela empresa sobre seus empregados, assim como às relações pessoais cultivadas entre os funcionários e seus patrões.

Esperamos que os documentos coligidos e a narrativa construída a partir deles ao longo deste trabalho monográfico tenham sido suficientes para atestar que, enquanto durou a referida inter-relação, a ferrovia praticamente apadrinhava a agremiação desportiva, incentivando ativamente a organização e prática do futebol, mantendo também um interesse próprio em estender seu controle para o tempo livre de seus funcionários. Desta forma, os valores da empresa puderam ser estendidos para o lazer dos empregados, de modo a fortalecer a “família ferroviária”, cujas raízes estiveram profundamente intrincadas ao longo da história do Paulista, sofrendo os primeiros contratempos com a adoção do profissionalismo em 1948, sem jamais se perder completamente, mesmo com o derradeiro afastamento entre o clube e a estrada de ferro ao longo da segunda metade do século XX.

O Paulista de Jundiaí, portanto, acabou permanecendo como herdeiro dos tempos em que a cultura ferroviária prosperou no estado de São Paulo. Ele carrega consigo até os dias de hoje o legado de sua história, a qual foi fundada, construída e consolidada pelas mãos, ou melhor, pelos pés dos ferroviários da Companhia Paulista.

Membros do Paulista F.B.C. na Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Nome	Ano de Admissão	1º Cargo	Ano de Saída	Anos de empresa	Motivo da Saída	Posição no Paulista F.C.B.
Adão Gray	1888	Ajustador	1931	43	Aposentadoria	Jogador
Accacio Simões	1891*	n/c	1923	32	Aposentadoria	Jogador / 2º Tesoureiro
Melchior Almeida	1891	Aprendiz de ajustador	1932	41	Demissão	1º Tesoureiro
Gustavo Storch	1892	Chefe de oficinas	1928	36	Aposentadoria	Sócio Honorário
José Manilla	1895	Rebitador	1923	28	Aposentadoria	Tesoureiro
Alfredo Ehrhardt	1896	Fundidor	1924	28	Aposentadoria	Sócio
Olympio Arruda	1896	Praticante escriturário	1929	33	Aposentadoria	Sócio
Tiburcio Siqueira	1896	Escriturário	1928	32	Aposentadoria	Presidente
Nicomedes Corrêa	1900	Aprendiz de fundidor	1950	50	Apos. Especial	Jogador / 'Sindicância'
Frederico Fuller	1901	Aprendiz de ajustador	1949	48	Aposentadoria	Jogador / <i>Captain</i>
Luiz Maia	1901	Modelador	1926	25	Falecimento	Sócio Honorário
Americo Bertolini	1903	Chefe de turma	1949	46	Aposentadoria	Sócio / Vice Diretor Esportivo
Carlos Cordis	1904	Mensageiro	1939	35	Aposentadoria	1º Secretário
Arnadeu Giannasi	1906	n/c	1949	43	Aposentadoria	Sócio
Sydney Normanton	1907	Aprendiz de ajustador	1949	42	Aposentadoria	Sócio
Carlos Elg	1908	Aprendiz de torneiro	1949	41	Aposentadoria	Jogador / Sócio
Jayne Chitenden	1910	Aprendiz de ajustador	1949	39	Aposentadoria	Jogador
Henrique Beisiegel	1912	Aprendiz de ajustador	1949	37	Aposentadoria	Sócio
Waldemar de Godoy	1912	n/c	1945	33	Falecimento	Sócio
Augusto Maia	1913	Aprendiz de carpinteiro	1949	36	Aposentadoria	Sócio
Rosario Bruno	1914	Funiteiro	1936	22	Aposentadoria	Jogador / Sócio
Antônio Braganini	1918	Ajudante de ajustador	1949	31	Aposentadoria	Jogador / Sócio

* O sr. Accacio Simões foi contratado originalmente pela Companhia Rio Claro, antes de sua ser incorporada pela Paulista

Anexo ao Capítulo 3

Tabelas

Tabela 3.1:

Imagens

Imagem 3.01:



Plataforma da Estação Jundiaí da CPTM. Registro pessoal.

Imagem 3.02:



Antigo relógio na Estação Jundiaí da CPTM. Registro pessoal.

Imagem 3.03:



Antiga placa da S.P.R. na Estação Jundiaí da CPTM. Registro pessoal.

Imagem 3.04:



Antigo vagão da S.P.R. no 'Monumento ao Ferroviário', em frente à Estação Jundiaí da CPTM. Registro pessoal.

Imagem 3.05:



Prédios do Complexo Fepasa, Jundiaí-SP. FONTE: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/complexo-fepasa/> , acesso em 18/05/2018

Imagem 3.06:



Galpão do Complexo Fepasa, Jundiaí-SP. Registro pessoal.

Imagem 3.07:



Visão externa de galpão no Complexo Fepasa, Jundiaí-SP. Registro pessoal.

Imagem 3.08:



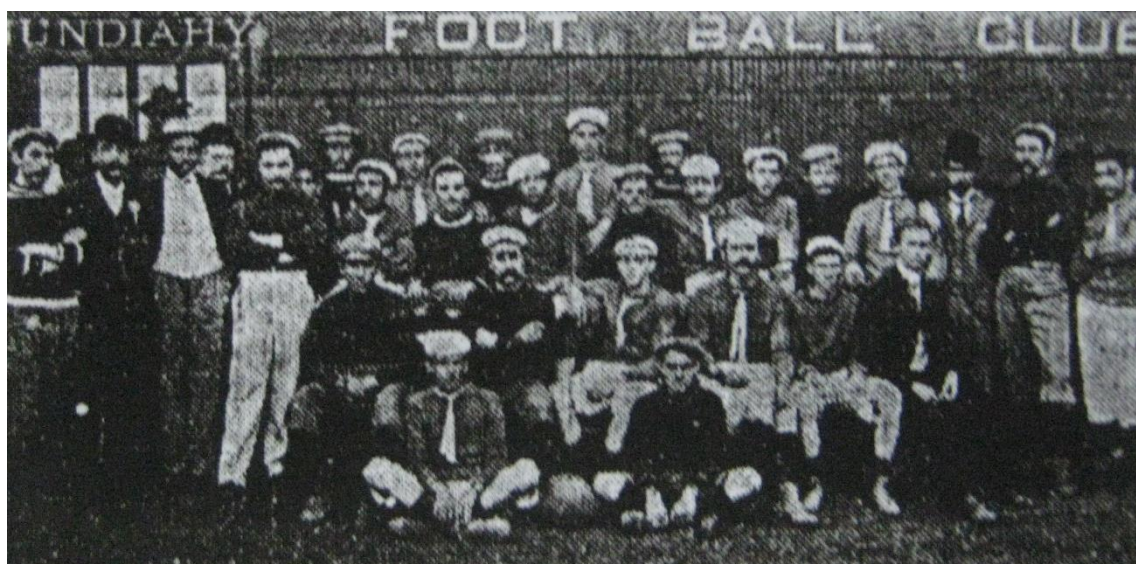
Visão externa de galpão no Complexo Fepasa, Jundiaí-SP. Registro pessoal.

Imagem 3.09:



Trem fora de uso galpão no Complexo Fepasa, Jundiaí-SP. Registro pessoal.

Imagem 3.10:



Jundiahy F.B.C. e A. A. União da Lapa, em frente ao vagão utilizado como vestiário, 24/06/1903.
FONTE: Acervo de imagens do Centro de Memória de Jundiaí

Imagem 3.11:

Segue amanhã para Jundiahy, a fim de jogar um *match* de *foot-ball* contra o primeiro *team* do Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista, daquela cidade, o primeiro *team* da Associação Athletica da Lapa, da capital.
O *team* partirá amanhã no trem das 9 horas da manhã.

Anúncio do embate entre Jundiahy F.B.C. e A. A. União da Lapa. Jornal *O Estado de S. Paulo*, 23/06/1903. Cedido por Ivan Gottardo

Imagem 3.12:

Realisa-se hoje, em Jundiahy, um interessante *match* de *foot-ball*, entre os primeiros *teams* da Associação Athletica da Lapa, desta capital, e o Jundiahy Foot-ball Club, daquela cidade.
Os *teams* foram assim organizados:
Associação Athletica da Lapa
Carlos Handschich
José Sorodato, T. Pudney Junior,
Gualazzi, José, J. Tobias,
E. Rowlands, Appel Wrigg, B.
Rowlands e G. Rowlands
|
J. Leite, Fuller, Kenworthy, Rogek,
A. Ribeiro,
J. Pacheco, Curadi, Hanikel,
T. Scott, A. Kenworthy,
João Nomanon
Jundiahy Foot-ball Club

Anúncio da partida entre Jundiahy F.B.C. e A. A. União da Lapa. Jornal *O Estado de S. Paulo*, 24/06/1903. Cedido por Ivan Gottardo

Imagem 3.13:

Conforme anunciamos, realizou-se no dia 21 do corrente em Jundiahy um interessante *match* entre os primeiros *teams* do Jundiahy Foot-Ball Club e da Associação Athletica da Lapa, sendo esta victoriosa por um *goal* contra zero.

Anúncio do resultado da partida entre Jundiahy F.B.C. e A. A. União da Lapa. Jornal *O Estado de S. Paulo*, 27/06/1903. Cedido por Ivan Gottardo

Imagem 3.14:



Campo no Bairro da Barreira, com o vagão destacado ao lado do gramado. FONTE: Lucato, 2002, p.22

Imagem 3.15:



Equipe do Jundiahy F.B.C. Registro feito entre 1903 e 1908. Cedido por Márcio José Dias

Imagem 3.16:

Associações: - "Paulista Foot Ball Club".
Tendo sido por indicações do socio 1º secretario da assemblea, proposto o uniforme branco com monogramma sobre o lado esquerdo em todas as camisas, (1º e 2º teams) e se presidente da assemblea nomeou-se um comissario para estudar as indicações.

Tendo-se discutido as propostas apresentadas procedeu-se a eleição da directoria que dirigira o destino da associação durante o corrente anno, dando-se a sua apuração o seguinte resultado:

Presidente	:	John Lewis Jones
Vice "	:	William Knox
1º secretario	:	Carlos Bloch
2º "	:	Luiz Carvalho
1º Tesoureiro	:	Hetchin Almeida
2º "	:	Accacio Simões
1º Captain	:	Freddie Fuller
2º "	:	William Jost

Nada mais havendo que tratar-se levantou-se a sessão as 2 1/2 horas da tarde. Eu, Carlos Salles Bloch, secretario da assemblea e 1º secretario do Judiciary, digo "Paulista Foot Ball Club, que subscreve e assino.

Judiciary, 17 de Maio de 1909

Carlos Salles Bloch

Transcrita do original, em 1 de Junho de 1909. (Docta Luis de abutur a)

Imagem 3.17:

114

Paulista Foot Ball Club
Jundiahy

Copiado C.1. - 114

Illm^o Sr Alfredo Williams
D.D. Chefe da Locomoção.

S.B.

Desajando os rapazes do PAULISTA FOOT BALL CLUB de que sou humilde presidente jogar amanhã, em Campinas um match de foot Ball com um dos clubs daquela cidade, venho por esta pedir á V.S. a concessão de um passe para 11 jogadores, dos quaes 5 os Srs Jorge Normanton, ~~Heston Simões~~, Americo Bertolini, Williams Corst, José Miller e Antonio Giovanne são empregados nas Officinas 3 da Locomoção os Srs Dino Siqueira, João Siqueira e Octavio de Oliveira e 2 da Contadoria os Srs Nestor Simões e Guilherme Aranha e finalmente 1 que não é empregado da Cia Paulista.

De antemão agradecido, subscrevo me

De V.S.

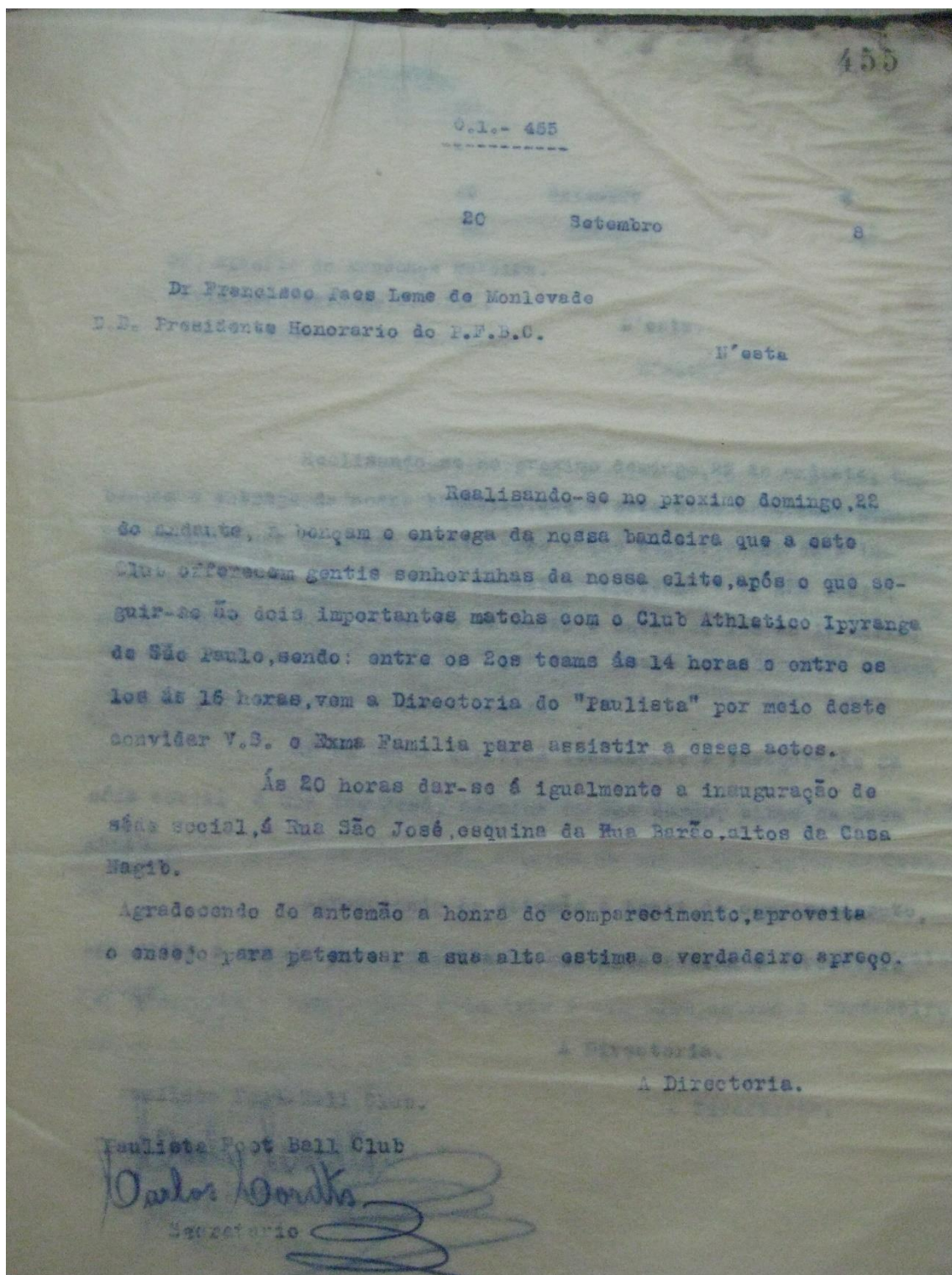
Att^o Venr e Cr^o

Julius Siqueira

Presidente.

Correspondência enviada do Paulista F.B.C. ao Sr. Alfredo Williams, maio de 1915. FONTE: Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 114, disponível no Centro de Memória de Jundiaí

Imagem 3.18:



Correspondência enviada do Paulista F.B.C. ao Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, 20 de setembro de 1918. FONTE: Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 455, disponível no Centro de Memória de Jundiaí

Imagem 3.19:

0.1.-290 290
17 Abril
A. Costa & Eugenio
Campinas
Amos e Srs.
Saudações.

Os abaixo assignados, directores do "PAULISTA FOOT BALL CLUB" de Jundiáhy, associação composta de empregados da Companhia Paulista e de que é presidente honorario o Sr Dr Francisco de Monlevade, estando no empenho de construir archibancadas no terreno do Club, que vai ser fechado á muro de tijollos, vem recorrer á reconhecida generosidade de VV.SS. como honrados fornecedores que são da Companhia Paulista, no sentido de solicitar-lhes a doação de algumas tóras de madeira de lei, que poderão ser despachadas frete é pagar, para que sejam desdobradas em taboas de que muito precisam. Desde já agradece a directoria esse valioso auxilio de VV.SS. esperando merecer-lhes o favor de uma resposta.

Com a mais alta estima e consideração nos subcrevemos
de VV.SS.
Attes Vens e Crcs

Tiburcio Lignier - presidente
José de Carvalho - vice
Carlos Cordts - 1.º Secretário

Correspondência enviada do Paulista F.B.C. aos Srs. A.Costa & Eugenio, 17 de abril de 1916. FONTE: Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 290, disponível no Centro de Memória de Jundiáí

Imagem 3.20:

374

CI-375

Paulista Foot Ball Club - Jundiaby 4 de Dezembro de 1916

Club-Jundiaby. Illmo. Snr. Antonio do Valle

Rebouças

Amo. e Snr.

Sciende por comunicação verbal de V.S. de que não pode fornecer a esta Club a madeira pedida e de que está V.S. disposto a fazer um donativo em dinheiro em vez de enviar a dita madeira, vimos a presença de V.S. para declarar-lhe que também aceitaremos o donativo em tijolos.

Temos que fazer o fecho do terreno do Club, para o que vamos empregar cerca de 30.000 tijolos. Assim, aceitaremos qualquer quantidade que a generosidade de V.S. nos quiser conceder.

Aguardamos o favor de s/ resposta, informando a quantidade que vai mandar, pois precisamos pedir ao Snr. Dr. Monteiro autorização para o despacho em serviço.

Com estima e consideração, subscrevo-me

De V.S.

Atto. Vnr. e Obmo-

Teodoro Liguine

Presidente

Correspondência enviada do Paulista F.B.C. ao Sr. Antonio do Valle, 4 de dezembro de 1916. FONTE: Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 374, disponível no Centro de Memória de Jundiá

Imagem 3.21:

377

377

9 Fevereiro

Antonio do Valle
Diretor de Club Athletico Paulista
Rebouças.

Amo e Sr.

cordesaes saudações.

De conformidade com as instrucções de V.S. no sentido de conseguirmos do Exco Sr Dr Inspector Geral o despacho de um vagão de tijolões (desarcho esse E.S.C.) que V.S. tão generosa e bondosamente concedeu ao Paulista Foot Ball Club, temos nos entendido com S. Excia. nesse sentido, obtendo solução favoravel, pois que fornecesse a V.S. um vagao duplo e que este vagão seja despachado em serviço.

Nestas condições communicamos o facto a V.S. aproveitamos da oportunidade para manifestar-lhe o sincero agradecimento de todos os socios do Paulista e scientifico. - lhe que foi V.S. por unanimidade de votos, considerado seu "Socio Honorario" homenagem essa muito merecida e que temos immenso prazer em trazer ao conhecimento de V.S.

Com os protestos da nossa mais alta estima e consagração

Nos subscrevemos de V.S.

Amos Attos e Bros

Tilmanio Lima Presidente
Julio Cortes 1 Secretari

Correspondência enviada do Paulista F.B.C. ao Sr. Antonio do Valle, 9 de fevereiro de 1917. FONTE: Livro de Offícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 377, disponível no Centro de Memória de Jundiá

Imagem 3.22:

375

C1-3/5

11 Janeiro 1917

EXMO
Dr. Gabriel Penteadó
D.D. Chefe do Tráfego da Companhia Paulista
CAMPINAS

A Directoria do "Paulista Foot Ball Club" desta cidade, estando empenhada na construção de uma ordem de archibancada no seu ground, tem para o conseguimento desse desideratum appellado para a generosidade de pessoas bondosas, dentre as quaes se destacam os dignos Administradores da Companhia Paulista.

Assim é que o Exm. Sr. Dr. Monlevade, seu presidente honorario e os Exms. Enrs. Dr. Alberto Moreira e Alfredo Williams a tem auxiliado, o primeiro fazendo-lhe doação de madeira e isentando-a de fretes; o segundo doando-lhe diversas dormentes e o ultimo mandando desdobrar nas officinas varias toros de peroba.

Escudada na boa vontade demonstrada por esses distinctos cavalheiros e convicta de que da generosidade de V.Exia. é dado esperar a mesma boa vontade, vem a Directoria pedir-lhe seja feita a cessão por preço o minimo possivel e que pede o obsequio de informar qual será, de 10 encerados velhos de que precisa para a cobertura de dita archibancadas.

Aguarda o favor de sua resposta que de attenção muitissimo agradece

Pela Directoria
presidente
secretario

Correspondência enviada do Paulista F.B.C. ao Dr. Gabriel Penteadó, 11 de janeiro de 1917. FONTE: Livro de Offícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, p. 375, disponível no Centro de Memória de Jundiá

Imagem 3.23:



Equipe campeã do campeonato do interior de 1921. FONTE: <http://paulistafutebol.com.br/o-clube/>, acesso em 21/05/2018

Imagem 3.24:



Os jogadores Lamaneres e Camargo (dir.). Registro feito na década de 1920. Cedido por Márcio José Dias

Imagem 3.25:

111

Jundiahy, 5 de Abril de 1922.

Exco. Sr. Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade
Digníssimo Inspector Geral da Companhia Paulista

P. P. P. P. P.

Tenho a honra de receber recentemente do officio de V. Exco. comunicando haver a digna Directoria da Companhia Paulista concedido gratuitamente o material destinado a melhoria da nossa praça de esportes, cujo pedido a ella fora encaminhado por V. Exco.

O Paulista Foot-Ball Club agradece de joelhos a concessão de um favor tão relevante sem o qual não lhe seria permittido levar avante as projectadas melhoramentos que lhe virão dar uma posição de destaque e de verdadeiro brilho no esporte do interior. A V. Exco. tão solícito em attender a esse pedido, por elle se interessando com a boa vontade que caracterizam todos os actos da maior gloria da engenharia brasileira e que por felicidade nossa superintende os destinos desta grande empresa, a nossa gratidão

Aproveitemos o ensejo para levar ao conhecimento de V. Exco. que nas lutas memoraveis, nas quaes sempre triumphamos, pois não perdemos um só jogo, acabamos de conquistar mais uma vez o titulo de Campeão do Interior do Estado de São Paulo, distincção maxima que o esporte concede ao Club que mais se distingue. E para honra da empresa a que pertencemos e de quem tiramos o nome, essa distincção coube a nós, como justa recompensa a tantos esforços despendidos.

Respeitosa gratidão.

.....
Presidente.

Correspondência enviada do Paulista F.B.C. ao Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, 5 de abril de 1922. FONTE: Livro de Offícios do Paulista Foot Ball Club - 19 jan. 1921 a abr. 1922, p. 111, disponível no Centro de Memória de Jundiaí

Imagem 3.26:



O jogador franco-argentino Trevisan vestido com o uniforme do Paulista. FONTE: Lucato, 2002, p.61

Imagem 3.27:



A campanha do tijolo, realizada em parceria com a Rádio Santos Dumont, no final dos anos 1950. Cedido por Márcio José Dias

Imagem 3.28:



A histórica esquadra campeã invicta do Torneio de Acesso de 1968. Cedido por Márcio José Dias

Imagem 3.29:



O consagrado Paulista campeão da Copa do Brasil de 2005. FONTE: <https://www.cbf.com.br/futebol-brasileiro/noticias/copa-brasil-masculino/paulista-o-campeao-da-copa-do-brasil-de-2005#.Ww3MHkgvxPY>, acesso em 25/05/2018

Conclusões

A presente monografia procurou mostrar como a relação entre o futebol e a ferrovia foi construída com base na configuração da classe ferroviária e suas particularidades, em especial a ideia de “família ferroviária”, o paternalismo e o controle que se estende para além das horas de trabalho.

No primeiro capítulo, foi narrada a trajetória do desenvolvimento ferroviário paulista, dentro do contexto social e econômico da segunda metade do século XIX e primeiras décadas do século XX. Além da ideia de que a população, o café e as estradas de ferro caminharam de maneira muito próxima ao longo deste período, explorou-se a noção de que o sistema ferroviário mostrou seus primeiros sinais de turbulência e instabilidade já na década de 1890, durante a qual surgiram as primeiras tensões com os interesses cafeeiros. Para ilustrar esta percepção, foram apresentados elementos tais como as receitas e despesas das estradas de ferro, as proporções de mercadorias carregadas, as tarifas cobradas, as dívidas acumuladas e a taxa de câmbio, sempre considerando os cursos destas variáveis ao longo dos anos. Estes fatores permitiram ilustrar o quadro da gradual queda da rentabilidade ferroviária, que foi acompanhado pela constante dependência e contradição entre o café e as vias férreas.

A partir da narrativa construída no capítulo 1, a seção seguinte adentrou na análise das relações de trabalho dentro das empresas ferroviárias. A exposição mostrou como a formação da classe ferroviária se deu em um contexto de transição na configuração do trabalho no Brasil, quando o regime de assalariamento ainda estava sendo introduzido. Assim, a experiência da labuta nos trilhos marcou uma das primeiras tentativas de adoção de princípios de racionalidade no trabalho, incluindo a propagação dos conceitos de disciplina, controle e ordem.

Dadas as características de profunda divisão do trabalho e rígida estrutura hierárquica nas estradas de ferro, pôde ser instituída a prática do carreirismo ferroviário, baseado na contratação de jovens com remuneração baixa (por vezes até inexistente) na condição de aprendizes; desta forma, o trabalhador qualificava sua mão de obra desde cedo e tinha a possibilidade de ascender dentro da empresa ao longo dos anos. Deste modo, não era incomum observar empregados que dedicaram toda a sua vida profissional ao serviço em uma mesma companhia, entrando com cerca de 15 anos e permanecendo até a aposentadoria. Além disso, era habitual que fossem admitidos filhos de ferroviários

nestas empresas, de maneira que se estabelecesse uma feição hereditária ao trabalho nas vias férreas.

Estes aspectos foram determinantes para que se firmasse a noção de “família ferroviária”; este conceito resume o caráter de extrema união dos empregados da estrada de ferro, os quais compartilhavam não só o ambiente de trabalho, como muitas vezes também os espaços de morada e recreação. Nesta configuração, o controle e vigilância da empresa ferroviária se estendia também ao tempo livre de seus empregados, exercendo, assim, o papel paternal dentro da “família”.

É neste cenário que o futebol se afirmou como uma prática comum entre os funcionários das estradas de ferro. O arranjo da “família ferroviária” foi favorável à disseminação deste esporte, uma vez que caracteriza uma categoria bastante unida, cuja convivência se dava não somente no ambiente profissional, mas também no lazer. Ademais, a compatibilidade entre os princípios do esporte bretão e as diretrizes éticas das ferrovias é outro motivo que explica a ligação criada entre a bola e os trabalhadores dos trens; afinal, as duas frentes pregam a ordem e a disciplina, com uma tentativa de inserção racional no modo de vida brasileiro. A acessibilidade do futebol foi também um fator decisivo para que a conexão descrita ocorresse.

Por fim, o terceiro capítulo se aprofundou no caso específico do Paulista F.C., de Jundiaí, fundado em 17 de maio de 1909. A equipe havia sido antecedida pelo Jundiahy Foot Ball Club, de 1903, que teve existência breve de apenas cinco anos. Mostrou-se que muitos jogadores e membros que participaram do Jundiahy foram ativos posteriormente no Paulista, sendo que, no caso deste último, todos possuíam ligação com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Além da revelação de que o clube era formado por funcionários da estrada de ferro, mostrou-se que muitos membros da equipe seguiram, dentro da empresa, trajetórias que se encaixavam no modelo descrito de carreirismo e até mesmo hereditariedade, compondo, assim, exemplos da política de contratação e manutenção dos funcionários por parte da firma. Além do mais, muitos dos envolvidos com o Paulista se engajavam em outras iniciativas recreativas tomadas por ferroviários, como o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista e outros times de futebol estabelecidos em diferentes cidades. Isso evidencia como o Paulista F.C. e seus membros estavam inseridos na lógica da “família ferroviária”, que já estava fixada ao longo de toda a rede férrea do estado.

A investigação dos documentos primários também apontou que a relação paternal com a Companhia Paulista se estendia também ao clube de futebol, o qual muitas vezes requisitava favores aos empregadores, seja para transporte de jogadores ou para doações de materiais. O tom empregado nestas correspondências também mostra como existia, por parte da agremiação, uma expectativa de retribuição dos patrões pelos serviços e empenho, aparecendo na forma concomitante de gratidão, reverência e intimidação. Em especial, as comunicações e menções ao Dr. Francisco de Monlevade, inspetor geral da empresa, deixam esta feição bastante evidente.

O caso que mais representa esta configuração é o da construção do Estádio da Vila Leme, ocorrida na segunda metade da década de 1910, e que só pôde ser levada a cabo com doações feitas tanto por diretores da Companhia Paulista como por parceiros da firma.

A relação foi mantida neste formato por diversos anos, ao longo dos quais, paulatinamente, a estrada de ferro viu sua situação financeira se agravando. Da mesma forma, o clube também não atravessava bons momentos financeiros. Apesar disso, o grande marco do afastamento entre as partes veio a ocorrer apenas em 1948, com a adoção do profissionalismo pelo Paulista F.C. O profissionalismo transformou esta relação, na medida em que alterou parte da identidade do clube, pelo menos no que se refere aos jogadores que entravam em campo. A era profissional da equipe tem como símbolo o estádio Dr. Jayme Cintra, que foi erguido na segunda metade da década de 1950, com apoio muito menos expressivo da Companhia Paulista em relação à cancha da Vila Leme.

Após a inauguração do novo estádio, o Paulista se afastou em definitivo da ferrovia, mas sem deixar de incorporar a herança de uma era protagonista das estradas de ferro.

Referências

Bibliografia:

ALDRIGHI, D. M.; SAES, F. A. M. DE. Financing Pioneering Railways in São Paulo: The Idiosyncratic Case of the Estrada de Ferro Sorocabana (1872- 1919). **Estudos Econômicos**, v. 35, n. 1, p. 133–168, 2005.

ALMEIDA, M. A. B. DE; MINA, R. V. Ferrovia e Futebol : a Relação Entre a Companhia Paulista e o Rio Claro Futebol Clube. **Revista Fênix - Revista de História e Estudos Culturais**, v. 13, n. 1, p. 1–20, 2016.

AZEVEDO, F. DE. **Um trem corre para o oeste**. São Paulo: Livraria Martins Editora S.A., 1950.

BUCHMANN, E. **Quando o futebol andava de trem – Memória dos times ferroviários do Brasil**. 2. ed. Curitiba: Editora Sesquicentenário, 2004.

CAMARGO, J. F. DE. **Crescimento da população no estado de São Paulo e seus aspectos econômicos (Ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia)**, 3 vols. São Paulo: FFCL-USP, 1952.

CANABRAVA, A. P. **O desenvolvimento da Cultura do Algodão na Província de São Paulo (1861-1875)**. 2a. ed. São Paulo: Edusp, Anpuh, 2011.

COSTA, E. V. DA. **Da senzala à colônia**. 4. ed. São Paulo: Editora Unesp, 1998.

COSTA, W. P. **Ferrovia e Trabalho Assalariado em São Paulo**. Dissertação (Mestrado) - UNICAMP, 1976.

DELFIN NETTO, A. **O Problema do Café no Brasil**. 1a. ed. São Paulo: IPE/USP, 1959.

FERREIRA, L. S. **Racismo na “Família Ferroviária”: Brancos e Negros na Companhia Paulista em São Carlos**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de São Carlos, 2004.

FILHO, M. **O Negro no Futebol Brasileiro**. 5a. ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010.

GRANDI, G. A aquisição da Rio Claro-São Paulo Railway Company pela Companhia Paulista. **História e Economia - Revista Interdisciplinar**, v. 2, n. 1, p. 71–85, 2006.

_____. **Estado e Capital Ferroviário em São Paulo**. São Paulo: Alameda, 2013.

____. The first great railway strike: Rereading the early labour movement in são paulo. **International Review of Social History**, v. 59, p. 161–183, 2014.

GRANDI, G.; INOUE, L. M. **Do paternalismo ao modelo científico/racional de organização do trabalho: as vilas ferroviárias e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro nas décadas de 1930 e 1940** (M. Ferrari, L. A. Bruna, & M. Villavicencio, Eds.)VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria: Ferrocarriles, Historia y Patrimonio Industrial. **Anais...**Tucumán: TICCIH Argentina, 2017

HOBBSAWM, E. **Industry and Empire**. London: Penguin Books, 1999.

LANNA, A. L. D. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia Historia**, v. 32, n. 59, p. 505–545, 2016.

LUCATO, C. **Jundiahy Foot Ball Club ou Paulista F.C.** 1. ed. Jundiaí: Literarte, 2002.

MATOS, O. N. DE. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4^a ed. Campinas: Pontes, 1990.

MILLS, J. **Charles Miller, o pai do futebol brasileiro**. 1a. ed. São Paulo: Panda Books, 2005.

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) - USP, 2017.

MONSMA, K. Conflito simbólico simbólico e violência inter-étnica: europeus e negros no oeste paulista, 1888-1914. **História em Revista**, v. 10, p. 1–10, 2004.

MURRAY, B. **Uma História do Futebol**. 1. ed. São Paulo: Hedra, 2000.

NEGREIROS, P. J. L. D. C. **A Nação Entra Em Campo : Futebol Nos Anos 30 e 40**. PUC-SP, 1998.

NETTO, A. V. **A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o Gênio Recreativo e o município de Rio Rio Claro: relações de trabalho e lazer – um estudo exploratório**. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, 2007.

PEREIRA, D. M. M. **A próxima estação: Trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, 2004.

- PINTO, R. M. S. **Do Passeio Público À Ferrovia : O Futebol Proletário Em Fortaleza.** Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, 2007.
- SAES, F. A. M. DE. **As Ferrovias de São Paulo 1870-1940.** São Paulo: Hucitec/INL, 1981.
- _____. **A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira 1850-1930.** 1a. ed. São Paulo: Hucitec, 1986.
- SANTOS, J. M. C. M. **Revolução Vascaína : a profissionalização do futebol e a inserção sócio-econômica de negros e portugueses na cidade do Rio de Janeiro (1915-1934).** Dissertação (Doutorado) - USP, 2010.
- SEGNINI, L. R. P. **Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.** São Paulo: Cortez Ed., 1982.
- SILVA, G. S. DA. **Os Proletários da Bola: The Bangu Athletic Club e as lutas de classes no futebol da Primeira República (1894-1933).** 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2017.
- STEFANI, C. R. B. **O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos.** Dissertação (Mestrado) - USP, 2007.
- TENCA, Á. **Nos trilhos da memória: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de velhos trabalhadores, ex-alunos do Curso de Ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.** São Paulo: FE/USP, 2002.
- WILSON, J. **A pirâmide invertida: a história da tática no futebol.** 2. ed. Campinas: Editora Grande Área, 2016.
- ZAMBELLO, M. H. **Ferrovia e Memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas.** Dissertação (Mestrado) - USP, 2005.

Fontes primárias:

Acervo de Imagens do Centro de Memória de Jundiaí

Banco de Dados Ferrovia, Cidade e Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920), Lanna, 2016.

Livro de Atas do Paulista Foot Ball Club - 21 jan. 1922 a out. 1941, consultado no Centro de Memória de Jundiaí

Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 05 jan. 1915 a 13 fev. 1919, consultado no Centro de Memória de Jundiaí

Livro de Ofícios do Paulista Foot Ball Club - 19 jan. 1921 a abr. 1922, consultado no Centro de Memória de Jundiaí

Jornais consultados:

O Estado de S. Paulo, 23/06/1903.

O Estado de S. Paulo, 24/06/1903.

O Estado de S. Paulo, 27/06/1903.

SETO, G. Estádio na Barra Funda é tombado após processo que durou 14 anos. Folha de S. Paulo, p. B5, 4 dez. 2017.

Sites consultados:

<http://www.juventus.com.br/clube/historia/1924-a-1961/> , acesso em 05/05/2018

<http://pontepreta.com.br/o-clube/historia> , acesso em 05/05/2018

<http://www.guaranifc.com.br/site/instituicao/fundacao/>, acesso em 05/05/2018

<https://www.ituanofc.com/clube/> , acesso em 07/05/2018

<http://www.vasco.com.br/site/noticia/detalhe/10306/vasco-comemora-91-anos-da-resposta-historica> , acesso em 07/05/2018

<https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/complexo-fepasa/> , acesso em 18/05/2018

<http://paulistafutebol.com.br/o-clube/> , acesso em 21/05/2018

<http://www.rioclarofc.com.br/> , acesso em 21/05/2018

<https://www.cbf.com.br/futebol-brasileiro/noticias/copa-brasil-masculino/paulista-o-campeao-da-copa-do-brasil-de-2005#.Ww3MHkgvxPY> , acesso em 25/05/2018