

Entre traves e trilhos

Futebol e ferrovia no estado de São Paulo

Gabriele Martinez

ReniRavaneli

Rita Corazza

Trabalho de Conclusão do Curso de Jornalismo da Faculdade
Cásper Líbero sob a orientação do professor-orientador Me.
Celso Unzelte

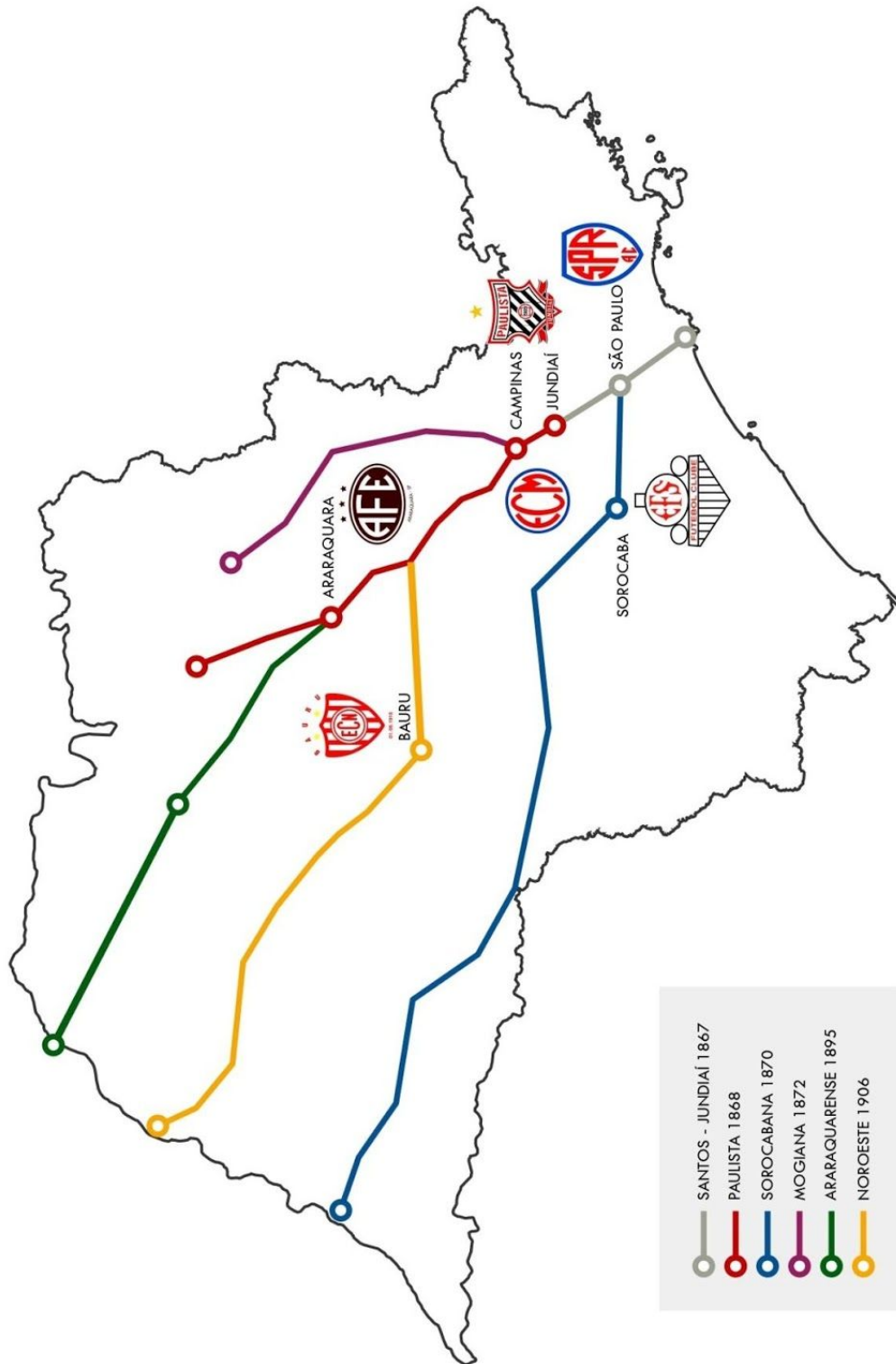
São Paulo

2019

Índice

Mapa de São Paulo com as linhas e clubes estudados sinalizados.....	2
Introdução.....	4
Nacional Atlético Clube	12
Paulista Futebol Clube.....	17
Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube.....	27
Esporte Clube Mogiana.....	37
Associação Atlética Ferroviária.....	42
Esporte Clube Noroeste	49
Conclusão.....	56
Fotos.....	60
Clubes ligados às ferrovias do estado de São Paulo (lista).....	79
Referências.....	82

Mapa de São Paulo com as linhas e clubes estudados sinalizados



**“En un claro villorrio de cuento
donde el Rey es un Ferro-Carril
sorprendieron la luz de una tarde
once obreros de humor infantil”.**

Pedro Leandro Ipuche

Coisa de inglês maluco

Alexander Watson Hutton. Alejandro Watson Hutton. Não foi só o nome do “pai” do futebol argentino que se nacionalizou. Não demorou para que o esporte bretão que aportou no Rio do Prata se tornasse parte do dia a dia portenho.

Em 26 de outubro de 1863, a Freemasons’s Tavern, em Londres, foi o local da fundação da até hoje existente Football Association, a federação inglesa, primeira instituição formalmente criada para regulamentar a prática do esporte mais popular do planeta. Mas já havia anos que essas regras eram discutidas nos colégios britânicos, com importante influência da Universidade de Cambridge, que na década de 1840 havia já tentado a unificação das regras, e dos times de Sheffield, cidade que abriga o clube e o estádio mais antigos do mundo, o Sheffield F.C. e o Sandygate Road (casa do Hallam F.C.).

Do outro lado do Atlântico, os arredores do Porto de Buenos Aires e os parques do bairro de Palermo já conheciam a prática de um futebol sem leis, afinal os britânicos que chegavam à Argentina logo introduziram os nativos em suas atividades recreativas. Em 9 de maio de 1867, o Buenos Aires Football Club (BAFC) é fundado por integrantes da comunidade britânica, liderados pelos irmãos Hogg, Thomas e James. Em 20 de junho (feriado do Dia da Bandeira) do mesmo ano, um combinado de dezesseis jogadores (oito para cada uma das equipes) divididos entre os que usavam boinas brancas e boinas vermelhas marcou o que foi considerada a primeira partida realizada na Argentina.

Assim como no Reino Unido, as escolas tiveram papel fundamental para o desenvolvimento do futebol na Argentina. Não é para menos que o nome do clube mais vitorioso dos inícios do futebol argentino é o Alumni, fundado por ele, o escocês Alexander (Alejandro, posteriormente) Watson Hutton. Um educador que chegou à cidade portenha para trabalhar na Saint Andrew’s Scots School (em 1904, esse time inspiraria o antigo escudo do Clube Atlético Independiente, considerado um dos cinco grandes clubes do país). Justamente por discordâncias na política esportiva da escola, Hutton decidiu fundar, em 1º de fevereiro

de 1884, a Buenos Aires English High School, que ,apesar de não disputar a primeira divisão de 1891, primeiro campeonato nacional oficial fora da Europa, participou da competição entre 1893 e 1912, sob o nome de Buenos Aires English High School Athletic. A partir de 1901, já como Alumni, o time foi campeão em dez oportunidades. *Mister Watson* também foi o responsável pela fundação da Argentine Association Football League, em 1893.

Inconformado com a execução rudimentar do futebol nos terrenos baldios, ele logo encomendou um lote de *balls* direto da Inglaterra. Meses mais tarde, este seria um problema na Aduana, por onde chegam as encomendas internacionais: os funcionários se entreolhavam perplexos, tentando decifrar o que seriam aqueles objetos, pensando como iriam classificá-los no controle de importação. Depois de resolvido o impasse, a caixa foi entregue ao educador escocês, não sem um sorriso e um comentário entre os trabalhadores do porto: “Coisa de inglês maluco...”

Maluquice que se tornou argentina, uruguaia, brasileira e mundial.

Mas as bolas e livros de regras não eram as únicas coisas importadas das ilhas britânicas. Ferragens, locomotivas, um estilo arquitetônico próprio e mão-de-obra qualificada desembarcavam na América do Sul para colocar o continente nos trilhos e cortar suas terras com ferrovias.

Os números são expressivos: se, no período entre 1857 e 1861, 645 britânicos chegaram à Argentina, esse número se eleva para 15.435 entre 1882 e 1891. Muitos desses imigrantes britânicos que se estabeleceram em Buenos Aires eram funcionários de empresas ferroviárias que começavam a se estabelecer do outro lado do Atlântico. Em 29 de agosto de 1857, era inaugurada a primeira linha de trem na Argentina, o *Ferrocarril Oeste de Buenos Aires*, financiada inicialmente pelo governo da província.

Em 28 de julho de 1904, 96 empregados da companhia, em sua grande maioria ingleses, fundaram o Club Atletico Ferro Carril Oeste de Buenos Aires (sim, apesar da grafia de ferrovia ser *ferrocarril* em espanhol, o *Ferro* desmembrou a palavra em seu nome). Uma

tradicional agremiação do bairro de Caballito, zona central da capital argentina. O clube foi fundado na oficina de cargas da Buenos Aires Western Railway Limited Company, de capital britânico, que passou a administrar a linha a partir de abril de 1890. Um de seus grandes entusiastas era o gerente da companhia, David Simson, além de J. C. Hardy, outro dos mentores da instituição. O Ferro teve como primeiro presidente William Beeston, um dos grandes responsáveis pela companhia, que tinha a ideia da formação do clube como espaço para “todo tipo de atividade atlética para os associados”, como diz o primeiro estatuto. Já em 2 de janeiro de 1905, em um terreno cedido pela ferrovia, foi inaugurado seu estádio, batizado em 1995 como Arquitecto Ricardo Etcheverri, vice-presidente da instituição entre 1963 e 1993. Até 2015, o local contava com a tradicional arquibancada de madeira, um dos símbolos daquele campo. A concepção de uma instituição de esportes plurais se concretizou: além do futebol, o Ferro Carril Oeste desenvolveu uma estrutura completa para práticas poliesportivas, sendo que sua sede social, de 1925, mantém as características da arquitetura inglesa (como não?) daquela época.

Nos primeiros 34 anos do clube, o protagonismo dos funcionários associados é absoluto: apesar da possibilidade de se associar sem fazer parte do quadro de empregados da companhia (sob a condição de ser indicado por alguém ligado à empresa), o poder de decisões políticas estava todo concentrado nas mãos dos diretores e empregados do Ferrocarril Oeste (a companhia), causando insatisfação da crescente legião de sócios do bairro. Até que em 1938 o Club Ferro Carril Oeste (assim renomeado a partir de 18 de outubro daquele ano) e sua raiz ferroviária tomam trilhos diferentes. Com o estatuto reformado e a participação ativa dos “sócios civis”, o clube se separa da companhia de trens, nacionalizada nove anos depois, em 1947, sob o governo de Juan Domingo Perón, e renomeada como Ferrovia General Domingo Faustino Sarmiento.

No interior da Argentina, o processo de organização esportiva dos funcionários ferroviários da *Ferrocarril Central Argentina* foi mais rápido. Já era comum a reunião dos funcionários depois da jornada de trabalho para partidas informais de *football*, embora ainda sem as regras estabelecidas. Em 24 de dezembro de 1889, véspera de Natal, o Central Argentine Railway Athletic Club era fundado na cidade de Rosário, província de Santa Fe,

com a liderança do inglês Thomas Mutton e a primeira diretoria sendo formada pelo escocês Colin Bain Calder, no cargo de presidente; o inglês Thomas Hooperes, vice-presidente. Mais uma ilha britânica de acesso preferencial via trilhos: é a fusão entre a linha portenha e a linha rosarina que traz uma onda de funcionários *criollos* (filhos de europeus já nascidos na América no contexto rioplatense) para a ferrovia. Logo começam as discussões sobre a exclusividade dos empregados na condição de sócios e a castelhanização do nome da equipe. Curiosamente, a liderança desse movimento foi de um inglês, o atacante e diretor Miguel Green. Em 1903, o estatuto era reformado, criando uma massa de novos associados no agora Club Atlético Rosario Central. Ainda assim, a ruptura com o já unificado *Ferrocarril Buenos Aires a Rosario* não foi total: em 1923, a madeira para a construção e remodelação do campo da Parada Castellanos foi doada pela companhia, com o auxílio de M. F. Ryan, um dos diretores da empresa. Esse é um dos últimos momentos de influência dos ferroviários no clube, que se desligou completamente da companhia em 1925, 23 anos antes da nacionalização da linha, em 1948, quando, mais uma vez durante o governo Perón, ela foi renomeada para Ferrocarril General Bartolomé Mitre.

Na margem oriental do Rio da Prata, a influência ferroviária sobre o futebol também foi notável. Em Montevidéu, em 28 de setembro de 1891, os funcionários da Central Uruguay Railway (C.U.R.), inaugurada em 1878, fundam na Villa Peñarol o Central Uruguay Railway Cricket Club (C.U.R.C.C.), liderados por Roland Moor, Arthur Davenport, Frank Hudson e Frank Henderson. Mais uma vez, o fato de ser associado aos ferroviários trazia privilégios para esta classe na condição de sócios: era possível se associar ao clube na categoria “não-empregado”, mas as decisões políticas da instituição (eleger e ser eleito) estavam nas mãos de quem era diretamente ligado a ferrovias. Os sócios “não-empregados”, que já eram maioria, passam a exigir uma reforma estatutária em 1913, liderada por Edmundo Acebedo. Alguns problemas com a companhia britânica, como as constantes faltas no trabalho para a prática do futebol, assim como os danos que eram causados nos vagões nos dias de jogos, levaram a um rompimento parcial entre a massa associada e a C.U.R., exigindo que o C.U.R.C.C. abandonasse o campo da Villa Peñarol. Um acordo na Assembleia Geral de 13 de dezembro de 1913 permitiu que a instituição se mantivesse no campo da ferrovia até 1915. Já em 12 de março de 1914, o nome Club Atlético Peñarol passou a herdar o legado do Central

Uruguay Railway Cricket Club, fazendo uma pequena modificação de suas cores (do preto e laranja para o preto e amarelo, inspirado na locomotiva inglesa *The Rocket*). Apesar de se transferir primeiro para o estádio do bairro Belvedere, e depois adquirindo os terrenos do Estádio José Pedro Damiani, no bairro Coppola, a Villa Peñarol seguiu no nome de um dos mais tradicionais clubes uruguaios.

A Locomotiva do Brasil

A região do Rio da Prata não era a única que passava a se modernizar a partir do capital e das ideias britânicas. Da provinciana Vila de Piratininga à “Locomotiva do Brasil”, São Paulo transformou-se intensamente durante o século XIX. A partir da era de ouro do café, a cidade tornou-se o centro cultural, político e de inovações do país, reescrevendo as regras do jogo que a haviam deixado de escanteio desde o início da colonização portuguesa.

Até os problemas que nasceram junto ao cultivo dos grãos da amarga bebida começaram a ter soluções revolucionárias - como escoar a mercadoria até a cidade portuária de Santos? Nada como importar a tecnologia de ponta dos ingleses para terras tupiniquins.

Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como Barão de Mauá, teve seu primeiro contato com o trem ao viajar para a Inglaterra em 1840, quando ficou impressionado ao fazer o trajeto entre Liverpool e Manchester por meio de uma nova ferrovia. Não demorou para que ele quisesse implantar essa novidade em sua terra natal.

Esquentando as caldeiras da chegada da ferrovia ao Brasil, no dia 30 de abril de 1854 o Barão fundou a pequena Estrada de Ferro Mauá, ainda no Rio de Janeiro, mas o Brasil só partiu da primeira estação com a criação da São Paulo Railway, em 1867.

A ligação Santos-Jundiaí subia a Serra do Mar, e facilitava exatamente o escoamento do café e também da cana-de-açúcar (convenhamos que transportar mercadorias lentamente por meio de mulas e, principalmente, escravos não combinava mais com uma região em plena ebulição), o que deu um *status* de grande importância à São Paulo Railway.

O século XIX, junto à chegada da ferrovia, foi responsável por dar uma nova cara não só para a cidade de São Paulo, mas também para todo o país. O moderno e mais rápido estilo de vida, já instaurado na Europa com a Revolução Industrial, começou a atingir todos os níveis de poder do país. Dois pontos importantes, que alavancaram o *status* do Brasil no exterior, foram a abolição da escravidão, em 1888, e a proclamação da República, em 1889.

Com a Lei Áurea abolindo a escravidão, os fazendeiros e latifundiários precisaram encontrar novas formas de obter trabalhadores, e não tardou para que os imigrantes começassem a desembarcar no Brasil. As terras brasileiras também começaram a interessar esses imigrantes, que enxergavam oportunidades de crescimento econômico no país. Mais uma vez, a bagagem cultural dos diferentes povos que atracavam nos portos mudaria a cara dos recém-nascidos Estados Unidos do Brasil.

A inauguração da São Paulo Railway abriu caminho para que engenheiros ingleses e escoceses viessem morar no Brasil para fazer parte de seu quadro de empregados. Entre esses imigrantes estava o engenheiro escocês John Miller.

Uma vez instalado em São Paulo, John casou-se com Carlota Fox, e juntos tiveram um filho no dia 24 de novembro de 1874, batizado como Charles William Miller. Nome nada estranho para os aficionados por futebol do país, Charles Miller é considerado o “pai do futebol brasileiro”, assim reconhecido por introduzir o esporte que se popularizava cada vez mais na Inglaterra.

Charles Miller entrou em contato com o futebol quando foi mandado para a Inglaterra, em 1884, a fim de completar seus estudos. Durante sua estada no país bretão, Charles despontou como um grande talento futebolístico, jogando por sua escola, a Banister Court School, pelo time St. Mary e pelo Condado de Hampshire. Ao voltar para o Brasil, em 1894, para também trabalhar na São Paulo Railway, trouxe o esporte consigo.

Logo que pôs os pés no Brasil, Miller associou-se ao São Paulo Athletic Club – SPAC. Mas o esporte mais famoso do clube era o críquete, e nas ruas de São Paulo nem se

ouvira falar de futebol. Decidido a difundir por aqui o esporte de que tanto gostava de praticar na Inglaterra, Charles começou a convidar seus amigos para partidas de *football*, ensinando as regras do jogo e marcando os primeiros treinos.

Os britânicos da São Paulo Railway começaram a se entusiasmar com o esporte, e Charles juntou os melhores de sua empresa aos da São Paulo Gas Company e do London Bank. O terreno ficou propício para que, no dia 14 de abril de 1895, a Várzea do Carmo fosse palco do primeiro jogo de futebol brasileiro, disputado entre “The Gas Works Team” e “The São Paulo Railway Team”, vencedores por 4 a 2. A importância da estrada de ferro para o futebol brasileiro já se fazia presente.

A vila inglesa no Brasil

Uma importante peça na história das ferrovias no Brasil é a Vila de Paranapiacaba. Chamado, em tupi-guarani, de “lugar de onde se vê o mar”, no século XIX o local tornou-se moradia de ingleses que vinham trabalhar na manutenção da São Paulo Railway logo após sua inauguração, em 1867.

Por estar localizada no último ponto antes da descida da serra do mar, a vila começou a ganhar importância. Construiu-se a Estação Alto da Serra, e, em torno da estação São Bernardo, foi fundada a futura cidade de Santo André, à qual Paranapiacaba hoje pertence.

Como não poderia faltar, os ferroviários de Paranapiacaba contavam com seu próprio clube de futebol. Fundado em 1903, o Serrano A.C. foi o primeiro time da região do ABC Paulista, congregando os trabalhadores da São Paulo Railway. Em 1930 o time fundiu-se com a Sociedade Recreativa Lyra da Serra, e passou a se chamar Clube União Lyra Serrano, até abandonar o futebol profissional, em 1935.

Em sua época áurea o Clube União Lyra Serrano era apoiado pela administração inglesa, o que facilitava a montagem do time — quem jogava ganhava um posto de trabalho na ferrovia, algo que não era muito fácil de se conseguir. O técnico do time era Chefe da Administração na Serra Velha. Em quase todos os domingos era possível ver o Lyra Serrano

jogar contra outras equipes da várzea, sempre favorecido pela neblina de Paranapiacaba, que fazia com que os adversários mal-acostumados não conseguissem enxergar a bola para jogar.

Tudo começou a decair na vila em 1946, quando o período de concessão da São Paulo Railway Co. terminou. Na década de 1970, parte do sistema funicular foi desativado, e alguns funcionários foram dispensados para dar lugar àqueles que cuidariam do novo sistema de transporte da serra, a cremalheira-aderência.

Hoje Paranapiacaba sobrevive de turismo, o que não impede em nada a sua degradação. A Maria Fumaça já não funciona mais desde 2015. Segundo uma moradora local que trabalha no Museu Ferroviário, desde que aconteceu uma falha em um festival da cidade ela não foi mais consertada. A funcionária também conta que roubos ao museu, que já não tem muitos artefatos para exposição, são frequentes. “Tentaram levar a mesa de um dos antigos vagões funerários. Já estavam quase conseguindo, mexendo nela pouco a pouco, quando um dos guardas da noite percebeu o que estava acontecendo. Aí tiramos a mesa de lá e trouxemos pro museu.” A história vai desaparecendo.

Nacional, mas com herança inglesa

São Paulo Railway (1867) / São Paulo - Jundiaí (1946)

São Paulo Railway Athletic Club (1919) / Nacional Atlético Clube (1946)

Trinta e quatro anos depois do confronto entre os funcionários da São Paulo Railway e o combinado entre os trabalhadores da São Paulo Gas Company e do London Bank, mais especificamente em 16 de fevereiro de 1919, o São Paulo Railway Athletic Club era fundado.

O intervalo é grande: nesse meio-tempo, os funcionários do mais alto escalão da ferrovia continuaram a reunir-se periodicamente, com Charles Miller dedicando-se ao São Paulo Athletic Club (SPAC), que reunia a classe média-alta da colônia inglesa em São Paulo, incluindo os engenheiros e diretores da SPR, como William Speers, superintendente da companhia ferroviária e um dos fundadores do SPAC. Já entre os operários, era mais difícil organizar formalmente um clube em meio às regras sociais do amadorismo elitista impostas na capital paulista.

Além do Lyra Serrano, fundado pela comunidade britânica em Paranapiacaba, a São Paulo Railway estruturou seu principal grêmio recreativo em Santos, cidade portuária em que se encontrava uma das extremidades da linha-tronco da SPR. Para além da Baixada Santista, Jundiaí, São Vicente e Jaboticabal também contavam com subsede do clube, segundo relata o jornalista e pesquisador Fernando Martinez, em entrevista para este trabalho.

Na época, o contexto do futebol paulista era conturbado: desde 1913, duas entidades disputavam o controle das competições, a Liga Paulista de Football (LPF) e a Associação Paulista de Sports Athleticos (APSA), que mais tarde se tornaria Associação Paulista de Esportes Atléticos (APEA). Fundada em 1901 pelos clubes mais tradicionais da cidade (São Paulo Athletic Club, Associação Atlética Mackenzie College, Sport Club Internacional, Sport Club Germânia e Clube Athletico Paulistano), a LPF aceitou em 1910 o Ypiranga, ligado às classes operárias, desagradando parte de seus membros. É aí que, em 1913, é disputado o primeiro campeonato paulista da APSA, fundada justamente pelo Paulistano, motivado por divergências ideológicas e financeiras. Além da busca pela manutenção do domínio da elite

paulistana na prática do futebol, o estopim da cisão foi a disputa entre o Velódromo (local de preferência do Paulistano para a realização dos jogos) e o Parque Antartica (então campo do Germânia, local preferido da LPF).

Em meio a discussões sobre profissionalismo e a disputa entre a LPF e a APSA, o São Paulo Railway Foot-Ball Club (espécie de precursor varzeano do futuro SPR) se apresentou junto ao S.C. Alliança, ao Minas Gerais F.C. e ao Concórdia F.C. por uma vaga na nova entidade, mas todos foram prontamente recusados depois de uma sindicância, como conta o livro *Quando a Bola Rolou*, de Wilson Gambeta. É então criada a Liga Paulista de Sports Athleticos (LPSA), que reuniu clubes da várzea paulistana nos anos de 1914 e 1915, entre eles aquele primeiro São Paulo Railway. Há registro de confrontos do antigo SPR com outros clubes varzeanos, como Bello Horizonte, Concórdia, Jaceguay, Perdizes, União Lapa, Alliança e Santa Marina.

O São Paulo Railway Athletic Club, ou SPRAC, é fundado oficialmente em 1919, pelo superintendente da São Paulo Railway na época, Arthur J. Owen. Ele cederia o terreno na região da Água Branca, entre as atuais avenida Marquês de São Vicente e rua Comendador Souza, que, em 15 de maio de 1938, se transformaria no estádio Nicolau Alayon, personagem importante na história do clube do qual falaremos mais a seguir. A sede social ficava localizada na rua Paula Souza, no bairro da Luz, casa também da estação ferroviária central da cidade. A estreia do clube, no campo da Barra Funda, foi justamente contra o Lyra Serrano, da Vila de Paranapiacaba.

É finalmente em 1924 que o SPR A.C. participa pela primeira vez, efetivamente, em competições estaduais, na divisão principal (equivalente ao terceiro nível) da APEA. Naquele ano, a entidade passa por reformas institucionais, abandonando a coordenação de outros esportes e se dedicando exclusivamente ao futebol, podendo aumentar o número de membros e de categorias. Esteve na segunda divisão da APEA em 1926, logo se licenciando em 1927 e ficando de fora das competições oficiais. Em 1928, o SPR volta como filiado da Liga dos Amadores de Foot-Ball (LAF), extinta logo em 1930, e disputa sua segunda divisão, mesma condição de 1929. É no começo da década de 1930 que o debate acerca do profissionalismo

do futebol se torna cada vez maior. A APEA, favorável à profissionalização, entra em conflito com a Confederação Brasileira de Desportos (CBD), defensora do amadorismo. Em 1933 a APEA promove o primeiro Campeonato Paulista profissional. A entidade nacional, então, funda a Federação Paulista de Football e promove o Campeonato Paulista Amador de Football no mesmo ano, com o São Paulo Railway entre os quadros participantes, fazendo sua estreia na primeira divisão de um torneio.

Quem vive todo esse período no clube é Nicolau Alayon, por anos a grande liderança na direção do SPR. Uruguaio, ele nasceu em Montevideú, em 21 de abril de 1888. “Ele era o arrimo de família, o mais novo de dez irmãs, e eles vieram para o Brasil em meados de 1890 sem dinheiro”, conta seu bisneto Luiz Henrique Alayon, em entrevista para este livro.

Filho de ferroviário, Nicolau Alayon percorreu um longo caminho na São Paulo Railway, ingressando em 1895, como ajudante de telégrafo, e chegando até o cargo de ajudante da superintendência, no qual permaneceu até 1946, ano da encampação da ferrovia pela União, quando foi remanejado para a chefia do departamento de finanças. No SPR A.C., Alayon fez parte da primeira diretoria do clube, como primeiro vice-secretário. Tornou-se o terceiro presidente depois do rápido mandato do antigo vice, Alfred Corbett. Em 6 de abril de 1941, se tornou vice-presidente da Liga de Futebol do Estado de São Paulo.

O escritório de Alayon ficava na torre daquele que é o grande símbolo dos tempos de grande influência inglesa em São Paulo: a Estação da Luz. Inaugurada em 1867, com projeto de Charles Henry Driver e estrutura de ferro importada das ilhas britânicas, foi o seio da companhia que se manteve ativa até 1946, quando a concessão à empresa britânica foi encerrada e a São Paulo Railway, estatizada e transformada em Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Em 1947, acontece a grande cisão da história do São Paulo Railway Athletic Club. Ou melhor, do Nacional Atlético Clube. Mais exatamente em 23 de fevereiro. Estádio do Pacaembu. O SPR enfrenta o Flamengo, com placar de 3 a 2 para os cariocas, mas só durante o primeiro tempo. Já no intervalo da partida, jogadores e dirigentes arriaram a bandeira do

clube e hastearam no lugar o pavilhão do clube que estava surgindo, como conta o relato do jornal *O Estado de S. Paulo* do dia 25 de fevereiro daquele ano. Na segunda etapa, a equipe voltou já com o novo escudo, mas com nova derrota, agora por 2 a 1. No placar agregado dos dois tempos, aquele jogo acabou com a vitória do Flamengo por 5 a 3 sobre o SPR/Nacional.

Desde a nacionalização, do clube e da ferrovia, a influência inglesa e ferroviária não se compara à dos tempos em que Charles Miller voltou ao Brasil, mas alguns símbolos ainda perduram. O mais visível é a combinação tricolor de branco, azul e vermelho, remetendo à bandeira do Reino Unido. Já os mais meticolosos podem atentar para os detalhes do “N” que adorna o escudo do clube, que tem como referência as formas da rosa Tudor, flor nacional da Inglaterra. Além disso, o estatuto do clube traz um detalhe sobre a longínqua ligação com os funcionários da ferrovia. “Está no estatuto que até hoje o presidente do clube precisa ter ligação com a ferrovia”, afirma o vice-presidente do Nacional, Edison Gallo, que começou a ser sócio do clube aos três anos de idade devido ao cargo de seu pai de técnico em contabilidade da São Paulo Railway.

O futebol não parou de fazer parte da história dos Alayon com o Nicolau ferroviário e presidente do Nacional. Seus dois tataranetos, Nicolau Alayon (em homenagem ao antepassado) e Pedro Alayon são hoje jovens na casa dos 20 anos que continuam gostando de jogar bola. “O Nicolau até se machucou todo jogando futebol pela USP”, conta seu pai, Luiz Henrique.

Hoje a família tem pouca conexão com o Nacional, não sendo mais nem sócios do clube. Ainda assim, Luiz Henrique lembra do dia em que levou seu filho e o sobrinho para conhecerem o clube. “Tem aquele busto alto na entrada - pelo menos tinha quando eu fui lá, já faz tempo que não vou - e tirei uma foto dos dois pequenininhos agarrados ao busto”, relembra. “Nesse mesmo dia da foto nós fomos conhecer a sede, e o Nicolau entrou e falou: ‘Onde fica o presidente?’ Daí ele foi para a sala do presidente e falou: ‘Eu sou o Nicolau Alayon’ ”, ri Luiz Henrique. O clube já virou uma velha memória na história da família, e também da ferrovia, que hoje em dia é lembrada apenas com sua mascote maquinista do trem e o vagão que ainda é utilizado como restaurante na sede social.

O Nacional social

Para além do futebol, o clube teve uma importante participação na vida social dos trabalhadores da São Paulo Railway ainda no século XX. Quem se lembra do Nacional dessa época conta histórias de diferentes eventos promovidos pelo clube, que eram desfrutados pelos ferroviários e suas famílias.

Ao lado do Nacional há 70 anos, o presidente Edison Gallo fala de como o clube era diferente em sua infância, quando só os ferroviários podiam ser sócios: “As famílias se reuniam no clube todo fim de semana, e o Nacional tinha festas tradicionais. Festa Junina, Carnaval, bailes de fim de semana... Os clubes tinham outro conceito”.

Décio de Oliveira, filho de Alípio Augusto de Oliveira, contador da São Paulo Railway e diretor social do Nacional na década de 1940, também tem lembranças de participar de eventos parecidos quando criança: “Além dos bailes, lembro dos piqueniques que o Nacional promovia. Os ferroviários juntavam as suas famílias e pegávamos o trem até Santos, onde fazíamos o piquenique na praia. Os trens desciam a serra lotados de pessoas”.

Mas que fique claro: sem o futebol é bem provável que nenhuma dessas memórias existissem. Edison explica: “O futebol foi uma grande parte do contexto, porque os ingleses primavam muito pelo lado social, da integração dos ferroviários, e então eles criaram esse conceito de clube, de união entre as pessoas, e o futebol foi onde tudo começou”. No fim, o futebol e todos os outros eventos continuam entre as memórias de infância daqueles que conheceram o Nacional da primeira metade do século XX, andavam lado a lado nos tempos áureos do clube e formavam um importante reduto de diversão e socialização para os trabalhadores da São Paulo Railway.

Jundiaí: ferroviários das máquinas e dos gramados

Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1868)

Paulista Futebol Clube (1909)

Paulista, a “ferrovia-padrão”

A história de Jundiaí remonta à colonização. A região foi o foco de entradas e bandeiras a partir do século XVII. Como registra o site do município, os primeiros exploradores chegaram àquela porção da capitania de São Vicente em meados de 1615. Com desenvolvimento lento, o local ganharia status de cidade apenas em 28 de março de 1865. A ascensão da economia cafeeira e o estabelecimento de indústrias provariam o valor de Jundiaí, em posição geográfica privilegiada – no meio do caminho entre Campinas e São Paulo – para os “novos tempos”. A etapa moderna de desbravamento seria através da “maria-fumaça”.

A primeira ferrovia instalada foi a inglesa São Paulo Railway Company (mais conhecida como “Santos-Jundiaí”), em 1867. Porém, a estrada de ferro atendia apenas parcialmente às necessidades logísticas do transporte de café, como atentou, em relatório, o então presidente da Província de São Paulo, Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho. O texto foi entregue à Assembleia Legislativa Provincial em 2 de fevereiro de 1868 e recuperado pela edição 174 da *Revista Ferrovia*, publicada em 2018. Reproduzimos aqui alguns trechos do relatório original que justificaram a ação de Marinho, poucos dias antes, de decretar a criação de uma nova ferrovia:

"Basta saber que a actual estrada de ferro finalisa aquém seis leguas do terreno productivo dessa parte da Província a que a mesma estrada interessa (...) dará em poucos annos uma somma de atrazo cuja consequencia será a total ruina desses principaes factores da riqueza da Província (...) O que me cumpria fazer? Tratar da execução e para isso procurar capitaes que a pudessem realisar. Com dinheiro da Província não era isso possível".

Sem recursos estatais e capital estrangeiro por conta do cenário caótico gerado pela Guerra do Paraguai (1864-1870), a Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi fundada por um grupo de particulares em 30 de janeiro de 1868. O objetivo era conectar Jundiaí, desde o segmento da São Paulo Railway Company, à cidade de Campinas, considerada a “capital agrícola” da Província.

O primeiro trecho, de 44 quilômetros de extensão e em bitola de 1,6 metro (bitola larga), saiu em 1862. A bitola métrica ficaria restrita aos trechos de menor circulação. Desde o princípio, a Companhia Paulista mostrou-se lucrativa, com pagamento em dia dos dividendos para os acionistas. Por isso, a expansão foi centenária com a inauguração final da estação de Panorama, na região de Presidente Prudente, em 1962.

Como assinala o livro *Locomotivas Elétricas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*, do pesquisador Rafael Prudente Corrêa Tassi, a estrada de ferro detinha, no auge, aproximadamente 2.150 quilômetros de extensão. Tassi escreve: “A competência de seus administradores e daqueles que compunham seus diversos setores de trabalho levou-a à condição de ‘ferrovia padrão’, dentre as melhores da América entre as décadas de 1920 e 1950”. Um dos motivos para o sucesso foi a eletrificação da ferrovia a partir dos anos 1920. A nova tração substituiu a lenha, material de alto custo.

A história bem-sucedida começou a descarrilar no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), que privilegiou o modal rodoviário, para onde os investimentos estatais e privados foram parar. “Dentro deste contexto um período de instabilidade se abateu sobre a Companhia, muito agravada pelas recorrentes greves. Embora ainda ofertasse boas condições de serviço e lucros a seus acionistas.” O governo do Estado de São Paulo, então, estatizou a Paulista em 2 de junho de 1961. Uma década depois, em 1971, a companhia sairia do guarda-chuva estatal para integrar a Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa).

Epidemia de futebol

Desde a fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a cidade de Campinas foi escolhida para abrigar a sede administrativa da empresa. Isso se manteve durante os

primeiros vinte anos da ferrovia, até que, em 1889, um fator de saúde, tão importante quanto as mudanças político-sociais contemporâneas como a abolição da escravatura (1888) e a proclamação da República (1889), mudou a rotina dos campineiros.

A febre amarela, doença da qual até então se tinha notícia apenas nas regiões portuárias, como Santos e Rio de Janeiro, chegou ao interior e fez estrago. No livro *O Ovo da Serpente – Campinas/1889*, o escritor Jorge Alves de Lima conta que a população da cidade foi reduzida de quinze para cinco mil habitantes, considerando as mortes por febre amarela e o êxodo por medo da doença. Dos 27 médicos locais, só três ficaram. Foram contabilizados seis surtos num período de dez anos.

Por conta da epidemia, os escritórios e as oficinas da Companhia Paulista começaram a ser transferidos, em 1892, para Jundiaí. Em 1896, as novas instalações estavam prontas e com funcionários trabalhando, muitos saídos de Campinas. No meio desses ferroviários, existiam britânicos, sobretudo escoceses, emigrados do país de origem para trabalharem na ferrovia, modal que conheciam como ninguém. Além desse conhecimento, também trouxeram na bagagem as regras do *football*, o divertimento coletivo na terra natal.

Primeiro, ensinaram os campineiros a jogar. Tamanha foi a atração pelo esporte que, em 11 de agosto de 1900, os alunos do Colégio Culto à Ciência (até hoje existente), juntamente com trabalhadores da Companhia Paulista, formaram a Associação Atlética Ponte Preta. O nome é uma homenagem ao bairro da fundação do clube, que, por sua vez, adquiriu essa nomenclatura devido a uma passagem de madeira enegrecida por piche construída pela estrada de ferro naquela região.

Mas esse capítulo não é sobre o Paulista de Jundiaí? Sim, só que não podemos deixar de citar um dos promotores do futebol, o qual, de alguma forma, ajudou na formação de ambos os clubes: Thomas Archibald McTaggart Scott. Nascido em Glasgow, na Escócia, em 1865, ele veio para o Brasil com parte da família provavelmente no fim da década de 1880. As datas são imprecisas.

A família era de origem ferroviária e veio trabalhar no ramo em território brasileiro. Seu pai, Hugh Webster Scott, era mecânico da Glasgow Works, uma fábrica de material ferroviário em Springburn, no subúrbio de Glasgow, estabelecida pela Caledonian Railway, uma grande companhia ferroviária escocesa da época.

A juventude na Escócia fez Thomas Scott se apaixonar pelo futebol e, em Campinas, acompanhado dos filhos, ele encontrou terreno fértil no bairro da Ponte Preta, onde morava, para fazer o esporte bretão germinar. Transferido para Jundiaí, por conta do surto da febre amarela, ele continuou a saga futebolística. Dois anos antes de sua partida, em 1900, já tendo estabelecido contato, previamente, com ferroviários jundiaieiros, ajudou a fundar o clube social Grêmio C.P. Em 1903, já na pequena Jundiaí, cuja população não contava 10 mil habitantes, ajudou na formação do Jundiahy Football Club, embrião do Paulista Futebol Clube.

De Jundiahy F.C. para Paulista F.C.

Como escreve o pesquisador Cláudio Lucato, no livro *JundiahyFoot Ball Club ou Paulista F. C.*, “a história do tricolor jundiaieiro (Paulista) começou bem antes do ano oficial de seu fundamento, em 1909. Foi em 1903 que alguns funcionários da Companhia Paulista, dentre eles Albert e George Kenworthy, criaram o Jundiahy Foot Ball Club, pioneiro na cidade. O futebol nascia na várzea e tinha como sede um campo de terra ao lado dos trilhos da Cia Paulista, na Vila Liberdade”.

De acordo com o jornal *O Commercio de São Paulo*, as atividades do Jundiahy se iniciaram no dia 24 de junho de 1903 com uma derrota, por 1 a 0, para a Associação Athletica União da Lapa, de São Paulo. O amistoso aconteceu em um campinho no antigo bairro da Barreira (hoje Vila Rio Branco) e o vagão de uma locomotiva da Paulista foi usado como vestiário pelos atletas.

A existência do Jundiahy Football Club – não se sabe ao certo por que – foi breve e terminou em 1908. Entretanto, não demorou para simpatizantes e jogadores do Jundiahy, além de funcionários da Companhia Paulista, criarem uma nova agremiação futebolística,

dessa vez em clara homenagem ao nome da ferrovia, cuja direção vinha sempre prestigiando as atividades recreativas, sociais e de lazer dos seus colaboradores, principalmente o futebol. Dos trabalhadores ferroviários emergiu o Paulista Futebol Clube. Sublinha essa afirmação o fato de a reunião originária ter acontecido ao lado da locomotiva de nº 34, no pátio de manobras da Estrada de Ferro, em 17 de maio de 1909. A Inglaterra, ou os descendentes dela, claro, estavam presentes. O primeiro presidente do Paulista foi John Lewis Jones, a primeira comissão técnica era formada por Frederico Fuller Jr. e Willian Gost, enquanto Thomas Scott se ocupava dos compromissos fiscais da diretoria.

A prova maior da criação do Paulista a partir do Jundiahy está na ata de fundação, obtida por este trabalho em visita ao Museu Ferroviário da cidade. O local fica na avenida União dos Ferroviários, a cerca de 20 minutos a pé da estação Jundiaí da Linha 7-Rubi da CPTM (Companhia de Trens Metropolitanos). Nela, o primeiro secretário, Carlos de Salles Block, responsável por assinar o documento, confundiu, momentaneamente, os nomes para logo depois se corrigir: “Eu, Carlos de Salles Block, secretário da assembleia e primeiro secretário do Jundiahy, digo, ‘Paulista Football Club’ (...)”.

Os primeiros passos do Paulista e seu jogador-símbolo

O ano de fundação do Paulista, 1909, não deixa dúvidas de que o clube foi um dos primeiros a serem formados no estado de São Paulo, considerando a primazia da Ponte Preta menos de uma década antes. Por essa razão, ainda não existiam campeonatos regionais, tampouco ligas amadoras. Para manter-se em atividade, o Paulista punha para jogar os cem ferroviários do seu quadro associativo e dividia-os em equipes para a disputa de torneios internos. Como contou para este livro o jornalista local José Vítório Joly Girardo (apelidado de “Major”, em Jundiaí, por gostar de um bom papo), certo ano uma dessas competições nem final teve, “pois os sócios estavam com a mensalidade em atraso”.

Mesmo sem jogar em nenhuma liga, o Paulista nasceu com grandes ambições. Em 1913, com a ajuda de empréstimos e da Prefeitura, comprou um terreno no bairro da Vila Leme para transformá-lo em seu campo. Em 1926, o local passou por melhorias e refletores para iluminação foram instalados, tornando-o um dos primeiros estádios do país com esse

tipo de tecnologia. Postas em funcionamento em 1928, as luzes permitiram a realização dos jogos também à noite.

Em 1919, a agremiação jundiaense se filiou à Associação Paulista de Esportes Atléticos (A.P.E.A), selando a entrada no amadorismo, onde disputaria um campeonato com outros clubes do interior, cujo campeão enfrentaria na final, chamada de Taça Competência, o campeão da capital. De primeira, o Paulista avançou à finalíssima, nada mais nada menos do que contra o Clube Athletico Paulistano, da lenda Arthur Friedenreich. Disputado do início ao fim, o duelo acabou em 5 a 4 para o Paulistano – com reclamações de que Friedenreich teria desempatado utilizando a mão. Os jornais da época saudaram o time do interior pelo desempenho.

Com a formação de novas equipes, no estado e em Jundiaí, mais partidas puderam ser marcadas. Informalmente, passou a existir uma liga dos grêmios da cidade a partir de 1927 (cujas competições se estenderiam até 2014). A Liga Jundiaense de Esportes Athleticos foi, oficialmente, criada em 1934. Pré e pós-oficialização, o Paulista “cantou de galo” e levou nove taças municipais: em 1930, 31, 32, 36, 39, 40, 41, 42 e 47.

As conquistas davam orgulho para as famílias ferroviárias, identificadas com o clube por esse ser constituído, em boa medida, por “jogadores-funcionários”. Nesse sentido, os diretores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro ajudavam. Como relata Cláudio Lucato, no livro *Jundiahy Foot Ball Club ou Paulista F. C.*, “era bastante comum o time receber reforços de outras localidades por onde se espalhava a rede férrea da Companhia 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 isso, sua sede de trabalho transferida para Jundiaí”.

Um atleta-símbolo dessa época é o franco-argentino Emílio Trevisan. Em 2019, aos 105 anos, Trevisan concedeu uma entrevista a este livro em sua casa no bairro da Vila Graff, em Jundiaí. Estava acompanhado da filha do meio, Célia, de 69 anos, que ajudou na

interlocução. Com dificuldade de fala, mas alguma lucidez, o ex-jogador recordou-se de sua relação com o Paulista e a Estrada de Ferro.

Quando morava em Rincão, cidade a 300 quilômetros da capital, arrumou um emprego na Companhia Paulista ainda menino, com 10 ou 11 anos de idade, e de uma forma inusitada. “Quando eu era moleque, o chefão da Paulista falava: ‘Por que vocês não vão trabalhar, seus vagabundos? Ficam atrapalhando aqui meu jogo de bocha’”. Foi amolando o passatempo de um dos diretores da estrada de ferro, junto de dois amigos, que Emílio arranhou seu primeiro trabalho, na função de limpador de “vagões-gaiola” da companhia.

Desde garoto, Emílio mostrou competência e ganhou a confiança dos diretores da companhia. Quando estourou uma greve na cidade de Rio Claro, no começo dos anos 1930, foi escolhido para tomar conta de uma máquina para evitar depredações. “O chefão deu um revólver para mim e disse: ‘Só atira se exigir. Se vier, atira no pé’.” A mobilização nada exigiu daquele jovem de 18 anos, que, além de trabalhar, gostava de jogar futebol.

Nos gramados amadores, atuou como volante e zagueiro, defendendo as cores do Paulista, ao lado de, segundo o próprio, “Ducho, Caratê e Teixeira; (Trevisan), Jaime e Crista; Nato, Mingo, Otacílio, Luizito e Carlinhos”. Jogou ainda no Rio Claro e no XV de Piracicaba, entre outros. Mesmo na condição de jogador, Trevisan nunca deixou de trabalhar na Companhia Paulista, por onde se aposentaria aos 45 anos na condição de pintor.

Ele explica o porquê do apego ao emprego: “Futebol dava muito pouco dinheiro. Eu jogava bem futebol, viu? Era para eu jogar num time grande de São Paulo. É que eu não quis ir para São Paulo. Tive proposta do Palmeiras. Fui treinar, não quis ficar. O que ofereceram para mim não compensava. Eu era empregado da Paulista. Tinha medo de sair da Paulista. Todo mundo falava da aposentadoria”.

O amor era tanto pelos Paulistas, clube e companhia, que, na década de 1950 Trevisan foi um dos vinte voluntários destacados para acelerar a construção do novo estádio. Ajudou a pintar as paredes, as grades e os alambrados daquela que seria em definitivo, até hoje, a casa

do Paulista Futebol Clube: o Estádio Doutor Jayme Pinheiro de Ulhôa Cintra. Ali, Trevisan mantém, desde o tempo da inauguração, duas cadeiras cativas.

Dr. Jayme Cintra: nome do estádio e do sucesso da Paulista

As conversas para a construção de um novo estádio começaram em 1944, com um plano irreal, prevendo, além de maior capacidade, áreas de lazer aos associados e outras dependências internas. O então presidente do clube, Sidney John Normanton, chegou a anunciar o lançamento da pedra fundamental, em 19 de agosto daquele ano, para o jornal *A Gazeta Esportiva*. No entanto, não existiam recursos para cobrir o plano, orçado em 700 mil cruzeiros, e o projeto virou água.

Nos anos seguintes, a ideia continuou latente, principalmente após o advento do profissionalismo no interior paulista, em 1948, com a criação da “lei do acesso” e da Segunda Divisão de Profissionais, onde o Paulista ficaria 21 anos até conseguir o primeiro acesso para a primeira divisão do Estado, em 1968.

O projeto ganhou, de fato, materialidade na gestão do engenheiro Odil Campos de Saes, eleito para presidir o clube entre 1952 e 1953. Três loteamentos de pelo menos 40 mil m², conforme exigência do Paulista, foram oferecidos. Acabou escolhida a gleba da Companhia Cabuçu, no Jardim Pacaembu.

Os esforços precisaram vir de todos os lados, já que o Paulista se encontrava em difícil situação financeira. O clube criou uma divisão extra de diretores para, exclusivamente, tomar conta da construção do estádio. A cidade de Jundiaí colaborou na chamada Campanha do Tijolo, iniciativa da Rádio Santos Dumont para angariar materiais para erguer o estádio. E, claro, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro também contribuiu. Sob a presidência de Jayme Cintra, funcionários foram recrutados para ajudar na construção.

Apesar de inacabado, o estádio foi inaugurado em 30 de maio de 1957 com uma vitória do Paulista, por 3 a 1, diante do Palmeiras. Naquele dia, uma série de homenagens foram feitas. Campeão do Interior do Estado em 1921/1922, James W. Chittenden deu o

pontapé inicial. Presidente da Companhia Paulista, Jayme Cintra teve seu próprio nome atribuído ao estádio.

A honraria tinha sentido. Se clube e estrada de ferro tinham uma forte ligação, estabelecida por causa dos ferroviários, nada mais justo do que concedê-la a quem trabalhou mais de cinquenta anos na empresa e a ajudou a crescer. Jayme Pinheiro de Ulhôa Cintra (1886-1962) formou-se engenheiro civil em 1907 pela Escola Politécnica, atualmente parte da Universidade de São Paulo. Não foi um aluno qualquer.

“O Jayme Cintra foi primeiro (melhor) aluno da Politécnica, em 1907. E o primeiro aluno ganhava emprego na Paulista sem concurso, sem nada. Tinha a capacidade de estudar e se desenvolver sozinho. Afastou-se seis meses da faculdade para cuidar da irmã tuberculosa, prestou um ‘exame vago’ e passou”, conta o neto dele, Jayme de Ulhôa Cintra e Toledo Piza, em depoimento a este trabalho. Aos 66 anos em 2019, Jayme carregava não só o prenome, mas também lembranças valiosas do pai de sua mãe, Izabel.

Jayme Cintra foi admitido pela Paulista em 1º de julho de 1908, na função de engenheiro praticante nas oficinas de Jundiaí. Ao longo da carreira, recebeu várias promoções, passando pelos cargos de subinspetor de tração, inspetor de tração, chefe de tração, chefe da locomoção, inspetor geral, diretor e, finalmente, presidente da diretoria, a partir de 1º de janeiro de 1950. “Estatutariamente, precisava de cinquenta ações da Paulista para ser presidente. Ele teve que comprar 50 ações, porque ele não tinha”, lembra o neto.

Jayme Cintra seria o último presidente antes da encampação da ferrovia pelo então governador do Estado de São Paulo, Carlos Alberto de Carvalho Pinto, em 1º de junho de 1961. O presidente da Companhia Paulista sempre morava numa casa localizada na Rua Barão de Jundiaí, 1234, no centro da cidade (hoje o local abriga a 1ª Vara do Tribunal Regional do Trabalho). Em assembleia, diretores da empresa votaram para dar a residência em definitivo a Jayme Cintra, que a recusou. Exatamente um ano depois da encampação, ele faleceu.

A dois administradores/engenheiros é creditado o sucesso empresarial da Paulista: Francisco Paes Leme de Monlevade e Jayme de Ulhôa Cintra. Presente no meio dos correntistas financeiros, Toledo Piza traz sua opinião sobre os dois empresários que dão o tom do poder que detinha a Companhia Paulista de Estrada de Ferro: “O Raymundo Magliano Filho e o Eduardo Rocha Azevedo confirmam que a companhia é o melhor que a Bolsa de Valores de São Paulo teve em toda a sua história até hoje. Nenhum papel deu o retorno que a Paulista deu e nenhuma empresa valorizou a própria função social como a Paulista”.

Emocionado, Toledo Piza preferiu, na entrevista, exaltar o lado humano do avô: “Ele sempre respeitou o conhecimento. Ele achava que tinha que ser compartilhado. O Sebastião Camargo, diretor-fundador da Camargo Corrêa, economizou uma grana em assessoria com ele. A Paulista já estava feita e ele precisava das empresas funcionando. Ele precisava da produção para ter o que transportar. Por isso que ele falava de grandeza de alma e nobreza de caráter na coisa pública. O que é público tem que ser tratado como privado, porque senão vai ficar marcando passo”.

O Paulista Futebol Clube não teve o mesmo sucesso da companhia homônima. Em 2019, disputou a quarta divisão do Campeonato Paulista, chamada eufemisticamente de “Segunda Divisão”, porém abaixo das séries A1, A2 e A3. Foi campeão e voltou à Série A3, equivalente à terceira divisão estadual. Após o primeiro acesso, em 1968, o Paulista permaneceu dez anos na elite de São Paulo, até ser rebaixado em 1978. Por vários anos, ficou no sobe e desce. Na década de 1990, converteu-se em clube-empresa — que mais de uma vez o nomeou, como Etti Jundiaí e Lousano-Paulista. Apesar do valioso título da Copa do Brasil, em 2005, feito raro para clubes do interior, nunca conseguiu escapar das dívidas e da dependência em relação a grandes investidores.

Sorocabana: malha futebolística na terra do algodão

Estrada de Ferro Sorocabana (1870)

São Paulo de Sorocaba (1930)/Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube (1939)

Algodão para transportar

Diferente de cidades próximas como Itu, Piracicaba e Campinas, cuja base econômica se encontrava nas plantações de cana-de-açúcar e café, Sorocaba despontou no século XVIII como entreposto comercial com predisposição à indústria. As primeiras fábricas seriam do ramo têxtil, já que no campo agrícola sorocabano predominava o cultivo do algodão. O produto primário tinha vista também à exportação, notadamente aos Estados Unidos, quando a Guerra de Secessão (1861-65) se abateu sobre os mercados norte-americanos.

Para chegarem ao Porto de Santos, as sacas de algodão, assim como as de café, demandavam meios de transporte – as tradicionais mulas dos tropeiros, sozinhas, já não davam conta de tanta produção. O respiro aos produtores veio em 1867, com a inauguração da primeira ferrovia da província, a São Paulo Railway Company.

A “Ingleza”, como era chamada, foi vista como “mesquinha” por não se interessar em expandir seus trilhos para além de Jundiaí, além de monopolizar o acesso ao porto. Essa atitude motivou a criação de outras companhias, como a Sorocabana e a Ituana, a partir de 1870. A princípio, pensou-se a constituição de apenas uma ligação férrea, mas divergências fizeram com que as duas empresas fossem criadas para abastecer a mesma zona, antiga rota dos tropeiros.

Apesar da boa vontade do francês Gastão de Orleans, o Conde d’Eu (membro da família real brasileira), a ferrovia Sorocabana, com a intenção de ligar Sorocaba a São Paulo, só saiu do papel graças aos esforços do empresário húngaro e comerciante de algodão Luiz Matheus Maylasky, que arregimentou sócios e conseguiu empréstimos no exterior. Ele seria o primeiro presidente da companhia.

Maylasky nasceu na Hungria, à época reino, em 1837. Não se tem registro de por que veio para Sorocaba, aos 28 anos. Há quem diga na cidade que ele chegou ao município brasileiro “só com a roupa do corpo”, recebendo morada de religiosos no Mosteiro de São Bento.

Segundo o livro *Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana 1870-1875*, de Antonio Francisco Gaspar, Maylasky trabalhou primeiro como copeiro e foi parar no segmento de tecidos ao consertar uma máquina que tirava o caroço do algodão na fábrica de Roberto Dias Baptista, um dos chefes do Partido Liberal. Tornou-se gerente da empresa e depois sócio. Conhecido na alta sociedade sorocabana, acabou se casando com Ana Franco de Andrade, filha do influente major José Joaquim de Andrade.

As várias mãos que geriram a Sorocabana

A trajetória da Estrada de Ferro Sorocabana, desde o princípio, será de dívidas e mudanças de proprietários e controladores, ora grandes empresários ora governos (Império e Província de São Paulo). Cinco anos após a fundação da Companhia, foi aberta a primeira linha da via férrea, em 1875, entre São Paulo e a Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema, no atual município de Iperó, na região de Sorocaba.

Ciente dos débitos contraídos para a construção do primeiro trecho, Luiz Maylasky optou, como dizem os economistas, por uma “saída para frente”, ou seja, pela ampliação da linha, em vez da quitação das obrigações. A política se mostrou falha, já que o desaquecimento do setor algodoeiro, nos últimos anos, tornava os fretes caros pela quantidade de produção transportada.

Pressionado pelos acionistas e pelo Império brasileiro, principal credor da Sorocabana, Maylasky é retirado da presidência e a administração é transferida para o Rio de Janeiro, então capital do país. Para sanar as contas e expandir a ferrovia da Companhia Sorocabana, assume a presidência, no final de 1880, o empresário e banqueiro Francisco de Paula Mayrink. Hábil para os negócios, ele quita dívidas e estabelece pontes com investidores.

Em 1892, adquire a Companhia Ituana, para findar com disputas as quais terminavam em brigas na Justiça por metros de trilhos a mais de uma ou de outra. Da fusão, surge a Companhia União Sorocabana Ituana. Os olhos cerrados de Mayrink, porém, continuavam voltados para a São Paulo Railway Company e seu reinado sobre o porto. Para ele, era preciso desafiar a zona de privilégio da “Ingleza” para superar o teto de crescimento e lucro.

Com esse objetivo, firmou uma parceria com o Banco Construtor, do qual era dono e presidente, para financiar o projeto. Por irregularidades, o contrato foi desfeito, deixando os encargos com a estrada de ferro e ocasionando o afastamento de Mayrink em 1893. O governo republicano, no entanto, aprova a linha para Santos em 1895. Restava a incerteza sobre a realização das obras frente à deterioração material e financeira da ferrovia.

Em 1901, a União encampa a companhia e a repassa, em 1904, ao governo de São Paulo. Em 1907, é adquirida por uma multinacional franco-americana, sob o comando do empresário Percival Farquhar. Ele ficaria conhecido no país por formar, entre outros conglomerados, a Brasil Railway Company, controladora da Sorocabana e de outras ferrovias. O sonho de Farquhar não resistiria à Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e ao recrudescimento da economia global. A concessão de sessenta anos da Sorocabana dura apenas doze, voltando à alçada do Estado em 1919.

Um novo plano é elaborado para equilibrar as contas e recuperar o material rodante. A administração do engenheiro Arlindo Luz se mostra eficiente, propiciando a compra de novas locomotivas e o aprimoramento das instalações.

Em 1922, a Sorocabana chega finalmente ao extremo oeste do estado de São Paulo, no atual município de Presidente Epitácio, divisa com o Mato Grosso do Sul. Em 1926, começam a ser erguidas as novas oficinas de manutenção na cidade de Sorocaba, as quais viriam a substituir o antigo prédio de Mayrink. Em 1938, são abertos os maiores empreendimentos: a estação Júlio Prestes, em São Paulo, e a Mayrink-Santos, após catorze anos de obras.

A reestruturação das finanças, na esteira da expansão da via e da proibidade administrativa, aguentaria até a Segunda Grande Guerra (1939-45), quando os mercados

nacionais e internacionais encolheram ao mínimo outra vez. A Sorocabana seria agregada às demais na formação da Ferrovia Paulista S/A, em 1971, ano em que completaria seu centenário. Antes disso tudo acontecer, houve espaço para a extensão dos benefícios sociais aos trabalhadores ferroviários na forma de aposentadoria, bonificações e subsídios para moradia e alimentos, de acordo com o livro *Sorocabana, uma Saga Ferroviária (2001)*, de Antonio Soukef Junior.

Na defesa desses direitos estava o Sindicato dos Funcionários da Sorocabana, autônomo e atuante até 1937, quando Getúlio Vargas instaurou o Estado Novo. Naquela época, do ditador e de seus interventores, as diretorias das estradas de ferro se aproximaram dos funcionários e começaram a patrocinar eventos sociais e esportivos, algo que já acontecia na Sorocabana, que até time de futebol dos funcionários tinha.

O São Paulo de Sorocaba

Iniciada em 1926, a construção das oficinas de Sorocaba para reparação de locomotivas – as maiores da América do Sul – foi concluída quatro anos depois, com a transferência de funcionários terminada em 30 de setembro de 1930. No Parque Sorocabana, iriam trabalhar de três a quatro mil ferroviários. No meio desse esquadrão, cinco homens apaixonados por futebol — Lourival Andrade, Manoel Dias Moraes, Francisco Assis Monteiro, Francisco Bertolini Netto e Henrique Cômodo —, inspirados no Operário F.C. de Mayrink, organizaram a criação de um clube na cidade.

A ata de fundação do São Paulo de Sorocaba foi recuperada pelo delegado de polícia aposentado Antônio Fiorotto Filho, 79 anos, e incluída no livro *Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube*, ao qual este trabalho teve acesso, apesar da raridade – somente 25 exemplares da obra foram impressos e todos doados pelo autor.

Consta na ata que “Às vinte horas e quinze minutos (20h15) do dia vinte e cinco do mês de novembro do ano de mil e novecentos e trinta (25/11/1930), no prédio de nº Seis do Largo de São Bento, no centro desta cidade de Sorocaba, reuniram-se em Assembleia Geral Extraordinária a fim de fundar um novo clube nesta localidade. Ficou deliberado a fundação do clube com o nome de São Paulo Futebol Clube (São Paulo F.C.) – como homenagem ao São Paulo Futebol Clube da Capital, nascido da união entre a Associação Atlética das

Palmeiras e o Club Atlético Paulistano, com jogadores do ex-Operário F.C. de Mayrink, que vieram transferidos para Sorocaba”.

Sem nenhum recurso de saída, a diretoria provisória do São Paulo de Sorocaba solicitou ajuda a diretores e jogadores do Operário de Mayrink. O pedido foi atendido pelo presidente daquele clube, Gustavo Flud. Somadas à doação as aquisições deliberadas na segunda reunião dirigente, o São Paulo F.C contabilizava em bens: 23 camisas e 11 calções, além de duas bolas e outros itens, como um livro com as regras do esporte bretão. A contabilidade era repetida a cada nova reunião feita e registrada nos livros-ata.

O primeiro jogo da história do São Paulo F.C. é um amistoso, em Mairinque, contra o Operário F.C., no dia 21 de dezembro de 1930. Para chegar ao local do prélio, os jogadores viajaram nos próprios trens da Sorocabana. O jogo do primeiro quadro terminou em 1 a 0 para o São Paulo e o do segundo quadro em 2 a 0, novamente para os visitantes.

Um campo para pelear

O começo do time sorocabano foi humilde, num campo que sequer tinha gramado, como lembra Fiorotto Filho, entrevistado para este livro: “Esse campo de futebol chamava campo do ‘Estange’, tinha tamanho profissional, mas era peladão”. Por melhores condições, a diretoria do São Paulo foi procurar o então diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, o engenheiro Juarez Gurgel Souza Gomes: “Existia um terreno baldio anexo à Vila Santa Rosália (bairro), atrás das oficinas da estrada de ferro. A diretoria pediu permissão para construir o campo de futebol nesse terreno”.

A direção da Estrada de Ferro viu nisso uma oportunidade de agradar os ferroviários e deu o aval para a construção do campo na área pretendida. Detalhe: o terreno nem plano era, demandando o trabalho de nivelamento por parte de ferroviários voluntários, como conta Fiorotto Filho: “O terreno tinha uma parte em declive e outra parte em aclave. Eles tiveram que nivelar. Mas não saiu um campo com as medidas grandes, saiu na medida para quebrar um galho. O gramado dele não tem um metro de lateral para o bandeirinha correr. Tem que correr na terra, perto do alambrado”. A obra teve início em 3 de setembro de 1931, sendo

concluída, ainda que sem os acabamentos, em 30 de outubro de 1932. O campo de futebol seria chamado de “Parque da Sorocabana”.

Não demorou muito para a diretoria do São Paulo perceber que o campo precisaria de melhorias para acompanhar o crescimento da popularidade da equipe entre os esportistas e torcedores sorocabanos. A inauguração do reformado estádio se deu em 3 de maio de 1936 com uma derrota, por 5 a 3, para o também ferroviário São Paulo Railway, da capital. O jornal *Cruzeiro do Sul*, no dia seguinte, destacou o evento: “O São Paulo local inaugurou ontem a sua remodelada praça de esportes, que acaba de receber notáveis melhoramentos, como arquibancadas, grama, etc.”.

O nascimento do Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube

Em 29 de junho de 1939, foi convocada uma assembleia extraordinária, em que dirigentes, sócios e imprensa local estavam convidados. Tratava-se de um segundo chamamento, já que no primeiro não houve quórum suficiente. O assunto principal da reunião seria a votação sobre a troca de nome de São Paulo Futebol Clube (S.P.F.C) para Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube (E.F.S.F.C.).

No livro-ata daquele dia, obtido por Antônio Fiorotto Filho, consta: “O que ora vamos discutir e aprovar não é o desaparecimento, mas sim a continuação desses louros colhidos (do São Paulo Futebol Clube), prestigiando, porém, o nome que já é do agrado de quantos mourejam como ferroviários sendo, portanto, auspiciosos trocarmos o nome do São Paulo F.C. para as três iniciais da grande ferrovia E.F.S.”

A intenção de homenagear a ferrovia é clara, mas não se tem registro do porquê proceder com aquilo naquele momento. Talvez por pressão do governo estadual, sob o interventor Adhemar de Barros, no início da ditadura do Estado Novo. Fato é que os laços entre clube e ferrovia se estreitaram e a decisão de trocar o nome não enfrentou resistência.

Numa outra assembleia para ratificar a mudança, o placar ficou em 75 pelo “SIM”, cinco pelo “NÃO”, com duas abstenções.

O aumento do apoio da Estrada Sorocabana ao futebol no meio ferroviário, a partir do fim dos anos 1930, é expresso no surgimento de outros clubes nascidos no seio da classe: Associação Atlética Ferroviária de Botucatu (1939), Clube Atlético Sorocabana de Mairinque (1940), Clube Atlético Sorocabana de Itapetininga (1945), Esporte Clube Ferroviário de Bernardino de Campos (1947) e Associação Atlética Sorocabana de Itu (1947). Antes desse período, já existiam a Associação Ferroviária de Assis (1927) e a Sorocabana F.C. de Piracicaba (1930).

Para engrandecer o E.F.S.F.C., a ferrovia ajudou na construção de um novo estádio, inaugurado em 11 de agosto de 1940. As arquibancadas eram de concreto armado; compunham a estrutura também trilhos de trens. Em 1946, após muita insistência da diretoria do clube de futebol, a direção da Estrada de Ferro Sorocabana cedeu e disponibilizou um prédio desocupado na Rua Doutor Álvaro, nº 188, para ser a sede social dos esportistas. As chaves da “casa própria” do Estrada foram entregues pelo então diretor da ferrovia doutor Ruy Costa Rodrigues. Uma das formas de retribuição à honraria foi a colocação de um retrato de Ruy no salão nobre do local e a atribuição do nome dele ao estádio do clube.

A trajetória esportiva do Estrada

O começo do Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube foi nos campeonatos amadores, onde teria a trajetória mais longeva. Participou de todas as competições do tipo, em Sorocaba, de 1932 até 1986, sendo campeão em sete oportunidades: 1942, 1943, 1952, 1954, 1965, 1966 e 1967. Portanto, atuou por mais de cinquenta anos nos campos sorocabanos, com estreia pouco mais de um ano após a sua constituição. Como foi criado no fim de 1930, o campeonato daquele ano já estava em andamento e, em 1931, ainda não tinha um estádio para jogar.

O período no profissionalismo do Estrada foi efêmero, principalmente por conta da dificuldade financeira e ausência de patrocinadores. A principal fonte de arrecadação eram os sócios. Todos os cerca de três mil ferroviários da Sorocabana eram obrigatoriamente

associados do Estrada, com a cobrança de uma mensalidade descontada direto da folha de pagamento.

Ex-delegado de polícia, Antônio Fiorotto Filho revelou a este livro que o desconto compulsório gerou revoltas de trabalhadores: “As pessoas que não queriam foram pedindo demissão e a diretoria não queria demitir. A questão foi parar na imprensa. Pressionada, a diretoria começou a desligá-las. Chegou num ponto que a diretoria do Estrada não tinha mais recurso financeiro para contratar um jogador diferente, porque a maioria dos jogadores eram ferroviários, ganhavam da Estrada e um extra do clube de futebol. Chegou num ponto que não tinha sócio para manter a folha de pagamento do profissional e aí acabou”.

O início do Estrada no profissionalismo se deu em 1955, na então Terceira Divisão (atual Campeonato Paulista da Série-A3). Entre 1956 e 1958, com anuência da Federação Paulista de Futebol, ocorre a primeira fase de licenças do Estrada, por falta de condições financeiras.

O retorno às atividades profissionais aconteceu em 1959. Naquele ano, a Federação criou o que seria a divisão de elite, chamada de “Divisão Especial”, fazendo com que os clubes saltassem uma casa. Sendo assim, o Estrada Sorocabana e outros da Terceira Divisão passaram para a Segunda.

O Estrada na Primeira Divisão e um jogador de primeira

Depois de três participações na Segunda Divisão (equivalente à terceira), o Estrada conseguiu, talvez, a maior glória de sua história, o título dessa divisão e, de quebra, o acesso à Primeira (equivalente à segunda). A final foi contra o Usina São João (que nos anos 1980 viraria União São João Esporte Clube), da cidade de Araras.

No primeiro jogo, em Sorocaba, o Estrada aplicou 6 a 2 no adversário. Em Araras, o Usina venceu por 2 a 1. Na partida de desempate, realizada em campo neutro, no estádio do Nacional, o Nicolau Alayon, em São Paulo, no dia 28 de janeiro de 1962, o Estrada Sorocabana derrotou o Usina por 3 a 2, se sagrando campeão.

Autor de dois gols, um no primeiro jogo e outro na decisão, o atacante Esquerdinha conversou conosco para este trabalho e recuperou lembranças dos tempos em que fez parte do

Estrada e da Estrada. A história de Pedro Banietti (seu nome verdadeiro), hoje com 79 anos, com a Sorocabana vem de família:

“Eu morava no bairro onde tem o campo e o meu pai sempre foi ferroviário, a família toda do meu pai era. Meu avô morreu, meu pai tinha 12 anos. Não tinha aposentadoria. Minha avó com seis, sete filhos. Como iam resolver o problema dela? Puseram meu pai no lugar do meu avô. Passou três anos, puseram o irmão mais novo do meu pai. Todos os meus tios trabalharam na Sorocabana. Aquele tempo, empresa do governo era sinal de segurança”.

Esquerdinha, apelidado assim por chutar forte de canhota, entrou para a Sorocabana em outubro de 1955, prestes a completar 16 anos. Sua primeira função foi de aprendiz de pedreiro. Depois, passou a limpador de peças na seção de motores a diesel. Seria ainda apontador e terminaria na posição de escriturário.

Em 1956, começou a jogar no amador do Estrada, onde atuou por um curto período, pois acabou convocado para servir às Forças Armadas. Voltou em 1959, ano em que o Estrada estava montando um time para tentar subir para a Segunda Divisão, onde já estava o rival local São Bento. Como explicado acima, a criação de uma divisão extra por parte da Federação Paulista de Futebol fez o clube ascender automaticamente, pegando todos de surpresa, como se recorda o ex-atleta: “Só que, como foi de afogadilho, dos jogadores que estavam jogando amistosamente ninguém estava inscrito, ninguém tinha contrato, porque não estava nada definitivo (se o Estrada jogaria a Segunda ou não). Então, foi uma correria. Eu sei que no sábado de manhã (o campeonato começava domingo) eu entrava às 7 horas na Sorocabana e saía 12 horas. Fui trabalhar normalmente. Quando foi umas 8 horas, vieram me chamar no meu setor, um diretor do Estrada queria falar comigo. Precisava assinar o contrato. Eu já estava inscrito no amador em Tatuí, ia jogar pelo São Martinho de Tatuí (fábrica). O diretor falou: vamos então te inscrever como não-amador, porque vai dar onze com você”.

Esquerdinha jogaria no profissional do Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube entre 1959 e 1964 e voltaria para uma última passagem em 1966, o que significa que fez parte da maioria dos times do Estrada na Primeira Divisão. De 1962 a 1967, o Estrada fez parte

desse grupo, sem nunca alcançar a série especial, onde jogaria com Corinthians, São Paulo, Santos e Palmeiras.

De 1968 a 1969, foi protocolado um segundo pedido de licença. Sem solução, em asfixia financeira, o clube teve de extinguir seu Departamento Profissional de Futebol em 22 de janeiro de 1970. Um ofício foi enviado à Federação Paulista de Futebol (F.P.F), que aceitou prontamente a desfiliação da 1ª Divisão de Profissionais. Seria o ponto final.

Fugaz como um trem-bala: os 26 anos do Mogiana

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1872)

Esporte Clube Mogiana (1933)

Sete de junho de 1933, 18 de outubro de 1959: pouco mais de 26 anos separam o primeiro do último jogo oficial do Esporte Clube Mogiana. Uma história curta, mas que tem início e fim nos trilhos da companhia campineira de trens.

Ascensão Mogyana

Como sempre, o café foi o motor propulsor que fez os trilhos chegarem à região de Campinas. Na segunda metade do século XIX, a exemplo do grupo que havia criado a Companhia Paulista, os fazendeiros da região se uniram para encontrar uma forma de agilizar e melhorar o transporte de suas sacas de café do local que, na época, era um dos mais produtivos e férteis da província de São Paulo, a região de Campinas, Mogi-Mirim e Amparo. Além de poderem lucrar ainda mais com o sistema ferroviário, aos fazendeiros muito interessava o *status* social de modernidade que viria atrelado aos trilhos.

Assim nasceu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, no dia 21 de março de 1872, autorizada a transportar café e gado pela lei provincial nº 18. Inicialmente a estrada de ferro ia de Campinas a Mogi Mirim, com um ramal entre Jaguariúna e Amparo. A lei também já autorizava um prolongamento da linha até a divisa entre São Paulo e Minas Gerais, em Rio Grande, passando por Casa Branca e Franca.

Em seus tempos áureos, a Mogiana teve uma importância política tão expressiva que dom Pedro II esteve presente na inauguração do ramal até Poços de Caldas, em Minas Gerais, que ocorreu em Ribeirão Preto, em 1886.

No início do século XX, a Companhia começou a construir um segundo ramal que chegaria a Minas Gerais para ligar a estação Entroncamento a Igarapava e dali para Uberaba. Durante a década de 1910 foram construídos pequenos trechos da estrada de ferro que

atendiam a fazendas e outros ramais entre São Paulo e Minas Gerais, além da compra de ferrovias menores, mas os problemas começaram a surgir já na década de 1930, quando a estrada de ferro começou a entrar em decadência.

A contabilidade das quatro linhas

Ainda assim, é nos anos 1930, em 20 de maio de 1933, que os funcionários do setor de contabilidade da Mogyana (que já organizavam algumas partidas desde a década de 1910) marcam um amistoso contra o time do Tráfego da Companhia Paulista. Foram realizados dois jogos, entre os primeiros e segundos quadros dos funcionários de ambas as companhias, com duas vitórias mogianas. Estava dado o pontapé inicial da fundação do Esporte Clube Mogyana, que viria a acontecer oficialmente em 7 de junho daquele ano.

Em assembleia geral no prédio nº 593 da Avenida Benjamin Constant, foi formada a primeira diretoria do clube, com Joaquim Guedes sendo eleito presidente. Naquela mesma reunião, são escolhidos o conselho fiscal e a comissão de sindicância, além de ficar determinado que, até a definição do estatuto do clube, a diretoria pagaria 2\$000 (dois mil réis) e os demais sócios, 1\$000. Os 36 presentes ali são considerados os sócios-fundadores.

A discussão e aprovação do estatuto veio em 28 de setembro, na segunda assembleia geral, que definiu pontos de ligação entre o clube e a ferrovia, como as cores azul, amarelo e vermelho, as mesmas da Companhia Mogyana, e a impossibilidade de mudar o nome original do clube (exceto pela mudança de grafia para Mogiana em dezembro de 1943).

Fundado como forma de lazer para os associados, o Mogyana realizou sua estreia oficial após a fundação em 8 de setembro de 1933, com uma série de enfrentamentos no antigo Estádio do *Guarany* (atual Guarani F. C.): na preliminar, o segundo quadro do Mogyana enfrentou os titulares da Faculdade de Pharmacia, vencendo-os por 2 a 1. Já no embate principal, 2 a 0 para os ferroviários contra o 8º BCP de Campinas.

“O time era formado por funcionários da ferrovia. Em 1949, quando passou a integrar o grupo de acesso à primeira divisão do campeonato paulista, passou por profissionalização”,

conta o jornalista Luiz Roberto Saviani Rey, professor de jornalismo da PUC-Campinas, em entrevista para este trabalho. “É provável que tenha contado com um ou outro jogador que não fosse dos seus quadros, mas tudo se deu dentro da companhia a maior parte do tempo.”

Jabazinho (ou Sebastião das Neves) era um desses atletas com uma ligação quase umbilical com a Mogiana. Nascido em 1920, em Bebedouro, ele se mudou para Campinas no final da década de 1930, e logo se tornou empregado da área administrativa da Mogiana, como conta sua filha, Renata Bueno das Neves, em entrevista para este trabalho. Se Jabazinho foi para Campinas por conta do futebol ou dos trilhos? “Não sei precisar. Certa vez, ouvi que foram buscá-lo em Bebedouro, quando tinha 15 anos”, diz Renata. O certo é o desenrolar da carreira de Jabazinho nos campos: ficou até 1948 no Mogiana, tendo no currículo um jogo contra o São Paulo de Leônidas da Silva, em 1945, indo depois atuar profissionalmente no Guarani, também de Campinas. Ainda assim, seguiu ligado profissionalmente à estrada de ferro, e foi transferido para Ribeirão Preto em 1950, onde jogou pelo Botafogo. “Mas foi por pouco tempo, porque teve problemas no joelho. Naquela época era sinônimo de fim de carreira. E foi”, afirma Renata. Ainda segundo a filha, entre as idas e vindas das ferrovias e dos campos, Jabazinho chegou a treinar no Vasco da Gama, mas a segurança do emprego fixo na Companhia Mogiana, empresa na qual ele se aposentou, sempre falou mais alto.

Depois de ser inscrito em maio de 1934 na Liga Campineira de Esportes Athleticos e jogar o Torneio Início da cidade, foi decidida a exclusão do Mogiana da LCEA em agosto do mesmo ano, semanas depois do clube ser aceito na Associação Paulista de Esportes Athleticos (APEA). Já em março de 1935, é um dos membros-fundadores da Liga Campineira de Futebol, da qual jamais foi campeão, mas conseguiu os vice-campeonatos de 1939, 1940, 1944 e 1945.

Quando o profissionalismo chega, em 1947, o Mogiana disputa o I Campeonato Paulista de Profissionais do Interior, terminando na nona colocação, com 23 pontos ganhos contra 13 adversários.

Fim da(s) (quatro) linha(s)

O declínio da produção de café e os problemas econômicos advindos da Segunda Guerra Mundial deixaram a Mogiana em dificuldades financeiras, o que começou a ter um impacto negativo na prestação de seus serviços, até que ela passou a ser controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, em 1952.

Apesar de apresentar problemas, a Companhia continuou operando e empregando diversos ferroviários, mas as coisas realmente pioraram em 1957, quando a Mogiana passou a ser parte da Rede Ferroviária Federal S/A, criada pelo governo para unir dezoito estradas de ferro. “Quando a Mogiana passou a ser Fepasa, começou um período difícil para os trabalhadores. O governo da época encampou todas as ferrovias. Aí começou a complicar a situação, porque era um tal de transferir funcionário para cá, transferir para lá... Até forçavam a gente a pedir demissão”, relata o ferroviário da Mogiana Carlos Augusto Ribeiro em entrevista para a revista *Nos Trilhos do Trem*.

O fim do clube? Justamente na mesma época. Além de jogar o campeonato de 1947, o Mogiana participa da Segunda Divisão de Profissionais de 1948, 1949 e 1950, alcançando o melhor resultado em 1949, com a segunda colocação da Série Vermelha. Em 1951, o fim da equipe profissional. Há ainda uma tentativa de volta em 1958, com a participação no Grupo Branco da Segunda Divisão Paulista, mas o fim definitivo chega em 18 de outubro de 1959, pela última rodada da Divisão de Acesso paulista, em derrota por 2 a 1 contra o Bragantino.

Estádio Doutor Horácio Antônio da Costa

Inaugurado no dia 14 de julho de 1940, o estádio responsável por abrigar o time da Mogiana foi considerado na época um dos melhores e mais modernos do Brasil, só ficando atrás do Pacaembu (que também havia sido inaugurado recentemente) e de São Januário, no Rio de Janeiro.

A ferrovia sempre esteve tão intimamente conectada com o estádio que para a construção de suas arquibancadas foram aproveitados diversos pedaços de ferro que um dia foram trilhos do trem, além de uma moderna engrenagem para a mudança do placar. O nome

do campo? Uma homenagem ao engenheiro Horácio Antônio da Costa, que era Inspetor Geral da Companhia Mogiana na época em que o campo foi inaugurado, e de larga trajetória em diversas ferrovias do estado.

No dia da abertura o E. C. Mogiana jogou contra o Uberaba S. C, e o resultado foi um empate de 1 a 1. Além disso, houve um jogo entre os juvenis do E. C. Mogiana e do Amparo A. C., que terminou com vitória do Amparo por 2 a 0, e um outro entre o segundo quadro do E. C. Mogiana e o primeiro do E. C. Mogiana de Casa Branca, com resultado de vitória para o primeiro do E. C. Mogiana de Casa Branca por 1 a 0.

Além de ser a casa do E. C. Mogiana, o Estádio Doutor Horácio Antônio da Costa foi responsável por abrigar na década de 40 o Guarani F. C. e a A. A. Ponte Preta. Tudo começou a mudar em 1969, quando a Companhia Mogiana reintegrou o complexo esportivo do clube (que praticamente já não existia mais) a seu patrimônio.

O fim de qualquer ideia de reativação do clube chegou em 1971, com a criação da Fapasa, já que segundo seu estatuto o E. C. Mogiana existiria enquanto seu patrimônio pertencesse à Companhia Mogiana. Em março de 1974 o governador do Estado de São Paulo declarou que o estádio era de utilidade pública, transformando-o mais tarde no Centro Esportivo, Recreativo e Educativo para o Trabalhador, conhecido até os dias de hoje pelo nome de Cerecamp.

Sem conseguir ao menos manter o seu nome remetente aos tempos de ferrovia, o estádio passou muitos anos no abandono, até que em setembro de 2019 o governo do Estado de São Paulo enviou um Projeto de Lei à Assembleia Legislativa pedindo autorização para vender o Cerecamp.

“O Esporte Clube Mogiana não poderá dissolver-se enquanto sua sede estiver dentro dos terrenos da Companhia Mogiana e estiverem a favor os funcionários da companhia.” Com a chegada da Fepasa, já não era possível cumprir um dos artigos do estatuto.

Araraquara: morada do Sol, do adhemarismo e da Ferroviária

Estrada de Ferro Araraquara (1895)

Associação Ferroviária de Esportes (1950)

Acostumada a criar gado e a plantar gêneros como milho, feijão e arroz, a região de Araraquara foi atingida em cheio, a partir de 1840, pelo surto cafeeiro, iniciado no Vale do Paraíba. Em poucas décadas, o “ouro negro”, que era plantado apenas esporadicamente naquela área, virou o foco do cultivo em cidades como São Carlos, Araraquara, Dois Córregos, Jaú e Brotas.

O volume crescente das safras, nas décadas de 1860 e 70, desafiava a capacidade de escoamento, já que a ferrovia da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, idealizada em 1864, não prosseguia, até aquele momento, para além de São João do Rio Claro (atual Rio Claro).

Cafeicultores e políticos de Araraquara passaram, então, a pressionar o Império brasileiro e uma concorrência pública foi aberta chamando os interessados em construir a extensão de Rio Claro até São Carlos e Araraquara. Depois de duas tentativas frustradas, a concessão foi dada em um terceiro pregão, em outubro de 1880, a um grupo de três empresários: Benedito Silva e os irmãos Adolpho e Luis Pinto.

Meses depois, os irmãos venderiam suas partes na empresa para o Barão de Araraquara e Visconde do Rio Claro, José Estanislau de Oliveira, e para o Conde do Pinhal, coronel Antonio Carlos de Arruda Botelho, numa clara demonstração de força de ambos naquela região. Estava fundada a Companhia Rioclarense de Estrada de Ferro.

O prometido trecho até São Carlos saiu em 1884 e, um ano depois, alcançou Araraquara. Exatamente às 16 horas do dia 18 de janeiro daquele ano, estacionou na “Morada do Sol” o primeiro trem da Rioclarense. A locomotiva havia saído de Rio Claro às 10h45.

O início da EFA

Apesar dos avanços, a porção noroeste de Araraquara seguia em um vazio modal, o que motivou os fazendeiros locais a organizarem uma firma para pedir uma concessão ao estado para construir uma ferrovia em Araraquara. A conexão seria com a Vila de Ribeirãozinho (atual Taquaritinga). Então presidente do Estado, Bernardino de Campos baixou um decreto em 17 de setembro de 1895 e, dois dias depois, estava fundada a Companhia da Estrada de Ferro de Araraquara, com sede em São Paulo, pois um surto de febre amarela se alastrava pelo interior.

Visitado em março de 2019, o Museu Ferroviário de Araraquara, que ocupa parte da antiga estação da cidade, tem preservadas, logo na entrada, as bilheterias da Companhia Paulista e da EFA, uma de cada lado. O terminal passou a ser o entroncamento delas quando a Estrada de Ferro Araraquara começou a operar. Dependendo do destino do passageiro, uma servia de baldeação para a outra pela diferença no tamanho das bitolas. As tarifas mais em conta da Paulista trouxeram prejuízos para a concorrente.

Durante toda a sua existência, a EFA passou por expansões e percalços. Contraiu dívidas impagáveis, geradas depois de tomadas de empréstimos. Mudou de dono majoritário mais de uma vez e sofreu na mão de maus gestores. Descontentes, os funcionários paralisaram as atividades por todo o mês de outubro de 1919. No dia 15 daquele mês, o presidente do Estado, Altino Arantes, decidiu encampar a concessão para recuperar a ligação férrea.

Com o governo estadual à frente, o ramal se transformou em instrumento político. Quem aproveitou esse poder foi Adhemar de Barros, interventor federal para São Paulo no Estado Novo, período ditatorial instaurado por Getúlio Vargas a partir de 1937, e governador por duas oportunidades após a redemocratização, em 1945, quando fundou seu próprio partido, o Social Progressista (PSP).

Pereira Lima, o fundador da Ferroviária

As diretorias das estradas de ferro sob controle estadual, cujas nomeações passavam pelo Executivo, resolveram criar benefícios, espaços de lazer para os trabalhadores

ferroviários. Para a execução dessas melhorias, em Araraquara, foi fundamental a condução do engenheiro Antônio Tavares Pereira Lima.

Em junho de 1945, ele ingressou na Estrada de Ferro Araraquara, sendo nomeado engenheiro residente em São José do Rio Preto. Como conta o médico e historiador da Ferroviária, Marcelo Cirino, no livro *Araraquara: Futebol e Política*, “ao assumir o cargo (...) impressionou os esportistas da cidade com seu conhecimento futebolístico, inclusive ao declamar, de memória, escalações de numerosas equipes”. Não à toa, um ano mais tarde, em 28 de janeiro de 1946, Pereira Lima fundou o América Futebol Clube, de São José do Rio Preto.

Rapidamente, o mineiro de Guaranésia, formado na Escola Politécnica de Engenharia, cresceu dentro da EFA. Em 21 agosto de 1949, mudou-se para Araraquara, onde iria se tornar o engenheiro chefe do Departamento da Linha no lugar de Oswaldo Sant’ana de Almeida, nomeado diretor-geral da Estrada de Ferro – e, por consequência, presidente do diretório regional do PSP – pelo governador Adhemar de Barros.

Ficavam a cargo do Departamento da Linha as construções civis. Com ordem para construir, ele inaugura oficinas de manutenção de equipamentos e treinamento de funcionários, a Vila Ferroviária (que até hoje é um bairro em Araraquara), os acessos viários à vila e o clube ferroviário, com piscina, quadra de tênis e campo de futebol. “Ele chega a Araraquara e promove uma revolução, porque ele está na sede, na cidade dona da empresa, com o poder de fazer isso e com dinheiro que o Adhemar de Barros manda para ele”, diz o pesquisador Marcelo Cirino.

A fundação e os primeiros anos da Ferroviária

O clube da EFA era para ser apenas recreativo, dançante, não para ter um time de futebol profissional. “Desanimados com iniciativas anteriores abortadas, os efanos olhavam com desconfiança, duvidando do êxito da tentativa”, relata o livro *Ferroviária* – *Fonte Luminosa*. No entanto, o entusiasmo do engenheiro Pereira Lima conquistou apoiadores e, no dia 12 de abril de 1950, mesmo a contragosto da cúpula da Estrada, ele

liderou a fundação da Associação Ferroviária de Esportes. Constava naquela noite, no Salão Nobre do Clube 22 de Agosto, um grupo de 77 ferroviários.

Nessa reunião, ficou definida, além do nome AFE (Associação Ferroviária de Esportes) — um acrônimo de EFA (Estrada de Ferro Araraquara) —, a cor da camisa do time: grená, coloração padrão do carro de passageiro da Estrada de Ferro Araraquara. No estatuto do clube, constava a imposição da cobrança de uma taxa mensal aos sócios de toda a Estrada — não só os funcionários de Araraquara —, descontada direto da folha de pagamento, no valor de Cr\$ 10 (dez cruzeiros), para a manutenção do clube. A ação demandou o aval do diretor-geral Oswaldo Sant’ana de Almeida. Espécie de presidente da EFA, ele aprovara tanto a fundação do clube quanto a cessão de um terreno para a construção do estádio para ser usado pela AFE.

O primeiro time e a construção do estádio

Após a fundação da Ferroviária, a prioridade era montar um time, além de erguer um estádio. O tempo era curto, pois a intenção de Pereira Lima era que a equipe disputasse o campeonato paulista da segunda divisão de acesso já no ano seguinte, 1951. Pereira Lima, então, foi a São Paulo inscrever a Ferroviária na Federação Paulista de Futebol (FPF).

Quem acompanhou de perto a formação do elenco, que enfim disputaria o torneio almejado, foi o goleiro Agostinho Brandi, o Tino, primeiro arqueiro a vestir a camisa da AFE, que em 2019 contava 88 anos. “Eu estive com ele (Pereira Lima) em Rio Preto, em janeiro de 1951, e ele me falou que não teria muito tempo para preparar o time para o campeonato da segunda divisão, e ele pretendia contratar jogadores que já conhecia de São José do Rio Preto.”

Dito e feito. Uma leva de atletas veio de Rio Preto para Araraquara na intenção de defender a Ferroviária. Apesar do entrosamento não ser dos maiores, na estreia, o time derrotou o Esporte Clube Mogiana, de Campinas, também de origem ferroviária, pelo placar de 3 a 1.

O passo seguinte foi a inauguração do campo, em 10 de junho de 1951. A construção do estádio era de responsabilidade do Departamento da Linha da EFA, portanto, sob Pereira Lima. Em aproximadamente cem dias, o local ficou pronto. O andamento acelerado das obras

se deu, principalmente, pelo empenho dos funcionários da Estrada de Ferro, como relatado no livro *Ferrovária - Fonte Luminosa*: “(...) após o expediente normal, funcionários da EFA se dirigiam espontaneamente à Fonte Luminosa a fim de ajudar na construção”.

A inauguração do estádio Adhemar de Barros, mais conhecido como Fonte Luminosa, deu-se em grande estilo, em um amistoso contra o Vasco da Gama, do Rio de Janeiro, base da Seleção Brasileira vice-campeã da Copa do Mundo de 1950. Diante de cerca de 20 mil pessoas, o Vasco goleou a Ferrovária por 5 a 0.

O acesso à elite paulista, ao lado dos grandes da capital, levaria algum tempo e viria no Campeonato Paulista da Segunda Divisão de 1955. A garantia da vaga veio na penúltima rodada. A Ferrovária aplicou um histórico 6 a 3 sobre o Botafogo de Ribeirão Preto, que o tempo tornaria seu principal rival.

A “Morada do Sol” (uma das definições, esta em tupi, para “Araraquara”) ficou em êxtase. Com apoio e bola, o prestígio doméstico foi convertido em internacional. Em 1959, a Ferrovária foi convidada a fazer amistosos em Portugal, a primeira excursão ao exterior da história do clube. Em 1963, o uniforme grená desfilaria pelas Américas do Sul e Central. Uma terceira excursão seria encampada novamente pela América Central, em 1968.

Ferrovária cai e se levanta tricampeã do interior

Na Divisão Especial, a Ferrovária vinha sendo, desde o acesso, um páreo duro para os clubes da capital e do interior. Entre os “caipiras”, foi quem ditou o tom nos anos de 1959, 1960, 1961, 1962 e 1963. Entretanto, uma premiação oficial para exibir na estante a condição de “melhor do interior” surgiria apenas em 1965, com o Troféu Folha de S.Paulo, instituído pela direção daquele jornal. O clube do interior que ficasse à frente dos demais ganharia um troféu e quem tivesse a primazia em conseguir esse feito três vezes ficaria em definitivo com a taça.

Justamente no ano do advento do troféu, a Ferrovária caiu de divisão graças a um elenco inchado e treinadores inconsistentes. Foram seis meses, de julho a dezembro, de

agonia para os torcedores afeanos, que assistiram a somente quatro vitórias, 21 derrotas e cinco empates.

A “lavação de roupa suja” começou ainda no início daquele campeonato, após uma sequência de nove partidas sem vitória, sendo sete derrotas nesse meio. Na noite de 19 de agosto de 1965, como noticiou o jornal *O Estado de S. Paulo*, o conselho deliberativo da Ferroviária reuniu-se extraordinariamente para decidir o futuro da administração do clube. Uma vitória esmagadora, por 51 votos a 8, selou a destituição da diretoria, “considerada deficiente sob todos os aspectos”. Então presidente do clube, Jáder Lessa Cesar entregou a carta de renúncia. Em 12 de dezembro de 1965, foi, enfim, escolhido o novo presidente da Ferroviária para um mandato trienal: Aldo Comito.

Advogado, Comito acabou com uma escrita de quinze anos, em que o presidente da Ferroviária era sempre um engenheiro da EFA. Como deixou claro em um depoimento à Rádio Cultura de Araraquara, ao qual este trabalho teve acesso, sua escolha teve aceitação plena do conselho deliberativo da Ferroviária e também da diretoria da Estrada de Ferro Araraquara:

“Eu era funcionário da Estrada de Ferro Araraquara, a Ferroviária sofreu um percalço muito forte na sua carreira e por sugestão e por indicação do então diretor da EFA, doutor Bernardino, meu nome foi levado à consideração do conselho e, lá, eu recebi a votação unânime, à exceção de um voto, que foi o meu, e fui colocado na presidência da Ferroviária”.

A reorganização administrativa deu certo. No torneio de 1966, a Ferroviária conquistou o acesso à elite outra vez, vencendo o XV de Piracicaba na final. No Campeonato Paulista de 1967, a Ferroviária recebeu o troféu de campeã do interior ao terminar na sexta posição, atrás apenas de Santos, São Paulo, Corinthians, Palmeiras e Portuguesa. Em 26 jogos, foram nove vitórias, seis empates e 11 derrotas. Em 1968, a taça do interior se manteve em Araraquara com um terceiro lugar no Campeonato Paulista, atrás somente de Santos e Corinthians e com direito ao artilheiro da competição, Teia, que balançou as redes dos adversários vinte vezes. O tricampeonato interiorano saiu em 1969, com um nova sexta posição e o Troféu Folha de S.Paulo ficou para o clube araraquarense.

A vida da AFE sem a EFA

De 1950 a 1971, a Ferroviária e a Estrada de Ferro Araraquara se locomoveram juntas. Com o advento da Fepasa, que incorporou a EFA, o laço foi desfeito. Ao contrário do que imaginam muitos araraquarenses, a AFE nunca foi um time rico por conta da Estrada de Ferro, já que o adhemarismo também se valia da Ferroviária.

Em final de mandato, o presidente Augusto Cardillo acabou sendo o primeiro a dirigir a Ferroviária sem o apoio da Estrada de Ferro Araraquara. O segundo a enfrentar o desafio – agora por toda a gestão – foi José Wellington Pinto, o mais antigo mandatário da Ferroviária vivo em 2019.

Em entrevista a este trabalho, aos 84 anos, Pinto falou sobre as principais fontes de recursos da agremiação sem a EFA: “A venda de jogadores e a arrecadação dos associados. Esses dois fatores que ajudaram a Ferroviária a se manter. Nós fazíamos rifas e com a arrecadação cobríamos parte das despesas. A Estrada de Ferro Araraquara colaborava bastante com a Ferroviária, mas não era assim de acabar o mundo o apoio financeiro”.

Para se sustentar na principal divisão paulista, o clube contraiu dívidas e, para honrá-las, se desfez de boa parte do patrimônio, inclusive o estádio da Fonte Luminosa. A aquisição do estádio junto ao governo estadual, em 1973, havia sido motivo de orgulho para a cidade, pois existia o temor de se perder a Fonte, logo depois da constituição da Ferrovia Paulista S/A, pois o local nunca havia pertencido ao clube, mas à EFA.

José Wellington Pinto tratou de viajar a São Paulo e conversar com o governador Laudo Natel e o então secretário de Transportes Paulo Maluf. Em 29 de janeiro, assinou a compra do estádio. Hoje, a Ferroviária é um clube-empresa, uma sociedade anônima, e o estádio da Fonte Luminosa pertence ao município. A AFE disputa o Campeonato Paulista da Série A-1 e luta para conseguir divisão fixa no Campeonato Brasileiro, tendo falhado em subir da Série D para a Série C nos últimos anos.

Bauru: entroncamento de linhas, caminho livre em direção ao Noroeste

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906)

Esporte Clube Noroeste (1910)

Paulista, Sorocabana, Noroeste: Bauru. Considerada um dos maiores entroncamentos ferroviários do Brasil no século XX, a cidade do interior de São Paulo com nome de lanche famoso contava com os trilhos de três das principais ferrovias do Estado. Mas, quando o assunto é futebol, a protagonista entre as traves e os trilhos bauruenses é sem dúvida a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, conhecida também como NOB.

Nem só paulista nem só brasileira

O cenário de construção da Noroeste começa a ser traçado no período da Guerra do Paraguai (1864-1870), tendo em vista a necessidade de um transporte que driblasse os conflitos na bacia do Rio da Prata. Tendo o primeiro trecho inaugurado em 29 de setembro de 1906, sua linha-tronco seguia de Bauru (SP) até Corumbá (MS) e fazia ligação com a Bolívia, mais especificamente Santa Cruz de la Sierra. Segundo relato do documentário *Noroeste nos Trilhos*, “nos tempos áureos, ela chegava quase até o Peru”.

A responsável pelo início da construção da Noroeste, depois de alguns conflitos pela concessão da ferrovia, foi a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. O entroncamento das principais linhas férreas era um dos motivos das dificuldades: a estrada Sorocabana chega a Bauru somente em 1905, mas viu que nos pareceres técnicos a rota da Noroeste seria traçada em direção ao Mato Grosso, passaria pelo Rio de Janeiro e Minas Gerais, prejudicando os negócios paulistas da companhia. Foi então que surgiu um outro parecer técnico, do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro (patrocinado pela Sorocabana), confirmando que os novos trilhos deveriam partir do estado de São Paulo com direção à capital mato-grossense, Cuiabá. Direção essa que seria modificada para Corumbá, no atual estado do Mato Grosso do Sul. Fica decidido, então, que seria a partir dos trilhos da Sorocabana que nasceria a Noroeste. Mais tarde, em 1910, é a vez da Paulista começar a passar pela cidade, tornando Bauru o maior entroncamento ferroviário do país.

Não há como não notar a influência dos ferroviários na cidade. “Grande parte dos moradores tradicionais tem até hoje alguma ligação familiar com as ferrovias”, diz Cynthia Bombini, engenheira elétrica que trabalhou na ferrovia e atualmente é responsável pelo setor de conservação do Museu Ferroviário de Bauru.

O grande fluxo migratório de pessoas que foram trabalhar na ferrovia foi responsável por trazer desenvolvimento a Bauru, abrindo comércios e estabelecendo serviços básicos como água, luz e telefonia. Não demorou, também, para que os ferroviários sentissem falta de uma agremiação esportiva que trouxesse lazer para a cidade.

A Noroeste desembarca nos campos

Primeiro de setembro de 1910. No mesmo dia em que operários paulistanos começavam a construir a história do Sport Club Corinthians Paulista, no bairro paulistano do Bom Retiro, nascia também o Sport Club Noroeste, em Bauru. Ou quase isso: fundado por funcionários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o clube foi a primeira representação esportiva oficial de Bauru, mas o ano de sua fundação é controverso. Segundo registros de Vivaldo Pitta, ex-ferroviário e criador do Museu Municipal de Avaí (SP), a edição de 3 de setembro de 1911 do jornal *O Bauru* conta com o seguinte trecho: “Foi fundado nesta cidade uma sociedade com o título FootBoll Club Noroeste, a qual tem o seu campo provisório na rua 1.º de Agosto, próxima à Vila Machado de Mello. Desejamos-lhe uma vida longa cheia de prosperidade”. Segundo Pitta, isso provaria que o clube é um ano mais novo do que o imaginado. Vivaldo ainda justifica que “seu registro (do Noroeste) em cartório se processou em 1922, quando o Sport Club Corinthians, da Capital, começou a se elevar dentre os primeiros. Algum corintiano, participando da diretoria do ECN, fez constar o ano de 1910, para que ambos pudessem ter a mesma data de fundação”. Ainda assim, as festas de centenário do clube foram celebradas em 2010, e o que não pode ser negado é que a cidade de Bauru ganhou um time no máximo quinze anos depois de sua emancipação.

O primeiro a exercer a presidência do novo clube foi o engenheiro Carlos Gomes Nogueira, funcionário do alto escalão da NOB, homenageado com o nome de um dos

distritos da região. As instalações do clube não enchiam os olhos: um terreno às margens do ramal ferroviário, na esquina das ruas Primeiro de Agosto e Azarias Leite, que não poderia ser considerado uma “praça de esportes”. A contrapartida veio em 1914, com a fundação do Smart F.C., time da elite bauruense e que viria a ser o grande rival noroestino. A ocasião da inauguração de seu campo, em 10 de janeiro de 1915, causou comoção na imprensa da cidade, enquanto os jogos dos ferroviários raramente ganhavam as linhas dos periódicos.

São anos de muitas idas e vindas no Noroeste e no futebol bauruense. Se em 1918 as poucas partidas oficiais acabavam se transformando em períodos de inatividade do clube, a fundação do Luzitana F.C., em 1919, reaqueceu o futebol na cidade. No ano seguinte, o Primeiro Torneio Esportivo da Cidade reuniu os três rivais de Bauru, com o título ficando com os ferroviários noroestinos.

A rivalidade entre as três ferrovias que cortavam a cidade nunca foi um problema, como conta em entrevista a este trabalho Paulo Sérgio Simonetti, jornalista e autor do livro *Noroeste - 104 Anos de um Teimoso*: “Nunca houve nenhuma rivalidade entre as empresas férreas e muito menos entre os funcionários de uma e outra empresa. Os torcedores jamais misturaram as coisas e todos sempre torciam para o Noroeste, que foi sempre o time do coração dos ferroviários em geral. Não havia nenhuma rivalidade”. Uma das provas desse clima favorável ao Norusca, seja qual fosse o dono do trilho em questão, é a ajudinha que o clube ganhou dos trabalhadores da Companhia Paulista, em 1922, em episódio registrado no livro *Excelência Pioneira do Futebol Bauruense*, de Fausto Gamba Gonçalves. Era abril de 1922, e em um domingo, dia 16, estava marcado na cidade de Lençóis (SP) um amistoso entre o Lençóis F.C. e o Luzitana. Um trem da Estrada Sorocabana iria levar os atletas para o jogo. Pois bem, iria... Com o relógio indicando o horário de partida, o chefe do trem não pensou duas vezes e deixou para trás os rivais luzitanos, que tiveram o jogo cancelado.

O final da década de 1920 é de idas e vindas esportivas e administrativas no Noroeste. Com a fundação da Federação Bauruense de Futebol, em 21 de julho de 1931, o clube promete se remodelar, como nota o ofício de 5 de agosto do mesmo ano, veiculado no jornal *Correio da Noroeste*: “O E.C. Noroeste (...) vem remover uma lacuna injustificável no seio

do pessoal dessa importante via férrea, que há muito se ressentia da necessidade de uma associação que cuidasse exclusivamente de sua educação física”. O resultado? Nada imediato. O primeiro título de campeão da cidade vem só em 1935, já com o Estádio Alfredo de Castilho inaugurado, seguido do bicampeonato em 1936.

Definitivamente, setembro é um mês decisivo na história de Bauru. Se em 1906 acontece a inauguração da ferrovia e em 1910 é fundado o E. C. Noroeste, em 1939 a atual estação da Noroeste era inaugurada na cidade, se tornando um dos grandes símbolos bauruenses.

Já na década de 1940, o Noroeste conquista o título de campeão do interior contra o Guarani de Campinas, no recém-inaugurado Estádio do Pacaembu, principal palco do futebol brasileiro na época. O profissionalismo chega ao Noroeste em 1948, com a disputa do Campeonato Paulista da Segunda Divisão.

É na temporada de 1953/1954 que vêm o primeiro título e, conseqüentemente, o primeiro acesso da história profissional do Noroeste. Depois de conquistar a liderança do Grupo Verde, o clube ganha oito das dez partidas da segunda fase, contra cinco adversários. Uma dessas vitórias, um 1 a 0 na quinta rodada contra o Bragantino, acontece após a morte do técnico noroestino José Pavesi, em pleno vestiário, em episódio que não foi suficiente para o adiamento da partida.

No jogo decisivo para o acesso, 2 a 0 para o Noroeste fora de casa, contra o Marília. Os dois gols foram marcados por Agostinho Zeola, pai de Agostinho Aparecido Zeola, o Tim, colaborador do Museu Ferroviário de Bauru. Natural de Presidente Prudente, o jogador Zeola já tinha raízes ferroviárias na família, com o pai trabalhando na estação de Guaianás, próxima a Bauru. Em 1952, passa a integrar o elenco do Noroeste e o quadro de funcionários da Noroeste. Depois de logo se tornar herói bauruense, permaneceu quatro anos no clube, sendo transferido para o Juventus (SP). Logo depois da transferência, se desliga da companhia da companhia ferroviária, mas inspira seu filho. “Sim, tinha muito vontade de jogar no Noroeste”, conta Tim em entrevista para a produção deste trabalho. Zeola ainda teve

passagens por Napoli (ITA), Palmeiras, Independiente (ARG), Guarani, Fluminense e Junior Barranquilla (COL). Para Tim, o grande momento da carreira de seu pai foi a passagem pela Seleção Brasileira, em 1962, quando não foi convocado para o Mundial do Chile. Para pendurar as chuteiras, Zeola voltou ao interior paulista, e encerrou a carreira no Tupã.

Para o Noroeste, são treze anos ininterruptos na primeira divisão paulista, até o primeiro rebaixamento, em 1966.

Fim dos trilhos

“Primeira metade dos anos 70. Desse momento em diante, o clube passou a viver com suas próprias pernas”, relata Simonetti. Foi também nessa época que a ferrovia começou a perder a força que tinha dentro da cidade de Bauru. Simonetti conta que, por essa questão, a Estrada de Ferro Noroeste foi se desligando naturalmente do clube, sem recursos para tocar uma agremiação de futebol profissional, até o rompimento definitivo dos ferroviários, quando a União passou a concessão do estádio unicamente para o Esporte Clube Noroeste.

A situação da Estrada de Ferro Noroeste foi só piorando nas duas décadas seguintes, e o processo de privatização que ocorreu nos anos 90, quando o Governo Federal concedeu à Novoeste as linhas da RFFSA/Bauru, acabou com os trens de passageiros, deixando as estações que serviam para isso abandonadas e em péssimo estado. “Houve um esvaziamento muito grande das ferrovias, e aqui em Bauru não foi diferente”, conclui Simonetti. “A ferrovia representava muito para Bauru e para todas as cidades servidas pelo trem, tanto com mercadorias como por passageiros. Isso já faz parte do passado, infelizmente.”

“NE 22°19'27.029” 49°5'51.398”. Logo na home do site do Noroeste, é possível observar como o orgulho pelas coordenadas que levam ao noroeste paulista ainda é latente no coração alvirrubro de Bauru.

O Alfredão

1918. Esse é o ano em que o Noroeste inicia o projeto de construção de seu primeiro estádio. Inicialmente, com a compra do terreno que fora emprestado pelo engenheiro Joaquim Machado de Mello, na região central de Bauru, próximo aos trilhos da NOB. A questão da localização era alvo de polêmicas na cidade: um estádio de futebol localizado no centro poderia ocupar um espaço muito grande em uma área estratégica. “Pois não se pode conceber em cérebro *progressista* que possa ser construído um campo de futebol no centro de uma cidade tão adiantada como a nossa e que a passos largos marcha para um progresso grandioso e incalculável”, confirma a edição de 14 de maio de 1922 do jornal *O Bauru*. Então, em 22 de junho do mesmo ano, foi autorizada pelo Governo Federal a compra daquele terreno pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. O clube passa a atuar na rua 13 de Maio, distante cerca de 1,4 quilômetro do endereço inicial.

Somente em 1925 o projeto começa a tomar forma, em um acordo de comodato de 25 anos com a Santa Casa de Misericórdia. Enquanto as obras eram realizadas, o Norusca ainda mandava suas partidas no campo da 13 de Maio.

Em meio à reorganização do clube, em 1930, surgiram algumas ofertas para construção do estádio em outros terrenos: primeiro pelo vice-prefeito Ernesto Monte, depois em uma doação dos irmãos Aureliano e Diógenes Cardia, ambas não concretizadas.

Em 1931, os treinos alvirrubros já eram nas proximidades da Santa Casa, em meio às obras no local. Conhecido pelo nome de “Alfredão” pelos mais íntimos, o estádio Dr. Alfredo de Castilho é então inaugurado em 1º de setembro de 1935, dia do 25º aniversário do Norusca, com um jogo entre o Noroeste e o Campinas F.C., no qual o Campinas saiu vitorioso por 1 a 0.

Como não poderia ser diferente, Alfredo de Castilho foi um engenheiro que administrou a ferrovia Noroeste em quatro momentos: de 1925 a 1928, de 1929 a 1930, de 1934 a 1935 e de 1935 a 1937, além de ser o responsável por construir e inaugurar o estádio do Esporte Clube Noroeste de Bauru que leva o seu nome.

Depois do acesso em 1953/1954, a Federação Paulista exigiu que o Noroeste apresentasse um estádio com capacidade para 20 mil pessoas, pois até então em seu campo cabiam no máximo 10 mil pessoas. Apesar de não haver tempo hábil para terminar a construção, os engenheiros da ferrovia dividiram-se em três turmas para trabalharem por 24 horas e conseguirem terminar de ampliar o estádio.

Mas, durante um jogo entre o Noroeste e o São Paulo, no dia 23 de novembro de 1958, uma tragédia atingiu o estádio: suas arquibancadas de madeira foram destruídas em um incêndio. Apesar de ninguém ter se ferido gravemente, os danos materiais obrigaram o Noroeste a reconstruir o estádio em um novo local.

Com a mobilização dos engenheiros e dos habitantes de Bauru, um novo estádio foi construído e inaugurado em 1960 na Vila Pacífico, em um jogo entre o Noroeste e o Palmeiras em que o Noroeste saiu vitorioso por 3 a 2.

O novo estádio, que é até hoje a casa do Noroeste, havia recebido o nome de Ubaldo de Medeiros, o diretor da ferrovia na época, mas voltou a ser chamado Dr. Alfredo de Castilho com o Golpe Militar de 1964, já que Ubaldo de Medeiros havia sido partidário do governo de João Goulart.

Locomotiva do Brasil. Quem nunca escutou tal definição para o estado de São Paulo?

Apesar da capital brasileira nunca ter estado em terras paulistas, é o ciclo de produção do café no final do século XIX e começo do XX que fez com que o capital brasileiro girasse a partir das rodas das locomotivas inglesas que aqui desembarcavam para escoar a produção de seu “ouro negro”.

Por conta da construção das ferrovias que abririam caminho pelo interior e litoral do estado, São Paulo se torna uma das principais portas de entrada de imigrantes, que além da construção estrutural do estado, são parte importante da criação de sua identidade. Se, historicamente, o Brasil não se tornou lar de um número considerável de britânicos, são justamente os escoceses e ingleses e seus descendentes os primeiros a realmente colocar em prática o planejamento ferroviário do país, com São Paulo Railway, e a inserir o futebol, futuro símbolo nacional brasileiro, na rotina dos trabalhadores dos trabalhadores da primeira companhia do estado.

Como citado na introdução do livro, foi com Charles Miller, filho de imigrantes britânicos, que o esporte veio a se estabelecer de forma “oficial” em São Paulo. Se a organização formal do São Paulo Railway Athletic Club é só de 1919, desde 1903 temos a fundação do Serrano A. C., na Vila de Paranapiacaba, assim como do Jundiahy Foot Ball Club, um “precursor” do Paulista de Jundiaí, de 1909, e seguidos pelos clubes que você conheceu ao longo do caminho percorrido por este livro.

A organização dos ferroviários como classe tem um forte caráter paternalista, como detalha o trabalho de Marcelo Roubicek em “Vestindo a camisa: Futebol e Ferrovia - um estudo sobre o Paulista F. C. de Jundiaí”, mostrando como era relação entre os funcionários e as empresas ferroviárias, criando uma ideia de ambiente familiar e controle das atividades dos trabalhadores mesmo fora de seu horário comercial, com o futebol como peça central desse fenômeno.

Foram diversos os caminhos abertos pelo estado por meio dos trilhos, marcados pela aglutinação de pessoas e crescimento de cidades em torno das estações, além, é claro, pela presença de funcionários ferroviários reunidos para as partidas de futebol como forma de lazer, e em alguns casos, chegando ao profissionalismo: a maioria dos clubes encontrados tem ligação com a Companhia Sorocabana (catorze), seguidos pela Paulista (dez). Os outros quadros estão ligados à São Paulo Railway Company (duas), Companhia Mogiana (três), Noroeste do Brasil (três), Estrada de Ferro Araraquara (dois), além dos clubes listados mais a frente no livro que pertenciam às linhas que não foram detalhadas no trabalho, pesquisados por Ernani Buchmann em “Quando o Futebol Andava de Trem”.

Afinal, o que aconteceu com os trens?

Pedir para um paulista pensar em trens hoje é provavelmente ouvir falar de CPTM. Pouco pensamos, e por vezes sabemos, do caminho que foi traçado até chegarmos neste modelo de transporte que tanto favorece o sistema rodoviário, e que subutiliza os trens dentro da capital do estado e seus arredores.

Por mais que seja comum ouvir pessoas culpando Juscelino Kubitschek, que ocupou o cargo de Presidente da República entre os anos de 1956 a 1961, por dar um fim às ferrovias, o buraco era mais fundo. Não tem mesmo como ignorar que, em um país com um estágio avançado de industrialização, os maiores aportes concedidos em seu governo na área de transportes foram parar no rodoviarismo, com incentivos à construção de estradas e criação de uma indústria automobilística brasileira, até então inexistente.

Apesar disso, o processo de decadência das ferrovias já estava em andamento há bastante tempo. Como mostra o artigo do pesquisador da história ferroviária no Brasil Rafael Prudente Corrêa Tassi “O descarrilamento da ferrovia no Brasil”, até 1870 ferrovias de boa qualidade foram construídas, todas em bitola-larga, de 1,60 metro, de maior custo, porém maior durabilidade. Entretanto, a desorganização econômica após a Guerra do Paraguai (1864-1870), que movimentou tropas brasileiras por ferrovias, acabou flexibilizando o padrão

de qualidade. Entraram em cena as bitolas estreitas – de vários tamanhos –, numa política de redução de custos do Império.

A partir dessa medida do governo imperial apareceram, de saída, dois problemas. Com bitolas estreitas de menor durabilidade, os recursos “economizados” na implantação voltariam na forma de manutenção e, futuramente, na troca dos trilhos. Outro problema foi que, como o início foi em bitola-larga, de 1,60 metro, e depois passou-se para a estreita, a maioria de 1 metro, inexistia a possibilidade de integração das ferrovias, gerando outro tipo de custo para transportadores e passageiros: o frete para a baldeação.

Em entrevista a este trabalho, Rafael Tassi destacou outra medida equivocada: a subvenção quilométrica. Em 1873, por meio de uma emenda de lei, o Império passou a poder definir os subsídios à iniciativa privada por esse novo mecanismo, cujo valor era definido pelo quilômetro construído. Ou seja, com o crescimento de uma megalópole global, como São Paulo, houve uma expansão acelerada, mas sob uma estrutura inadequada, de baixa qualidade técnica. “Você tem um caos de traçados e uma grande quantidade de ferrovias ruins e mal construídas, e isso tudo para economizar no subsídio”, resumiu Tassi.

Com essa política, o Brasil atingiu os 30 mil quilômetros de malha ferroviária já na década de 1920. No último esforço de JK pelas ferrovias, em 1958, o alcance era de cerca de 38 mil quilômetros. Fatores externos, inescapáveis, atrapalharam o percurso, como a crise da Bolsa de Nova York, em 1929, e as duas guerras mundiais, que fizeram as economias do globo declinarem. Com crise ou sem, as companhias ferroviárias precisam de produção para transportar. Em períodos de crise, o consumo da população cai, o preço dos produtos, por excesso de estoque, barateia e o custo total do transporte aumenta.

Somado ao endividamento das companhias, algumas tendo que ser encampadas pelo Estado, estava o aparecimento gradual das rodovias em concorrência desleal. Como todo novo meio de transporte (vide o caso atual dos aplicativos de carona), a legislação demora a impor limites e onera aquilo já existente (no exemplo dado, os táxis). Foi assim também com as rodovias, que seriam privilegiadas com o “Presidente Bossa-Nova”, almejando a redução

das importações de automóveis, reinantes até a metade do século XX no Brasil. O que não se entendeu, como salienta Rafael Tassi, é que “ferrovias e rodovias não são concorrentes, mas complementares”.

A história não contada

Apesar de sua grande importância para criar o cenário de uma São Paulo moderna, movendo-se e crescendo de forma cada vez mais rápida, as ferrovias foram sendo jogadas ao acaso junto de todo o movimento cultural criado com os clubes esportivos que compõem este livro. Fica claro que, para além de sua mais bem sucedida criação, o futebol, os clubes eram parte da vida de seus associados em diversos aspectos, tradição que também se perdeu.

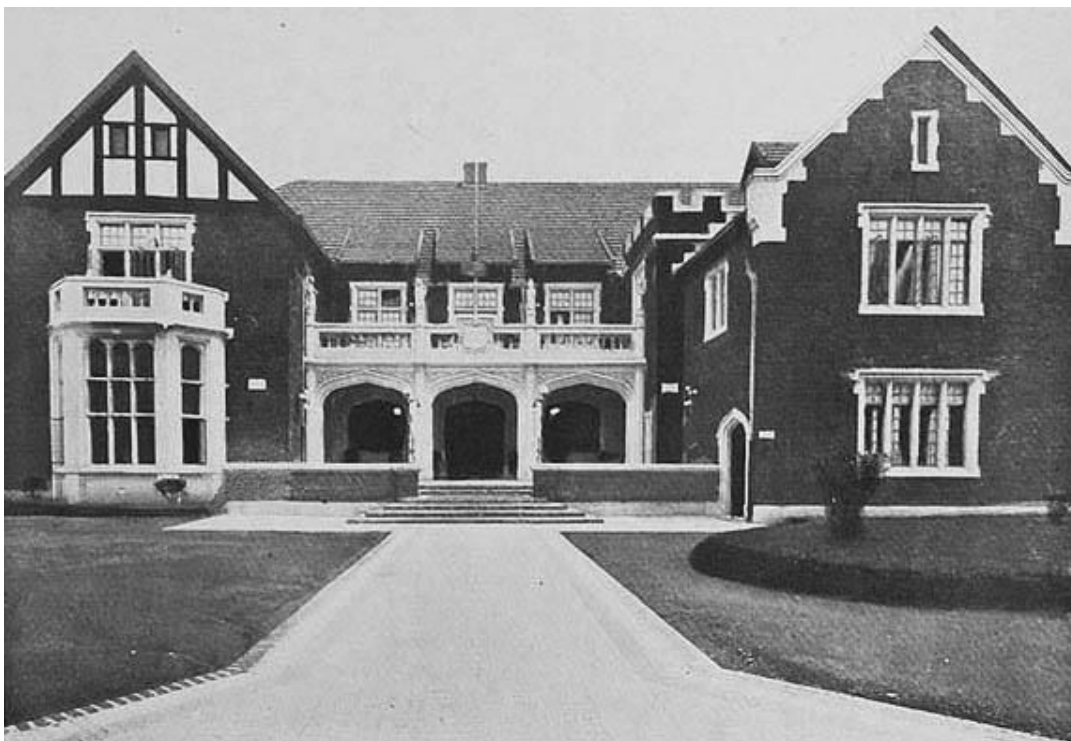
A partir deste trabalho conseguimos também perceber que muitas cidades do interior de São Paulo só chegaram a existir ou ter alguma relevância no cenário de um estado em completa ebulição econômica por conta das ferrovias. Ela juntava as pessoas e criava todo um modo de vida ao seu redor, e sua decadência deixou muitas destas cidades sem mais sentido de ser.

Um claro exemplo deste problema é a Vila de Paranapiacaba. Sem a ferrovia, sobrou para os moradores sobreviverem trabalhando com o muito mal preservado turismo histórico, que não explora nem metade do potencial que tem. O mais complicado é perceber que Paranapiacaba talvez ainda seja um caso de sucesso da ideia de manter viva a história das ferrovias paulistas. Na maioria das cidades que compõem os capítulos deste livro, o descaso com esta peça importante da história do crescimento do estado é ainda maior, e pouco se encontra sobre o assunto. Muitas vezes é o trabalho de estudiosos e apaixonados pelo tema que suprem as falhas de preservação histórica institucionais.

Entre traves e trilhos, vimos os times ferroviários nascerem, crescerem e se destacarem em competições profissionais, ou simplesmente existirem de forma amadora para o prazer de seus jogadores e sócios. Se pouco restou das glórias passadas, o orgulho das ferrovias paulistas segue muito presente naqueles que sobreviveram ao fim das linhas.

Fotos

Club Ferro Carril Oeste - Buenos Aires, Argentina (Ferrocarril Oeste de Buenos Aires)



Registro de 1930 da sede social do Ferro Carril Oeste, de clara influência inglesa na arquitetura. Crédito: Memoria y Balance General de 1930 / WikimediaCommons.



Além do futebol, o Ferro Carril Oeste sempre foi conhecido como um clube poliesportivo. Aqui, em uma das locomotivas da Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, a equipe de basquete *verdolaga* campeã da primeira edição da *Liga Nacional de Básquet*. Crédito: Wikipedia.

Club Atlético Rosario Central - Rosário, Argentina (Ferrocarril Central Argentino)



Faixa da torcida dos *canallas* que exalta a origem do clube a partir dos trabalhadores ferroviários. Crédito: La IzquierdaDiario.



Festa de 129 anos do Rosario Central em frente à Sede Fundacional do clube, um antigo armazém dos imigrantes ingleses de Rosário. Crédito: Jornal Conclusión

Peñarol - Montevideu, Uruguai (Central Uruguay Railway)



Réplica da locomotiva “The Rocket”, usada na Central Uruguay Railway e inspiração para as cores do Central Uruguay Railway Cricket Club (CURCC), futuro Peñarol. Crédito: Tony Hisgett / Wikimedia Commons



Tradicionalmente, em 23 de setembro, aniversário dos *carboneros*, o clube promove uma viagem de trem até a estação Peñarol, bairro que dá nome à instituição. Crédito: Club Atlético Peñarol.

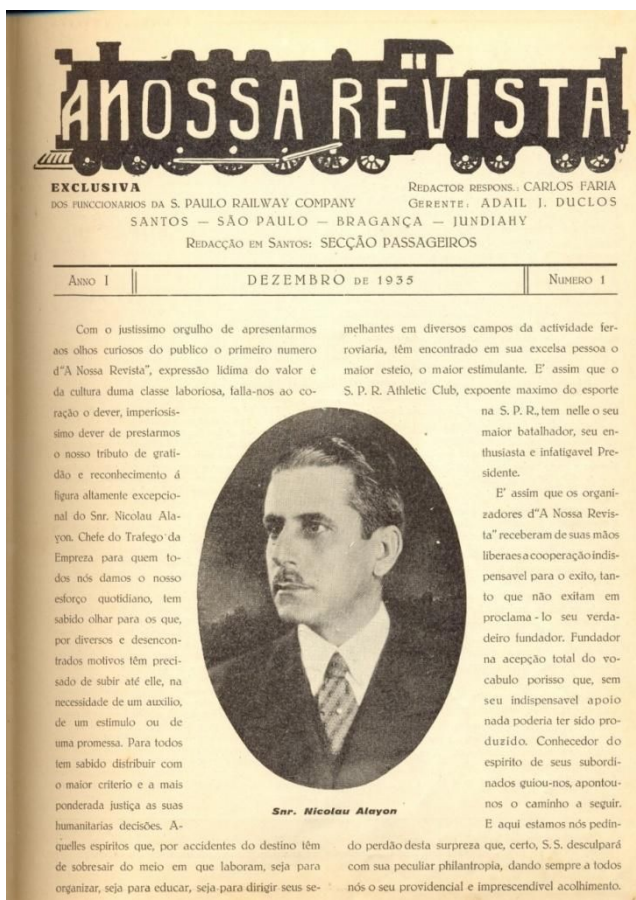
São Paulo Railway Athletic Club / Nacional Atlético Clube (São Paulo Railway Company / Santos - Jundiaí)



Envolvido na política do SPR ao longo de seus 51 anos de carreira, Nicolau Alayon segue sendo lembrado no estádio que leva seu nome, tendo seu busto eternizado logo na entrada. Crédito: Gabriele Martinez



Placa que acompanha o busto de Nicolau Alayon. Crédito: Gabriele Martinez



Nesta 1ª edição da revista exclusiva para os ferroviários da SPR em 1935 é possível ver ao centro uma foto de Nicolau Alayon. Crédito: Acervo do Nacional A.C.



Nesta foto colorizada do time de 67 do Nacional é possível notar os uniformes listrados em azul e branco, como o brasão do clube. Crédito: Acervo do Nacional A.C.



Nos contornos do “N”, o Nacional ainda guarda as formas da Rosa de Tudor e sua herança inglesa.
Crédito: Gabriele Martinez

Paulista Futebol Clube (Companhia Paulista de Estradas de Ferro)



Vagão de trem da Cia Paulista serviu de vestiário para o primeiro jogo da história do então JundiahyFoot Ball Club, em 1903. Crédito: A Gazeta Esportiva.

Lembrança

DO PRIMEIRO MATCH REALISADO EM JUNDIAHY

TEAM	TEAM
ASSOCIAÇÃO ATHLETICA DA LAPA	JUNDIAHY FOOT-BALL CLUB
<i>Goal Keeper</i> Carlos Handschick	<i>Goal Keeper</i> João Normanton
<i>Full-Backs:</i> José Soccdato — T. Pad- ney Junior	<i>Full-Backs:</i> A. Kenworthy — T. Scott
<i>Half Backs:</i> J. Gualazzi — José — Joa- quim Tobias	<i>Half Backs:</i> G. Hanikel — D. Curadi — Pacheco
<i>Forwards</i> E. Rowlands — H. Appel — E. Wrigg — D. Row- lands — G. Rowlands	<i>Forwards</i> Ribeiro — Rojek — J. Ken- worthy — Fuller — Leite
	<i>Reserva</i> J. Sims — A. Simões

Jornal da época anuncia escalções do primeiro do Jundiahy, em 1903, contra a Associação Athletica da Lapa, de São Paulo.

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

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

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

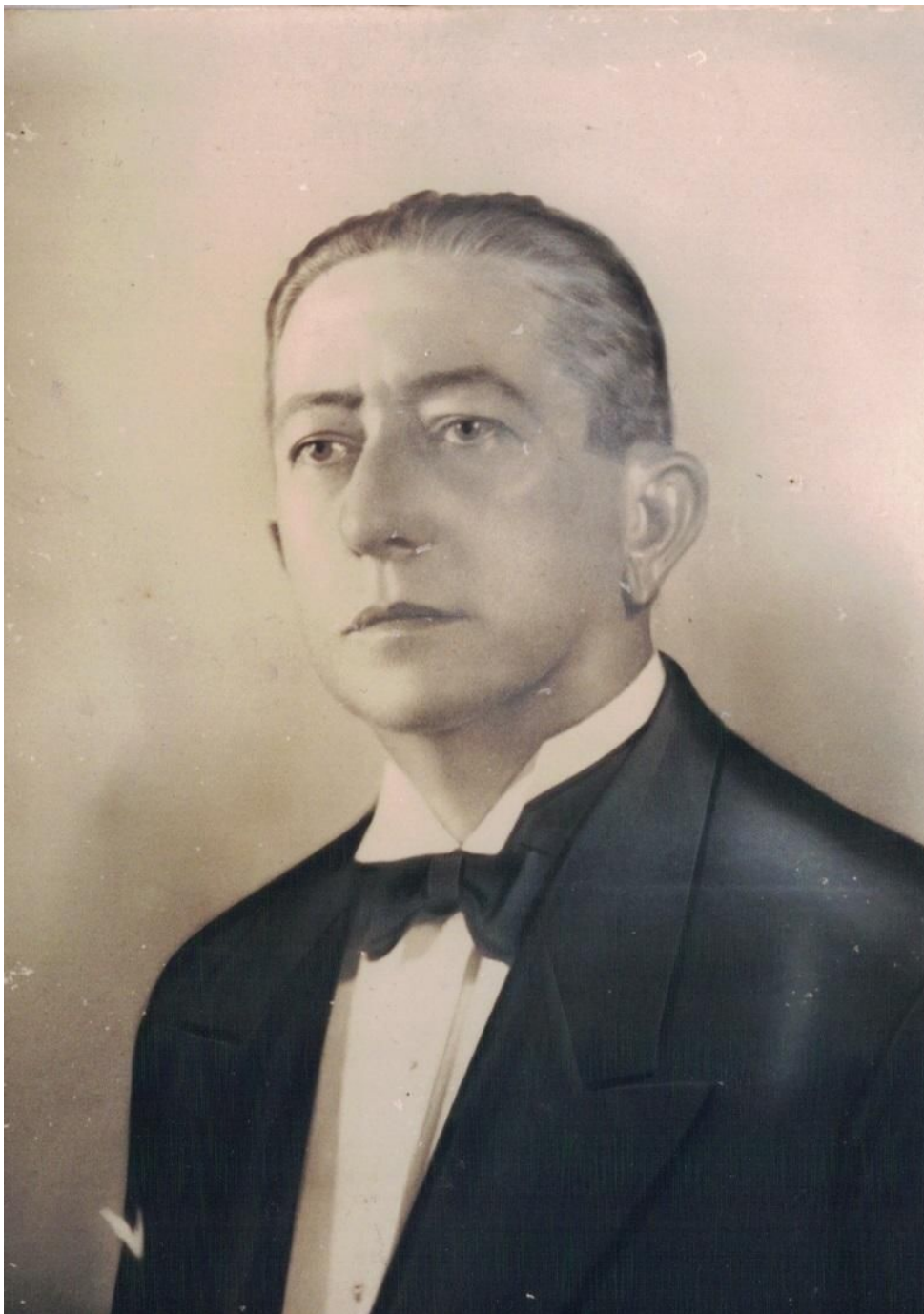
Nada mais havendo que tratar-se, levantou-se a sessão as 2 1/2 horas da tarde. Eu, Carlos Lalle Block, secretario da assemblea e 1º secretario do Judiciary, digo "Paulista Foot Ball Club, quem subscreve e assigno.

Judiciary, 17 de Maio de 1909

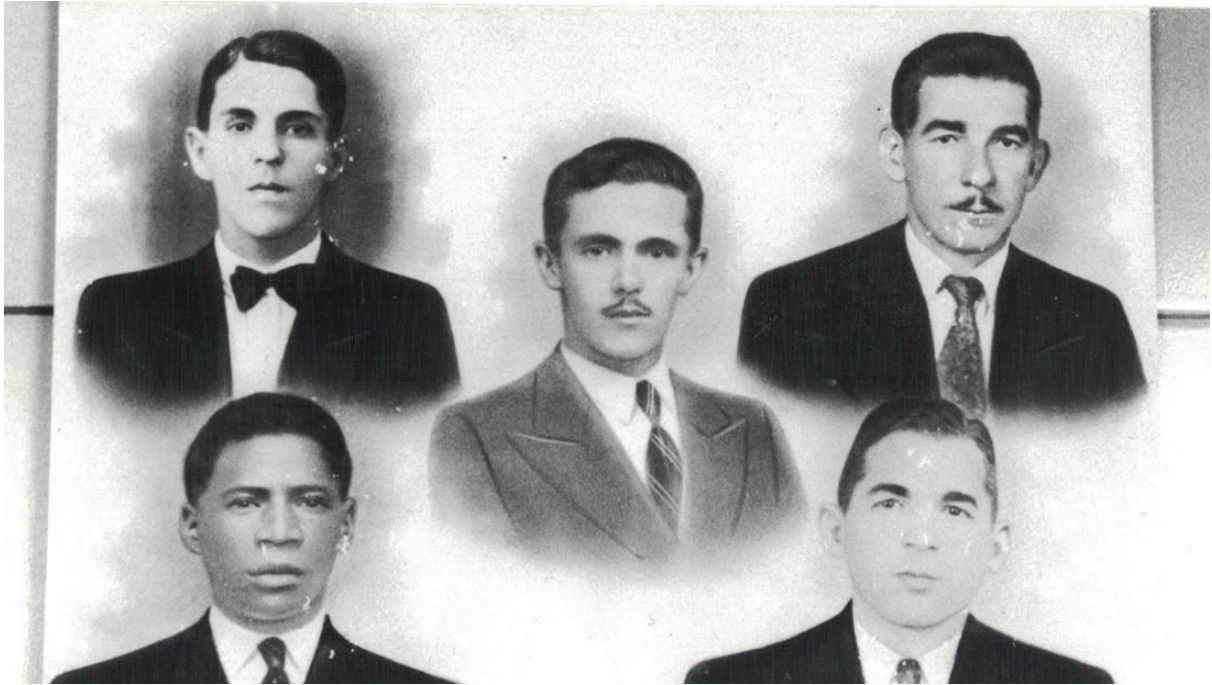
Carlos Lalle Block

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

Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube (Estrada de Ferro Sorocabana)



Retrato de Ruy Costa Rodrigues, diretor da Sorocabana que deu nome ao estádio do Estrada. Crédito: Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube.



Fundadores do São Paulo Futebol Clube de Sorocaba, primeiro nome do Estrada. Em cima: Manoel Moraes e Francisco Bertolini; em baixo: Henrique Cômodo e Francisco Monteiro; ao centro: Lourival Andrade (presidente).Foto: Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube.



Formação do São Paulo F.C. de 1934. Em pé, da esquerda para a direita: Morato, Palmeiras, Júlio, Heitor, Vitor, Heraldo, Japão, Moacir, Alencar e Cândido. No chão: Henrique. Foto: acervo de Angelo Romulo Remulo Lava, o "Mickey".



Formação titular do Estrada de Ferro Sorocabana no Amador de 1968. Foto de 30 de novembro de 1968. Jogo: Estrada 1 x 1 E.C. São Bento. Em pé da esquerda para a direita: Carlito, Elizeu, Macalé, Valter, Jairo e Cláudio. Abaixados na mesma ordem: Bacaetava, Esquerdinha, Jota, Hélio Pelé, Leco e Pastéis. Crédito: acervo de Pedro Banietti, o Esquerdinha.

Esporte Clube Mogiana



Tribunas do Estádio Doutor Horácio Antônio da Costa: de um dos campos mais modernos do país à incerteza de se manter em pé. Crédito: Gabriele Martinez



Homenageado no nome original do estádio, o busto de Horácio Antônio da Costa segue no atual CERECAMP. Crédito: Gabriele Martinez



Elenco de 1946 do Mogiana, com a presença de Jabazinho, em pé, o quarto a partir do lado esquerdo. Crédito: acervo pessoal de Renata Bueno das Neves.

Associação Ferroviária de Esportes (Estrada de Ferro Araraquarense)



Carro de passageiro de aço carbono da EFA com cor grená que inspirou o manto da Ferroviária.
Crédito: Leonardo Blomfield/coleção de Alberto Henrique Del Bianco.



Primeira formação da história da Ferroviária, no jogo inaugural contra o Esporte Clube Mogiana, de Campinas. Crédito: Revista Araraquara no Nacional, nº 1, 1978.



Embarque da delegação da AFE na primeira excursão do clube ao exterior, para Europa e África, em 1960. Crédito: Museu do Futebol e Esportes de Araraquara.

Esporte Clube Noroeste (Estrada de Ferro Noroeste do Brasil)



Nas dependências do Estádio Alfredo de Castilho, os trilhos decorativos mantêm a aura ferroviária do Noroeste. Crédito: Gabriele Martinez



MATRÍCULA N.º 16.012
 Serviço Regional do Pessoal [S. R. P. - 3] **Estrada de Ferro Noroeste do Brasil** Seção Administrativa
 REGISTRO INDIVIDUAL DO EXTRANUMÉRARIO DIARISTA

NOME AGOSTINHO ZEOLA

REGISTRO DA DOCUMENTAÇÃO

a) nacionalidade brasileira: Sim. Prova: c/Certidão de Nascimento pass.em 21-10-46,p/Reg.Civ.de Pradópolis, sob o nº 4.792.
 b) capacidade técnica para a função: Apos. Atest. Capacidade pass. em 17-12-52, p/Dr. Presid. da Comissão de Compras.
 c) folha corrida: Apos. Atest. Antecedentes pass. em 11-12-52, p/Delegacia Regional de Polícia de Bauru.
 d) prova de quitação militar: Apos. Ort. Fimado de Alistamento Militar pass. p/Sa. CR. 2a. R.M. sob o nº 610612.
 e) atestado de vacina: Apos. Atest. pass. em 11-12-52, p/Centro de Saúde de Bauru, sob o nº 12012.
 f) atestado de saúde e capacidade física: Apos. Ficha Sarmária pass. em 11-12-52, p/Dr. Nicola Gabriel.
 g) defeito físico: Não tem.

Análise	Proposta	Local de Trabalho	Aprova-ção de Matr. de Matr.	Aprova-ção de Matr.	Emprego	Fórmula	Fórmula	LICENÇAS		SUSPENSÃO DE PAGAS		FÓRMULA	PUNÇA	EMPREGOS	Data	DETALHE
								Trat. sobre Ind. Indiv.	Trat. sobre Ind. Indiv.	Goia	Naje					
															29-12-1952	ADMITIDO a partir de 1-12-52, c/TRABALHADOR-END, c/a diária de Cr. \$ 52,40, p/38 ço do Material - Comissão de Compras. Desp. d/data do Sr. Diretor. Pr. 8647-1-52- pag. 124. e na Apos. em Serv. BP. 676, pag. 266.
												X			28-12-1953	CLASSIFICADO a partir de 1º-1-54, como TRABALHADOR ref. 18, na T.E.M. BP. 726-56
															21/7/56	DISPENSADO, a pedido, a partir de 1/7/56, Pr. 6222-2-56-SRP-3-BV-836/1726.

Registros de Zeola como funcionário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Crédito: Agostinho Aparecido Zeola (Tim)



Zeola logo se tornou ídolo no Noroeste graças aos dois gols que deram a vitória e o acesso ao Noroeste em 1954, contra o Marília. Crédito: Agostinho Aparecido Zeola

Clubes ligados às ferrovias do estado de São Paulo

	Nome	Fundação	Ferrovia	Situação em 2019
	América Futebol Clube (São José do Rio Preto)	28/01/1946	Araraquarense	Paulista Segunda Divisão
	Associação Atlética Ferroviária (Assis)	01/05/1927	Sorocabana	Sem divisão
	Associação Atlética Ferroviária (Botucatu)	03/05/1939	Sorocabana	Sem divisão
	Associação Atlético Ferroviária (Pindamonhangaba)	12/04/1930	Campos do Jordão/Central do Brasil	Sem divisão
	Associação Ferroviária Avareense (Avaré)	13/05/1950	Sorocabana	Sem divisão
	Associação Ferroviária de Esportes (Araraquara)	12/04/1950	Araraquarense	Paulista A1
	Botafogo Futebol Clube (Ribeirão Preto)	12/10/1918	Mogiana	Paulista A1
	Clube Atlético Ferroviário (Araçatuba)	1963	Noroeste	Extinto
	Clube Atlético Sorocabana (Itapetininga)	11/06/1945	Sorocabana	Sem divisão
	Clube Atlético Sorocabana (Mairinque)	12/03/1940	Sorocabana	Sem divisão
	Clube Esportivo Ferroviário Douradense (Dourados)	22/09/1930	Douradense	Extinto
	Esporte Clube Ferroviário (Bernardino de Campos)	16/07/1947	Sorocabana	Extinto
	Esporte Clube Ferroviário (Juquiá)	1931	Sorocabana	Extinto
	Esporte Clube Ferroviário (Lins)	1951	Noroeste	Sem divisão
	Esporte Clube Mogiana (Campinas)	07/06/1933	Mogiana	Extinto
	Esporte Clube Mogiana (Casa Branca)	14/09/1935	Mogiana	Extinto
	Esporte Clube Noroeste (Bauru)	01/09/1910	Noroeste	Paulista A3

	Esporte Clube Paulista (Piracicaba)	01/01/1929	Paulista	Extinto
	Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube (Sorocaba)	25/11/1930	Sorocabana	Extinto
	Ferrovário Esporte Clube (São Carlos)	01/05/1943	Paulista	Extinto
	Ferrovário Futebol Clube (Marília)	01/05/1953	Paulista	Extinto
	Ferroviários Atlético Clube (Bragança Paulista)	01/06/1948	Santos - Jundiaí	Sem divisão
	Ituano Futebol Clube (Itu)	24/05/1947	Sorocabana	Paulista A1
	Jaboticabal Atlético (Jaboticabal)	30/04/1911		Extinto
	JundiahyFoot Ball Club	1903	Paulista	Extinto
	Nacional Atlético Clube (São Paulo)	23/02/1947	São Paulo - Jundiaí	Paulista A2 (rebaixado à A3 em 2020)
	Paulista Futebol Clube (Jundiaí)	17/05/1909	Paulista	Paulista Segunda Divisão (promovido à A3 em 2020)
	Paulista futebol Clube (Rincão)	15/05/1939	Paulista	Extinto
	Rio Claro Futebol Clube (Rio Claro)	09/05/1909	Paulista	Paulista A2
	São Paulo Railway Athletic Club (São Paulo)	16/02/1919	São Paulo - Jundiaí	Atual Nacional AC
	Sociedade Recreativa e Desportiva União Lyra Serrano (Paranapiacaba/Santo André)	1936	São Paulo - Jundiaí	Departamento de futebol extinto
	Serrano Athletic Club (Paranapiacaba/Santo André)	1903	São Paulo-Jundiaí	Atual Lya Serrano
	Sorocabana Futebol Clube (Piracicaba)	02/1930	Sorocabana	Extinto
	União Atlético Ferroviária Candidomotense (Cândido Mota)	15/11/1949	Sorocabana	Extinto
	União Ferroviária Anastaciana (Santo Anastácio)	04/02/1952	Sorocabana	Extinto

Referências

A Taça "Competencia": Paulistano, da capital, vs. Paulista, de Jundiaí. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 11 out. 1920.

ALMEIDA, Marco Antonio Bettine de; GUTIERREZ, Gustavo Luis; FERREIRA, Ricardo Pellison. *Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista. Revista Brasileira de Educação Física e Esporte*, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 249-258, abr./jun. 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbefe/v24n2/v24n2a08.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2019.

ANUNZIATA, Antonio Henrique Felice. *O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971)*. 2013. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/278948>. Acesso em: 7 nov. 2019.

ASSOCIAÇÃO CULTURAL DE APOIO AO MUSEU CASA DE PORTINARI. E.F. Araraquara. *Museus Ferroviários SP*, Brodowski, 2019©. Disponível em: <http://museusferroviarios.net.br/creditos-e-privacidade/>. Acesso em: 7 nov. 2019.

BUCHMANN, Ernani. *Quando o futebol andava de trem: memória dos times ferroviários do Brasil*. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

CIRINO, Luís Marcelo Inaco. *Araraquara futebol e política*. São Paulo: SJS Gráfica e Editora, 2008.

CIRINO, Luís Marcelo Inaco. *Fonte Luminosa: Ferroviária*. Campinas: Pontes Editores, 2005.

Destituição na Ferroviária. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, p. 17, 20 ago. 1965.

ENTREVISTAS com ex-presidentes da Associação Ferroviária de Esportes. Araraquara: Rádio Cultura AM, 2007. 1CD.

FANTINATTI, J. M. *Personagem: Horácio Antonio da Costa*. **Blog Pró-Memória de Campinas-SP**. Campinas, 7 dez. 2008. Disponível em: <http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com/2008/12/personagem-horcio-antonio-da-costa.html>. Acesso em: 7 nov. 2019.

FARAH NETO, José Jorge; KUSSAREV JUNIOR, Rodolfo. *Almanaque do futebol paulista 2000*. São Paulo: Panini, 2000.

FIOROTTO FILHO, Antonio. *Cronologia histórica da fundação do Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube*. Sorocaba: High Performance, 2014.

FLORES, Francisco B. *Historia delfutbol argentino*. Buenos Aires: Eiffel, 1958.

GAMBETA, Wilson. *A bola rolou: o Velódromo Paulista e os espetáculos de futebol 1895-1916*. São Paulo: SESI-SP, 2015.

GASPAR, Antonio Francisco. *Histórico do início, fundação, construção e inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana: 1870-1875*. São Paulo: Estabelecimento Graphico Eugenio Cupolo, 1930.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Sorocaba: município de Sorocaba, SP. Santana do Parnaíba: Estações Ferroviárias do Brasil [site], 9 nov. 2018. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/s/sorocaba.htm>. Acesso em: 7 nov. 2019.

GONÇALVES, Fausto Gamba. *Excelência pioneira do futebol bauruense: 1910-1947*. Bauru: Edição do Autor, 2010.

GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. 2010. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-19092011-133824/pt-br.php>. Acesso em: 7 nov. 2019.

ILHÉU, Leandro Massoni. *Nacional: nos trilhos do futebol brasileiro*. São Paulo: Casa Flutuante, 2019.

LIMA, Jorge Alves de. *O ovo da serpente: Campinas, 1889*. Campinas: Pontes Editores, 2017.

LOURENÇO, Leonardo. Ponte Preta: clube campineiro quer ser reconhecido por colocar em campo o primeiro negro do futebol brasileiro. **Folha de S. Paulo**, São Paulo. 12 dez. 2010. Esporte. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/esporte/fk1212201018.htm>. Acesso em: 7 nov. 2019.

LUCATO, Cláudio. *JundiahyFoot Ball Club ou Paulista F. C.* Jundiaí: Literarte, 2002.

MANTUAN, Eric. Paulistão: histórias de cidades e times do interior são ligadas pela ferrovia. **Globoesporte**, Sorocaba, 30 jan. 2015. Disponível em: <http://globoesporte.globo.com/sp/sorocaba/futebol/campeonato-paulista/noticia/2015/01/paulistao-historias-de-cidades-e-times-do-interior-sao-ligadas-pela-ferrovia.html>. Acesso em: 7 nov. 2019.

MAYER, Jorge Miguel de. Ademar Pereira de Barros. Fundação Getúlio Vargas, Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. 2009©. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/ademar-pereira-de-barros>. Acesso em: 7 nov. 2019.

MILLS, John Robert. *Charles Miller: o pai do futebol brasileiro*. São Paulo: Panda Books, 2005.

MOGIANA marcou auge dos barões do café: instalação de ferrovia contou com a influência política da cidade; dom Pedro 2º participou de inauguração. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 19 jun. 2001. Ribeirão. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri1906200120.htm>. Acesso em: 7 nov. 2019.

MUSEU CASA DE PORTINARI. Companhia Mogiana. Brodowski, [2017], Estação Brodowski. Disponível em: https://www.museucasadeportinari.org.br/exposicao-estacao-brodowski/companhia_mogiana.html. Acesso em: 7 nov. 2019.

NAVARRO, Thiago. Incêndio do antigo estádio do Noroeste faz 60 anos. **JCNET: Jornal da Cidade**, Bauru. 25 nov. 2018. Disponível em: <https://www.jcnet.com.br/noticias/esportes/2018/11/537060-incendio-do-antigo-estadio-do-noroeste-faz-60-anos.html>. Acesso em: 7 nov. 2019.

NOROESTE nos trilhos. Direção: Leonardo Del Sant. Bauru: UNESP, 2017. 1 vídeo (34 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ufOiLbgR-cU>. Acesso em: 7 nov. 2019.

OLIVEIRA FILHO, Celso Franco de. *Fora dos trilhos: a história do EC Mogiana*. Campinas: E-Color, 2008.

ORTIZ, Raúl Scalabrini. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Reconquista, 1940.

PALESTRA a Estrada de Ferro Araraquara (EFA). Araraquara: TV Câmara Araraquara, 30 ago. 2017. 1 vídeo (135 min). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=C-WJo_Mw7CM&feature=youtu.be. Acesso em: 7 nov. 2019.

PITTA, Vivaldo. Quem foi Alfredo de Castilho?. Prefeitura do Município de Castilho, Castilho-SP, 2018©. Disponível em: <http://www.castilho.sp.gov.br/oficial/alfredo-de-castilho/>. Acesso em: 7 nov. 2019.

Primeiro jogo da história do Paulista. **O Commercio de São Paulo**, São Paulo, 27 jun. 1903.

QUARTIER, Sidinei. A última viagem com passageiros: com três vagões quase lotados, e uma locomotiva, os passageiros deram adeus ao trem. **A Cidade On**, Ribeirão Preto. 18 out. 2014. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/cotidiano/NOT,2,2,1000910,A+ultima+viagem+com+passageiros.aspx>. Acesso em: 7 nov. 2019.

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. Bauru e a decadência da ferrovia. **Social Bauru**, Bauru. 4 maio 2016. Disponível em: <https://www.socialbauru.com.br/2016/05/04/bauru-e-a-decadencia-da-ferrovia/>. Acesso em: 7 nov. 2019.

RANKING digital dos clubes brasileiros: out/2019. **IBOPE Repucom**, São Paulo, 7 out. 2019. Disponível em:

<http://www.iboperepucom.com/br/rankings/ranking-digital-dos-clubes-brasileiros-out2019/>.

Acesso em: 7 nov. 2019.

REPORTAGEM: Estádio CERECAMP/Esporte Clube Mogiana. Direção: Gustavo Magnusson e Mathias Sallit. Edição: João Solimeo. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 09 jun. 2015. 1 vídeo (7 min). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=hecdZP_0hQI&feature=youtu.be&fbclid=IwAR0fRiAx8VVr0gwyKab8xc-ak8vD9PfGV6TM8iTKB63QqEkYKfL7QBdwscM. Acesso em: 7 nov. 2019.

Revista Ferrovia. São Paulo: Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, n. 174, 31 ago. 2018. Disponível em: <https://www.aeefsj.org.br/site/?p=9029>. Acesso em: 7 nov. 2019.

ROMERO, Gerardo. *Los clubes de fútbol argentino: vigentes en AFA/CFFA.* Buenos Aires: Dunken, 2014.

ROUBICEK, Marcelo. *Vestindo a camisa: futebol e ferrovia: um estudo sobre o Paulista F.C. de Jundiaí.* 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Economia) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

ROVÊDO, Thiago. Governo do Estado coloca Cerecamp à venda em Campinas: o Cerecamp, também conhecido como Estádio da Mogiana, foi colocado no programa de venda ou concessão de uso; um projeto de lei foi encaminhado à Alesp. **A Cidade On**, Ribeirão Preto.

2 set. 2019. Disponível em:

https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/cidades/NOT,0,0,1444419,governo+do+estado+coloca+cerecamp+a+venda+em+campinas.aspx?fbclid=IwAR3qJcAg8olcU46uAA_Ch8rcSsYKrfy-WPoti5N4Nupvzh3e8bYOTqBJ710. Acesso em: 7 nov. 2019.

Rua Nicolau Alayon. In: ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *Dicionário de Ruas: história das ruas da cidade de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2019©. Disponível em: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: 7 nov. 2019.

SIMONETTI, Paulo Sérgio. *Noroeste: 104 anos de um teimoso*. Bauru: Estúdio Teca, 2014.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. *Sorocabana: uma saga ferroviária*. São Paulo: Dialeto, 2001.

TASSI, Rafael Prudente Corrêa. *Locomotivas elétricas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2015.

WHITTLE, Iain Campbell. Thomas Scott. **Scots Football Worldwide**, Polbain, Escócia, 2019©. Disponível em: <https://www.scotsfootballworldwide.scot/tomscott>. Acesso em: 7 nov. 2019.