

HISTÓRIA DOS BAIRROS

PIRITUBA

Um começo a partir dos trilhos

**FERROVIA:** A história de Pirituba (que em tupi significa “um pouco alagado”) não se restringe à ocupação. Essa pode começar a ser contada em 1.º de fevereiro de 1885, quando foi inaugurada a estação ferroviária de Pirituba, pela São Paulo Railway Company. A estação atraiu moradores e visitantes, que formaram um povoado ao redor, no local onde 50 anos mais tarde surgiria Pirituba. A estação ferroviária foi criada na época em que se iniciou a expansão da produção do café no Estado. O produto era levado ao porto de Santos via linha férrea. O aumento dessa atividade levou a São Paulo Railway Company – companhia inglesa de transporte ferroviário –, a inaugurar a parada de Pirituba, para dali também retirar o café produzido em fazendas próximas.

Antes da formação do bairro, as terras pertenciam ao coronel Anastácio de Freitas Tranco, que instalou ali a Fazenda do Anastácio. Conta-se que a fazenda produzia cereais, café e chá e fazia parte de uma gleba de latifúndios de Diogo Pinto do Régo, sendo banhada por um afluente do Tietê.

Com a morte do coronel, em 1839, a fazenda foi administrada pelos herdeiros, até ser comprada pelo brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar e pela mulher, a marquesa de Santos. Em 1860, quando começaram as obras da ferrovia, a propriedade foi dividida em duas. No início do século passado, a área total acabou adquirida pela Cia. Armour do Brasil. A partir daí, foram construídos os loteamentos que fizeram Pirituba progredir. Na década de 1960, o desenvolvimento era tão grande (cerca de 140 fábricas estavam instaladas) que se cogitou a emancipação. Mas o movimento não teve força e um plebiscito, realizado em 14 de junho de 1964, decidiu que o bairro continuaria ligado à capital.



ARQUIVO/AE  
EQUIPE VITORIOSA - De 71 a 74, time dominou campeonato paulista

# Bicicletas como parte da família

A história dos Zanolas confunde-se com a evolução do esporte na zona norte

CASA VERDE

Ardilhes Moreira

Há mais de cinco décadas, a paixão pelas duas rodas é uma marca dos Zanolas. Somente os mais atentos e curiosos notam na vitrine da bicicletaria da Rua Zilda, na Casa Verde, itens que denunciam a tradição da família no ciclismo. São peças antigas, comuns na época em que a equipe fundada por José Zanola Filho conquistou títulos importantes no ciclismo paulista.

A história do marceneiro que se transformou em ciclista e chefe de equipe é preservada pelos filhos. Foi em 1950, que José Zanola Filho resolveu trocar o trabalho com as peças de madeiras pelas bicicletas. “Ele começou a correr em 1950 e em 1956 fundou a bicicletaria Ciclo Zanola Casa Verde”, comenta José Zanola Neto, de 50 anos.

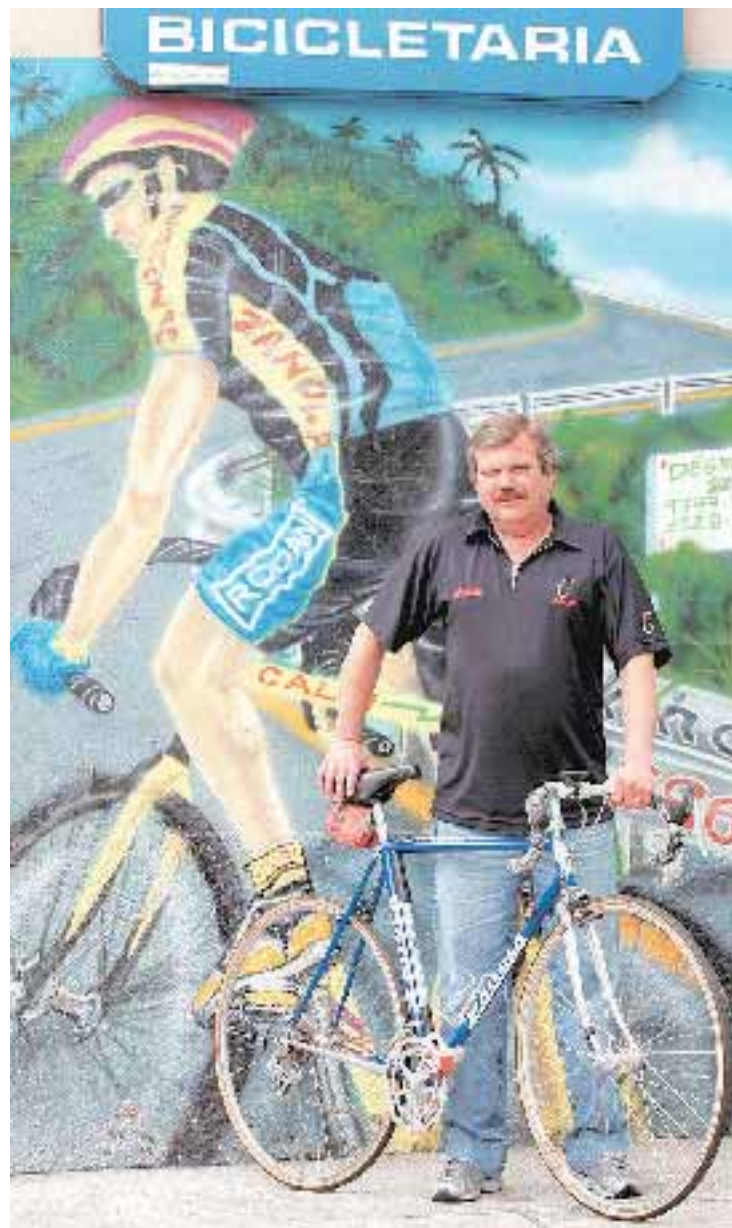
A trajetória do pai é contada em medalhas, fotos e outros detalhes de época, que a família preserva. O mais importante é a bicicleta construída pelo ex-marceneiro para competir. Até hoje a bike, que ainda funciona, é guardada pelo filho.

O pai construtor também

## Marceneiro chegou a construir modelo para poder disputar os torneios

foi um pioneiro na divulgação do esporte. As participações de Zanola nas competições da época e os serviços prestados na oficina serviram para reunir e incentivar novos esportistas da região. O Ciclo Clube Zanola foi fundado em 1969 e atuou até 1974.

A associação teve uma his-



MARCO FERNANDES/AE  
NETO - ‘É difícil comprar bicicletas esportivas por menos de R\$ 2.300’

tória curta, mas em quatro anos o grupo de ciclistas não decepcionou. Venceu por quatro vezes o campeonato paulista por equipes. José Zanola Neto, que na época também competia na equipe dirigida pelo pai, sagrou-se campeão individual nos anos de 1971, 1972 e 1973. Sem falar em um honroso quarto lugar na famosa prova 9 de Julho de 1972.

A interrupção da trajetória de vitórias veio após uma fatalidade. Em 1973, durante um treinamento na Marginal do Pinheiros, perto da Usina da Traição, José Zanola Filho sofreu uma queda e morreu em consequência da batida. “Naquela época, não tínhamos tantos equipamentos de segurança como hoje”, lembra Neto.

A ausência do fundador diminuiu o ânimo do grupo, que chegou a ter 35 ciclistas. Ainda por dois anos o bairro recebeu uma das provas do calen-

dário estadual. A disputa começava na Rua Doutor César Castiglione e a chegada era na Sociedade de Amigos da Casa Verde, na Avenida Engenheiro Caetano Álvares.

INCENTIVO

Longe do ciclismo competitivo, a família prossegue no incentivo ao uso da bicicletas, patrocinando passeios ciclísticos. Entretanto, engana-se quem acredita que o ciclismo esportivo atual perdeu força. Para Neto, hoje as competições e os atletas existentes apresentam alto nível. Mas ele acredita que falta divulgação das provas – a maioria ocorre no interior.

Até mesmo a popularização de outras modalidades, como mountain bike, é responsável pela pouca visibilidade do esporte. “Hoje, é difícil ter uma bicicleta de ciclismo por menos de R\$ 2.300,00 e com menos dá para comprar uma boa mountain-bike”, comenta.●