

FOTOS: ACERVO PARTICULAR WLADIMIR SOLLER



Acervo: Museu Hist. Sofoc.

Ano III – nº 3 – Dezembro de 2012

VIDERE

UMA VIAGEM PELOS TRILHOS PRUDENTINOS

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA – EFS

Durante noventa anos (1871-1961) a Estrada de Ferro Sorocabana foi motivo de orgulho dos habitantes sorocabanos.

Esta ferrovia foi fundada em 1871, por Luiz Matheus Maylaski, com o objetivo de transportar o escoamento de ferro, de São João do Ipanema a São Paulo, numa extensão de 132 quilômetros.

A expansão da E.F.S. foi lenta. Iniciada no final do século XIX, serviu ao avanço do café, à medida que fazendas se tornavam plantadoras da preciosa rubiácia. Devagar, iam-se inaugurando estações nas cidades de seu traçado. Sorocaba, em 1875; em 1889, foi a vez de Botucatu. A fusão das companhias Sorocabana e Ituana se deu em 1892. Em 1904, o Governo Federal arrematou a ferrovia e, em 1905, a transferiu ao Governo do Estado de São Paulo.

Aos poucos os trilhos iam sendo assentados. Inauguradas foram as estações de Cerqueira César, em 1905; a de Salto Grande, em 1909; de Assis, em 1914, de Indiana, em 1917. Em Janeiro de 1919, festivamente, foram as inaugurações das estações de Regente Feijó e Presidente Prudente. E para se chegar a Presidente Epitácio, em 1922, o progresso ferroviário chegou em Presidente Bernardes, em 1919, em Santo Anastácio, em 1920 e em Presidente Venceslau, em 1921.

A E.F.S., onde chegavam seus trilhos, coroava-se o espírito empreendedor de cafeicultores e aventureiro de uma grande parcela de trabalhadores, diversificados em ramos de negócios, do armazém à farmácia. Núcleos de patrimônios e vilas e cidades surgiam e cresciam a fervura de especulação de terras, loteamentos e glebas e mais glebas eram comercializadas para o plantio de café e cereais.

A população das vilas e cidades, à margem da ferrovia, a tinha, praticamente, como o único meio de transporte. Viajava-se para São Paulo e outras localidades de trem. Transportava-se tudo, de mudanças a carregamento de safras de café, milho, algodão, amendoim; gaiolas de gado e mercadorias para os armazéns.

Viagens a negócio, excursões, visitas a parentes, tratamento de saúde se realizavam, em idas e vindas, pelos vagões de primeira e segunda classes. Antes, nos primórdios, nos vagões de madeira trabalhada e vidros das janelas bisotados, com a inscrição E.F.S.. Depois nos vagões metálicos pintados de verde, simbolizando o ouro-verde dos cafezais; finalmente, em vagões de alumínio, o ouro branco, metáfora da riqueza dos algodoais.

A estrutura ferroviária exigia um contingente de funcionários para sua manutenção: saqueiros, lenheiros, faxineiros, graxeiros, foguistas, maquinistas, fiscais e agentes de estação; e serviços burocráticos de escritório, telegrafia, bilheteria e despachos, que primavam pelo bom atendimento. Aliás, na primeira metade do século XX, ser ferroviário era um emprego valorizado; era uma categoria de peso no orçamento familiar

e coletivo.

A partir da década de sessenta com a opção pelo automóvel e caminhões, houve o abandono das ferrovias, deixando-as ao relento e ostracismo.

Houve um tempo que viajar de trem era vislumbrar belas paisagens; apreciar a natureza e cidades e recolher e armazenar reminiscências, nos encontros e desencontros das estações da vida e colher e vivenciar um Brasil rural cordialmente tranquilo e feliz.

Benjamin Resende
historiador

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



Expediente

Videre

Peça prática integrante do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado **Estrada de Ferro Sorocabana: Uma viagem fotográfica pelos trilhos de Presidente Prudente**, entregue à Faculdade de Comunicação Social “Jornalista Roberto Marinho”, da Universidade do Oeste Paulista (Unoeste).

Autores

Bruno Augusto
Daisy Cordeiro
Jéssica Soares
Rebeca Alfaro
Wellington Fonseca

Orientadora

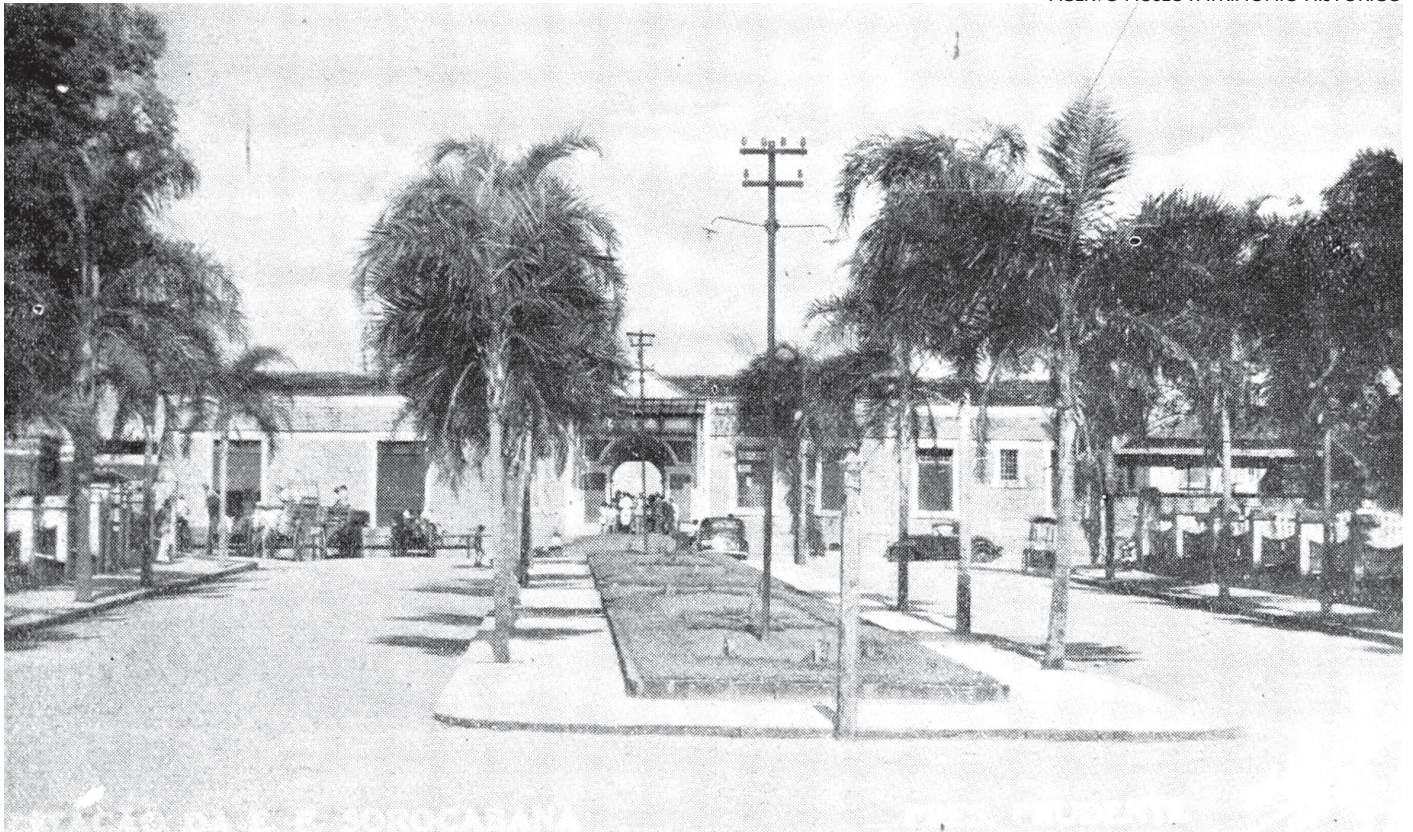
Profª Ms. Cássia Maria Popolin

Editoração Eletrônica

Marcos Santos

Impressão

Gráfica Cipola



Fachada da Estação
de Presidente
Prudente na
década de 40



ACERVO PARTICULAR WLADIMIR SOLLER

índice

Pág 8 – Início da Companhia Sorocabana

Pág 9 – Pioneiros de Presidente Prudente

Pág 10 – Vila Goulart

Pág 12 – Vila Marcondes

Pág 14 – O desbravamento de
Prudente e a chegada da linha férrea

Pág 21 – A carreira de um maquinista

Pág 24/25 – O trem dos estudantes

Pág 26/27 – Memórias de um telegrafista

Pág 28 – Encontro na Estação

Pág 29 – A espera do Presidente

Pág 31 – Comércio e transporte de mercadorias

Pág 32 – Depoimentos

ACERVO PARTICULAR JÚLIO GOULART



Esta revista relata fragmentos da história da Estrada de Ferro Sorocabana entre os anos de 1919 a 1946, abordando a chegada da linha férrea, seu desenvolvimento e auge econômico e por fim, sua decadência com a chegada da primeira rodovia na cidade, a Raposo Tavares.

Todo este resgate histórico foi adquirido pelo grupo por meio de depoimentos, fotos e documentos conseguidos em órgãos públicos e privados; pessoas como ex-ferroviários e moradores da vila Marcondes, bairro onde está localizada a Estrada de Ferro Sorocabana.

Um trabalho interessado em resgatar este importante fragmento da história de Presidente Prudente.

O leitor poderá viajar ao passado, sentir-se parte dessa história por meio dos relatos e fotografias aqui apresentados, além de perceber a importância que este meio de transporte já teve para o desenvolvimento e povoamento da cidade.

As fotografias passam um pouco da realidade daquele tempo.

VIDERE

O nome desta revista tem sua origem no latim e carrega um significado singular, que é ver, olhar. A equipe que produz a Videre encara tal significado como ver de modos diferentes, mas com os mesmos olhos, as imagens apresentadas de um patrimônio da cidade de Presidente Prudente. É dar vida aquilo que um dia estava apagado, esquecido pela maior parte da população. É também reunir vários olhares em um só elemento físico, que tanto conforta o homem, a possibilidade de se eternizar. A fotografia proporciona isso, seja ela digital ou analógica, é a maneira de dizer: “eu estive aqui”, “eu existo”, não apenas para o ser humano, mas para suas criações.

ACERVO PARTICULAR VLADIMIR SOLLER



ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



Armazém da Estrada de Ferro Sorocabana em 1947



Os pesquisadores deste projeto agradecem a todos os que contribuíram para a finalização deste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) da Faculdade de Comunicação Social de Presidente Prudente “Jornalista Roberto Marinho, da Universidade do Oeste Paulista (Unoeste).

A revista Videre, sobre o resgate fotográfico da Estrada de Ferro Sorocabana, reconhece a colaboração de todos, seja ela com a doação de seu tempo, indicação de fontes, doação de fotos, documentos entre outros materiais e/ou ajuda.

Os autores agradecem também aos personagens que cederam e confiaram a sua história a eles. Além de serem gratos aos docentes do curso de Comunicação Social que desde o princípio da concepção deste projeto apoiaram e ajudaram para que esta pesquisa fosse concretizada.

Os estudiosos são gratos aos familiares, pois sem o apoio deles, nada disso seria possível. Dedicamos este estudo aos professores, estudiosos, alunos, ferroviários, historiadores e cidadãos de Presidente Prudente que tem a curiosidade de saber sobre a história do início desta cidade hoje desenvolvida e capital do Oeste Paulista, muito desse sucesso graças ao primeiro transporte, o trem.

As pessoas ligadas direta ou indiretamente ao surgimento da Estrada de Ferro Sorocabana e, conseqüentemente, a cidade de Presidente Prudente, a nossa homenagem, que por meio desta revista você consiga relembrar o começo do desenvolvimento desta cidade, sem vocês nada disso seria possível. Muito obrigado!

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO





Estação de P. P.



“

A verdadeira pioneira da Alta Sorocabana

José de Oliveira Fogaça

”

Prudente



VIDERE

O início da Companhia Sorocabana

Por um capricho de Luiz Matheus Maylasky, iniciou-se uma ferrovia

A Companhia Sorocabana foi idealizada por um grupo de fazendeiros, financistas e exportadores que queriam escoar suas produções de café e algodão, assim foi fundada em 2 de fevereiro de 1870, pelo engenheiro Luiz Matheus Maylasky.

Havia um projeto de ter um ramal único para Sorocaba e Itu, mas foi impedida por divergência de interesses econômicos e políticos. Em 1875 inaugurou a Sorocabana.

O custo do empreendimento levou a associação a dar origem em 1892, à criação da Estrada de Ferro União Sorocabana, mas houve problemas financeiros. Em 1904 a estrada foi arrendada ao governo federal, e no ano seguinte, a província de São Paulo assumiu o controle e logo depois, transferiu por arrendamento a um consórcio franco-americano.

A partir daí, a União Sorocabana passou a ser chamada de Sorocabana Railway Company Limited até 1919. A empresa voltou para as mãos do Estado que passou a ser chamada de Estrada de Ferro Sorocabana.

A ferrovia começou a expandir nos vales margeando o Rio Paranapanema – a fim de reduzir os custos – mudaram os planos e implantaram até o Rio Paraná. Os trilhos começaram a abrir caminhos pelos sertões, foi lapidando as matas até atingir Assis em 1914, em seguida, em 1916 chegou a Paraguaçu Paulista, Quatá, Rancharia e Bartira. Seguiram a construção por Laranja Doce, José Teodoro (Martinópolis) e Indiana em 1917. Em 1919 chegou a Presidente Prudente e em 1922, os trilhos chegaram ao final da linha na cidade Porto Tibiriça (Presidente Epitácio).

IMAGEM GOOGLE



**Luiz Matheus
Mailasky**

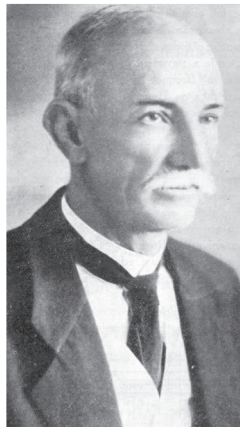
Iniciador,
fundador e diretor
presidente da Estrada
de Ferro Sorocabana
de **1870** a **1880**

Presidente Prudente

Derrubada de mata
e primeiras moradias

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO





CEL FRANCISCO DE PAULA GOULART

Nasceu em fevereiro de 1879 no distrito de São Joaquim de Serra Negra, atual Alterosas, município e comarca de Alfenas-MG.

Um verdadeiro Bandeirante do Século XX, conforme o denominavam

quando ainda freqüentava Presidente Prudente.

O Coronel Francisco de Paula Goulart é considerado por muitos como o verdadeiro fundador de Presidente Prudente por ter conhecido a cidade antes do Coronel José Soares Marcondes, que com ele divide as honras de fundador.

A história de Goulart começa em Minas, mas até chegar a Presidente Prudente percorreu vários lugares. Seus pais foram para São José dos Campos Novos-SP, onde residia seu avô paterno Bibiano José

Goulart. Mais tarde mudou-se para Avaré, onde foi cartorário. Nesta época, interrompeu seus estudos para acompanhar seu pai em Campos Novos do Paranapanema.

Em 1901 foi professor na cidade de Avaré e até 1903 foi Juiz de Paz. Em 1905 mudou-se para Pirajú. Casou-se em 25 de dezembro na cidade de Cerqueira Cesar, com Isabel, filha de Benjamim Cintra.

O Coronel Francisco de Paula Goulart chegou em Presidente Prudente em 1915, foi ele quem começou a abrir a cidade. Fez o traçado do cruzamento das avenidas Brasil e Washington Luís, além de criar os primeiros lotes, ruas, e quarteirões.

Foi o primeiro Presidente da Câmara Municipal de Presidente Prudente de 27/08/1923 a 15/01/1924 e Prefeito Municipal de Presidente Prudente em duas oportunidades: de 01/01/1924 a 30/08/1924 e de 12/02/1925 a 31/12/1925.

CEL JOSÉ SOARES MARCONDES

Nascido aos 11 de fevereiro de 1880, em Barra Mansa, Estado do Rio de Janeiro, Com a perda prematura dos pais tornou-se o líder dos irmãos Alfredo, Benedito e João Gomes, mudando-se com eles, para Franca, no Interior de São Paulo, afim de ganhar a vida.

Mudou-se, posteriormente, para São Paulo, e em seguida para Santos. Migrou, então, para o estado do Paraná.

Foi parar em Presidente Prudente, já em 1919, com sua família, onde encontrou uma cidade recém criada, com apenas dois anos de existência, palco ideal para as suas atividades.

Conseguiu amearhar recursos suficientes para adquirir, a Cobra, 4.500 alqueires e os dividiu, vendendo pequenas fazendas e lotes para a formação de cidades. Era criativo e trabalhador e não se limitava a esperar pelos clientes, sentado à mesa.

Anunciava, por todo estado e até no interior, contratava com a Sorocabana vagões de passageiros, para trazer os interessados a Presidente Prudente.

Chegou a viajar à Itália, e lá se entrevistou com Benito Mussolini, a quem ofereceu a oportunidade de terras e bons negócios a imigrantes italianos. Fundou a Vila Marcondes, com o objetivo de dar apoio logístico aos compradores de terra, e potenciais clientes.

O coronel Marcondes jamais desanimava e sempre retomava a luta.

A Companhia Marcondes faliu em 1927.

Foi acometido de um derrame em 1931, encontrando ainda forças para montar uma sociedade e explorar máquinas de beneficiamento de café e cereais.

Morreu pobre em 1936 e seus restos mortais foram trasladados para o cemitério São João Batista, em Presidente Prudente, onde estão sepultados.





VIDERE

Vila Goulart

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



Foi em setembro de 1917 que o Coronel Francisco de Paula Goulart foi até o sítio, antiga Fazenda Pirapó-Santo Anastácio, onde hoje se encontra Presidente Prudente, a antiga Vila Goulart, para abrir uma gleba com a intenção de exportar café e cereais.

As terras foram herdadas de seu pai, Manoel Goulart, que tinha o sonho de desbravar Presidente Prudente, mas morreu antes de ver o sonho concretizado. Francisco como filho mais velho, sentiu-se no dever de realizar o sonho do pai, mesmo depois de sua morte.

O Coronel tinha conhecimento que uma cidade crescia a partir da estação da linha férrea, foi então que pediu ao engenheiro Dr. Fairbanks que projetasse um núcleo urbano em frente à futura estação, na então mata virgem que tomava conta do local. Goulart desejava abrir uma fazenda confrontando com a cidade e iniciar um loteamento de suas terras. Pediu ao engenheiro que traçasse o limite entre a futura fazenda e a futura cidade.

No dia 14 de setembro de 1917, o coronel deu ordem aos seus homens para que iniciassem

a derrubada da mata e fizessem a roça de milho, pois o período era de chuva.

Em 1919, quando a Estrada de Ferro Sorocabana chegou a cidade, a pequena Vila Goulart começou a crescer. Os quarteirões e lotes estavam prontos e quase todos vendidos.

Em 1920, com a chegada do também coronel José Soares Marcondes a disputa por terras ficou acirrada.

A notícia de que as terras da Fazenda Pirapó-Santo Anastácio eram boas se propagou e migrantes, camponeses, italianos e comerciantes chegavam a todo instante pela Estrada de Ferro Sorocabana.

Dentro da venda de terras a Vila Goulart começou a se desenvolver, com interesses políticos, Goulart se dedicava as questões sociais, assim a cidade pode ganhar melhor estrutura nas áreas da saúde, educação e serviços sociais. Assim a vila logo prosperou.

Em 1920, já haviam 846 habitantes na zona urbana e na zona rural esse número quase triplicava.



Francisco de Paula Goulart e Isabel Dias Goulart no desfile do cinquentenário de Prudente

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



Família Goulart em 1920

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



Família Goulart em 1946



VIDERE

Vila Marcondes

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



Desembarcando na estação de Presidente Prudente, em fins de 1919, José Soares Marcondes comprou a Fazenda Montalvão e começou a construir um centro comercial para vendas de suas terras. Já em 1920 instalou a Companhia Marcondes de Colonização Indústria e Comércio obtendo concessão para venda de 4700 alqueires de terras em Montalvão e formação de novos povoados.

Não deixou ao acaso a chegada de interessados. Organizou racionalmente uma campanha publicitária em todo o Estado, e mesmo no exterior, divulgando as excelências do solo e as oportunidades de riqueza.

Providenciou com a direção da Sorocabana o transporte fácil em vagões especiais das pessoas interessadas. Em pouco tempo, estavam todos os

lotes vendidos.

Do outro lado da estação, em frente à Vila Goulart, traçou a Vila Marcondes a fim de, como no caso da outra, servir de centro de abastecimento de gêneros e instrumental de trabalho, onde se encontrassem escola, médico, farmácia e hospital. Esses elementos seriam atrativos para a fixação dos compradores de terras.

Afim de povoar a pequena cidade, Marcondes ajudava as pessoas interessadas em montar um novo negócio dando lhes financiamento para construção de armazéns e trazia médicos, farmacêuticos, escolas e oferecia o não pagamento do aluguel do local arrendado, pois tinha interesse em trazer esses serviços pois assim a população viria para se instalar na Vila Marcondes.



Cel José Soraes Marcondes e a
esquerda Francisco Cunha



Família Marcondes em **1920**



Família Marcondes em **1929**



VIDERE

O desbravamento de Prudente e a chegada da linha férrea

“Ele era rígido, bravo, mas muito inteligente. Tudo ele pensava, o véio era danado”, lembra aos 86 anos, Júlio Dias Goulart, empresário do ramo imobiliário, do pai Francisco de Paula Goulart pioneiro em Presidente Prudente de quem se recorda com carinho.

“Em casa meu pai era bravo, mas nunca foi coronel. Essa nomenclatura deram a ele porque ele ajuda-

Os trilhos e dormentes da linha férrea chegavam até Indiana. Aos 39 anos, Goulart sabia que uma cidade começava por meio da estação ferroviária. Chegando em Presidente Prudente, na época chamada Patrimônio do Veado, Goulart procurou o engenheiro responsável pela estrada de ferro para saber onde seria instalada a futura estação.

Depois de concedida a informação, fez o cruzamento dando o rumo das avenidas Brasil e Washington Luís com o aparelho teodolito. O traçado das avenidas ficou em frente à futura estação.

Em seguida foi a hora de dar formação as ruas da cidade. Foram feitos 25 quarteirões de 88 x 88, cada quadra com oito lotes, quase 300 mil alqueires transformados em quarteirões, no braço. “Naquela época não tinha trator de esteira, moto niveladora, era no machado, na foice, no braço”, conta Júlio.

Em janeiro de 1919 a Estrada de Ferro Sorocabana foi inaugurada na cidade e Goulart já tinha vendido quase todos os seus lotes.

As ruas já tinham nomes, os quarteirões já estavam formados e os lotes quase todos vendidos, muitos foram doados, pois Goulart tinha um contrato com o Governo provisório da república de colocar duas mil famílias em Presidente Prudente.

Com a chegada da linha férrea o governo exigia que cada estação tivesse o nome do presidente e assim a gleba, vila que se chamava Goulart foi esquecida e chamada de Presidente Prudente.

Depois disso, foi chegando muita gente, e em pouco tempo a cidade se expandia.

“A estrada de ferro contribuiu muito para o desenvolvimento da cidade, para que ele chegasse aonde chegou”.

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



va todo mundo, todos o conheciam”.

Segundo Júlio, o pai era sonhador, assim como o avô, Manoel Pereira Goulart. Coronel Goulart veio de Minas Gerais para Assis em 1915, onde deixou esposa grávida e três filhos para desbravar Presidente Prudente e realizar o sonho de seu pai, que morreu antes de ver o desejo concretizado.

Goulart veio com 12 amigos, cada um com uma ferramenta na mão, a pé de Indiana até Prudente, abrindo o sertão. “O veio era doido, queria que a cidade crescesse como cresceu, ele sabia das coisas”, argumenta Júlio.

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



ACERVO PARTICULAR JÚLIO GOULART



Coronel Goulart
veio a pé da cidade de
Indiana junto de 12 amigos
para desbravar e dar
início a cidade

ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO





VIDERE

TERRAS DE CULTURA

— NA —

ZONA DA SOROCABANA

VENDEM-SE

VENDER TERRAS, MUITOS VENDEM, MAS POUCOS SAO OS QUE
PODEM VENDELAS GARANTIDAS E SEM DUVIDA

Superiores terras de cultura, em mattas virgens, na beira da linha, em lotes de 10 alqueires para cima, *á preços baratos*, com pequena entrada no acto da compra e o restante com 1 e 2 annos de prazo, sem juros. Terras divididas. O comprador receberá o seu lote cortado, e acompanhado de um pequeno mappa com o *quinhão* correspondente ao quinhão escolhido. As terras são superiores para a cultura de café, canna, algodão e cereaes. O lugar é muito saudavel, com muito boas aguas. As terras á venda, começam na estação e *são cortadas por estrada de automovel*. Para vêr as terras, os pretendentes poderão ir á estação de Presidente Prudente, (linha Sorocabana), lá encontrarão o encarregado que mostrará as terras e fará o negocio.

Para mais informações em São Paulo, á Rua Alvares Penteado N.º 39 — sobrado,

com o

SNR. JOSÉ SOARES MARCONDES

*Manoel de terras de Sorocabana
em São Paulo.*



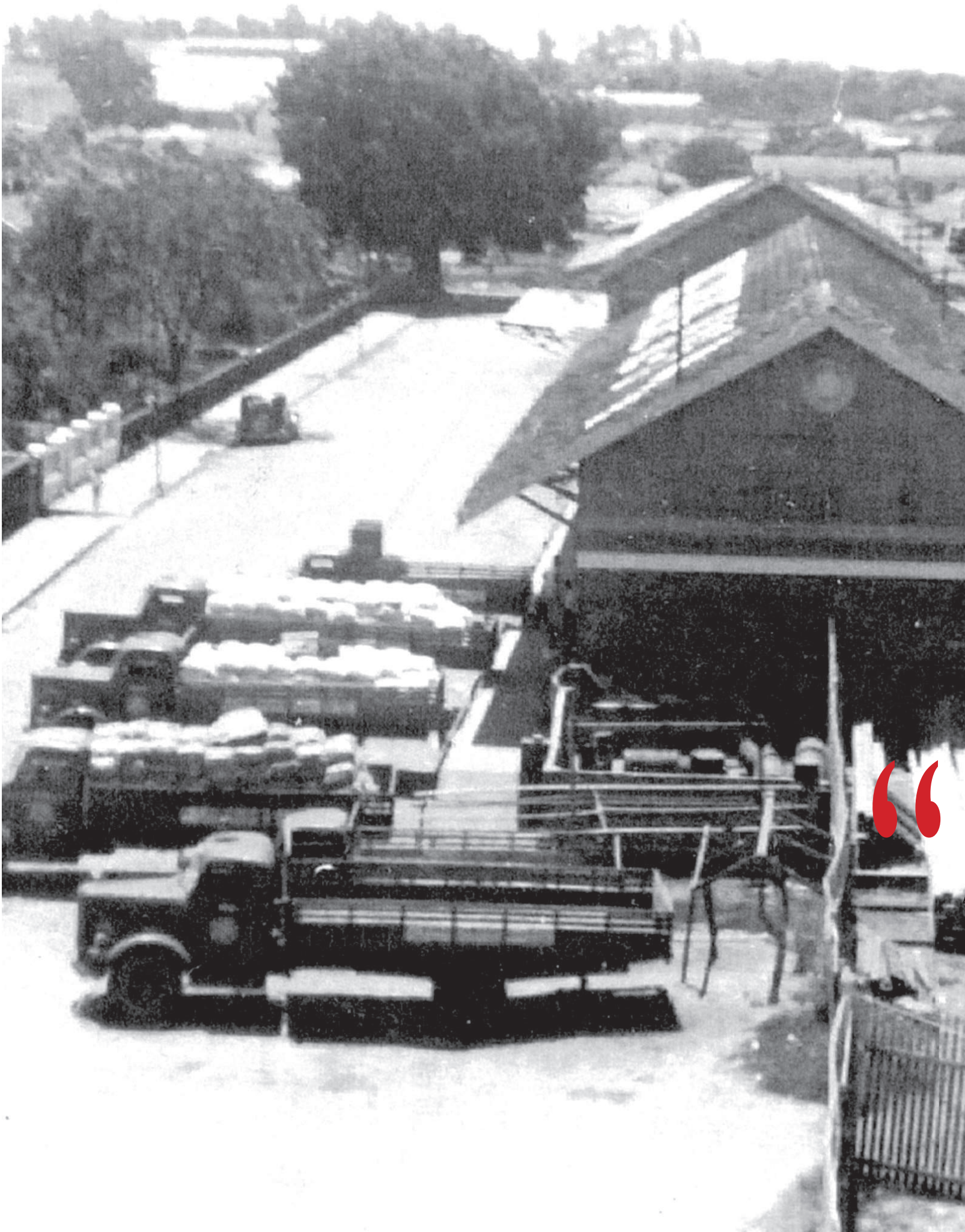
Década de 20 -

Coronel Marcondes, ao centro em uma de suas terras



Década de 20 -

Coronel Marcondes, de branco na frente e correligionários políticos





A ferrovia desempenhou um papel muito importante no aspecto cultural da região

Zelmo Denari

”



VIDERE

Oposição política

Marcondes & Goulart

Em 1915 Francisco de Paula Goulart veio para Presidente Prudente a pé para abrir o sertão e começar a cidade, em 1919, quatro anos depois foi inaugurada a Estrada de Ferro Sorocabana, então em 1920 de trem chega José Soares Marcondes a cidade.

Os dois eram rivais, Goulart tinha interesse político e Marcondes se interessava pelo comércio de terras.

Filho de Goulart, Júlio Dias, diz que o problema da época era a política. “Meu pai veio para trabalhar, para servir a cidade e fazê-la crescer. Eu era amigo dos filhos do Marcondes, nós estudamos juntos”, argumenta.

Apesar de visões distintas Marcondes e Goulart uniram-se para conseguir que Presidente Prudente conseguisse ser independente e transformar-se em município.

ACERVO PARTICULAR JÚLIO GOULART



A primeira igreja

Goulart trouxe um espanhol, marceneiro de Assis para construir a primeira igreja da cidade, uma capela. “Ele fez a igreja de madeira, em 1918”, informa Júlio Dias Goulart.

Plantação - Durante o surgimento da cidade, no meio de setembro de 1917, época de chuva, foi realizada a primeira plantação, uma lavoura de milho.

A carreira de um **MAQUINISTA**

*Com formação
em máquina a vapor,
Fogaça guarda memórias
de sua antiga profissão*

ACERVO PARTICULAR JOSÉ FOGAÇA



Ele não via nada, mas a paisagem campeira passava pelas janelas dos passageiros. O trabalho era duro, mas o orgulho de vestir o uniforme azul da Estrada de Ferro Sorocabana fazia valer a pena. Seu destino ficava para trás para que os passageiros chegassem aos seus.

Hoje, é com orgulho de suas conquistas por meio da ferrovia que José de Oliveira Fogaça conta sua história.

Fogaça se tornou funcionário da Estrada de Ferro Sorocabana em 22 de junho de 1942. Sua primeira função foi de portador, homens que trabalham nos armazéns carregando sacos. De portador, passou a ser lenheiro. A partir daí, ele foi transferido para cargos de locomotiva: limpador, graxeiro, foguista e, por fim, maquinista, na qual encerrou sua carreira.

A ferrovia de fato foi fundamental para o desenvolvimento da cidade de Presidente Prudente. O ex-funcionário da Fepasa diz que por ela, tudo chegou até o sertão. “Ela é a verdadeira pioneira da Alta Sorocabana. Aqui era tudo mato e as locomotivas, as máquinas a vapor é que conduziam a tração do capitalismo total do desbravamento.”

Com olhos cansados, mas cheios de saudade, o ex-maquinista olha para a fotografia de uma Maria Fumaça. Para ele, ela representa todo seu trabalho, cansaço, conquistas, história, sua vida.



VIDERE

REGISTRO



REPRODUÇÃO WELLINGTON FONSECA

FEPASA - FERROVIA PAULISTA S/A,
DEPARTAMENTO DE BENEFÍCIOS
CONTRATO DE TRABALHO

Nome do estabelecimento, empresa ou instituição: Estrada de Ferro Sorocabana

Cidade: São Paulo

Estado: São Paulo

Rua: Praça Júlio Prestes n.º 143

Exatidão do estabelecimento: Ferrovia

Natureza do cargo: Obreiro

Data da admissão: 23 de julho de 19 42

Registro n.º: 37785 a fl.

Remuneração (especificada): R\$ 373,58 mensais

Assinatura do empregador: [Assinatura] de 15 de agosto de 19 72

Assinatura do trabalhador: [Assinatura]

ANOTAÇÕES

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de acordo com Ata da Assembleia Geral Extraordinária realizada em 10/11/1971, teve alterada sua razão social para FEPASA — Ferrovia Paulista S. A., incorporando-se-lhe, nessa mesma data, as Estradas de Ferro Sorocabana, Araraquara e São Paulo Minas, todas sociedades anônimas; o pessoal dessas ferrovias, nos termos da Lei Estadual nº 10.410, de 28/10/1971, constituídos em Quadros Especiais distintos, foi integrado na Secretaria dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo, nos termos do registro nº 472094, na Junta Comercial de São Paulo.

São Paulo, 10 de Abril de 19 73

Dep. Dir. Administração FEPASA

JOSÉ BENEDITO ARQUETE

José de Oliveira Fogaça, conta que o sonho de Arquete era ser ferroviário, porém, isto não aconteceu. Sua paixão pela ferrovia se concretizou por meio de fotografias. Uma delas, esta com Fogaça e hoje desperta a lembrança do ex-maquinista.

TRÊM (JOSÉ BENEDITO ARQUETE) - ACERVO PARTICULAR JOSÉ FOGAÇA



A fotografia foi tirada pelo falecido sargento do corpo de bombeiros



VIDERE

O TREM dos estudantes

Nascido em Presidente Bernardes, Zelmo Denari, hoje com 76 anos, embarcou muito nos trens da Sorocabana para vir até Presidente Prudente.

Os trilhos guardam memórias e lembranças de um tempo em que os moradores de cidades vizinhas como Presidente Bernardes e Santo Anastácio precisavam viajar de trem até a capital da Alta Sorocabana todos os dias para concluir os anos escolares.

Mesmo antes das viagens diárias pela Estrada de Ferro Sorocabana, a história de Denari com a ferrovia começa em Presidente Bernardes, quando menino ia até a Estação ver o pai receber os cavalos que eram trazidos de Sorocaba. Ele também se recorda dos vagões carregando outras mercadorias, como algodão, milho e café, que eram plantados aqui na época.

As vindas para Prudente de trem começaram quando Zelmo frequentava aulas de piano no Colégio Cristo Rei, do qual foi um dos primeiros alunos. “A ferrovia desempenhou um papel muito importante no aspecto cultural da região, de integração, de dar oportunidade de você se aproximar de um centro maior”.

Seus primeiros anos na escola, chamados antigamente de grupo escolar, foram concluídos em Presidente Bernardes. Porém, a cidade ainda não possuía os cursos ginásiais, o que trouxe o menino bernardense e outras crianças da região até Presidente Prudente. O chamado “trem dos estudantes” chegava em Prudente por volta das 10h da manhã para que os alunos frequentassem as aulas no período da tarde no antigo Ginásio São Paulo. “O trem era aquele veículo de transporte que fazia parte da vida do estudante”, conta Denari.

Essa rotina durou pelo menos três anos, iniciou-se por volta de 1945, 1946 até 1949.

Com 12 anos na época, Zelmo se recorda que os alunos voltavam para suas cidades no trem da tarde que vinha de São Paulo, que normalmente atrasava

uma ou duas horas. Diversas vezes, os estudantes tinham a notícia de que o trem não voltaria de São Paulo, então voltavam a suas cidades a pé pela estrada de ferro. Quando raramente o trem chegava no horário certo no fim da tarde, Zelmo conta que eles podiam sair mais cedo da aula. Alguém vinha avisar “o trem está chegando no horário!”, então batia o sinal do colégio e todos saíam correndo para chegar à estrada de ferro. Ele conta que todos saíam desesperados e quando ouviam o apito do trem corriam mais ainda. Mas, normalmente isso não precisava acontecer. “Como ele atrasava sempre, de meia hora a uma hora mais ou menos, então a gente vinha tranquilo, conversando”, recorda Zelmo que diz sentir saudades desses tempos. Durante esse período de constante proximidade com a ferrovia, os estudantes ficavam na estação e nos jardins da estrada conversando com os amigos enquanto aguardavam a chegada do trem. Zelmo conta que esse convívio intenso entre os estudantes viajantes resultou até em um time de futebol, a Associação Viajantina Independente, que realizou diversas partidas no Colégio São Paulo. Jogos esses que criavam problemas com os professores. Dona Jupyra Marcondes não aceitava que os alunos saíssem de um jogo de futebol sem tomar banho e fosse direto para a aula. “Ela estava coberta de razão”, lembra Denari.

O advogado conta que se criou um convívio interessante na época, pois eles passavam a conhecer os problemas dos outros colegas. “A estrada de ferro era o centro desse nosso convívio estudantil, um convívio muito forte, saudável, respeitoso, solidário”.

Além de saudades, Zelmo diz que tem pela ferrovia uma posição de respeito.

“A estrada de ferro prestou esse grande serviço à educação da juventude na época, porque ela era o meio de transporte que nós precisávamos e que confiávamos para nos trazer a Prudente e frequentar o curso ginásial.”

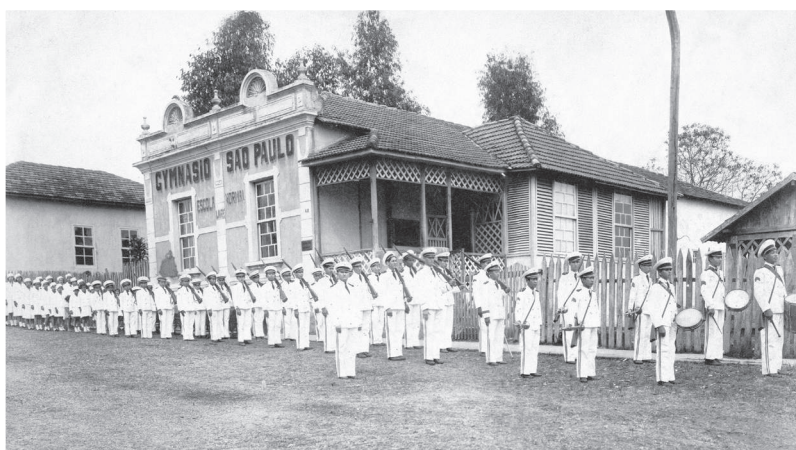
“

A ESTRADA DE FERRO prestou esse grande serviço a educação da juventude na época, porque ela era o meio de transporte que nós precisávamos e que confiávamos para nos trazer a Prudente e frequentar o curso ginásial

Zelmo Denari

”

FOTOS: ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO

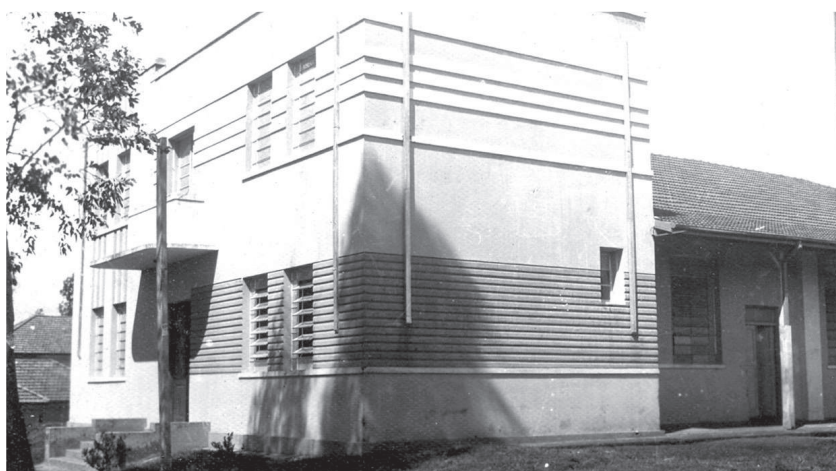


Gymnásio
São Paulo na
década

1930

Fachada do
Colégio São Paulo
em

1938



Fachada do
Colégio São
Paulo em

1940



VIDERE

Memórias de um **TELEGRAFISTA**

O menino de Palmital, Reginaldo Valadão é filho de um ferroviário que era responsável por colocar o pé na libra da chave dos trilhos, para que o trem não desviasse seu caminho. Enquanto o homem colocava o pé para fixar a ponta dos trilhos e fazer com que o trem entrasse na estação, o filho também colocava seu pé ainda de menino para imitar o pai. Dai surgiu o amor e o respeito de Reginaldo pela profissão do pai, que foi funcionário da Estrada de Ferro Sorocabana por 10 anos. Admiração essa, que, anos mais tarde, o levaria a ser telegrafista da ferrovia.

Reginaldo Valadão fez o Curso de Formação de Transportes (CFT), na cidade de Assis. Queria aprender telégrafo e após dois anos de estudo em que decorou todo o alfabeto telegráfico, se sobressaiu e foi convidado para trabalhar na ferrovia em Presidente Prudente. Em seu registro

na carteira de trabalho, começou a trabalhar na Estrada de Ferro Sorocabana em 1943. Valadão conta que o trabalho aqui na cidade era muito grande naquela época, pois toda a comunicação era feita exclusivamente pelo telégrafo, já que uma carta demorava cerca de um mês para chegar.

Ao observar uma fotografia da estação de Presidente Prudente, o ex-telegrafista se recorda de quando chegou a cidade e não tinha onde ficar, já que ainda não conhecia ninguém. Ao se dirigir a um hotel da cidade e pedir para deixá-lo dormir lá e esperar por dez dias para receber pela estadia, tempo que demoraria até receber seu pagamento, teve um não como resposta. Reginaldo conta que ferroviário era discriminado

naquela época, mas que ele conseguiu encontrar um lugar para dormir, e já com o salário da ferrovia conseguiu pagar uma pensão.

Os vagões eram divididos em primeira e segunda classe. Reginaldo conta que para ter acesso ao vagão restaurante, por exemplo, era preciso ser passageiro da primeira classe, que tinha bancos e encostos estofados. Já a segunda classe tinha bancos duros, o que não era muito confortável em uma viagem de Prudente a São Paulo.

Paralelamente ao trabalho na ferrovia, Reginaldo estudava sozinho nos momentos que con-

seguia, já que com seus horários apertados não tinha condições de frequentar o ginásio. O ex-telegrafista só conseguiu concluir os estudos quando foi morar em Osasco.

Após ser transferido para trabalhar em Osasco, Reginaldo fez um concurso de escriturário para o De-

partamento de Tráfego da Estrada de Ferro Sorocabana, na Estação Júlio Preste em São Paulo e lá foi para o sindicato dos ferroviários. Ficou preso por 43 dias na revolução de 64, passou por dificuldades para encontrar emprego, mas conseguiu se estabilizar e, posteriormente, ingressou na carreira política, em que foi vereador em Presidente Prudente e deputado estadual.

Hoje, com 86 anos, Reginaldo afirma que se sentia vocacionado para ser telegrafista e que mesmo com todas as dificuldades, a ferrovia foi muito importante na sua vida.

“Tenho tantas lembranças. Às vezes eu estou lá na minha casa, começo a fazer as minhas reflexões, a lembrar do passado, eu tenho saudades do telégrafo.”

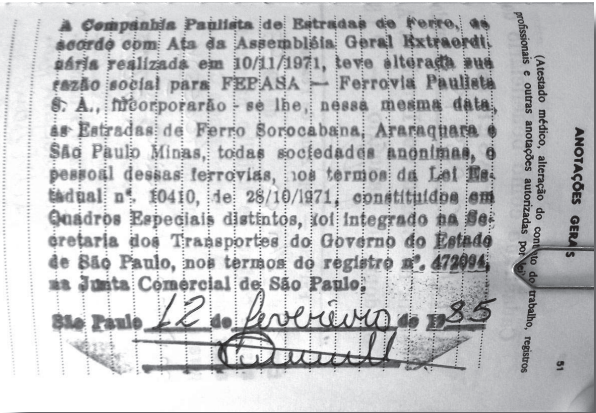
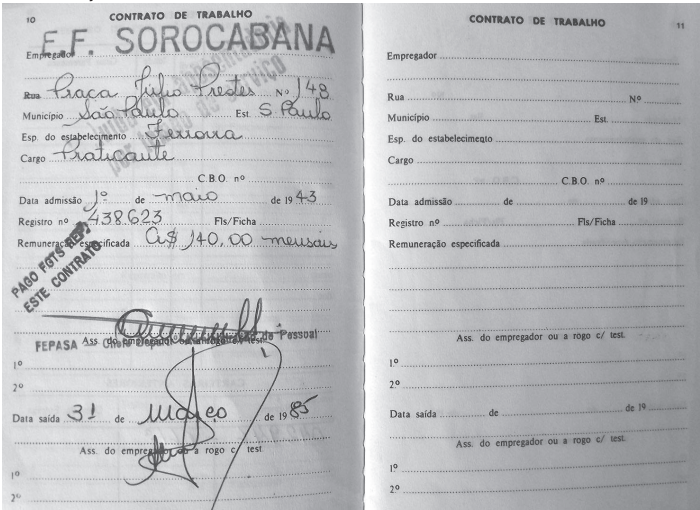
“**A FERROVIA**
foi muito
importante
na minha
VIDA”

Reginaldo Valadão

REGISTRO



REPRODUÇÃO WELLINGTON FONSECA





VIDERE

Encontro na ESTAÇÃO

ACERVO PARTICULAR CARLOS GARRIDO



Na legenda da foto da esquerda para direita - **Prefeito Florivaldo Leal, Maria Lourdes Figueira, José Geraldo Figueira, Laura Hart, Lourdes Nogueira Fernando.F. Figueira, Carlos Garrido, Cecília Figueira, Professor Aristeu Penalva.**)

I Florivaldo Leal
~~II José Geraldo Figueira~~
~~III~~
II Maria Lourdes Figueira
III José Geraldo Figueira
IV Laura Hart
V Lourdes Nogueira
VI Vitoriano Branco - Lourdes Nogueira
VII Fernando F. Figueira
VIII Carlos Garrido
IX Cecília F. Figueira
X Professor Aristeu Penalva

Domingo de manhã, depois da missa, um passeio com os amigos na praça ou em frente à estação ferroviária, e o hábito de cada um carregar uma câmera fotográfica, registrou em 1946, a foto que marca a história de 59 anos de casamento do Carlos Garrido e Cecília Figueira Garrido.

Carlos Garrido, 82, cursou técnico de contabilidade e, logo após, seguiu a profissão de seu pai, que era alfaiate. Conta que, a estação ferroviária era o ponto de encontro, principalmente quando o trem chegava. Nessa época, ele relata que viajava muito de trem para São Paulo, e quase toda a família era de ferroviário, o único que não exerceu a profissão

foi o seu pai, que ficou em Minas Gerais e aprendeu a profissão de alfaiataria, que logo depois veio para Presidente Prudente, em 1934. Vieram no trem Maria Fumaça para cá. “Naquele tempo era trem mesmo. Não tinha outro, tanto que tinha o trem de luxo”, declara.

A estação ferroviária era o centro dos encontros entre jovens daquela época.

“A gente gostava de passear na estação, isso era comum, o gostoso das coisas era que todo mundo tinha uma máquina fotográfica”, afirma. A sua juventude era essa rotina, de terno, ir à missa, ao cinema, ou até mesmo ir ao clube para dançar.



A espera do **PRESIDENTE**

ACERVO PARTICULAR WLADIMIR SOLLER



ACERVO MUSEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO



Em 1921, o presidente Washington Luís esteve em Presidente Prudente. Na ocasião, estiveram presentes os pioneiros José Soares Marcondes e Francisco de Paula Goulart. A população prudentina também prestigiou a chegada da primeira personalidade ilustre que veio pela Estrada de Ferro Sorocabana.



VIDERE

VIAGENS A SÃO PAULO

Em busca de novos produtos e utensílios domésticos Francisco Rodrigues, comerciante, acompanhava seu pai até a capital paulista nos trens da Sorocabana

Uma longa viagem que podia levar até 24 horas. Bancos de madeira e nada de banheiro e refeições. Rodrigues viajava de segunda classe. Ele conta que conforto e regalias eram apenas para a primeira. Todo este desconforto não tirou o brilho de seus olhos ao contar sobre suas aventuras pelos trilhos sorocabanos: “Era uma maravilha. Não tem coisa igual a andar de trem. Era demorado, mas era gostoso. Viajar de trem era um orgulho para gente. Chegar em São Paulo, que gostoso que era.”

O comerciante conta que em suas viagens já queimou muitas camisas por causa das fagulhas da Maria Fumaça. Mesmo viajando com a classe mais pobre, Rodrigues diz que ele e seu pai se vestiam muito bem. Às vezes, conseguiam até comer no restaurante da primeira classe, pois seu pai era influente na cidade: “Almoçar e jantar no trem, que almoço, que janta! Nunca vi, era muito gostoso.”

ACERVO PARTICULAR FRANCISCO RODRIGUES



▶ CHUVA

Em época de chuva, as casas comerciais e residenciais ao redor da estação ferroviária inundavam por falta de escoamento da água.

“ Uma pena o que aconteceu com a **Estrada de Ferro Sorocabana**. Não era pra ter acabado, era pra ter melhorado. ”



Caminhão carregado de café da empresa Indústrias Paulista

COMÉRIO E TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana na região de Presidente Prudente, vários comerciantes, principalmente imigrantes, desceram até o sertão sorocabano.

Francisco Rodrigues, 83, nasceu em Presidente Prudente e hoje guarda memórias da história de sua família, uma das pioneiras da cidade. Seu pai André Rodrigues Martin, chegou da Espanha ao Brasil em 1917. Com a boa fama do sertão sorocabano, anos depois, Martin se instalou na pequena cidade de Presidente Prudente. Cerealista na Av. Brasil, André abriu sua primeira indústria chamada Indústria Paulista em 1931. Hoje, Francisco conta que todo o transporte de café se dava pela estrada de ferro. A mercadoria era levada de caminhão até a estação. Lá ela era empilhada nos armazéns da ferrovia e ficava até chegar vagões disponíveis para o transporte. Um vagão se completava com 500 sacas. De Presidente Prudente, seu destino final era a estação de Santos. A Indústria Paulista mandava por ano uma média de 5mil sacas de café. De acordo com Francisco, outras empresas chegavam a mandar 22 mil.



VIDERE

DEPOIMENTOS:

“

Aqui era tudo mato e as locomotivas, as máquinas a vapor é que conduziam a tração do capitalismo total do desbravamento

José Fogaça

”

“

A estação de ferro de Presidente Prudente está completamente abandonada.

Nossa saudade, não

Benjamim Resende

”

“

Hoje o estado de abandono é lamentável acho que poderíamos fazer percursos de lazer que ligaria as cidades próximas, turismo, por que não?

Ronaldo Macedo

”

“

Acabaram com a estrada de ferro, abandonaram tudo, é uma judiação. Poderia pelo menos reativar para passeio, até o Porto de Epitácio, seria válido, uma beleza

Júlio Goulart

”

HOJE...

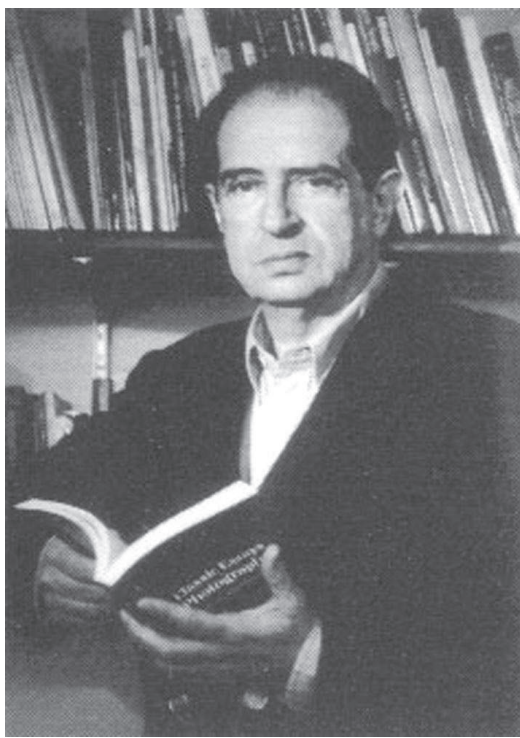












Fotografia como fonte de pesquisa

Boris Kossoy, fotógrafo, pesquisador, escritor, livre-docente e professor da Escola de Comunicação e Artes da USP, dedicou-se à fotografia desde jovem. Sendo uma das maiores autoridades sobre assuntos relacionados à fotografia como documento histórico.

Ele diz, que ano a ano esta área tem avançado, e que isto, não deve ser ressaltado como algo que se deu nos “últimos anos”, mas há muito tempo.

Em 1988, com a publicação de seu livro *Fotografia & História*, o autor chamou a atenção para a quase ausência de

pesquisas considerando a fotografia como documento ou fonte histórica. “Essa situação foi se modificando ao longo das décadas de 1990 e 2000. Hoje, a importância da fotografia nos estudos históricos é um fato concreto”.

Kossoy acredita que o aumento de pesquisas na área da fotografia como documento social em Trabalhos de Conclusão de Cursos, teses de mestrado e doutorado tem ajudado em uma difusão mais eficaz do que aquela que se têm hoje, mas que estes trabalhos não podem ficar apenas guardados nas universidades.

Para ele, publicações de livros e também vias eletrônicas desses projetos podem servir como fonte de pesquisa para outros estudiosos e interessados no assunto.



